



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL
CONSUMO VÍA MARITIMA Y EL NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO
ANTICIPADO; PERCIBIDO DESDE LAS AGENCIAS DE ADUANA DEL DISTRITO
DEL CALLAO – 2018

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho con mención en

Aduanas o

Autor:

Albán Bautista, Jordy Erick

Asesora:

Velasco Valderas, Patricia

(ORCID: 0000-0002-6833-2728)

Jurado:

Mejía Velásquez, Gustavo Moisés

Aguilar del Águila, Wilson Oswaldo

Cavero Soto, Leyla Agueda

Lima - Perú

2021

Referencia:

Albán, J. (2021). *Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao – 2018* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio Institucional UNFV. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/5667>



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/>



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA
EL CONSUMO VÍA MARÍTIMA Y EL NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL
DESPACHO ANTICIPADO; PERCIBIDO DESDE LAS AGENCIAS DE
ADUANA DEL DISTRITO DEL CALLAO – 2018

Línea de investigación:
Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho con Mención en
Aduanas

Autor:
Albán Bautista, Jordy Erick

Asesora:
Velasco Valderas, Patricia
(ORCID: 0000-0002-6833-2728)

Jurado:
Mejía Velásquez, Gustavo Moisés
Aguilar del Águila, Wilson Oswaldo
Cavero Soto, Leyla Agueda

Lima- Perú

2021

Título

Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018.

Autor

Albán Bautista, Jordy Erick

Asesora

Velasco Valderas, Patricia

ÍNDICE

	Pag.
Título	II
Autor	II
Asesor	II
Índice	III
Resumen	VII
Abstract	VIII
I. Introducción	1
1.1. Planteamiento del problema	2
1.2. Descripción del problema	8
1.3. Formulación del problema	16
1.3.1. Problema General	16
1.3.2. Problemas Específicos	16
1.4. Antecedentes	17
1.4.1. Antecedentes Internacionales	17
1.4.2. Antecedentes Nacionales	22
1.5. Justificación de la investigación	26
1.6. Limitaciones de la investigación	28
1.7. Objetivos	29
1.7.1. Objetivo General	29
1.7.2. Objetivos Específicos	29
1.8. Hipótesis	30
1.8.1. Hipótesis General	30
1.8.2. Hipótesis Específicas	30
II. Marco Teórico	31
2.1. Marco Conceptual	38
2.2. Marco de Teorías	45
2.3. Marco Normativo	64
III. Método	81
3.1. Tipo de Investigación	81
3.2. Población y muestra	85
3.3. Operacionalización de variables	88
3.4. Instrumentos	89
3.5. Procedimientos	92
3.6. Análisis de datos	92
IV. Resultados	93
V. Discusión de resultados	110
VI. Conclusiones	120
VII. Recomendaciones	122
VIII. Referencias	124
IX. Anexos	134

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Operacionalización de Variables	88
Tabla 2.	Formalidades Aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima	94
Tabla 3.	Tabla de Estadísticos Primera Variable	94
Tabla 4.	Tabla de Frecuencia al Detalle Primera Variable	95
Tabla 5.	Nivel de Utilización del Despacho Anticipado	96
Tabla 6.	Tabla de Estadísticos Segunda Variable	96
Tabla 7.	Tabla de Frecuencia al Detalle Segunda Variable	97
Tabla 8.	Tabla Cruzada Primera y Segunda Variable	98
Tabla 9.	Prueba de Chi Cuadrado Primera y Segunda Variable	99
Tabla 10.	Correlaciones, Primera y Segunda Variable	100
Tabla 11.	Tabla Cruzada Primera Variable y Dimensión 1 de Segunda Variable	101
Tabla 12.	Prueba de Chi Cuadrado Primera Variable y Dimensión 1 de Segunda Variable	102
Tabla 13.	Correlaciones, Primera Variable y Dimensión 1 de Segunda Variable	103
Tabla 14.	Tabla Cruzada Primera Variable y Dimensión 2 de Segunda Variable	104
Tabla 15.	Prueba de Chi Cuadrado Primera Variable y Dimensión 2 de Segunda Variable	105
Tabla 16.	Correlaciones, Primera Variable y Dimensión 2 de Segunda Variable	106
Tabla 17.	Tabla Cruzada Primera Variable y Dimensión 3 de Segunda Variable	107
Tabla 18.	Prueba de Chi Cuadrado Primera Variable y Dimensión 3 de Segunda Variable	108
Tabla 19.	Correlaciones, Primera Variable y Dimensión 3 de Segunda Variable	109
Tabla 20.	Ítem 1 de Primer Cuestionario	142
Tabla 21.	Ítem 2 de Primer Cuestionario	143
Tabla 22.	Ítem 3 de Primer Cuestionario	144
Tabla 23.	Ítem 4 de Primer Cuestionario	145
Tabla 24.	Ítem 5 de Primer Cuestionario	146
Tabla 25.	Ítem 6 de Primer Cuestionario	147
Tabla 26.	Ítem 7 de Primer Cuestionario	148
Tabla 27.	Ítem 8 de Primer Cuestionario	149
Tabla 28.	Ítem 9 de Primer Cuestionario	150
Tabla 29.	Ítem 10 de Primer Cuestionario	151
Tabla 30.	Ítem 11 de Primer Cuestionario	152
Tabla 31.	Ítem 12 de Primer Cuestionario	153
Tabla 32.	Ítem 13 de Primer Cuestionario	154
Tabla 33.	Ítem 14 de Primer Cuestionario	155
Tabla 34.	Ítem 15 de Primer Cuestionario	156
Tabla 35.	Ítem 16 de Primer Cuestionario	157
Tabla 36.	Ítem 17 de Primer Cuestionario	158
Tabla 37.	Ítem 18 de Primer Cuestionario	159
Tabla 38.	Ítem 19 de Primer Cuestionario	160
Tabla 39.	Ítem 20 de Primer Cuestionario	161

Tabla 40.	Ítem 1 de Segundo Cuestionario	162
Tabla 41.	Ítem 2 de Segundo Cuestionario	163
Tabla 42.	Ítem 3 de Segundo Cuestionario	164
Tabla 43.	Ítem 4 de Segundo Cuestionario	165
Tabla 44.	Ítem 5 de Segundo Cuestionario	166
Tabla 45.	Ítem 6 de Segundo Cuestionario	167
Tabla 46.	Ítem 7 de Segundo Cuestionario	168
Tabla 47.	Ítem 8 de Segundo Cuestionario	169
Tabla 48.	Ítem 9 de Segundo Cuestionario	170
Tabla 49.	Ítem 10 de Segundo Cuestionario	171
Tabla 50.	Ítem 11 de Segundo Cuestionario	172
Tabla 51.	Ítem 12 de Segundo Cuestionario	173
Tabla 52.	Ítem 13 de Segundo Cuestionario	174
Tabla 53.	Ítem 14 de Segundo Cuestionario	175
Tabla 54.	Ítem 15 de Segundo Cuestionario	176
Tabla 55.	Ítem 16 de Segundo Cuestionario	177
Tabla 56.	Ítem 17 de Segundo Cuestionario	178
Tabla 57.	Ítem 18 de Segundo Cuestionario	179
Tabla 58.	Ítem 19 de Segundo Cuestionario	180
Tabla 59.	Ítem 20 de Segundo Cuestionario	181

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Diagrama de diseño correlacional	84
Figura 2.	Fórmula para el cálculo de muestra	85
Figura 3.	Cuestionario de investigación	89
Figura 4.	Despacho Anticipado en cifras	135
Figura 5.	Despacho Anticipado en cifras, por tipo de despacho e intendencias	136
Figura 6.	Despacho Anticipado en cifras, tiempo transcurrido	136
Figura 7.	Tiempo de despacho anticipado versus diferido, 2017	137
Figura 8.	Infografía SUNAT, despacho anticipado	137
Figura 9.	Etapas, diferencia entre despacho anticipado y diferido	138
Figura 10.	Etapas despacho diferido	138
Figura 11.	Comparativo de tiempos, anticipado y diferido, 2017 -2018	139
Figura 12.	Tiempo de despacho anticipado versus diferido, 2018	139
Figura 13.	Evolución despacho anticipado 2002-2017	140
Figura 14.	Histograma de con curva normal, primera variable	141
Figura 15.	Histograma de con curva normal, segunda variable	141
Figura 16.	Grafico estadístico ítem 1 de Primer Cuestionario	142
Figura 17.	Grafico estadístico ítem 2 de Primer Cuestionario	143
Figura 18.	Grafico estadístico ítem 3 de Primer Cuestionario	144
Figura 19.	Grafico estadístico ítem 4 de Primer Cuestionario	145
Figura 20.	Grafico estadístico ítem 5 de Primer Cuestionario	146
Figura 21.	Grafico estadístico ítem 6 de Primer Cuestionario	147

Figura 22.	Grafico estadístico ítem 7 de Primer Cuestionario	148
Figura 23.	Grafico estadístico ítem 8 de Primer Cuestionario	149
Figura 24.	Grafico estadístico ítem 9 de Primer Cuestionario	150
Figura 25.	Grafico estadístico ítem 10 de Primer Cuestionario	151
Figura 26.	Grafico estadístico ítem 11 de Primer Cuestionario	152
Figura 27.	Grafico estadístico ítem 12 de Primer Cuestionario	153
Figura 28.	Grafico estadístico ítem 13 de Primer Cuestionario	154
Figura 29.	Grafico estadístico ítem 14 de Primer Cuestionario	155
Figura 30.	Grafico estadístico ítem 15 de Primer Cuestionario	156
Figura 31.	Grafico estadístico ítem 16 de Primer Cuestionario	157
Figura 32.	Grafico estadístico ítem 17 de Primer Cuestionario	158
Figura 33.	Grafico estadístico ítem 18 de Primer Cuestionario	159
Figura 34.	Grafico estadístico ítem 19 de Primer Cuestionario	160
Figura 35.	Grafico estadístico ítem 20 de Primer Cuestionario	161
Figura 36.	Grafico estadístico ítem 1 de Segundo Cuestionario	162
Figura 37.	Grafico estadístico ítem 2 de Segundo Cuestionario	163
Figura 38.	Grafico estadístico ítem 3 de Segundo Cuestionario	164
Figura 39.	Grafico estadístico ítem 4 de Segundo Cuestionario	165
Figura 40.	Grafico estadístico ítem 5 de Segundo Cuestionario	166
Figura 41.	Grafico estadístico ítem 6 de Segundo Cuestionario	167
Figura 42.	Grafico estadístico ítem 7 de Segundo Cuestionario	168
Figura 43.	Grafico estadístico ítem 8 de Segundo Cuestionario	169
Figura 44.	Grafico estadístico ítem 9 de Segundo Cuestionario	170
Figura 45.	Grafico estadístico ítem 10 de Segundo Cuestionario	171
Figura 46.	Grafico estadístico ítem 11 de Segundo Cuestionario	172
Figura 47.	Grafico estadístico ítem 12 de Segundo Cuestionario	173
Figura 48.	Grafico estadístico ítem 13 de Segundo Cuestionario	174
Figura 49.	Grafico estadístico ítem 14 de Segundo Cuestionario	175
Figura 50.	Grafico estadístico ítem 15 de Segundo Cuestionario	176
Figura 51.	Grafico estadístico ítem 16 de Segundo Cuestionario	177
Figura 52.	Grafico estadístico ítem 17 de Segundo Cuestionario	178
Figura 53.	Grafico estadístico ítem 18 de Segundo Cuestionario	179
Figura 54.	Grafico estadístico ítem 19 de Segundo Cuestionario	180
Figura 55.	Grafico estadístico ítem 20 de Segundo Cuestionario	181

RESUMEN

Objetivo: Determinar el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018. **Método:** Descriptivo, analítico y crítico: se utilizó el Escalamiento Likert, como instrumento de medición, y se aplicó la “Entrevista” como técnica de recolección de datos. **Resultados:** 35 de 58 agencias de aduana, manifestaron que las “Formalidades Aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” son “POCO ADECUADAS” por ende el “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado” es “BAJO”. **Conclusiones:** Existe una correlación positiva perfecta de 97.6% entre las "Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima" y el “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado”. Además, existe una correlación positiva muy fuerte de 77.6% entre las "Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima" y el “Tramite del Despacho Anticipado. También, se determinó que existe una correlación positiva considerable de 51.5% entre las “Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” y la “Conformidad de la Diligencia del Despacho Anticipado”. Por último, se halló que existe una correlación positiva considerable de 65.6% entre las “Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo Vía marítima” y la “Regularización del Despacho Anticipado”.

Palabras clave: formalidades, aduaneras, importación, anticipado.

ABSTRACT

Objective: Determine the impact exists between the customs formalities of the import regime for consumption by sea and the level of use of the advance clearance; perceived from the Callao district customs agencies- 2018. **Method:** Descriptive, analytical and critical. It was used to Likert Scale as a measurement instrument, and the “Interview” as a data collection technique. **Results:** 35 out of 58 customs agencies, stated that the "Customs Formalities of the Import Regime for Consumption by sea" are "INAPPROPRIATE" therefore the "Level of Use of Advance Clearance" is "LOW". **Conclusions:** There is a perfect positive correlation of 97.6% between the "Customs Formalities of the Import Regime for Consumption by sea" and the "Level of Use of the Advance Clearance". Besides, there is a very strong positive correlation of 77.6% between the "Customs Formalities of the Import Regime for Consumption by Sea" and the "Advance Clearance Procedure”. Also, it was determined that there is a considerable positive correlation of 51.5% between the "Customs Formalities of the Import Regime for Consumption by sea” and the “Approved Advance Clearance Diligence”. Finally, it was found that there is a considerable positive correlation of 65.6% between the “Customs formalities of the Import Regime for Consumption by sea” and the “Regularization of Advance Clearance”.

Keywords: customs, formalities, import, clearance.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad toda operación de comercio exterior, está sujeta a formalidades y obligaciones que se fundamentan en la ley aduanera y de comercio exterior vigente; de lo contrario estaríamos cometiendo algún delito aduanero tipificado en la Ley N° 28008. En las operaciones comerciales internacionales participan varios operadores intermediarios, tales como: el *shipper*, consignatario, agente de carga, agente de aduanas, transportista, aseguradoras, etc. Al mismo tiempo, existe un flujo de mercancías y de documentos, siendo estos últimos los que sustentan cada eslabón de la distribución física internacional. En efecto, la correcta elección del operador intermediario, sumado al adecuado flujo documentario y la prolijidad de los mismos, permitirán que las mercancías pasen las formalidades y diligencias aduaneras sin incidencia alguna.

Antes de entrar en vigencia el D.L N° 1053, la cual adecuó nuestros sistemas, procedimientos y normativas a lo requerido por el TLC Perú- EE.UU.; el artículo 63° del Reglamento de la antigua Ley General de Aduanas N° 809 (D.S. N°011-2005-EF, 2005) indicaba que la Administración Aduanera otorgaba el levante autorizado bajo la modalidad anticipada, siempre y cuando el medio de transporte haya arribado al territorio nacional; sin embargo, la modalidad anticipada actual permite obtener el canal de control antes del arribo de la nave, siempre que el agente de aduana haya realizado la destinación aduanera antes del arribo del transporte principal, indistintamente de estar o no, la deuda tributaria aduanera, garantizada.

Los beneficios más importantes que logra el importador al destinar su mercancía a esta modalidad son: la agilización de los trámites aduaneros, reducción de costos logísticos y tiempos en el proceso de nacionalización de la mercancía.

1.1. Planteamiento del problema

Las agencias de aduana, como empresa privada y auxiliar de la función pública, se caracterizan por ofrecer servicios logísticos y de trámites aduaneros. En las importaciones, es parte de su trabajo, representar al importador ante la autoridad aduanera. Por dicha labor, este operador de comercio exterior cobra una tarifa llamada comisión. Una agencia de aduana con cierto reconocimiento en el mercado posee en promedio una cartera de 15 a 20 clientes fijos; intentan siempre ofrecer un servicio oportuno, pero el tiempo sumado a los problemas de infraestructura logística que a traviesa nuestro país, siempre les juega en contra al momento de la entrega de la mercancía. Resulta interesante y alentador que sus clientes, en la mayoría de sus despachos aduaneros, exijan que sus mercancías sean destinadas a la modalidad anticipada, para beneficiarse: no solo de la obtención del levante en 48 horas sino también del tiempo de la exigibilidad de la obligación tributaria, de acuerdo al inciso a) del art. 150 (Decreto Legislativo N.º 1053, 2008) siempre y cuando el despacho esté garantizado acorde al art. 167 ídem. De no estarlo, la exigibilidad será a partir del día calendario siguiente a la fecha de la descarga. Esto significa que el importador tendrá más tiempo para conseguir financiamiento y cumplir con dicha obligación. Por otro lado, permite también obtener una atención preferencial en el Puerto.

A pesar de los beneficios que brinda al importador la modalidad de despacho anticipado; actualmente, en la realidad fáctica operativa de las agencias de aduana, de 20 despachos que se pretenden destinar a la modalidad anticipada, 13 de ellos no lo logran. Por lo tanto, son destinado a despacho diferido, es decir a un despacho normal; anteriormente llamando, excepcional. Pero ¿Cuáles serían los motivos que no permiten a las agencias de aduanas destinar las mercancías de manera anticipada? El no cumplimiento de las agencias de aduana, probablemente corresponda a motivos que no necesariamente se encuentra inmersos dentro su labor. En algunos casos, cuando

el consignatario no tiene experiencia en la gestión de importación y menos trabajando despachos anticipados, origina que la documentación enviada al agente de aduanas, no esté a tiempo, este incompleta y/o con errores; situaciones que dificultan la labor del agente de aduanas en el proceso de destinación aduanera.

Las navieras, aerolíneas y/o agentes de carga no comunican con prontitud o exactitud al importador la fecha de llegada de la nave. Suceden casos donde la carga es embarcada de manera directa (guía madre), y se pierde el estatus constante de la trazabilidad de la carga, puesto que, en este tipo de operaciones, no existe agente de carga que monitoree el tránsito internacional. También existen situaciones, donde la carga llega al terminal portuario o aeroportuario y el importador desconoce de dicha carga. Esto, refleja una pobre e incorrecta comunicación entre exportador e importador. Por el lado de los transportistas internacionales, en algunos casos, inclusive cierran el manifiesto de carga en bahía, cuando lo deben hacer antes de su arribo. Estas situaciones, entre otras, dificultan el acogimiento a esta modalidad de despacho.

Por lo tanto, el Liquidador, al no tener la documentación completa y al no conocer la fecha real de llegada de la nave, por consiguiente, no podrá transmitir la DAM. Si bien es cierto, el despacho anticipado puede ser solicitado dentro de 30 días calendarios antes del arribo de la nave; pero en la práctica las agencias de aduana gestionan el proceso de declaración al límite, es decir, se declara la DAM a las 45 o 90 horas antes del vencimiento del plazo. A este problema se le suma, la sobrecarga laboral que puede tener el Liquidador y Revisor. Partiendo de la idea de que todo despacho, requiere una debida atención y tienen el mismo nivel de urgencia. Otra de las causas que ocasionan el problema, es la escasa coordinación entre el área del Servicio al Cliente y el área de Asesoría Técnica Legal; la inexistencia de relevos y horarios rotativos del personal liquidador y revisor generan la no continuidad del despacho, puesto que cuando dicho personal

sale a refrigerio o termina su jornada laboral, no queda nadie en el área para darle continuidad a la operación. Se dan varios casos de despachos que quedan pendientes de declarar, estando propensos al vencimiento del plazo de destinación aduanera. Las agencias deberían utilizar mecanismos de gestión internos para identificar y tratar de manera ágil los *files* que se declaran con la modalidad anticipada.

El no cumplimiento de la destinación anticipada por parte de la agencia de aduana, acarrea sobrecostos y sobretiempos en la nacionalización de la mercancía. Entonces, la agencia de aduana como socio estratégico del importador, no debe permitir que esto suceda. Cuando más crezca la cartera de clientes de las agencias de aduana, y más atractivo se vuelva el negocio de sus clientes, con más notoriedad se percibirá las consecuencias del problema. La insatisfacción del cliente será el primer brote causal, ocasionando directamente pérdidas económicas para la agencia de aduana, ya que buscaran los servicios de la competencia. Los líderes estrategias de las agencias de aduana, tendrán el arduo trabajo de tomar medidas correctivas urgentes.

Cuando el Poder Ejecutivo recibe facultades del Congreso de la República, por un tiempo determinado, para legislar en materia aduanera y comercio exterior, en oportunidades la normativa creada resulta subjetiva; no se ajusta a la realidad del importador peruano. El art. 130 de la LGA especifica rotundamente los tres tipos de modalidades. Sin embargo, el art. 131 menciona que el Reglamento determina los regímenes y supuestos en los que se puede aplicar las modalidades de despacho, además la obligatoriedad de usar el despacho anticipado, como máximo, a partir del 31 de diciembre de 2019. ¿A pesar de sus beneficios, la modalidad de despacho anticipado debe ser obligatorio? Esta es otra interrogante indirecta de esta investigación. El importador aduaneramente tiene dos momentos para iniciar las formalidades aduaneras: antes (despacho anticipado) y posterior al arribo de la nave (despacho diferido). La

elección de la modalidad, dependerá propiamente de la operación aduanera que pretenda realizar el beneficiario del régimen.

De ser obligatorio, el importador perdería el derecho de realizar operaciones durante el almacenamiento de su carga tales como: Reembalaje, Desdoblamiento, Reagrupamiento, Trasiego, Vaciado o descarga parcial de contenedores, etc. Y uno de las operaciones más importantes que el importador tiene es el Reconocimiento Previo, el cual permite determinar el estado, cantidad, país de fabricación y aspectos técnicos de la mercancía, para realizar una declaración aduanera exitosa. Esta cierta obligatoriedad, podría interpretarse erróneamente como una “confrontación normativa” o incumplimiento del art. 20 de la Decisión N° 671 de la CAN. Pero lo que sí es ineludible reconocer que SUNAT está forzando indirectamente al importador a utilizar esta modalidad, ya que amplió de 15 a 30 días el tiempo que se tiene para destinar una mercancía a la modalidad anticipada; vencido este plazo serán sometidos a un despacho normal (diferido).

El art. 189° del Reglamento dispone que las mercancías podrán ser reconocidas previamente antes de la obtención del canal de control. Pero se supone que el importador somete su mercancía a la modalidad anticipada, y garantiza la deuda tributaria aduanera, con el objetivo de conseguir pronto el canal de control y levante para retirar de inmediato la mercancía del depósito temporal. Si se utiliza la modalidad anticipada, y pretende realizar reconocimiento previo, de todos modos, se debe esperar el arribo de la nave y la descarga. Culminado el reconocimiento previo se regulariza la DAM, se paga o se garantiza los derechos, y se obtienen canal de control ¿Este procedimiento no es lo mismo que trabajar un despacho normal o diferido? ¿El importador realmente redujo sus tiempos en la nacionalización de la carga? La respuesta a esta integrante es premonitoria y simple. Esperar el arribo de la nave, más el tiempo

que tome la descarga y separación de la mercancía consolidada, sumado el tiempo de ingreso de la carga a un almacén intra o extra portuario y las gestiones documentarias y operativas de los almacenes; se estaría tomando tiempos similares al despacho normal o diferido ¿El hecho de avanzar solamente con la declaración aduanera, sin tener canal de control, aportaría realmente en seguir incentivando el uso de esta modalidad de despacho? La modalidad anticipada no sólo es avanzar con el ingreso de información en la declaración donde se logra reducir minutos o horas, sino debe ser visto de manera integral para lograr reducciones significativas en días, en el proceso de despacho aduanero.

El supuesto del artículo 189° del Reglamento, se da únicamente cuando el despacho no se encuentra garantizando la deuda tributaria aduanera, porque de estarlo, obtendríamos canal de control. Teniendo canal de control, cualquier rectificación ya sea de parte o de oficio, los operadores de comercio exterior estarían sujetos a infracciones sancionables con multa de acuerdo al art. 192 de la LGA y sus modificatorias.

Con respecto a las resoluciones anticipadas emitidas por SUNAT las cuales tienen el objetivo de determinar la aplicación de la normatividad correcta de un caso en particular, pueden ser: de índole tributaria relacionada con la valoración aduanera y clasificación arancelaria; de devolución, suspensión y exoneración de aranceles; aplicación de cuotas y sobre la determinación de la originalidad de la mercancía. En base al principio de celeridad del procedimiento administrativo, se busca un accionar dinámico y un pronunciamiento rápido de parte de la Autoridad Aduanera, a fin de tener una decisión en un tiempo razonable, sin que ello derive a faltar el procedimiento debido. Si se revisa el art. 38 del D. S N° 006-2017-JUS, el cual sistematiza la Ley N° 27444 y el D.L. N° 1272, indica que el plazo máximo de evaluación previa de un acto administrativo hasta que se dicte la resolución, no debe exceder los 30 días hábiles,

salvo que una ley o decreto ley establezca una duración mayor, como sucede en legislación aduanera vigente que existe un plazo mayor.

El art. 211 de la LGA, indica que las resoluciones anticipadas deben estar a disposición del administrado dentro de los 150 días calendarios siguientes a la fecha de presentación de la solicitud. Consideramos que estos 5 meses, atentan contra el principio de celeridad y razonabilidad. ¿Así podremos incentivar la demanda del despacho anticipado? En este punto, es imprescindible ubicarse en el supuesto extremo donde tendríamos que esperar una resolución anticipada para determinar la correcta subpartida nacional de una mercancía a importar, cuya nave estima arribar tentativamente en 30 días, y que hoy se inicie el trámite administrativo. Si esperaríamos el pronunciamiento de la SUNAT considerando todo el plazo que indica la actual LGA; ya no podríamos destinar la mercancía a la modalidad anticipada, ni tampoco al diferido puesto que la mercancía caería en abandono legal.

Estas son algunas razones, por las cuales se indica que la legislación en ocasiones no se ajusta realmente a la necesidad del importador peruano, y por ende ocasiona el no aprovechamiento del despacho anticipado. Espinoza (2011) la intención de SUNAT es impulsar gradualmente el uso de la modalidad anticipada, para que la modalidad diferida, se deje de utilizar poco a poco hasta que quede pretérita por la misma práctica, en virtud de la facilitación de Comercio Exterior, y en concordancia con la reducción de costos operativos logísticos de los importadores. A pesar del lema motivador que SUNAT asignó al despacho anticipado: “Oportunidad de disponibilidad de su mercancía, desde el puerto a menos costo y en menos tiempo”, y de los grandes esfuerzos reconocidos por reducir el tiempo de despacho vía marítima de 132 horas a 15 horas (Choque, 2018), la evolución del porcentaje de participación promedio de acogimiento a esta modalidad en estos últimos 16 años ha sido de 19.98%; y de pretender

analizarlo desde el 2010 al 2017 el indicador es 32.07% (ver anexo J), es decir que en estos ultimo años, de cada 10 declaraciones aduaneras de mercancías solo 3 de ellas han sido destinadas anticipadamente.

Este indicador no refleja el aprovechamiento del importador, a pesar de los beneficios que trae consigo; empero ¿Cuáles serían los factores que hacen no atractiva esta modalidad? Se sabe que actualmente la modalidad del despacho diferido o normal sigue siendo el más utilizado, pero si la modalidad anticipada tiene muchas ventajas ¿Por qué su uso no se incrementa? ¿Acaso es por desconocimiento? ¿Por una inadecuada difusión? Por el lado de la normativa aduanera ¿Se ajusta favorablemente a la realidad del importador peruano? ¿Qué dificultades cuenta el importador para acogerse al despacho anticipado? ¿Tal vez es por el lado del financiamiento o consecución de la garantía previa? ¿El agente de aduanas no recomienda el uso de esta modalidad? Son muchas las preguntas, para escasas respuestas.

1.2. Descripción del problema

1.2.1. Descripción del problema a nivel global

Echando un vistazo al contexto internacional; se identifica que los países del continente americano: Panamá, Guatemala, Estados Unidos, México, etc. no son ajenos a la aplicación anticipada de despacho en la importación para el consumo.

En México, el gobierno reafirma que para incrementar los niveles de inversión es propicio reducir el costo de las transacciones, los tiempos en la movilización de mercancía, y en paralelo conseguir que las operaciones aduaneras sean más eficientes para competir en igual de condiciones en el mercado internacional (Casas, 2017). De acuerdo al *Doing Business 2017* (Casas, 2017), del Banco Mundial, para el tema de Comercio Transfronterizo, colocó a México en el puesto N°61. Indicando que el tiempo para nacionalizar fue de aproximadamente 2.58 días

en el 2017, es decir 8.62 días menos con respecto al 2015 (11.2 días). Con respecto a los costos de importación, de 1 mil 888 USD en 2015 pasó a 500 USD en el 2017. Resultados que el autor objetó y afirmó que los datos no están acorde a la realidad; cotejando dichos resultados con un estudio del año 2009 de la secretaria de Economía titulado “Optimización de los procesos logísticos de importación y exportación”, donde indicaba que en el tráfico marítimo una mercancía se nacionaliza en 7.18 días, y en el aéreo en 5.52 días.

De acuerdo al informe *Connecting to compete* del Banco Mundial (2014) (Casas, 2017) donde se analizaron 166 economías; en cuanto al indicador Desempeño Logístico, México se albergó en el puesto N° 50; y en cuanto al Desempeño Aduanero se ubicó en el puesto N° 70, lo que muestra que existen 69 países más eficientes aduaneramente como es el caso de Panamá, Chile, Canadá y Estados Unidos, entre otros. Lo importante es que gran parte de esos 69 países aplican la modalidad anticipada, lo que ocasiona menores tiempos en la nacionalización de sus mercancías. El despacho anticipado se presenta como un mecanismo estratégico fundamental de solución en el Sistema Aduanero Mexicano (en adelante SAM), ya que actualmente el despacho aduanero de mercancías se ejecuta lentamente en sus diversos puertos; con mayor preponderancia en Lázaro Cárdenas, Veracruz, Manzanillo y Altamira, donde el tráfico de mercancía marítima tanto de importación y exportación representa el 90% de México. A pesar de haber conseguido mejoras significativas tales como:

La creación de la ventanilla única de comercio exterior, el sistema electrónico aduanero; los sistemas no intrusivos (rayos x), rayos gamma, etc.; no han sido suficientes para incrementar la utilización del despacho anticipado y la agilización de los despachos puesto que, hasta el momento, las mercancías siguen ingresando a depósitos temporales (citado por Casas, 2017) y hay deficiencias en infraestructura logística. De la misma forma, las aduanas de los países

sudamericanos, especialmente los miembros de la CAN tampoco son ajenos a esta práctica aduanera.

Bolivia, un país sin accesibilidad marítima, también presenta dificultades en la práctica el despacho anticipado. Es por ello que el sector transporte pesado de carga internacional consideró que el Decreto Supremo N° 2357, (el cual realizó modificaciones e incorporaciones al D.S N° 2295 DE 18/03/2015, sobre procedimiento de nacionalización de mercancías en frontera sobre medios y/o unidades de transporte), debe ser aplicado gradualmente debido a los problemas de infraestructura existentes en “los pasos de frontera” (Decreto 2357, 2015). Entendiéndose esto último, como el lugar geográfico ubicado en el límite político internacional, por donde es posible el tránsito terrestre de mercancías, personas y medios de transporte. El flujo internacional de mercancías proviene en gran porcentaje del transporte terrestre, lo que origina un congestionamiento vehicular de camiones, especialmente en la frontera con Chile, ya que se encuentran a la espera de que se resuelva su diligencia aduanera, es decir, están a espera de canal de control.

En líneas generales, esta modalidad permite a los importadores bolivianos agilizar los trámites antes de la llegada del medio transporte; en caso de tener canal verde, la unidad de transporte no ingrese a un recinto aduanero. Empero, en caso de canal rojo o amarillo, la unidad de transporte se dirigirá a los recintos de la Aduana, para pasar las formalidades aduaneras correspondientes. Es en estos tipos de controles, se presentan inconvenientes como la deficiente infraestructura de los depósitos y recintos aduaneros de las aduanas interiores, lo que retrasa y dificulta la labor de la Autoridad Aduanera, por tratarse de un tránsito terrestre.

De igual forma, la normativa aduanera del SENA Ecuador, permite al importador aplicar la modalidad anticipada a través de la declaración aduanera importación (DAI), mediante

el sistema informático denominado Ecuapass. De acuerdo con Cajape (2016) desde el año 2015 el tiempo de la nacionalización de la carga marítima arribada en el puerto de Guayaquil, en promedio era de 5 días, a comparación del año 2007 que era de 11.47 días; esto debido a la aplicación de los perfiles de riesgos que redujo la cantidad de aforos físicos, y la aplicación del despacho anticipado. A pesar del esfuerzo del SENA, de un total de 164 mil 600 DAI numeradas el 2015, solo el 9.23% (15 mil 190 declaraciones únicas de importación) se destinaron de forma anticipada. Esto demuestra que el sector importador ecuatoriano no está aprovechando este beneficio en demasía a pesar de sus beneficios.

1.2.2. Descripción del problema a nivel local

En nuestro país, la modalidad anticipada es solicitada 30 días calendario antes de la llegada de la nave, a través del formato DAM por despachadores de aduana o demás personas autorizadas mediante ley, de acuerdo al art. 130° del Decreto Legislativo N.º 1053 y sus modificatorias (antes de entrada en vigencia del D.L 1433, 2018). Esta figura jurídica se sustenta en el principio de facilitación de las operaciones de comercio exterior; fue creada con el fin de reducir los tiempos en el despacho de mercancías, permitiendo obtener, antes de la llegada de la nave, el levante autorizado; o al menos dentro de las 48 horas desde el arribo de la nave; siempre y cuando la deuda tributaria aduanera se encuentre garantizada. Por ende, uno de los intermediarios de comercio exterior con vital importancia es el agente de aduanas, auxiliar de la función pública. Este operador, desempeña por “mandato” un rol trascendental al momento de realizar los trámites con SUNAT. Entiéndase el término “mandato” como el acto de entrega de facultades por parte del consignante, consignatario o dueño de la mercancía, al agente de aduanas, para que este realice los trámites y formalidades aduaneras relacionados con el despacho aduanero.

No está demás recalcar que los diferentes trámites aduaneros y procedimientos de comercio exterior que este agente realice con SUNAT, están basados en el principio de *bonafine* (buena fe) que es también principio rector del derecho internacional. Este principio básico de la legislación aduanera peruana junto al de presunción de veracidad, hacen que SUNAT acepte como verdadero los datos establecidos en las declaraciones, y demás documentos aduaneros presentados en el despacho. El agente de aduanas, constituido como persona jurídica, por lo general tienen 5 áreas funcionales fundamentales como mínimo, que son: El Área Administrativa, Comercial, Servicio al Cliente, Técnica-Legal y Operativa; las cuales están lideradas por Gerentes Funcionales, quienes son los responsables de administrar y monitorear las funciones propias de su área.

De acuerdo al Cuadro N° 51 de las Estadísticas de Comercio Exterior de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria sección de Boletines por Número de Cuadro (SUNAT, 2018) del ranking estadístico de los despachadores de aduana por tipo de importación, 1994- 2018, según valor CIF en miles de dólares, durante seis años atrás, las siguientes agencias de aduanas ubicadas en Callao: AUSA, Ransa, Beagle, ISCO, TLI Aduanas S.A.C., Savar., Palacios y Asociados, Casor Aduaneros S.A., CLI Gestiones, Aduamerica S.A., y Aduanera Capricornio S.A.; se han mantenido dentro de los diez u once primeras agencias de aduanas más importante de nuestro país. La cantidad monetaria promedio que han declarado desde el 2013 al 2016, fue alrededor de mil 465 millones de USD CIF, y la cantidad promedio de DAM transmitidas, en ese mismo periodo, fue de 24 mil 152.

Para destinar una mercancía al régimen de importación (10), las agencias de aduana actúan de la siguiente manera: Una vez identificada la necesidad del cliente por el Área Comercial, que en promedio está conformada por 5 a 7 colaboradores; esta necesidad se

transforma en un “requerimiento” para el Área de Servicio al Cliente, quien es la encargada de asignarle al importador, un Ejecutivo de Cuenta, para brindarle una atención más personalizada, en materia de aduanas y comercio exterior. En algunas agencias de aduana a los Ejecutivos de Cuenta los suelen llamar también *Customer Serviles* o Sectoristas. Por lo general, esta área se conforma en promedio por 15 a 20 Ejecutivos. Es importante mencionar, que estos colaboradores son el contacto más frecuente que tiene el cliente, y por lo general es el segundo filtro después del cliente, para revisar y brindar conformidad de los documentos de comercio exterior.

Reunido todos los documentos originales (en algunos casos electrónicos) y puestos en un file de despacho, son entregados al Área de Técnica Legal. Esta área está conformada en promedio por 6 a 8 Liquidadores, quienes son los encargados de completar los formatos DAM con la información que se señalan los documentos de comercio exterior; esto lo realizan mediante un software informático que pueden ser SINTAD, ASCINSA u otro. Este proceso de llenado de formatos, es una forma ordenada de resumir la información que se encuentran plasmada en los documentos de comercio exterior, a través de los formatos DAM. También lo conforman 2 o 3 Clasificadores de Mercancías, quienes son encargados de determinar la correcta subpartida nacional de las mercancías; este personal trabaja de manera paralela con el personal liquidador. De todo este proceso, se obtiene como resultados los “Borradores de los formatos DAM” que se anexan al file del despacho. Este último file, es enviado al equipo de Revisores de Declaraciones que por lo general lo conforman entre 5 a 8 profesionales con carnet de agente de aduanas, quienes son los encargados de aprobar el trabajo realizado por el Liquidador y el Clasificador de mercancía, y de examinar los demás documentos que requiera o demande el despacho antes de la transmisión electrónica de la declaración. Dicho de un modo distinto, es el área donde se revisan nuevamente los documentos; se revisan la subpartida nacionales de la

mercancía, y analizan si la mercancía requiere de algún permiso o pronunciamiento por alguna entidad competente previo a la nacionalización; evalúan también si el valor de la deuda tributaria aduanera a cancelar es la correcta; si el acogimiento a una preferencia arancelaria se ha realizado en conformidad a lo que indican los Tratados o Acuerdos negociados por el Perú, etc.

Revisado el file de despacho, y de no tener incidencias, se transmite electrónicamente la declaración a la autoridad aduanera SUNAT (teledespacho). Esta transmisión en algunas agencias la realiza el Sectorista de Cuenta o el Liquidador. Se reconoce que el Área Técnica-Legal es el área más sensible de las agencias de aduana, puesto que su trabajo tiene efectos directos en el muy corto plazo, determinando el éxito o fracaso de la operación aduanera. Además, tiene incidencia en el mediano plazo, porque de acuerdo al art. 155 de la vigente LGA, las acciones de SUNAT para aplicar sanciones prescriben a los cuatro años contados a partir del primero de enero del año siguiente a la fecha en que cometió la infracción o, cuando sea complicada establecerla, a la fecha en que la Administración detecte la infracción.

El Área Operativa, está compuesta por 8 a 10 Auxiliares de Despachado Aduanero, encargados de labores de campo en los almacenes, terminales portuarios o aeroportuarios; y 01 Coordinador de Operaciones, quien es el encargado de controlar y monitorear las diversas operaciones logísticas de acuerdo al régimen aduanero al cual han sido sometidas las mercancías.

La participación idónea del agente de aduanas en el proceso de nacionalización de la mercancía no es vana ni superficial; este operador garantiza la nacionalización con el menor costo logístico posible, sin multas y en el tiempo adecuado. Sin embargo, en relación a la modalidad anticipada de despacho, este operador se está viendo afectado puesto que de 20 despachos que se pretenden destinar de forma anticipada, sólo 7 de ellos lo logran. Esta modalidad, por el momento no es catalogada como infracción por parte de la Autoridad

Aduanera, sin embargo preocupa al agente de aduana puesto que el no acogimiento no depende netamente de su accionar, sino de factores externos ajenos a su labor, tales como la normativa aduanera, la accesibilidad logística, la experiencia del consignatario, los operadores intermediarios, etc., factores que no se están tomando en cuenta para análisis y de ahí buscar las mejoras respectivas para remediar e incentivar el uso de dicha modalidad ¿Cuándo la modalidad anticipada sea obligatoria, habrá una disputa entre importador y agente de aduana, por quién deba asumir la multa? De no afinarse la modalidad anticipada con la debida antelación, como un sistema integrado, ocasionará un menoscabo de la relación comercial entre agente de aduanas e importador.

De acuerdo a los datos de SUNAT, el porcentaje de participación promedio de acogimiento a la modalidad anticipada durante el 2010 al 2017 ha sido de 32.07%, resultado que es inferior a la mitad, y marca la tendencia de que el importador sigue prefiriendo el despacho excepcional o normal, a pesar de la supuesta reducción de costos y tiempos que brinda el despacho anticipado.

En definitiva, a pesar de los inconvenientes que evitan la destinación aduanera oportuna y la preocupación latente por la obligatoria del despacho anticipado, se recomienda que al momento de elegir un agente de aduanas; no solo se debe considerar las tarifas competitivas que ofrecen, sino los años de experiencia que tienen en el mercado ofertando su servicio; algunos tienen alianzas estratégicas con almacenes aduaneros y depósitos simples; transporte local para traslado de mercancías y servicios de post venta para cualquier irregularidad posterior al levante de la mercancía. Este intermediario de comercio exterior, visto como un asesor especializado y socio estratégico del Importador, siempre debe estar a la vanguardia de la normativa vigente para garantizar la correcta nacionalización de la mercancía, y sobre todo en las instituciones jurídicas

vigentes que permitan agilizar las operaciones aduaneras, como lo es el Despacho Anticipado; modalidad recogida en principio en el Convenio de Kyoto Revisado de 1999, y “perfeccionado” con mayor preponderancia con la entrada en vigencia del TLC Perú – EEUU en el 2009.

1.3. Formulación del problema

El problema de investigación general como los específicos lo formularemos como “pregunta”, de forma clara y sin ambigüedades, ya que hacerlo de esa manera minimizará la distorsión de lo que realmente se pretende investigar (Christensen, 2006) (Citado por Hernández et al., 2014).

1.3.1. Problema General

¿De qué manera las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018?

1.3.2. Problemas Específicos

¿En qué medida las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en el trámite del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018?

¿De qué manera las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en la conformidad de la diligencia del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018?

¿Cómo las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en la regularización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018?

1.4. Antecedentes

1.4.1. Antecedentes Internacionales

Celi (2008) en su investigación manifestó que el canal de control verde genera beneficios al importador, reduciendo tiempos y costos, siempre y cuando las empresas cumplan con los requisitos establecidos por el sistema aduanero. En esta investigación se aplicó el método deductivo, inductivo e histórico. Si bien es cierto, esta investigación no habla directamente de nuestras variables, pero si hace referencia indirectamente al tema de estudio. De la investigación se rescata que el éxito de la aplicación del despacho anticipado depende del compromiso y colaboración de los operadores que participan en el comercio exterior. El canal verde está directamente relacionado con esa modalidad despacho debido a que ayudara aún más a disminuir tiempo y dinero a los importadores, dándoles mayor celeridad a sus despachos; pero se manifiesta que como todo proceso se llegue a implementar con éxito, necesita tiempo debido a las diversas limitaciones (infraestructura, legales, entre otros).

Las demoras y la imposibilidad de realizar despachos anticipados son inconvenientes que afectan la competitividad de un país. La investigación concluye en que el canal verde reduce tiempos considerables de entre 1 a 13 días de desaduanaje, así como también los costos de almacenamiento y aforo. Para la formación de un módulo de selectividad de control, el establecimiento del perfil de riesgo de las empresas es importantísimo, ya que este determinará quién estará sujeta a un aforo físico. El sistema administrara información, sobre las características de la mercancía, transportistas y operadores que intervienen. Por otro lado, indica que sería complicado definir a la empresa perfecta para aplicar ese nuevo proceso (haciendo referencia al canal verde), debido a que todas las empresas tienen riesgos variables de acuerdo al sector donde se desempeña la empresa.

Obando (2010) tuvo el objetivo principal de analizar la coyuntura actual de la diligencia aduanera de aforo, con la finalidad de brindar recomendaciones para mejorar y agilizar el trámite aduanero y administrativo de los despachos; tomando en cuenta desde la etapa en que se realiza el pedido al extranjero, hasta su nacionalización. Si bien es cierto, la investigación no estudia directamente la variable “Formalidades Aduaneras del régimen de Importación para el Consumo”, pero si estudia una parte de la diligencia aduanera (aforo) que forma parte del régimen de importación. Con respecto al despacho aduanero anticipado menciona que es un tipo de importación que consiste en declarar la mercancía y cancelar los derechos e impuestos aduaneros antes de la llegada de la carga al país.

“Esto constituye una facilidad para adelantar el trámite de declaración y pago de los impuestos para el rápido retiro de las mercancías” (Obando, 2010, p.33). El estudio concluyó en que la Aduana es la institución facultada para controlar el tráfico de mercancías y medios de transporte, así como de la recaudación tributaria aduanera. Se rescata de la investigación que el aforo es una formalidad aduanera muy importante, debido a que ahí los funcionarios aduaneros controlan el ingreso de las mercancías que entran al país y garantizan el valor correcto de los tributos que el importador deberá cancelar.

Hernández (2013) realizó un estudio cuyo objetivo principal fue elaborar una propuesta de mejora en el proceso de despacho aduanero, especialmente para la nacionalización de carga contenerizada, a partir de la evaluación de las prácticas aduaneras aplicadas por países de Latinoamérica, que pudiesen implementarse en puertos de México; con la intención de reducir costos y tiempos en el proceso de nacionalización de la mercancía.

De la investigación se resalta la idea que el despacho anticipado es una de las medidas relevantes para conseguir la excelencia operativa y mayor competitividad al puerto (Estrada

2007, citado por Hernández 2013, p. 9). Consideramos que la práctica de esta modalidad de despacho es trascendental en el comercio exterior debido a que evitará el congestionamiento de carga contenerizada en los almacenes intraportuarios. La investigación concluye en que los puertos son infraestructuras de suma importancia para la economía de los países, y son denominadas infraestructuras críticas y complejas por la gran cantidad de elementos que se interrelacionan ellos. Esta conclusión se suscita debido a que el puerto realiza dos tipos de maniobra, una operativa, y la segunda, cuasi-administrativa. La primera, la conforman operaciones portuarias de carga, descarga, almacenamiento y manipulación de las mercancías; y en la segunda están, la revisión documentaria, liberación y despacho de las mercancías.

Mier (2013) Economista y Máster en Comercio Exterior, escribió para el diario boliviano El Deber, un artículo titulado: La modalidad del despacho anticipado. Indicó que esta modalidad se presenta como instrumento para facilitar la saturación en las aduanas interiores que afectan el comercio exterior. La problemática en la que se enfoca, es en la insuficiente infraestructura de los recintos aduaneros de algunas aduanas interiores de Bolivia; a pesar de tener concesionarios de depósito de aduana han mostrado su predisposición para mejorar la carencia de infraestructura, ya que difícilmente se puede recibir y entregar de manera ágil un gran volumen de mercancías. De mejorar la tal situación, Bolivia tendrá un flujo de mercancías más fluido. De la investigación se rescata el esfuerzo que hace la ANB (Aduana Nacional de Bolivia) para promover el despacho anticipado, puesto que es una excelente iniciativa que ha tenido un impacto muy favorable, pero aún insuficientes, porque definitivamente la saturación y la congestión que vive día a día las aduanas, requieren medidas complementarias.

El Decreto N° 1443 de 19 de diciembre de 2012 modificó el reglamento a la Ley de Aduanas, introduciendo un nuevo enfoque sobre la modalidad de Despacho Anticipado. Esta

modalidad se aplica antes del arribo de la mercancía a territorio aduanero y luego se sortea el canal en la aduana de frontera por la cual ingresa la mercancía. De salir canal verde, se obtiene el levante inmediato, las mercancías pueden dirigirse directamente a las instalaciones del importador, es decir, sin tener que ingresar al almacén de la aduana de destino, ya que el medio de transporte habría culminado su tránsito aduanero en la aduana de frontera. Por otro lado, de salir amarillo o rojo, el medio de transporte debe seguir a la aduana destino para que se cumpla la revisión documentaria o revisión física de las mercancías; consideradas estas partes de las formalidades aduaneras. Otra de las innovaciones, es que, si arroja canal verde, no solo ya no ingresa a la Aduana de destino, sino que tampoco ingresa un depósito aduanero, generando reducción de costos logísticos y tiempo en la nacionalización de la carga. Esta disposición fue reglamentada mediante la R.D. 0-001-13 de 10 de enero de 2013. El autor concluye que esta medida es un gran aporte para la operatividad y práctica aduanera: y en la medida en que se vaya perfeccionando, los trámites de desaduanaje serán menos costosos, más rápidos y más confiables.

Morales (2015) en su investigación, desarrollada en la Ciudad de México con el respaldo del Instituto Politécnico Nacional; buscó desarrollar una propuesta para modernizar el despacho de aduana y agilizar su comercio exterior. Una de las conclusiones de esta investigación, se relaciona directamente con la segunda variable de la presente pesquisa, ya que se manifiesta que el despacho aduanero anticipado, permitirá modernizar el servicio aduanero, logrando facilitar el comercio exterior; tal como recomienda la OMA, a través del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (SAFE) y el Convenio de Kyoto Revisado (CKR). Ambos, proponen que, para agilizar los despachos aduaneros, tanto de importación como de exportación,

se deberá transmitir anticipadamente la información a las autoridades aduaneras, para que esta autorice o niegue el levante mercancías.

El autor hace referencia al despacho anticipado, indicando que el levante se tendrá previamente al arribo cuando la transmisión de la declaración se haya realizado antes del arribo de la nave, lo que permitirá: a los interesados disponer de las mercancías sin demoras, reduciendo costos logísticos; y comprimiendo en algunos casos la saturación de los almacenes intraportuarios. El estudio indica también que muchos de los problemas que presenta el desaduanaje de mercancías se deben a que los importadores y exportadores que desconocen los requisitos documentarios y operativos de logística aduanera. El marco jurídico de comercio exterior en México, representa una de las causas principales que genera la problemática. La investigación propuso: la modificación del procedimiento de despacho; mejoramiento de la infraestructura aduanera; eliminación de la revalidación del conocimiento de embarque; ampliación de facultades del Operador Económico Autorizado, y agilización de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM), los cuales se firman entre países para que los organismos reconocidos permitan garantizar y operar de manera equivalente aplicando las mismas normas y procedimientos; siendo su objetivo principal reducir los obstáculos técnicos al Comercio.

Echeverría (2015) en su investigación describe la lentitud del procesamiento informático del Sistema ECUAPASS, originado por el desconocimiento del manejo del mismo, por parte de los operadores de comercio exterior, lo que ocasiona demoras en los despachos de las mercancías importadas. Para el autor, las causas que originan la situación problemática son: inconvenientes con el sistema de aduana; transmisiones erradas por parte de los OCE; y la no existencia de procedimientos preestablecidos de fácil alcance y manejo, para que los OCE corrijan errores en el Sistema Informático ECUAPASS. El autor indica que estas causas hacen que los procesos

aduaneros y sobretodo el desaduanaje de mercancías, sometida a despacho anticipado, se vean perjudicados; situación que se relaciona directamente con la variable independiente de nuestra pesquisa.

A pesar de todo, la Autoridad Aduanera Ecuatoriana puede agilizar sus procesos en la medida que su sistema de información sea más eficiente; de esta forma el SENA E se constituya como institución que facilita el comercio internacional, y no en una barrera que entorpece y resta competitividad a la logística de Comercio Exterior. Por otro lado, exhorta implementar el retiro ágil de mercancías, sometiéndolas a la modalidad de despacho anticipado con el objetivo de lograr eficiencia en los despachos. Así como también reducir la cantidad de aforo físico intrusivo, para demandar el aforo no intrusivo (Rayos X), lo que implicaría mejorar la infraestructura del SENA E. Capacitar constantemente al personal y evitar la alta rotación en los puestos de trabajo del SENA E. Diseñar una estrategia política de Comercio Exterior a largo plazo, considerando que las autoridades competentes tengan acceso a estudios y análisis especializados de sectores involucrados, para evaluar su desempeño.

Por lo tanto, el despacho anticipado permite agilizar el desaduanaje de mercancía; y que para lograr la eficiencia y eficacia del proceso aduanero se debe diseñar una estrategia de mejora que involucre aspectos: tecnológicos, de infraestructura, de recursos humanos, procedimentales y de políticas de comercio exterior orientadas a facilitar el libre tráfico de mercancías; de manera que todo lo indicado y explicado anteriormente sea por el bien de los operadores de comercio exterior, y el desarrollo socioeconómico de la nación.

1.4.2. Antecedentes Nacionales

Espinoza (2011) buscó brindar una explicación de cómo el Sistema Anticipado de Despacho Aduanero (en adelante SADA) ha venido siendo utilizado en nuestro país; y de los

procesos aduaneros y mecanismos legales que SUNAT junto a los operadores, tuvieron que adoptar para responder al creciente movimiento comercial internacional. Además de eso, explicó la funcionalidad del SADA, considerando su procedimiento aduanero; y como ha sido su comportamiento, durante los periodos 2005 al 2011, sustentado con gráficos y tablas estadísticas. Tal como lo indicó, la intención de la Autoridad Aduanera fue impulsar poco a poco el uso de la modalidad de despacho Anticipado. La Administración Aduanera, tomó la decisión de implementarlo con el objetivo de reducir el tiempo de liberación (refiriéndose a la nacionalización de la carga) y los costos de la cadena de suministros, en otras palabras, buscó la agilización del despacho de aduanas, no solo en tiempos operativos sino también documentariamente.

Para el investigador la implementación del SADA, originó las siguientes principales ventajas a los importadores peruanos: Reducción del tiempo del desaduanaje, al otorgarse el levante en el puerto; garantizar los despachos para obtener levante en 48 horas; ampliar el plazo para pago de impuestos y demás recargos a corresponder. Asimismo, indicó que los beneficios conseguidos por nuestro país, fueron: Mejorar la imagen con terceros respecto al cumplimiento de acuerdos comerciales. Elevar la competitividad regional en costos logísticos. Racionalizar los recursos debido a las simplificaciones de los procedimientos. Mejorar la imagen institucional de la Aduana. Finalmente, el autor mencionó como lección aprendida que todo proceso de adaptación, en cualquier ámbito constituye principalmente dificultades en la aplicación, debido a las diferencias existentes en cada aduana operativa del país.

Castro (2015) quien realizó la investigación titulada: La Logística y Transporte Internacional para carga especial; cuyo objetivo principal fue elaborar un plan de negocios para atender operaciones logísticas de transporte internacional de importación marítima. Dentro de las

actividades principales de la empresa incluyen: el agenciamiento de aduana y el traslado de mercancías con características especiales (carga fraccionada, carga rodante y sobredimensionada) desde el país de origen al país de destino y el transporte interno local. Además, el investigador indicó que la calidad de estos servicios depende de la capacidad logística internacional de las empresas. Es decir, de la sapiencia suficiente que puede tener la organización, para realizar un correcto servicio de carga y descarga en puertos, incluyendo las operaciones en terminales de almacenamiento, el traslado de carga, y los procedimientos aduanales correspondientes. Para el autor el macro proceso operativo logístico de importación vía marítima, se divide en los siguientes procesos: De Origen, De Transporte Internacional y de Destino.

El último micro proceso es el que se relaciona directamente con la presente investigación. Antes, durante o después del arribo de la nave al Puerto, las gestiones aduaneras y coordinaciones de recepción de carga se interrelacionan; ambas diligencias se sustentan en un plan operativo en coordinación con la autoridad portuaria, la agencia de aduana, el terminal de almacenamiento y la empresa de transporte local terrestre. La investigación precisa que la empresa tiene un plan de operaciones considerando la operatividad logística y la modalidad de despacho; donde la coordinación entre los operadores de Comercio Exterior, juega un papel muy importante.

Poquioma et al. (2015) buscaron principalmente mejorar los costos y el servicio en el despacho de contenedores refrigerados; indican que el comercio exterior es de vital importancia que los operadores, es decir, las líneas navieras, agencias de carga, agencias de aduana, almacenes y transportistas, cuenten con un eficiente soporte logístico, y que en lo posible un operador englobe todos los servicios, permitiéndole a los importadores y exportadores, reducir

costos y facilitar las coordinaciones de un despacho. Es por ello que la línea naviera MSC (*Mediterranean Shipping Company*) expande sus servicios y ofrece almacenamiento y transporte local terrestre de su socio estratégico LICSA. En el caso de una importación bajo la modalidad diferida, la carga en contenedor puede ser retirada del depósito temporal. Los autores también explican que cuando dichos contenedores llenos de mercancías y de un solo consignatario, son destinados a la modalidad de despacho anticipado (temática relacionada directamente con la presente investigación) descarga directa, exige una coordinación previa del importador con el agente de carga y el depósito temporal. Por otro lado, se rescata de la investigación: la coordinación previa que debe existir entre Importador y el Operador Logístico de Comercio Exterior, ya que, al no haber una correcta comunicación entre estos operadores, es posible que el importador pierda la oportunidad de destinar sus mercancías de manera anticipada. Esta pérdida involucra incremento de costos y sobretiempos en el proceso de nacionalización. Por parte del operador de comercio exterior, también se habla de incremento de gastos, ya que en muchas oportunidades el Importador, se niega asumir errores propios o negligencias del operador logístico.

Aguirre et al. (2016) desarrollaron una investigación donde el problema de investigación se basó en el no cumplimiento del Acuerdo de Nivel de Servicio firmado por RANSA con sus clientes, esto debido a una deficiente gestión en la cadena de abastecimiento; trayendo como consecuencia: la insatisfacción y pérdida de clientes; y la afectación de la imagen de la organización ya posicionada en el mercado; pérdidas monetarias por el pago de penalidades, etc. Se justificó la investigación indicando que los importadores buscan siempre la reducción de tiempos y costos en el proceso de nacionalización de la mercancía. Su objetivo principal de la

investigación fue demostrar que el incumplimiento de dicho Acuerdo, en la modalidad anticipada de despacho, se debió al deficiente modelo de gestión con los proveedores.

Su marco teórico, se centró básicamente en referencias de interés relacionadas al tipo y modalidades de despacho, cadena de suministros; luego se analizó información importante de la empresa en estudio. Los investigadores concluyeron que la modalidad anticipada requiere de la comunicación oportuna de todos los operadores participantes. La empresa no tenía un control efectivo en su proceso de cadena de suministro. Además, concluyeron que la insatisfacción del importador y el modelo gestión de proveedores de Ransa, se relacionan directamente; lo cual produjo las consecuencias problemáticas anteriormente mencionadas. En su trabajo los investigadores recomendaron reformular sus procesos de cadena de suministro; establecer indicadores en cada una de sus etapas para un mayor control y seguimiento de la operación logística. Proporcionar capacitaciones continuas al personal gestor de dichas operaciones e incentivar a utilizar menos el despacho excepcional (actualmente llamado diferido). La implementación de un sistema en línea permitirá a los proveedores logísticos ingresar información actualizada con respecto al embarque, lo que permitirá que todos los involucrados tengan información actualizada y se la puedan transmitir al cliente.

1.5. Justificación de la investigación

Como se sabe, la nacionalización de mercancías provenientes del exterior constituye un mecanismo comercial importante y trascendente en la economía nacional, presentándose con gran dinamismo y relevancia en los sectores económicos más significativos de nuestro país. Constituye ingresos para el Estado a causa de la recaudación tributaria; involucra la participación de diferentes agentes económicos dentro de la distribución física internacional. Desde la óptica de la demanda tanto del consumidor de a pie como el del sector industrial, permite obtener

productos (materia prima e insumos) a precios bajos; evitando el desabastecimiento. Es de ahí que las importaciones como régimen aduanero, demandan una vital atención de las partes intervinientes, ya que en el proceso se conjuga las negociaciones internacionales, con la operatividad logística del tráfico internacional, y la normatividad jurídica aduanera propia de dicho régimen.

Es trascendental enfatizar que despacho anticipado como sistema, fue impulsado con grado fuerza por el TLC firmado con EE.UU., ha traído consigo corolarios positivos, no solo para el importador, en cuanto a la reducción de tiempos, costos, y ventajas financieras (garantizando los despachos), las cuales hacen prolongar el pago de los derechos aduaneros y demás impuestos; sino también para nuestro país. Su implementación en el Decreto Legislativo N.º 1053, es sinónimo de respeto y cumplimiento mutuo del Acuerdo Internacional firmado; en principio de la facilitación del Comercio Exterior. Estos cambios han originado que el indicador de competitividad logística incremente a diferencia del resto de la región. La racionalización y simplificación de procedimientos (disminución del trámite físico documentario) es otro de los beneficios en materia aduanera; y el último y no por eso menos importante, la mejora de la imagen de la autoridad aduanera (SUNAT), haciéndola una aduana más atractiva, más servicial con el contribuyente; proporcionándole información oportuna a través de diferentes mecanismos que están a su alcance.

La importancia del presente estudio descriptivo correlacional, radica en determinar la relación entre las formalidades aduaneras y el nivel de uso de la modalidad anticipada; determinando dicha relación podremos conocer en cuanto incide una variable sobre la otra. Para que cuando se pretenda ejecutar medidas correctivas, se ponga mayor énfasis en corregir la dimensión con mayor incidencia. Asimismo, se pretende determinar como el trámite, la

conformidad de la diligencia, y la regularización del despacho anticipado se relaciona con las formalidades aduaneras en la importación. Los resultados del estudio realizado se harán llegar a Gerencial General y a las personas encargadas, con la finalidad de mejorar la operativa y el desempeño comercial en lo concerniente a la destinación de sus despachos aduaneros a la modalidad de anticipado. La solución ayudará a retener e incrementar la cartera de clientes, caracterizándose por la velocidad y agilidad en el servicio de desaduanaje de mercancías. Si la empresa se diferencia de su competencia esto hará que sus mismos clientes la recomiendan; consolidándose y mejorando su participación de mercado, en un sector tan competitivo como es el logístico- aduanero.

Los resultados de esta pesquisa serán de vital importancia para los empresarios y autoridades, puesto que se describirá los factores que dificultan el acogimiento al despacho anticipado, y la relación que tienen sus dimensiones con el régimen aduanero de importación. Este aporte sirve también para a los emprendedores.

1.6. Limitaciones de la investigación

1.6.1. Alcances de la investigación

Conocer la relación o el grado de asociación entre las “Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima” y el “Nivel de utilización del despacho anticipado”, cuyo valor es proporcionar, aunque parcial, información explicativa. Los resultados servirán como fuente de información primaria para todas aquellas empresas que se encuentra inmersas dentro del proceso de nacionalización de mercancías; especialmente para el despachante de aduanas cuya labor intrínseca, como auxiliar de la función, es incentivar al uso del despacho anticipado para reducir los tiempos y costos en el despacho aduanero.

1.6.2. Delimitación de la investigación

Delimitación Espacial

La presente investigación se limita a las agencias de aduana habilitadas del distrito del Callao con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Delimitación Temporal

La presente investigación se desarrollará en el periodo 2018.

Delimitación Temática

La presente investigación se encuentra en el área de comercio exterior y aduanas.

1.6.3. Limitaciones de la investigación

Se observan las siguientes: Falta de bibliotecas especializadas. Falta de estadística relacionada al tema. Falta de financiamiento para la investigación, tanto de instituciones nacionales como privadas.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo General

Determinar el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018

1.7.2. Objetivo Específicos

Determinar el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el trámite del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018

Definir el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018

Describir el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la regularización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018.

1.8. Hipótesis

1.8.1. Hipótesis General

Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018.

1.8.2. Hipótesis Específicas

Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el trámite del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018.

Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018.

Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la regularización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018.

II. MARCO TEÓRICO

Antes de desarrollar el marco conceptual, de teorías y el marco normativo de la presente investigación, se explicará la evolución del Sistema del Despacho Anticipado (SADA) que ha tenido en nuestro país. Esto, con el objetivo de ampliar la comprensión científica de la investigación científica.

Evolución del Sistema del Despacho Anticipado en el Perú

De acuerdo con el estudio titulado: “La Reforma Comercial y de Aduanas” realizado por Paz y Rivera (1999) en el Instituto Peruano de Economía; en el Perú, se ha venido utilizando el despacho anticipado desde la década de los años 1990, el cual solo era destinado para envíos urgentes o de socorro. Entrando un poco más en los acontecimientos históricos económicos del Perú, en el año 1990, nuestro país inició una reforma en el ámbito comercial, con el objetivo de integrar la economía nacional con la mundial, para buscar el desarrollo económico en el mediano plazo. Dichas reformas efectuadas, en materia de Comercio Exterior, fueron: la eliminación de las licencias previas de importación, cuotas, requisitos de registro, restricciones zoo y fitosanitarias. Se creó un corpus jurídico que reafirmó la libertad de comercio, y mejoró la imagen del país frente a los compromisos internacionales firmados; incrementó la competitividad del exportador peruano con el *Drawback*, etc.

Estas reformas que se dieron durante desde el 1991 hasta el año 1998, estuvieron orientadas a convertir el Perú, en una economía neoliberal, más atractiva para el comercio y para los ojos de inversionistas forasteros.

De las tantas reformas que se dieron durante ese periodo de tiempo, en el año 1991, inicia una reforma estructural de Aduana, para modernizar la institución, y elevar los niveles de eficiencia para facilitar el comercio exterior. Tal como lo indicó el estudio de Paz y Rivera

(1999) la Aduana pasó de ser una institución corrupta y burocrática de los años ochenta, para convertirse en una institución pública moderna y eficiente, ya que el Gobierno confirió esfuerzos para mejorar la ley de aduanas, a través de la aprobación de medidas orientadas a la agilización y simplificación de los procedimientos aduaneros (tramitación documentaria electrónica); redujo el control y discrecionalidad del funcionario (redujo el trato entre el funcionario y el operador). Redujo de 15 días a 2 horas el tiempo de despacho. Lo que trajo consigo, la reducción de costos y tarifas no solo para los importadores y exportadores, sino también a la ADUANA, puesto que permitió la delegación de algunos servicios aduaneros al sector empresarial privado, mediante Decreto Legislativo N° 809 (D. L N° 809, 1996) actualmente derogado, con el fin de que ADUANA se enfoque en el trabajo de inteligencia, control y fiscalización.

El mencionado D.L. publicado el 19 de abril de 1996 en su momento fue la ley madre de aduanas y estableció el sistema anticipado de despacho aduanero el cual, permitió la presentación documentaria con antelación y la obtención pronta del levante autorizado. Antes, para que los importadores sometieran su mercancía a este sistema tenían que no registrar sanciones aduaneras dentro de los 12 meses anteriores a la presentación de la DAM. Mediante dicho Decreto también se estableció el concepto de BUEN CONTRIBUYENTE; trato especial que SUNAT otorgaba a los contribuyentes serios y responsables con adecuada trayectoria en el cumplimiento de las obligaciones tributarias. Ya para el año 1998, de acuerdo a Paz y Rivera (1999) ya se podía someter mercancía general a la modalidad anticipada.

Desde el 2002, de acuerdo a lo prescrito en el D.S N° 061-2002-PCM, expedido al amparo de la Ley N° 27658; SUNAT no solo se encargó de los tributos internos, sino que amplió su competencia a los derechos arancelarios y en general del control de los regímenes aduaneros, los cuales fueron encargados a ADUANAS, dependencia actualmente absorbida por la primera

(Robles et al., 2014). En el año 2006, se firmó en Washington D.C el Acuerdo de Promoción Comercial con Estados Unidos. Mediante Decreto Supremo N° 009-2009-MINCETUR se dispuso la entrada en vigencia el 01 de febrero de 2009. Este acontecimiento conllevó nuevamente a una reforma de legislación aduanera, a fin de agilizar el servicio de la autoridad aduanera- SUNAT- y la operatividad de los intermediarios de comercio exterior. Esto se explicará con mayor detalle en el punto 2.3.1 de la Normatividad Internacional.

Antes de entrar en vigencia el TLC Perú – EE.UU. (D.S. N°009, 2009) y de acuerdo a las estadísticas de SUNAT (2012), desde el 2000 al 2007 se numeraron un promedio anual de 12 mil a 15 mil DAM, cuya participación porcentual promedio en dicho periodo para la modalidad anticipada fue de 7.03% (ver anexo B), es decir, de cada 100 DAM numeradas anualmente solo 7 se acogían a esta modalidad. Desde el primero de febrero del año 2009, cuando el Acuerdo de Promoción Comercial Perú- EE.UU. entró en vigencia; la participación de la modalidad anticipada incrementó y se estableció en 13.72% promedio anual hasta el año 2011. En el 2011 la Intendencia Aduanera Marítima del Callao, de 28 mil 779 millones de USD CIF declarados, solo el 14.81% representaron las declaraciones aduaneras numeradas de manera anticipada; el 61.11% excepcional (actualmente llamado Diferido) y el 24.08% a la modalidad de Urgente (ver anexo C). Por otro lado, en el mismo año, en la Intendencia Aduanera Área del Callao, se registró un valor monetario importado anual de 4 mil 92 millones de USD CIF; el 8.64% representó a la modalidad de despacho anticipado; el 90.72% a la modalidad de excepcional, y el 0.65% a la modalidad Urgente (ver anexo C).

Los indicadores de nivel de utilización y/o participación del despacho anticipado anteriormente señalados; motivaron a que el gobierno se siga esforzando en la difusión de los beneficios de esta modalidad.

El Consejo Nacional de la Competitividad y Formalización, en la Agenda de Competitividad 2012-2013 (2012) en la línea de internacionalización, indicó como Meta N° 22: “Hacer que al menos el 25% de importaciones utilice el despacho anticipado”; para ello, dicho Consejo llevó a cabo un programa de difusión, capacitación sobre la operativa, beneficios y ventajas, del despacho anticipado. En este programa de capacitación se desarrollaron talleres en 13 ciudades del país, entre ellas Lima, Trujillo, Huancayo y Piura; además se elaboró 3000 ejemplares de material didáctico e informativo para su distribución a nivel nacional. Se desarrolló un sitio web institucional (<http://despachoanticipado.sunat.gob.pe/>), para promover y facilitar la empleabilidad de esta modalidad, y otras herramientas para rastrear las declaraciones. Gracias a esos esfuerzos, al término del año 2012 fueron 142 mil 819 DAM sometidas a la modalidad del despacho anticipado, representando el 30.7% del total. Es decir, con respecto al 2011 el nivel de uso de esta modalidad incrementó en 15.89%.

Para el 2013, siguió con la misma tendencia y creció en 5.1% (35.8%), simbolizadas por 168 mil 017 DAM de importación acogidas a la modalidad anticipada. En cuanto a la cantidad de empresas importadores acogidas a este beneficio paso de 1 mil 806 en 2012, a 1 mil 2 mil 115 en 2013 (ver anexo J).

La última modificación del Reglamento de Ley General de Aduanas (GJA-00.04, 2009) publicado el 22 de junio de 2016, mediante D. S. N°163-2016- EF, el cual modifica el art. 62 para establecer la aplicación de las diferentes modalidades aduaneras de despacho. En cuanto al tema que se investiga, el mencionado artículo indica que en la modalidad anticipada puede aplicarse en los regímenes aduaneros de: importación, reexportación en el mismo estado, perfeccionamiento de activo, depósito aduanero, tránsito, transbordo, envíos de entrega rápida, ranchos de nave y material de uso aeronáutico. Esta modificación fue con el objetivo de

incrementar su uso, ya que todavía se prefiere la modalidad diferida en un 60%, contra un 40% en la modalidad anticipada (Asociación Peruana de Agentes Marítimos, 2016).

Con respecto al otorgamiento del levante autorizado, Aspilcueta y Bazán (2016) manifiestan que en términos de despacho el 80% de declaraciones aduaneras en modalidad anticipada se otorga el levante antes de que llegue la carga o al mismo día del arribo, siendo no superior a un día el tiempo demora. Asimismo, se tiene que el 16.14% son canal naranja, cuyo levante se otorga al importador antes del arribo de la nave o hasta un día después de su llegada. En cuanto al factor tiempo y los canales de control; el promedio transcurrido entre el cese de la descarga y el levante autorizado en la modalidad anticipada sujetas a canal rojo y naranja con garantías y sin incidencia, en la Intendencia Aduana Martina del Callao, desde enero del 2011 hasta mayo del 2012, se registró que el tiempo en promedio para nacionalizar una mercancía sujeta a esta modalidad, tomó alrededor de 20.74 horas (ver anexo D).

Aspilcueta y Bazán (2016) con respecto al tiempo promedio de otorgamiento de levante considerando los puntos de llegada; se tiene que es de 0.33 días cuando el despacho tiene como punto de llegada el terminal de portuario. Es de 2.6 días cuando la carga arriba a un depósito temporal. Para las declaraciones anticipadas sujetas a canal rojo, el 3.26% pasaron por este control físico, siendo el tiempo de despacho en puerto de 3.26 días desde el arribo de la nave y cuando la carga tiene como punto de llegada en los depósitos temporales es de 5.9 días.

Dejando aparte la vía de transporte que se haya utilizado para importar una mercancía y el canal de control que se haya obtenido; se tiene que, de agosto a diciembre de 2017, el tiempo promedio mensual para nacionalizar una mercancía en la modalidad anticipada fue de 16.98 horas aproximadamente (menos de un día). En el mismo intervalo de meses, pero en la modalidad diferido fue de 154.37 horas promedio mensual; casi 6.43 días (ver anexo E). En

cuanto a la estadística señalada por Aspilcueta y Bazán, ambas en conclusión se aproximan. Se debe agregar que, en 2017, hubo 31 mil 47 empresas que destinaron su carga a importación, pero solamente el 14%, es decir, 4 mil 425 lo hicieron de forma anticipada. En cuanto al número de DAM de importación, solo 231 mil 158 fueron anticipadas de un total de 631 mil 968. Es decir, solo representaron el 38%. Con respecto al valor CIF en 2017 se obtuvo como valor monetario anual de las importaciones un total de 34 mil 25 millones de USD, y solo el 34% de dicho monto fueron destinados a la modalidad anticipada (ver anexo F).

De acuerdo con la nota de prensa N° 021 del año 2018 de la Gerencia de Comunicaciones e Imagen Institucional (ver anexo F), la modalidad del despacho anticipado requiere una alta rapidez de atención. Involucran dos pasos simples; el primer paso consiste en la numeración del DAM y el pago de derechos aduaneros; el segundo, en el arribo de la mercancía y la obtención del levante autorizado. Estos dos pasos, indican que tardan alrededor de 16,63 horas, es decir, menos de un día para la disposición de la mercancía por parte del importador. Por el lado del despacho diferido, la rapidez de atención es baja y tiene seis pasos con un tiempo más prolongado que son: 1) La llegada de la mercancía 2) Término de la descarga 3) Ingreso al almacén 4) Numeración de la DAM 5) Pago de tributos 6) Levante de Tributos. Todo esto actualmente tarda 149.43 horas, es decir, 6.23 días aproximadamente (ver anexo G). Al mismo tiempo, y de manera detallista SUNAT indica aproximadamente el tiempo de duración promedio de cada una de las seis fases del despacho diferido o normal.

La primera y segunda fase que incluye desde la llegada de la mercancía hasta el término de la descarga, tarda 24.42 horas promedio; la segunda, 29.92 y va desde la descarga hasta el ingreso al almacén; la tercera, 98.12 casi 4 días y es la que más duración tiene y abarca desde el ingreso al almacén hasta la numeración de la DAM; la cuarta tarda 13.73 y corresponde desde la

numeración hasta el pago de tributos. La quinta tarda 21.54 horas promedio y consiste del pago de los derechos hasta la disposición de la mercancía por parte del importador (ver anexo H). De enero a julio de 2018, el tiempo promedio mensual fue de 16.88 horas en la modalidad anticipada; hasta el momento un tiempo muy similar a lo que se dio en el año anterior. Para la modalidad diferida, en esos primeros siete meses ha sido de 149.09 horas promedio mensuales; pocos más o menos de 6.21 días (ver anexo I).

La nota de Prensa N° 021 del año 2018 también indicó que se aplicara la verificación del valor declarado, con posterioridad al levante, a partir de Marzo; solo a los importadores frecuentes en conformidad al D.S. N° 018-2018-EF. Esto también con el objetivo de reducir significativamente el tiempo de liberación de la mercancía alrededor de 15 horas; reduciendo aproximadamente más de 100 horas. El mencionado Decreto, dispone culminar con la categoría de importadores frecuentes culmine el 2019, con el objetivo de incrementar la cantidad de operadores OEA (Operador Económico Autorizado), reducir los tiempos de liberación de las mercancías y endurecer la cadena logística. Están inmersos beneficios como: reducción de costos logísticos al tener el levante y atenciones preferenciales en el Puerto; cero costos financieros mediante la obtención de la garantía previa. El pasar de la garantía bancaria a la nominal, permite efectuar el pago de los impuestos y derechos aduaneros hasta en 50 días. En consecuencia, se aprecia que a la fecha la SUNAT sigue implementando acciones estratégicas de mejora para optimizar sus procesos y seguir facilitando el comercio exterior. El despacho anticipado no solo agiliza la operación de importación, sino que permite a la SUNAT, contar con la información antes del arribo de la nave, para que pueda manejar con mayor eficacia el riesgo y eficiencia el control. El ofrecimiento de un servicio de calidad es parte de la finalidad de la Administración Aduanera.

En términos generales, los cambios en la legislación aduanera se seguirán dando, con el objetivo facilitar las operaciones comerciales, aumentar la recaudación, así como incrementar los niveles de control y fiscalización para reprimir el contrabando y la defraudación tributaria aduanera. Como se ha podido percibir, estos cambios han vuelto más atractivo la modalidad de despacho anticipado, con la intención impulsar paulatinamente e incrementar su uso, buscando que el despacho diferido (anteriormente llamado Excepcional) constituya la excepción.

2.1. Marco Conceptual

Agilización del Levante

De acuerdo Decreto Legislativo N° 1053 (2008) este término hace referencia al levante en 48 horas y al reconocimiento físico de las mercancías de oficio.

Autorización del Levante

De acuerdo al art.2° de la LGA (2008) es el acto por el cual SUNAT autoriza al interesado a disponer de su carga de acuerdo al régimen aduanero solicitado. El levante es el acto que otorga la condición de nacionalizada a la mercancía; cambia su estatus jurídico, es decir, deja de ser una mercancía extranjera para convertirse en una mercancía nacional.

Destinación Aduanera

Manifestación formal y expresa por parte del declarante, realizado mediante la DAM, donde se indica el régimen aduanero que estará sujeta la mercancía bajo potestad aduanera.

Cancelación de la Deuda Tributaria Aduanera

De acuerdo al art. 206° del Reglamento de la Ley General de Aduanas (GJA-00.04, 2009) “Los derechos arancelarios y demás impuestos serán expresados en dólares de los Estados Unidos de América y cancelados en moneda nacional al tipo de cambio venta de la fecha de

pago”. Cuando se trate de resoluciones de determinación, esta se expresa en moneda nacional aplicando el tipo de cambio de venta de la fecha de numeración de la DAM.

Casos Especiales

Termino que lo encontramos en el apartado D, del Procedimiento General del Régimen 10. Hace referencias a operaciones poco habituales, cuya operación por cuestiones documentarias y operativas, exige un tratamiento legal y administrativo diferente.

Conformidad de la diligencia del despacho anticipado

Es la aprobación del trámite aduanero, en concordancia con las leyes y procedimientos conexos en materia aduanera; constatándose con el levante autorizado.

Conclusión del Régimen

La conclusión del régimen aduanero se da cuando se haya cumplido cabalmente con el conjunto de formalidades, responsabilidades y obligaciones aduaneras exigidas por el régimen aduanero.

Control Aduanero

Medidas realizadas con la finalidad de hacer cumplir la legislación aduanera, o cualquier otra disposición cuya aplicación y competencia sea de SUNAT.

Despacho Aduanero

El art. 1° de la Decisión 671 de la Armonización de Regímenes Aduaneros, de la Comunidad Andina Naciones hace referencia al despacho, con lo siguiente: “Conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas, sometidas a otro régimen o destino aduanero que lo requiera” (Decisión 671, 2007, p.3).

Formalidades Aduaneras

Son todos aquellos actos que la legislación aduanera establece, para fiel cumplimiento por parte de SUNAT y de las demás personas interesadas.

Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo

Son obligaciones aduaneras que mediante su debido cumplimiento permiten el ingreso de mercancía extranjera al territorio nacional.

Ingreso de mercancías

Es la operación de ingresar mercancías extranjeras, o de las que surjan de Zonas Francas, o zonas de tratamiento especial, al territorio aduanero nacional. De acuerdo con Zagal (2017) este ingreso de mercancías al territorio aduanero debe ser legal, de lo contrario se estaría eludiendo o burlando el control de la Autoridad Aduanera, constituyéndose esto como un delito o infracción administrativa de conformidad con la Ley de Delitos Aduaneros.

Nacimiento de la Obligación tributaria aduanera

El Código Tributario en su artículo 1°, define la obligación tributaria como: “[...] el vínculo entre el acreedor y el deudor tributario, establecido por ley, que tiene por objetivo el cumplimiento de la prestación tributaria, siendo exigible coactivamente” (D.S. N° 133 de 2013). La obligación tributaria aduanera en la importación podría definirse como la relación entre SUNAT (acreedor tributario) y el importador (deudor tributario) sustentada la ley aduanera; naciendo esta, al momento que se produce el supuesto de hecho o la hipótesis de incidencias prevista en el literal a) del art. 140 del D.L N° 1053 (2018) y sus modificatorias (fecha de numeración de la declaración); generando para el importador la obligación de cancelar una suma de dinero al Gobierno por la mercancía extranjera a nacionalizar.

Nivel de utilización del despacho anticipado

Representa el grado o porcentaje de aprovechamiento de la modalidad de despacho aduanero anticipado. El grado o porcentaje de aprovechamiento voluntario de esta modalidad, involucra: Trámites de Despacho, Conformidad de la diligencia y Regularización del despacho anticipado.

Numeración de la DAM

Es la etapa donde el despachador de aduana transmite electrónicamente la información de acuerdo estructuras del portal web de SUNAT y en concordancia al instructivo de declaración (DESPA-IT.00.04, 2017).

Permanencia de las mercancías

En la importación las mercancías ingresan al territorio nacional para uso y consumo definitivo, después del cumplimiento de todas formalidades aduaneras.

Plazo para la regularización del Despacho Anticipado

El plazo es de 15 días calendarios contados a partir del día siguiente del término de la descarga, y se realiza de forma electrónica.

Régimen Aduanero

De acuerdo con la idea de Araujo (2013) se entiende como el conjunto de operaciones orientadas a darle un destino aduanero específico a la mercancía, mediante la declaración presentada en forma establecida por las normas. Asimismo, el glosario de términos de la Asociación Latinoamericana de Integración lo define como: “Tratamiento aplicable a las mercaderías sometidas al control de la aduana, de acuerdo con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación” (ALADI, 2015, párr. 1). De los anteriores preceptos se desprende varias características y elementos que contribuyen a delimitar

el régimen de concepto aduanero: Todo ingreso o salida de mercancías debe tener un destino o finalidad. Ese destino o finalidad de las mercancías tiene que estar previsto en la ley, y nace legalmente por la intención o voluntad del interesado, y se formaliza cuando la ley misma le asigna un tratamiento, procedimiento o reglamento.

La naturaleza jurídica del régimen aduanero, es muy discutida debido a la inexistencia de doctrina aduanera. La discusión se origina mayormente porque algunos autores consideran que en la práctica las consecuencias jurídicas fiscales condicionan el tipo y la permanencia de la mercancía en el territorio aduanero o, por el contrario, otros indican que la finalidad principal del régimen aduanero reside en el ingreso o salida de mercancías del territorio aduanero, lo que da lugar a las repercusiones fiscales. Considerando la explicación del profesor Rohde (2005) el tratamiento fiscal constituye sólo una parte de las numerosas materias de cada régimen aduanero, por lo tanto, no podría generalizarse. Podría afirmarse que todo lo que constituye al régimen es de materia aduanera, debido a que dicho régimen consiste simultáneamente en el ingreso y salida de mercancías; el tipo y permanencia de la mercancía; la disponibilidad de las mismas; su retorno o conclusión de la operación; el requerimiento o no de autorizaciones previas; las exigencias o no de vigilancia; el cumplimiento de regulaciones y restricciones documentarias; las garantías que se deben satisfacer; y las formalidades del despacho que deben cumplirse y, finalmente, de manera adicional y no esencial, el pago de las repercusiones fiscales (impuestos, tasas, contribuciones, etc.).

Régimen de Importación para el Consumo

El art. 49° del D.L. N.° 1053 (2008) y sus modificatorias señala que es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías destinadas para el consumo en el territorio

nacional, posterior al pago o garantía de la deuda tributaria aduanera, y del cumplimiento de formalidades y otras obligaciones aduaneras.

Restricciones de la mercancía

Son aquellas mercancías que por mandato de ley requieren de autorizaciones y/o permisos de uno o más entidades nacionales competentes para ser sometidas a un régimen aduanero. Estas entidades o sectores competentes pueden ser: SENASA, DGJCMT, DGPC, IPEN, DGH, SUCAMEC, Viceministerio de Pesca y Acuicultura, DIQPF, DGAA, Dirección general de Políticas y Regulación, SANIPES, Dirección de límites del Ministerio de Relaciones Exteriores, DIGEMID, DIGESA, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, e INIQBF de SUNAT.

Revisión Documentaria

De acuerdo al art. 2° del Decreto Legislativo N.° 1053 (2008) es el examen realizado por SUNAT, de la información contenida en la DAM y documentos que la sustentan.

Regularización Electrónica del Despacho Anticipado

La regularización es vía electrónica y consiste en la actualización de pesos de la declaración por el dueño (importador) o consignatario o representante. Para que se efectúe la regularización, la DAM debe tener levante autorizado. De ser conforme la transmisión, el SIGAD data y regulariza de forma automática la declaración, transmitiendo la conformidad y a la fecha de la misma; caso contrario; envía los motivos del rechazo.

Requisitos Específicos del Trámite de Despacho

Son las circunstancias o condiciones necesarias delimitadas y exigibles que se deben cumplir para someter una mercancía a un determinado régimen aduanero.

Revisión Física

También llamada de reconocimiento físico. De acuerdo al art. 2° del Decreto Legislativo N.º 1053 (2008) consiste en verificar lo declarado mediante las actuaciones de verificación de cantidad, estado, marca, modelo, pesos y clasificación arancelaria.

Requisitos Generales del Trámite de Despacho

Son las circunstancias o condiciones necesarias básicas que se deben cumplir para someter una mercancía a un determinado régimen aduanero.

Retiro de Mercancías

Depende del levante autorizado otorgado por SUNAT. Concedido el levante, y sin ninguna medida de inmovilización a la mercancía por parte de la autoridad aduanera; el agente de aduana por instrucciones del importador y/o importador procederá a realizar el retiro de sus mercancías, considerando su punto de llegada (terminal portuario- depósito temporal).

Territorio Aduanero

De acuerdo al art. 2 del D.L N° 1053 (2018) y sus modificatorias, es parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, donde es aplicable la legislación aduanera. Además, se precisa que las fronteras del territorio nacional coinciden con el territorio aduanero. Cada circunscripción territorial dividida en zona primaria y secundaria es sometida a la jurisdicción de cada Administración Aduanera.

Tramitación del Régimen

Son cada una de las acciones o diligencias que las personas involucradas y la SUNAT ejecutan en un despacho aduanero.

Trámite del Despacho Anticipado

Conjunto de acciones, diligencias y formalidades aduaneras que permiten destinar una mercancía a la modalidad de despacho anticipado.

2.2. Marco de Teorías

Considerando las variables de la investigación y el objetivo que se pretende alcanzar, se ha proponen teorías con el propósito fundamental de incrementar la comprensión científica, explicar y predecir la situación problemática de la investigación.

Para la primera variable: Formalidades Aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo, se ha considerado: las dimensiones del régimen aduanero de importación para el consumo, explicadas por Bustamante (2016) en su libro Derecho Aduanero. Adicionalmente, se ha considerado las Directivas del Anexo General relativas a las Formalidades de desaduanamiento y otras formalidades aduaneras del capítulo 3 del Convenio de Kyoto Revisado, como supuestos de una normativa de carácter internacional, que contiene conceptos jurídicos que permitirán incrementar la comprensión y el estudio de la variable. Primero, se explicarán las mencionadas Directivas, y luego las dimensiones del régimen aduanero.

Antes de iniciar con la explicación breve del capítulo 3 del mencionado Convenio. Es importante precisar el por qué se ha tomado este texto jurídico dentro del marco de teorías. Según Rubio (2017) en su libro “El Sistema Jurídico- Introducción al Derecho”, en cuanto a la clasificación de los supuestos (hipótesis) de las normas, considerando su contenido, un supuesto jurídico, puede ser un concepto jurídico, los cuales son definidos por el Derecho bien en su teoría, o bien en su propia legislación. En este caso, el Convenio Internacional de Kyoto Revisado, conceptualiza, define, explica y disgrega la variable formalidades aduaneras del régimen de importación. Este capítulo 3 dividido en 11 partes, y abarca los siguientes temas:

creación de oficinas; derechos y responsabilidades del declarante; declaración, registro, rectificación y verificación de declaraciones; etc.

El Convenio de Kyoto Revisado (1999) en la norma 3.23 sobre el plazo para la presentación de la de declaración de mercancías indica que:

Cuando la legislación nacional establezca que la declaración de mercancías deba ser presentada durante un plazo determinado, el tiempo establecido deberá ser suficiente para que el declarante complete la declaración de mercancías y para que obtenga los documentos de respaldo requeridos (Convenio de Kyoto Revisado, 1999, p.24).

Entonces, la legislación aduanera de los miembros puede delimitar los plazos para la presentación de DAM en los despachos aduaneros de mercancías. En el Perú, la destinación aduanera del despacho anticipado es solicitada dentro del plazo de 30 días calendarios antes de la llegada del medio de transporte. Se rescata de dicha normativa la delimitación el plazo para la presentación de la DAM, pero también se manifiesta que este debe ser razonable para que el importador o exportador obtenga toda la información y demás documentación necesaria a fin de completar la declaración de mercancía, sin verse afectado por el tiempo.

La norma 3.24 sobre la extensión del plazo menciona que: “A solicitud del declarante y por razones que la Aduana considere válidas, esta última prorrogará el plazo fijado para la presentación de la declaración de mercancías” (Convenio de Kyoto Revisado, 1999, p.25). Esta norma prevé la ampliación del plazo que puede otorgar la autoridad aduanera, siempre y cuando el declarante tenga razones válidas para solicitar dicha prórroga. Por ejemplo, si el importador está a espera a la espera de un permiso o una autorización de importación de mercancía restringida. En nuestra actual legislación aduanera, está normada por el art. 132. Si se revisa el Reglamento de la mencionada Ley, se puede identificar que el art. 187, indica que la prórroga

puede solicitarse dentro de los 15 días calendarios contados a partir del día siguiente del término de la descarga. Allí también se menciona que esta solicitud, es por única vez y en caso debidamente justificados, y otorgando solamente un plazo adicional de 15 días calendario al establecido en el despacho diferido. Ante ello se descarta la posibilidad de que el despacho anticipado sea obligatorio.

La norma 3.25 del Convenio, señala lo siguiente: “La legislación nacional establecerá las condiciones para la presentación y registro o verificación de la declaración de las mercancías y de los documentos de respaldo previo al arribo de las mercancías” (Convenio de Kyoto Revisado, 1999, p.25). Esta norma es la que más se relaciona con el tema del “Despacho Anticipado”. Saca a relucir, un accionar adelantado y proactivo de la Administración Aduanera y del Importador. Algunos consideran que dicha forma adelantada de declaración no solo permite disponer de la mercancía en un menor tiempo y costo posible, sino también otorga a SUNAT la oportunidad de distribuir su trabajo y enfocarse en puntos críticos del despacho. Para las Aduanas que aplican este procedimiento significa descongestionar los controles tanto documentarios como físicos; permitiendo que sean más organizados y criteriosos; aplicados escrupulosamente por el nivel de riesgo del Importador. Mejorar los sistemas automatizados para la transmisión del manifiesto de carga de una manera más rápida y sencilla. No obstante, la autoridad aduanera permitirá la presentación de la DAM anticipada, a condición de que las mercancías arriben dentro de un determinado plazo.

Subsiguientemente, la norma 3.40 establece las condiciones para el pronto retiro de las mercancías, tan pronto la Aduana las haya decidido o no reconocerlas. Estas son las siguientes: no haya infracciones, se disponga de permisos o licencias autorizantes, cancelación o garantía de los derechos e impuestos. La aplicación de las formalidades descritas en la norma 3.40 del

capítulo 3 del Convenio de Kyoto Revisado, permite disponer de las mercancías en el menor tiempo posible para ahorrar costos e incrementar la productividad de los comerciantes; dicha norma enuncia uno de los principios fundamentales de los regímenes aduaneros modernos y simplificados. La Norma indica que las mercancías declaradas podrán ser retiradas, las haya o no reconocido la Aduana, siempre que se cumpla con las condiciones anteriormente mencionadas.

En los párrafos anteriores, se revisó y explicó parte de las formalidades aduaneras que se necesitan para destinar una mercancía a un determinado régimen aduanero. Adicionalmente, y de manera sucinta se revisará las bases teóricas y referencias de interés del régimen de importación para el consumo, antes llamada importación definitiva.

Para el catedrático Munive (citado por Bustamante, 2016, p. 250) es una formalidad técnica que permite el ingreso de mercancía extranjera al territorio aduanero, cumpliendo las disposiciones legales y procedimientos aduaneros, para su consumo definitivo. Asimismo, Witker y Pereznieta (citado por Carvajal, 2016, p. 439) manifiestan que es una operación que consiste en el ingreso de mercancía extranjera cuyo destino es el consumo en el territorio nacional, previo pago de los derechos de aduana y el cumplimiento de las formalidades que está sujeta dicha operación. El doctor Pelecha (2007) (citado por Cosío, 2012, p.282) resume este régimen aduanero como un despacho normal, donde se produce el hecho imponible (nacimiento de la obligación tributaria) y se devengan los derechos arancelarios. Para nuestra legislación nacional, tal y como lo hemos definido en el Marco Conceptual, es el régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías destinadas para el consumo a territorio aduanero nacional, posterior al pago o garantía de la deuda tributaria aduanera, y del cumplimiento de formalidades y otras obligaciones aduaneras.

Con respecto a la deuda tributaria aduanera, el art. 148 del mismo Decreto, está compuesta por los derechos arancelarios y demás tributos y cuando corresponda, por las multas y los intereses. Esta última definición coincide con la definición del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado) ya que lo define también como, el régimen por el cual las mercancías pueden entrar en libre circulación al territorio aduanero, previo pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles y cumpliendo las formalidades aduaneras. Entendiéndose a las mercancías en libre circulación, como las mismas que se pueden disponer sin restricciones aduaneras. Esta dos últimas definiciones también coinciden con la definición que brinda la CAN en el art. 36° (Decisión 671, 2007).

Por otro lado, Cosio (2012) con respecto al nombre del régimen menciona que específicamente el término “[...] el consumo”, lo utilizaron en el art. 4, inciso g) del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuestos Selectivo al Consumo (1999), el cual indica que nace la obligación tributaria, en la importación de bienes, en la fecha que solicita su despacho (D.S. N° 055-99-EF de 1999). Bazaldúa (2011) (citado por Cosio, 2012, p.283) complementa el análisis e indica que dicho régimen se llama tal cual, debido a que dicho ingreso de mercancía al territorio aduanero nacional, posibilita su absoluta utilización en el mercado interno, es decir, la mercancía se ha incorporado a la circulación económica interna. Por lo tanto, dicha mercancía extranjera ya nacionalizada, queda equiparada o igual a una mercancía nacional.

De las definiciones anteriormente dadas, advierten la existencia de dos elementos muy importantes del régimen aduanero de importación para el consumo, los cuales, según Bustamante (2016) son: 1) El elemento fáctico y el 2) El elemento formal.

El Elemento Fático

Es un hecho real que consiste en el ingreso físico de las mercancías a territorio nacional aduanero. Esto delimita la esencia de la importación, puesto que la diferencia de los demás regímenes aduaneros (como por ejemplo de la exportación o de una admisión temporal, entre otros) ya que se constituye por mercancías (bienes de capital, intermediarios y de consumo) que van hacer consumidas en el territorio aduanero nacional. De este concepto, se desprende los siguientes elementos, tales como:

La finalidad del ingreso de las mercancías: guarda mucha relación con el objetivo real del régimen, ya que la mercancía ingresa a territorio nacional, para ser consumidas. El art. 49° del Decreto Legislativo N° 1053 (2008) no explica ni tampoco hace una distinción o limitación sobre cómo serán consumidas dicha mercancía. Por lo tanto, dichos bienes:

Podrán ser destinados a cualquier uso, disfrute o cometido, como la simple tenencia, el uso, la custodia o almacenamiento, la exhibición, transformación o reparación y en general, cualquier acto económico o jurídico, como la enajenación e incluso la destrucción física. (Rohde, 2005, p.34)

La duración de la permanencia de la mercancía: como se ha definido anteriormente, si la mercancía es para para uso y consumo en el territorio nacional, por lo tanto, su temporalidad en dicho territorio será ilimitado. Esto quiere decir que dichos bienes, después ser nacionalizados, podrá permanecer en el país indefinidamente, salvo que, por las diferentes transacciones comerciales internacionales, las mercancías retornen al extranjero

El ingreso de las mercancías es permitido luego de haberse pagado o garantizados los derechos arancelarios (Ad valorem y Derechos Específicos) y de los demás tributos, recargos que ha generado dicha operación. Es importante mencionar que la deuda tributaria aduanera está

compuesta por los derechos arancelarios, y demás tributos y cuando corresponda, por las multas y los intereses.

Disponibilidad de mercancías: hace referencia a las condiciones, restricciones o limitantes de la Autoridad Aduanera, con respecto a al uso, disfrute o dominio de las mercancías durante su estadía en el territorio nacional (Rohde, 2005). Para el régimen en estudio no presenta ninguna condición para que el solicitante del régimen pueda disponer de sus mercancías, después de haber cumplido con el pago de los tributos aduaneros y demás recargos a corresponder.

El Elemento Formal

Este segundo elemento explica que la entrada de mercancías a territorio nacional debe darse siempre que se cumpla con el marco legal y los procedimientos de materia aduanera vigentes. La ley aduanera vigente al definir dicho Régimen aduanero, muy aparte de mencionar la exigibilidad del pago o garantía de la deuda tributaria aduanera; hace énfasis en el cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras que son todas los trámites, diligencias y procedimientos operativos que deben llevar a cabo los operadores comercio y la administración aduanera, con el objetivo de cumplir con la legislación aduanera. “Con esa finalidad la legislación aduanera establece las normas sustantivas y las procesales conforme a las cuales debe efectuarse el ingreso [...]” (Bustamante, 2016, p. 251). Las normas procesales a que se refiere, como complemento de las normas sustantivas, permiten precisar requisitos generales y específicos; establecen procedimientos operativos a seguir y las diligencias que deberán cumplirse en cada una de las etapas del despacho aduanero.

De esta dilucidación, podemos indicar que la importación es básicamente formal, porque se cumple con la normatividad aduanera; y es informal lógicamente cuando sucede lo contrario, pudiéndose configurar como un delito de contrabando. Bustamante (2016) afirma: “La

importación recién se configura después de haberse agotado el movimiento físico de la mercancía y los trámites y procedimientos aduaneros, es decir, concluido el Despacho Aduanero, con la autorización del levante” (p. 251).

De acuerdo con Cosio (2014) la presentación de la DAM es la primera formalidad exigida por el régimen; allí se encuentra la información de las facturas comerciales, documento de transporte, permisos de internamiento o de ingreso emitidas por entidades competentes para el caso de mercancía restringida; certificado de origen de pretender acogerse a un beneficio arancelario, y Póliza de Seguro, de viajar la carga asegurada. Esta declaración es transmitida a la autoridad aduanera de manera física o electrónica. Otras de las etapas básicas y fundamentales de la dimensión del “elemento formal” del régimen, son: La cancelación de derechos arancelarios e impuestos; el control aduanero y la conclusión de régimen, que se explicara en los siguientes párrafos:

Numeración de la DAM

En esta etapa el despachador de aduana transmite electrónicamente la información conforme a las ordenaciones de transmisión de datos del portal web de SUNAT, y de acuerdo con el instructivo de declaración aduanera de mercancías (DESPA-IT.00.04, 2017). Por lo tanto, esta solicitud de declaración debe ser formalizada ante Aduanas, ya sea de manera electrónica o física. Cuando la presentación es física, se debe adjuntar a la DAM, documento sustentatorio de transporte (AWB o BL), factura o documento equivalente, y el documento de póliza de seguro, en caso que la mercancía venga asegurada, de acuerdo al art. 60° del Reglamento de la Ley General de Aduanas (GJA-00.04, 2009). En etapa el despachador de aduana debe saber, por orden o confirmación de su cliente (importador), la modalidad de despacho (anticipado, urgente y diferido) al cual va destinar sus mercancías. Seguidamente, el sistema aduanero valida la

información transmitidos y de ser conforme genera el número de declaración, así como la liquidación por los derechos arancelarios y demás tributos y recargos a corresponder. En caso de rechazo de datos, el sistema mismo comunica al despachante de aduana para que realice las subsanaciones pertinentes.

Cancelación de la Deuda Tributaria Aduanera

De acuerdo al art. 148° del Decreto Legislativo N.° 1053 (2008) la deuda tributaria aduanera, está compuesta por los derechos arancelarios y demás tributos, y cuando corresponda, por las multas y los intereses; y acorde al art. 140° del mismo Decreto, la obligación de cancelar dicha deuda nace, en la importación, en la fecha de numeración de la declaración. Es exigible según el art. 150° inciso a) En la importación para el consumo bajo la modalidad de despacho anticipado, a partir del día calendario siguiente de la fecha del término de la descarga. Y en la modalidad de Despacho Excepcional (Diferido), a partir del día calendario siguiente a la fecha de la numeración de la declaración, con determinadas excepciones contempladas en dicho decreto legislativo. Es importante mencionar que cuando los despachos están garantizados, de acuerdo al art. 160° de la LGA actual y sus modificatorias, los plazos de exigibilidad cambian.

Para el caso de la modalidad de Despacho Anticipado garantizado, la exigibilidad es a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga. Tratándose de Despacho Diferido garantizado a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha de numeración de la DAM. Después de lo explicado anteriormente, el despachador de aduana paga o garantiza la deuda tributaria aduanera, automáticamente la Administración Aduanera asigna canal de control.

Control Aduanero

Existen 3 canales de control a los cuales están sujetas las mercancías, y estos son los siguientes: a) Canal Verde. En este canal, los despachos no están sujetos a revisiones físicas ni documentarias. El importador puede disponer de su carga cuando haya cumplido con el pago de derechos, tributos y demás recargos de corresponder. b) Canal Naranja. El despacho es sometido a revisión documentaria. Terminada esto, y previo pago o afianzamiento de la deuda tributaria aduanera, se obtiene levante autorizado. c) Canal Rojo. Los despachos son sometidos a revisión física y documentaria. Las DAM seleccionadas para reconocimiento físico son producto de las técnicas de gestión de riesgos aplicados por la autoridad aduanera, cuya regla general es aplicar el 4% o máximo el 15% de las declaraciones numeradas acorde al art. 163° de la LGA (Decreto Legislativo N° 1053, 2008), salvo las intendencias provinciales cuyo porcentaje se determina mediante resoluciones de superintendencia de aduanas.

Ahora bien, para que se haga efectivo la revisión física, el despachante de aduanas envía la Solicitud Electrónica de Reconocimiento Físico (en adelante SERF), con el objetivo de que la Administración Aduanera le asigne el Vista de Aduanas o el Especialista de Actuación. Producida la asignación, el funcionario aduanero revisa el módulo de importaciones del SIGAD, e identifica el motivo de la asignación a canal rojo; luego verifica la documentación que acompaña la DAM este conforme, así como también que la deuda tributaria aduanera este cancelada o garantizada. De ser conforme los pasos anteriores, el Vista de Aduanas acude a los Almacenes a realizar el aforo físico. Para que se dé el reconocimiento físico, el despachante de aduana debe adjuntar copias autenticadas de todos los documentos que sustenta el despacho para presentar entregar al funcionario aduanero; excepto en la modalidad de despacho diferido en la

que se debe presentar los originales, salvo en la vía marítima, que se acepta el *Bill of lading* con sello y firma del agente de aduanas (RRSNAA N° 583, 2010).

Conclusión del Régimen

Si bien es cierto el art. 49 de la LGA (2008), no indica cuando o en qué momento concluye un despacho que sometido al régimen aduanero de importación; tampoco el Reglamento del mismo régimen, ni el Procedimiento General en estudio. Sin embargo, en la etapa 4 se mencionó que los despachos aduaneros que cuenten con garantía global o específica de acuerdo al art. 172° de la LGA actual y sus modificatorias, y cumpliendo además todas las formalidades aduaneras, se autoriza el levante, antes de la determinación final de derechos arancelarios y demás tributos relacionados a la importación. En este caso, el despacho aduanero concluirá hasta el tiempo que ampare dichas garantías, de acuerdo con el art. 213° del Reglamento de la LGA (2009). Por otro lado, como segundo supuesto se tiene que, si se encontrase mayor cantidad de mercancía con respecto a lo declarado, con posterioridad al levante, a opción del importador se podrá declararlo sin estar sujeta a sanción, y disponer de ella cuando se haya pagado los derechos e impuestos a corresponder. La otra opción es el reembarque dentro de los treinta días contados a partir de la fecha de retiro de la mercancía de acuerdo al art. 145° de la LGA (2008) y sus modificatorias.

De lo mencionado anteriormente, se extrae dos formas de concluir el régimen. La primera, si el importador decide declarar la mercancía no declarada en la DAM, tendrá tres meses para solicitar la rectificación de la DAM de acuerdo al art. 199° del Reglamento de la LGA (GJA-00.04, 2009), transcurridos desde la fecha en que otorgan el levante; en caso prosiga el trámite, la DAM se rectifica y se paga los derechos dejados de pagar, y la mercancía se nacionaliza. El segundo supuesto, es que el importador decida reembarcar la mercancía en el

plazo establecido; y se concluye el despacho. Por otro lado, en el tercer supuesto, podría considerarse a la extinción de la obligación tributaria aduanera. Como una de las formas de concluir el despacho, acorde al art. 154° (Decreto Legislativo N° 1053, 2008).

Para la segunda variable: *Nivel de utilización del Despacho Anticipado*, se ha considerado como referencia de interés el: Procedimiento General de Importación para el Consumo, denominado DESPA-PG.01, el cual se divide en tres dimensiones trascendentales: 1) Trámite de Despacho 2) Conformidad de la Diligencia 3) Regularización del Despacho Anticipado.

En cuanto a la dimensión “Trámite de Despacho”, que básicamente lo conforman el conjunto de pasos y diligencias que el agente de aduana e importador, principalmente, deben recorrer para hacer del ingreso de la mercancía proveniente del extranjero, un ingreso formal. Tiene los siguientes indicadores: Requisitos Generales, Requisitos Específicos, Tramitación del Régimen, Revisión Documentaria, Revisión Física y Casos Especiales.

Para destinar una mercancía de importación a la modalidad del despacho anticipado, se debe poner en práctica el Procedimiento General de dicho régimen aduanero. Este procedimiento tiene XII partes incluyendo anexos, y es denominado DESPA- PG.01 publicado el 24 de septiembre de 2014; estableció los lineamientos a seguir cuando se pretender someter una mercancía al régimen de importación vía marítima, con el objetivo de lograr el debido cumplimiento de las normas que lo regulan. Este procedimiento, cuya base legal la establece el apartado V, está dirigido a todas las dependencias de SUNAT y a todos los operadores de comercio exterior.

Es importante recordar que el agente de aduanas es el representante del importador ante SUNAT, es también quien debe conocer con excelencia las Disposiciones Generales del

procedimiento general DESPA-PG.01-A (2015) tales como: las condiciones para poder operar como Importador; conocimiento sobre las mercancías restringidas y prohibidas; las modalidades de destinación aduanera con sus respectivos plazos y requisitos; los canales de control, etc.

Requisitos Generales

Para toda importación, independientemente de la modalidad de despacho, el importador debe cumplir con siguientes requisitos que establece este procedimiento:

El Importador debe contar con Registro Único de Contribuyente (RUC) activo y no tener la condición de no habido. Es importante mencionar, de acuerdo al art. 3° de la Resolución de Superintendencia N.º 210-2004/ SUNAT, los sujetos no obligados a inscribir en el RUC, pueden solicitar la destinación aduanera, con su Documento Nacional de Identidad (DNI), o Carnet de Extranjería, Pasaporte o Salvoconducto; siempre y cuando el valor FOB por operación no exceda los US\$ 1,000.0, y siempre con un máximo de 3 importaciones anuales o cuando realicen una sola importación en el año que no supere los US\$ 3,000.0 valor FOB.

Contar con toda la documentación requerida cuando se trate de mercancía restringida. El importador debe considerar que dicha documentación debe tenerla antes de que la DAM sea numerada. Por otro lado, debe tener en claro que existen mercancías prohibidas para para hacer importadas, por lo tanto, debe revisar constantemente el listado de subpartidas nacionales que coloca SUNAT en su portal de manera referencial. Por otro lado, las mercancías que pertenezcan a un solo dueño o consignatario, siempre y cuando estén amparadas en un solo manifiesto de carga, podrán ser destinadas en una sola DAM.

Requisitos específicos

Para poder destinar mercancías al régimen de importación, y beneficiarse de la obtención de Levante en 48 horas de acuerdo al art. 167° (Decreto Legislativo N.º 1053, 2008), debemos considerar los siguientes requisitos específicos: Como lo mencionamos en los requisitos generales el importador debe tener la documentación exigible por SUNAT, además debe contar con los permisos, licencias, autorizaciones, entre otros documentos exigidos por las autoridades competentes. Por lo tanto, el importador debe conocer desde las especificaciones técnicas de su producto, incluso hasta la subpartida nacional que le corresponde, pasando por la documentación que exige la Autoridad Aduanera.

Para solicitar la destinación anticipada de mercancías, la numeración de la DAM, debe realizarse dentro del plazo de 30 días calendarios antes de la llegada del medio de transporte. Cuando el plazo vence, las mercancías son sometidas a la modalidad diferida (excepcional) de acuerdo al DESPA-PE.00.11 (2014), salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditado, conforme a lo previsto en el literal D de la sección VII (RIN N°14-2016-SUNAT/5F0000-04/07/2016). Procede la modalidad anticipada cuando la mercancía se presenta en contenedores, e incluso cuando parte de ellas se destinan a otro régimen diferente al de importación. También puede solicitarse a esta modalidad, aquellas mercancías que pretenden ser trasladadas a zona primaria con autorización especial. Sin embargo, no se permite la numeración de la DAM, a dicha zona, de aquellos consignatarios que tenga despachos similares pendientes de regularizar, o que su plazo se encuentre vencidos, salvo que tengan expediente de suspensión de plazo concluido con resultado procedente.

Cabe precisar también que las DAM sujetas a esta modalidad pueden rectificarse dentro de los quince días calendarios siguientes a la fecha término de la descarga, sin aplicación de

multa, salvo otros supuestos que establezca el reglamento, de acuerdo al art. 136° de la vigente de la LGA. Para obtener el levante dentro de las 48 horas posteriores al término de la descarga, se debe: Contar con la garantía global o específica de acuerdo al art. 160° (Decreto Legislativo N.º 1053, 2008); la transmisión del manifiesto como la numeración de la DAM se debe realizar antes de la llegada del transporte; contar con permisos y la documentación requeridas por las autoridades competentes, así como lo señalado en el art. 149° del Reglamento (2009); mercancías libres de medidas preventiva de inmovilización o incautación o la suspensión del despacho (DESPA-PE.00.12, 2010). Como último requisito es la transmisión de la fecha de llegada del transporte.

Por otro lado, el procedimiento general también indica que las DAM sujeta a canal naranja o rojo pueden optar para afrontar dichas diligencias antes de la llegada de la mercancía, con el objetivo de obtener el levante incluso dentro de las 24 horas siguientes al término de la descarga. El importador debe considerar que SUNAT no está obligado a otorgar el levante en ese tiempo, cuando esto sea por causas imputables a los operadores.

Tramitación del Régimen

La DAM de importación en la modalidad anticipada, debe consignar el código 10 en el recuadro de “Destinación”, y el código 1-0, en el recuadro de “Modalidad”. Asimismo, en el recuadro de “Tipo de Despacho”, se debe colocar el código 03, cuando el punto de llegada sea el terminal portuario o el depósito temporal. Se debe asignar el código 04, cuando se solicite llevar la mercancía a una zona primaria con autorización especial (ZPAE).

En los casos que los despachos se garanticen de acuerdo con el art. 160° de la LGA y sus modificatorias, la transmisión de los formatos B y B1 se efectúan antes de la transmisión SERF o de la presentación de los documentos ante la ventanilla encargada del régimen (canal rojo). En el

caso del canal naranja, antes de la presentación física de los documentos que sustentan el despacho. En el canal verde, antes de la regularización de la DAM o en el caso de los anticipados no regularizables hasta 15 días calendarios computados a partir del día siguiente del término de descarga. Para esta modalidad, también debe considerar que SUNAT acepta la presentación de documentos, en canal rojo y naranja, aunque las mercancías no hayan arribado al país, a excepción de las declaraciones que soliciten el traslado de sus mercancías a una ZPAE.

Revisión Documentaria

Cuando la declaración es asignada a canal naranja, y de ser conforme, el funcionario consigna en el portal web: “Diligencia Conforme”. El levante se obtiene en el terminal portuario, a excepción de: Carga consolidada con más de un documento transporte (esto no aplica cuando dichas mercancías amparadas en los documentos de transporte son de un consignatario); despachos parciales de mercancías acondicionadas en un contenedor; carga que por naturaleza, estas no puedan revisadas físicamente en el complejo aduanero o terminal portuario. En este caso SUNAT, dispondrá su traslado a una ZPAE o a un depósito temporal; este último a elección del importador.

Revisión Física

El reconocimiento físico, en medida que se cuente con las zonas habilitadas e interconectadas electrónicamente a la red de SUNAT, se procederá a realizar en los terminales portuarios y complejos aduaneros, e incluso fuera de horario administrativo según lo disponga cada intendencia. Cuando el importador pretenda trasladar sus mercancías a una ZPAE, y el funcionario aduanero constate que el local no cuenta con los requisitos específicos indicados en el procedimiento, el funcionario aduanero sin suspender la diligencia formular el acta de constatación, donde consignara las observaciones. Al registrar dicha diligencia, el funcionario

ingresara el código F124 (local no apto para reconocimiento físico en ZPAE). Este código imposibilita la numeración de una nueva declaración con traslado a ZPAE, por lo tanto, el importador podrá subsanar las observaciones y se de ser procedente se habilitará de nuevo. Si durante año, el operador es reincidente, el depósito queda restringida para la modalidad anticipada. Este procedimiento indica que el dueño o consignatario no podrá disponer de la carga siempre SUNAT no haya otorgado el levante.

Casos Especiales

Para el despacho anticipado de mercancías a granel por diferentes puertos, amparados en una sola factura o documento equivalente, el despachante debe presentar una declaración jurada ante la aduana de desembarque, donde se establezca: el puerto, cantidades a descargar y la intendencia de nacionalización. Para el caso de la descarga de fluidos a granel por tuberías, se debe realizar por lugares autorizados de embarque y desembarque, y siempre a costo del importador.

Con respecto a la ampliación del despacho anticipado, por caso fortuito o fuerza mayor, SUNAT lo puede autorizar hasta por 45 días calendarios contados a partir del día siguiente de la numeración de la declaración. Siempre que el transporte principal no arribe dentro de los 30 días calendarios a partir de la fecha de numeración de la declaración. Esto debe estar debidamente acreditado a satisfacción de SUNAT. Una vez registrada y aceptada la solicitud, en el sistema se mostrará el nuevo plazo del despacho anticipado.

En cuanto a la dimensión “Conformidad de la Diligencia”, que es la aprobación del trámite aduanero cuya constancia es la obtención del levante autorizado. A esta dimensión la conforman los siguientes indicadores: agilización del levante – autorización del levante – retiro de la mercancía, los cual se explicarán a detalle en líneas posteriores:

Agilización del Levante

De acuerdo al art. 167 de la Ley General de Aduanas, SUNAT realizará los esfuerzos necesarios para lograr que el importador disponga de su carga dentro de las 48 horas siguientes al término de la descarga. El artículo también indica que, como requisito, previo a numeración, se debe contar con la garantía global o específica. Si después de la numeración, la carga ha sido sujeta a canal rojo, el declarante en coordinación con su agente de aduanas deberá de poner la carga a disposición de SUNAT. El art. 170 de la Ley General de Aduanas indica que, en caso de la no presentación del despachador de aduanas a dicha diligencia, SUNAT podrá realizarlo de oficio.

Pero ¿Qué requisitos se debe cumplir para beneficiarse de la agilización del levante? En virtud del art. 228 del Reglamento de la Ley General de Aduana (RLGA) se debe: transmitir el manifiesto carga antes del arribo de medio de transporte; declarar y obtener la numeración antes del arribo del medio de transporte; contar con la documentación exigida por las autoridades competentes cuando se trate de mercancía restringida; y por último el despacho debe estar libre de medidas preventivas.

Aunque SUNAT no esté obligado a otorgar el levante dentro de las 48 horas; es importante que el transportista o su representante hayan cumplido con la transmisión de los actos estipulados en el art. 146 del RLGA.

Autorización del Levante

El título II, de la sección séptima del Control, señala 2 tipos de levante, uno en el punto de llegada y el otro con garantía, previa a la numeración de la DAM. El art. 171 del Reglamento de la LGA, indica que el levante puede otorgarse en el punto de llegada. Si la deuda tributaria aduanera de un despacho se encuentra garantizada y además el despacho cumple con las

formalidades exigidas del régimen, entonces se autoriza el levante, antes de la determinación final del monto por parte de SUNAT.

Al momento del retiro de la mercancía, ya sea que se encuentra en un depósito temporal o en un almacén intraportuario, este debe comprobar que se haya concedido el levante y que no haya un acta de inmovilización dispuesta por SUNAT, antes de proceder con la entrega de la mercancía, en virtud del art. 173 de la LGA. Es meritorio saber que la consignación se acredita con BL, AWB, Carta Porte, etc. La entrega basada en dicho documento, libera de responsabilidad al Estado, y al personal que lo ha concedido en mérito a ello.

Retiro de Mercancías

Acción operativa que evidencia la disposición de las mercancías por parte del importador. Este retiro de mercancía -carga suelta o contenedor- ya nacionalizada puede encontrarse almacenada en un depósito aduanero temporal intra y/o extra portuario.

En cuanto a la dimensión “Regularización del Despacho Anticipado”, tenemos los siguientes indicadores: Plazo para Regularización y la Regularización Electrónica, que se explicaran detalladamente líneas abajo:

Plazo para Regularización

Es de 15 días calendarios contados a partir del día siguiente del término de la descarga. Para efectuarse la regularización, la DAM debe tener levante autorizado. Se encuentran sujetas a regularización la siguiente información, según sea el caso: La unidad de medida, peso, volumen, unidad comercial asociada a la subpartida nacional (SPN) de la mercancía. Cuando las subpartidas nacionales se encuentren en listado de mercancías sensibles al fraude y su unidad de medida corresponda a peso y volumen; cuando correspondan a materia textil y sus manufacturas; cuando aplique a mercancía IQPF, y cuando la declaración tenga como punto de llegada un

depósito temporal. Y otro tipo de obligaciones y requisitos que establezca el reglamento DESPA-PG.01 (2015).

Forma de Regularización

La forma de regularizar los despachos anticipados es de manera electrónica, y no requiere la presentación física de los documentos. Por otro lado, en el supuesto de que exista una modificación que deriva a consignar un mayor valor de mercancía, previamente a la regularización, el importador se autoliquida y cancela los derechos e impuestos diferenciales. Para que el sistema acepte la regularización se deberá transmitir el número del documento de autoliquidación. De tratarse de un despacho anticipado garantizado, la regularización de un mayor valor de mercancía afectará a la garantía siempre y cuando, se encuentre vigente y con saldo operativo suficiente.

¿Qué ocurre si se vence el plazo de regularización del despacho anticipado? El despachador de aduana pagará una multa y transmitirá el número de autoliquidación en el sistema para la validación; salvo que exista suspensión de plazo. En ese supuesto, se transmitirá el número de expediente presentando a SUNAT. Es menester que cuando se modifique el valor FOB de la mercancía declarado, se debe modificar el valor del seguro.

2.3. Marco Normativo

El presente numeral explica brevemente la normativa internacional y nacional más importante, que sustentan la investigación.

2.3.1. Normativa Internacional

Convenio Kyoto de 1973

Beato (2012) surge en el año 1923 con iniciativa de la Cámara de Comercio Internacional, la Convención Internacional para la Simplificación de las Formalidades

Aduaneras. Posteriormente en la década de los 50 se creó el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), este Consejo actualmente es la Organización Mundial de Aduanas (OMA). En aquel entonces dicho Consejo concibió la idea de crear instrumento legal de carácter internacional con el objetivo de simplificar y armonizar la legislación aduanera, por lo que nació el Convenio de Kyoto, firmado en Kyoto (Japón) el 18 de mayo de 1973, y puesto en vigor el 25 de septiembre de 1974. Cabe considerar, que Perú no se adhirió al Convenio de Kyoto de 1974. Sin embargo, más de 50 países son Partes Contratantes del Convenio.

La simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, siempre ha sido de vital importancia para las organizaciones internacionales que velan por el desarrollo del comercio internacional. De acuerdo a la Comisión Económica de las Naciones Unidas (UNECE, 2018) el Manual - Convenio Internacional sobre la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros de 1993, como suplemento rectificativo a la primera edición de octubre de 1975, indicaba que para garantizar su difusión, el Consejo de cooperación aduanera se tomó el trabajo de reunir en este manual los textos completos del Convenio con sus respectivos 30 anexos, para comentarlos y así facilitar la aplicación práctica de las disposiciones. Es importante recalcar que este Convenio, es un instrumento de derecho internacional, y los comentarios que se hayan vertido en dicho manual no forma parte del Convenio.

El Anexo B.1. del Manual, sobre la autorización para el uso doméstico del Convenio de Kyoto de 1973 entró en vigor el 13 de julio de 1977, indicaba que deben de declararse para uso domésticos los bienes importados directamente o después de otro procedimiento (hace referencia a los regímenes aduaneros) como el almacenamiento, admisión temporal o el de tránsito aduanero. Para ello, la principal obligación para disponer de las mercancías es la presentación de una DECLARACIÓN con DOCUMENTOS SUSTENTATORIOS anexos, más el pago o

garantía de los aranceles y demás impuestos a la importación. De hace 41 años ya era común, en el léxico aduanero, hacer mención a una declaración aduanera y una garantía para poder nacionalizar una mercancía. Y el trámite documentario (haciendo referencia a la destinación aduanera anticipada) tampoco era ajena en ese entonces. La disposición 24 del anexo en mención indicaba que:

El declarante debe estar autorizado a presentar una declaración de mercancías para uso doméstico en una aduana competente antes de que las mercancías lleguen a esa oficina.

Nota: También se puede dar autorización para la presentación de la declaración antes de que las mercancías lleguen al territorio aduanero. (UNECE, 2018).

Como se lee en la disposición anteriormente citada, desde hace más de 4 décadas el Consejo de Cooperación Aduanera, ya concebía la idea de presentar declaraciones aduaneras antes de la llegada de la mercancía a territorio aduanero. Entiéndase esto último, como la presentación de las declaraciones incluso desde cuando la mercancía se encontrará haciendo tránsito internacional. Si se lee los comentarios del Consejo, es evidente estar de acuerdo con ellos. La presentación anticipada de declaraciones facilita las operaciones, particularmente en los puertos, y no afecta el tiempo que deba tomarse el importador para determinar las tasas y derechos aplicables a la importación.

Por otro lado, el Convenio en su disposición 22 indicaba que la legislación de cada país establece un tiempo límite para la presentación de las declaraciones ante la Aduana, y de no respetarlo las autoridades aduaneras podrán tomar las medidas que considere. Este tiempo deberá permitir al declarante reunir los datos y sustentos necesarios para realizar las declaraciones.

Convenio Kyoto Revisado de 1999

Este Convenio nació con la finalidad de adoptar técnicas, procesos y procedimientos actualizados en el comercio internacional, producto de la tecnología, el transporte y las formas de hacer negocios cambiantes. La OMA reconoció la obligación de revisar los procedimientos aduaneros tradicionales, adoptando el 26 de junio de 1999, en la ciudad de Bruselas, un protocolo de enmienda al Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros; actualmente conocido como “Convenio de Kyoto Revisado” cuya entrada en vigor se dio el 03 de febrero de 2006. Tiene el objetivo de proporcionar a las administraciones aduaneras, principios uniformes que permitan establecer procedimientos prácticos, sencillos, muy ágiles y previsibles para contribuir con la facilitación del comercio exterior, el crecimiento económico y la modernización de las aduanas. Este Convenio se delimita a temas netamente aduaneros, y se ha convertido en uno de los instrumentos legales de mayor trascendencia, ya que diferentes aduanas del mundo han tomado en cuenta su normativa y disposiciones, para aplicarlas en su legislación aduanera nacional. Con mayor detalle, y en relación al despacho anticipado, se explicó en el apartado 2.3. del Marco de Teorías.

Decisión 618 de la CAN

Establece la incorporación progresiva del Anexo General y referencia de los Anexos Específicos del Convenio de Kyoto, en las normas comunitarias, a propuesta de la secretaria general de la CAN, y previa recomendación del Comité Andino que trabaja temas aduaneros. Siguiendo a González y Pomahualca (2014) nuestro país no se adhirió al Convenio de Kyoto de 1974, ni tampoco a la versión Revisada del mismo. Sin embargo, a nivel comunitario, mediante la Decisión 618, se dispuso la incorporación progresiva del Anexo General del Convenio de Kyoto Revisado; así también como la incorporación de Anexos Específicos relacionados a la

Armonización de los Regímenes Aduaneros. Con el objetivo de facilitar y promover un lenguaje internacional común en lo que se refiere a las disposiciones aduaneras, para alcanzar resultados significativos en el proceso de integración de los países andinos. Esta decisión sin lugar a dudas, está decisión permite a los países miembros de la CAN adoptar un instrumento internacional de carácter legal en materia de facilitación de procedimiento aduaneros y contribuir de manera más proactiva y eficaz en el desarrollo del comercio internacional.

Decisión 671 de la CAN

El 16 de julio de 2007, se publicó en la Gaceta Oficial de la CAN esta decisión, relativa a la Armonización de Regímenes Aduaneros, donde se manifestó la idea de adoptar los principios del Convenio de Kyoto Revisado, con el objetivo de armonizar la normativa de los regímenes aduaneros aplicada en el comercio entre los países miembros, y frente a las importaciones de terceros países, ya que dichos países aplicaban los regímenes aduaneros de acuerdo con su legislación nacional. Esta decisión entró en vigencia el 01 de junio de 2009, y nuestro país se encuentra obligado adoptar medidas necesarias para hacer un fiel cumplimiento, conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. En atención a ello, nuestra legislación aduanera nacional, Decreto Legislativo N° 1053, fue creada siguiendo los lineamientos de la Decisión 671 y, por ende, bajos los principios establecidos en el Convenio de Kyoto Revisado, los buscan agilizar los procedimientos aduaneros y facilitar el comercio internacional.

El numeral 6 del artículo 19, Capítulo III indica que: “La declaración aduanera de mercancías podrá efectuarse antes, conjuntamente o con posterioridad a la presentación en aduanas de las mercancías” (Decisión 671, 2007). Este numeral, contempla tres momentos para realizar el procedimiento de declaración aduanera de mercancías, antes, durante o posterior a la

presentación en aduanas de las mercancías. Sin embargo, en nuestra legislación creemos que existe solamente dos momentos: antes del arribo de la mercancía, para el despacho anticipado y urgente; y posterior al arribo para el despacho diferido o excepcional.

Esta Decisión adopta varias prácticas y normas relacionado a los regímenes aduaneros que han permitido ajustar la legislación de los miembros de la CAN. Es importante resaltar que la homogeneidad de la legislación aduanera, sucede por la disparidad de intereses y la aplicación exegética del concepto de soberanía de los países. Actualmente el reto sigue prevaricado, ya que los países miembros desarrollan su legislación aduanera nacional sin cumplimiento pleno del Convenio de Kyoto Revisado; y ni que decir de otro reto pendiente, relacionado con la unificación y homogenización de documentos requeridos en los despachos. Esta decisión fue un gran paso importante armonizar los regímenes de aduanas, pero aún la CAN debe ser creando espacios de dialogo y discusión para fomentar nuevas decisiones que permitan estandarizar no solo la normativa sino también la documentación aduanera, para realmente alcanzar la facilitación de comercio exterior.

TLC Perú- EE.UU.

Araujo (2013) indicó que en principio es un mecanismo de integración comercial bilateral que permite gozar de una zona de libre comercio mediante la liberación arancelaria para ambos países. Este tratado firmado posee 23 capítulos, que versan en temas tales como: regulación laboral, medidas sanitarias, fitosanitarias, defensa comercial, comercio electrónico, propiedad intelectual, regulación medioambiental, etc.

En el año 2006, en Washington D.C, Perú y EE. UU firmaron el 12 de abril del mismo año el Acuerdo de Promoción Comercial (D.S. N° 009- 2009). Es así que el 17 de enero del 2009, mediante Decreto Supremo N.º 009-2009-MINCETUR se dispuso que el 1 de febrero de

2009 entrará en vigencia de dicho TLC. Hecho que implicó, realizar nuevamente una nueva reforma en materia de legislación aduanera con el fin agilizar y volver más eficientes las operaciones comerciales internacionales; por lo tanto SUNAT, necesitaba adecuarse a los requerimientos establecidos en el cap. V del TLC; lo que trajo consigo la derogación del Decreto Legislativo N.º 809 (D. L N° 809, 1996) (antigua LGA), para aprobar el Decreto Legislativo N.º 1053 (Decreto Legislativo N° 1053, 2008), de ahora en adelante la nueva LGA, cuyo reglamento fue aprobado por Decreto Supremo N.º 010-2009-EF.

Los requerimientos del TLC estuvieron basados respecto a la publicación de resoluciones, procedimientos, normas, y la de tener puntos de contacto con el usuario para absolver dudas. Otro fue, la automatización, el cual necesitaba que SUNAT cuente con tecnologías de la información para que los procedimientos sean más rápidos. Otro de los requerimientos fue la aplicación de técnicas de gestión de riesgo para focalizar las acciones de control en zonas de alto riesgo. El fortalecimiento y la ampliación de facultades de las empresas de mensajería y courier, más la creación de un procedimiento especial, que permite obtener el levante 6 horas siguientes a la presentación de documentos; fue otro de los requisitos. Otro aspecto requerido estuvo basado en atención de solicitudes de parte de los contribuyentes, y la emisión de resoluciones anticipadas.

Otro de los requisitos importantísimos fue la obtención del levante dentro de las 48 horas siguientes a la fecha término de la descarga, y que el retiro de las mercancías se realice en el punto de llegada sin traslados a otros puntos. Con el objetivo de agilizar los procesos de despacho, se requirió también, que el importador pueda retirar su mercancía siempre que haya constituido una garantía bancaria que cubra el total de los derechos y tributos incurridos en la nacionalización. Esto dio lugar a que se implementara en la legislación aduanera peruana: Título

II y III de la sección séptima (Agilización, Autorización del Levante y Retiro de las mercancías). Además, el art. 159° y 160° de las Garantías Aduaneras (Garantías globales y específicas) previas a la numeración de la DAM. Igualmente se implementó en el Reglamento de la nueva LGA (2009), el Título II de la sección séptima, el art. 228° de la Agilización del Levante.

2.3.2. Normativa Nacional

De acuerdo con el DESPA-PG.01 (2015) el corpus jurídico en materia aduanera que fundamenta esta investigación, se sustenta en la siguiente base legal: Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053 publicado el 27.6.2008 y modificatorias, en adelante Ley. Reglamento de la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 010-2009-EF publicado el 16.1.2009 y modificatorias, en adelante Reglamento. Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 031-2009-EF publicada el 11.2.2009 y modificatorias. Ley de los Delitos Aduaneros, Ley N° 28008, publicada el 19.6.2003 y modificatorias. Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros, Decreto Supremo N° 121-2003-EF publicado el 27.8.2003 y modificatorias. Ley que establece la determinación del Valor Aduanero a cargo de la SUNAT, Ley N.º 27973 publicada el 27.5.2003 y modificatoria Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país, Ley N.º 30230, publicada el 12.7.2014. Texto Único Ordenado del Código Tributario, Decreto Supremo N° 133-2013-EF, publicado el 22.6.2013. y modificatorias, en adelante Código Tributario.

Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 publicada el 11.4.2001 y modificatorias. Norma que aprueba las disposiciones reglamentarias del Decreto Legislativo N° 943, Ley de Registro Único de Contribuyentes, Resolución de Superintendencia Nacional de Administración Tributaria N° 210-2004-SUNAT, publicada el 18.9.2004 y modificatorias.

Reglamento de Comprobantes de Pago, Resolución de Superintendencia N° 007-99/SUNAT publicada el 24.1.1999 y modificatorias. Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, Resolución de Superintendencia N° 122-2014/ SUNAT publicada el 1.5.2014 y modificatorias.

Sin embargo, solo se estudiará las tres primeras, es decir: El Decreto Legislativo N.º 1053 y sus modificatorias, Ley General de Aduanas, y su Reglamento de la misma, Decreto Supremo N° 010-2009-EF, así también como la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 031-2009-EF; ya que son las normas principales en materia aduanera y comercio exterior.

Ley General de Aduanas actual y sus modificatorias (Decreto Legislativo N.º 1053, 2008) fue publicada el 27 de junio de 2008 a través del Diario Peruano, con el propósito de seguir facilitando el flujo de comercio exterior. Compuesta por 211 artículos, 11 Secciones, 13 Disposiciones Complementarias Finales, 9 Transitorias, 1 Disposición Complementaria Modificatoria, y por último 2 Disposiciones Complementarias de Derogatorias. Esta Ley tiene el objeto de regular la relación jurídica entre SUNAT y las personas naturales y jurídicas que participan en el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercancías desde y hacia el territorio aduanero. Este decreto señala también las obligaciones generales de los operadores y las demás formalidades aduaneras que estos deben cumplir al momento de realizar operación o trámite con la Autoridad Aduanera. Muy aparte de definir términos importantes, para mejorar su entendimiento de la misma, señala sus principios generales rectores, los cuales son: La facilitación de comercio exterior; la cooperación e intercambio de información; participación de agentes económicos; gestión de calidad y uso de estándares internacionales; buena fe y presunción de veracidad, y por último el de Publicidad.

El primer principio indica que todos los servicios que ofrece la Autoridad Aduanera están destinados a facilitar el comercio exterior, y a contribuir con el desarrollo nacional, velando por el control del territorio aduanero nacional y el interés fiscal. El segundo principio, indica que SUNAT está intercomunicada e intercambiar información electrónica con otras administraciones para mejorar sus procesos de control. El tercero principio, indica que el Estado promueve la participación de agentes económicos en los servicios logísticos aduaneros, siempre y cuando se mantengan dentro del marco normativo aduanero. El cuarto principio revela que, para mejorar la calidad de los servicios aduaneros se buscará siempre alcanzar los estándares propuestos por organismos internacionales. El ante penúltimo, indica que todo tramite o procedimiento que realice un operador de comercio exterior, siempre se presumirá que son veraces y de buena fe. El ultimo principio, manifiesta que todo documento emitido por la Autoridad aduanera, debe publicarse por su portal web o a través de otro mecanismo de difusión. Asimismo, este decreto explica cómo funciona, los plazos y la conclusión de los diferentes regímenes aduaneros existentes, tales como el de Importación, Exportación, de Perfeccionamiento, de Depósito Aduanero, de Tránsito, entre otras modalidades y regímenes de excepción. Dentro de esos regímenes, el que se relaciona con el tema de investigación es el Régimen de Importación para el Consumo, el cual lo hemos explicado en el Marco Conceptual.

Indica también los lugares habilitados para el ingreso y salida de carga, transporte y personas. Subsiguientemente la quinta sección de esta Ley, también se relaciona con la investigación debido a que el art. 130° de la LGA actual y sus modificatorias, indica las modalidades de despacho aduanero, siendo el despacho anticipado una de las modalidades, y que para nuestra investigación es la variable independiente. En la sección sexta, se manifiesta quienes son los sujetos, como nace, como se determina, cuando es exigible, y cuando se extingue

la obligación tributaria aduanera. La sección séptima, básicamente explica sobre la función control de SUNAT, la potestad y el ejercicio de ella. En el Título II y III, de la misma sección, define el levante en 48 horas, el levante en el punto de llegada, con garantía previa a la numeración, lo cual también forma parte de la modalidad de Despacho Anticipado, y obviamente se relaciona con el tema de investigación. La sección octava, especifican los alcances de la prenda aduanera, el abandono legal y sus causales.

La novena sección, se relaciona con lo anterior, debido a que revela cuál es la disposición que le da la Autoridad Aduanera, a la mercancía que cae en abandono legal y comiso. La sección décima, establece las infracciones y sanciones aduaneras. La undécima sección, explica sobre procedimientos aduaneros y las resoluciones anticipadas. Finalmente, la Ley presenta Disposiciones Complementarias Finales, Transitorias, Modificatorias, y Derogatorias.

Decreto Supremo N° 010. 2009- EF, Reglamento de Ley General de Aduanas (GJA-00.04, 2009), publicado el 16 de enero de 2009. Consta de 260 Artículos, 10 Secciones, 5 Disposiciones Complementarias Finales, 10 Disposiciones Complementarias Transitorias y Anexos. En la primera sección, señala que el objeto de este reglamento es regular la aplicación del Decreto Legislativo N° 1053; rige para todas las actividades aduaneras que se realizan dentro del territorio aduanero, y es aplicable a toda persona, mercancía, medio de transporte. En la segunda sección, especifica quienes son los sujetos de la obligación tributaria, y ciertas formalidades y trámites documentarios que deben cumplir. Estos son: El Despachador de aduana, El dueño, consignatario o consignante, Despachadores oficiales, Agentes de Aduana, Transportistas o sus representantes y los agentes de carga internacional, Almacén Aduanero, Empresas de Servicio Postal, Empresas de servicio de entrega rápida, Almacenes *Duty Free*, y de los Administradores o concesionarios de terminales aeroportuarios, portuarios y terrestres.

La sección tercera, establece los 6 regímenes aduaneros existentes y sus modalidades, así también como la documentación que requiera cada uno de ellos. El Art. 59º, literal a) numeral 1, se relaciona con el Art. 60º literal a), y Art. 65º del mismo Decreto, y con la presente investigación debido a que hacen referencia al Régimen Aduanero de Importación para el Consumo. Además, el art. 62º del mismo Decreto, también indica que regímenes aduaneros, podrán someterse a la modalidad de despacho anticipado. La Sección Cuarta, indica las normas generales y los demás trámites documentarios y formalidades aduaneras que se deben cumplir para el ingreso y salida de mercancía, medios de transporte y personas. La Sección Quinta, reglamenta la destinación aduanera mediante el documento DAM. La Sección Sexta, refiere al nacimiento y determinación de la obligación tributaria aduanera, así mismo establece las formas de cómo pueden garantizar dicha obligación tributaria; sección que se relaciona con el Régimen de Importación para el Consumo, ya que este sujeto al pago de tributos, y la modalidad de despacho, ya que en esta modalidad también pueden ser garantizados.

La Sección Séptima, sobre el control, agilización del levante y retiro de las mercancías, es otro de las secciones que se relaciona con la materia de la investigación. La Sección Octava, la Autoridad Aduanera establece las formas de como dispondrá de las mercancías que caen en abandono legal y comiso. La Sección Novena, de las infracciones y sanciones que cometan los operadores de comercio exterior. La Sección Décima, trata sobre los órganos resolutores en los procedimientos aduaneros, discrepancias en el despacho y los órganos de resolución en materia de procedimientos administrativos. Asimismo, trata sobre las Resoluciones Anticipadas, las cuales tienen el objeto de terminar la aplicación de la normatividad técnica, tributaria relacionada con la clasificación arancelaria, criterios de valoración aduanera de mercancías, devoluciones, suspensiones y exoneraciones de aranceles, etc., de un caso en particular. Por último, se

encuentran las Disposiciones Complementarias Finales, Transitorias, y los Anexos relacionados con los montos de las garantías exigibles a los almacenes aduaneros.

Decreto Supremo N.º 031. 2009- EF, Tabla de sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas (GJA-00.05, 2009); publicada el 1 de febrero de 2009, vigente desde el 17 de marzo de 2009. Este Decreto está compuesto por 5 partes, las cuales están estructuradas en la siguiente temática: I. Infracciones sancionables con multa. II. Infracciones sancionables con suspensión de actividades. III. Infracciones sancionables con cancelación del permiso para operar. IV. Infracciones sancionables con inhabilitación. V. Infracciones sancionables con comiso. Por otro lado, es importante precisar que la tabla se compone por tres columnas, donde la primera especifica la infracción, la segunda hace referencia al numeral, artículo e inciso que ha sido transgredido. Y la tercera columna, indica la sanción por transgredir la normatividad. Por consiguiente, cuando en la tercera columna, titulada sanción, y especifique la abreviatura de UIT, esta ara referencia a la Unidad Impositiva Tributaria, que mediante D.S. N° 353-2016-EF, indica que para el año 2017, el valor de la misma será de cuatro mil cincuenta soles (S/. 4050.00).

D.L. N° 1433 emitido el 16 de setiembre de 2018, con el propósito de agilizar las operaciones comerciales; velar por la seguridad de la distribución física internacional y adecuar norma aduanera vigente a los estándares internacionales. Dentro de los cambios de la normativa que se relacionan con nuestras variables de la presente investigación, tenemos: Con respecto a la “Destinación Aduanera” indica que toda mercancía que ingresa o sale del territorio nacional debe someterse a un determinado régimen aduanero. De acuerdo al art.130° las modalidades de despacho serán concebidas de la siguiente manera:

- a) Anticipado: cuando se numeren antes de la llegada del medio de transporte.

- b) Diferido: cuando se numeren después de la llegada del medio de transporte.
- c) Urgente: conforme a lo que establezca el Reglamento. (D.L N° 1433, 2018).

Esta nueva disposición normativa de la Autoridad Aduanera, no enfatiza la aplicación de las modalidades de despacho teniendo en cuenta los plazos en relación al arribo del medio de transporte o fecha término de la descarga. Si no, de manera más sencilla y concisa, diferencia las modalidades según el momento de la numeración de la declaración; ya sea antes o después al arribo del medio de transporte internacional (anticipado- diferido) hasta 15 días calendarios siguientes al término de la descarga. Consideramos que ha sido redactado de manera más fácil y práctica, en comparación con la establecida en el art. 130° del D.L N° 1053. Además, indica que transcurrido los 15 días calendarios siguientes a la fecha término de la descarga, las mercancías caerán en abandono legal y solo pueden ser sometidas a los regímenes que establezca el art. 237° del Reglamento (GJA-00.04, 2009).

En esta parte no existe novedad alguna, ya que en cuanto a los números de días máximos y regímenes aduaneros a los cuales se pueda destinar son los mismos que índicos el D.L. N° 1053. Por otro lado, un punto importante pero controversial (para nosotros) a resaltar, es que: de caer la mercancía en abandono legal, y de generarse derechos arancelarios, tributos y recargos por cancelar; esta no podrá garantizarse.

Creemos que la autoridad aduanera SUNAT, con esta normativa condiciona al importador a realizar la nacionalización de la mercancía en menos días; con el objetivo de seguir reduciendo los tiempos y costos de las importaciones; indirectamente también busca acrecentar el uso del despacho anticipado. Desde una perspectiva conductista el nuevo Decreto, exigirá al importador corregir su forma de gestionar sus importaciones, para volverla más proactiva; y conseguir el beneficio de garantizar su deuda tributaria aduanera y demás recargos a

corresponder. Por otro lado, también consideramos que dicha normativa podría transgredir el principio de facilitación de comercio exterior, ante una operación que, por motivos comerciales, operativos o documentarios, no puede nacionalizarse en dicho plazo, y por lo tanto no podrá garantizar sus derechos aduaneros. Es importante, recordar que la garantía, como un instrumento financiero, actúa como una especie de “apalancamiento de soporte”. Cuando el valor monetario de la deuda tributaria aduanera es considerable o de gran envergadura, y en el supuesto, de que en ese momento el importador no puede hacer frente a dicho pago obligatorio; estaríamos hablando ya de un “cuello de botella” en el proceso de nacionalización.

Al no poder cumplir con dicha obligación de pago, se incrementará los intereses de la deuda tributaria aduanera, el costo por los días de almacenaje, y el tiempo en la nacionalización de la mercancía. Debemos precisar que la operatividad de comercio exterior, es vulnerable a diversos factores internos y externos, además por la cantidad de agentes intervinientes de comercio exterior, que hacen complicado el control por parte del importador. El art. 130 del D.L N° 1433 (2018) entrará en vigencia el próximo año, y obliga al importador a tener un accionar prolijo, para que puede beneficiarse no solo de la reducción de tiempos y costos, sino también de la garantía de los derechos. Debe considerar que ninguna operación de comercio exterior es siempre prolija desde el punto de vista logístico y aduanero. El art. 178° del mencionado Decreto, también denota como causal de abandono legal, las destinaciones aduaneras que hayan sido solicitadas y que no se hayan culminado su trámite.

El plazo para culminar un trámite aduanero, debería ser a partir del día en que se numera la declaración aduanera y no desde la fecha término de la descarga; ya que la numeración de la declaración trae consigo una responsabilidad legal, acarreado el acogimiento a un régimen aduanero, responsabilidades y obligaciones para el importador, establecidas en la ley general de

aduanas. Es en ese momento, que se generan las formalidades y demás obligaciones a cumplir de acuerdo al Régimen Aduanero seleccionado. Por el lado de la Exigibilidad de la obligación tributaria aduanera, en la importación con modalidad anticipada, se tiene que: a) Cuando el despacho no tiene garantía, es exigible a partir del día calendario siguiente a la fecha de la numeración de la declaración, con las excepciones contempladas por el presente Decreto Legislativo. b) De estar garantizado el despacho, en conformidad con el art. 160°:

En el despacho anticipado, a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga. ii. En el despacho anticipado numerado por un Operador Económico Autorizado, a partir del último día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga [...] (D.L N° 1433, 2018).

El artículo 150° del D.L. N° 1053 (2018) indica que la obligación tributaria aduanera es exigible, en la importación para el consumo, bajo la modalidad anticipado, a partir del día calendario siguiente a la fecha término de la descarga (cuando el despacho aduanero no está garantizado). La diferencia con respecto al Decreto venidero está, en que la exigibilidad será a partir del día calendario siguiente a la fecha de la numeración de la declaración, y no a partir del día calendario siguiente a la fecha término de la descarga como lo constituye el D.L N°1053. En esto, estamos de acuerdo ya que la mencionada disposición a entrar en vigencia, se relaciona con el art. 140° del D.L. N° 1053 (2018) que indica que la obligación tributaria en el régimen de importación para el consumo, nace en la fecha de numeración de declaración. Cuando el despacho aduanero se encuentre garantizado la exigibilidad de la deuda tributaria aduanera es a partir del vigésimo primer día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga (D.L. N° 1053,2018). No habiendo variación con el Decreto venidero hasta aquí. Sin embargo, el Decreto N° 1433 (2018) adicionalmente prevé la posibilidad de la numeración de la declaración

anticipada, mediante un Operador Económico Autorizado (en adelante OEA), cuya exigibilidad es a partir del último día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga; supuesto que en el D.L. N° 1053 no lo contempla.

Este último Decreto, connota y motiva a los operadores a convertirse en un operador certificado OEA y seguir logrando la facilitación de sus operaciones de comercio exterior. Para certificarse como OEA se debe tener una trayectoria satisfactoria de cumplir las normas, sistema logístico y contable apropiado y que garantice la trazabilidad de operaciones, además de poseer un nivel de seguridad conveniente, de acuerdo al art. 26° del D.L. N° 1433 (2018). En cuanto a la próxima aplicación de las modalidades de despacho aduanero, el segundo párrafo del art. 131° menciona que: “[...] La aplicación de la obligatoriedad de la modalidad de despacho anticipado se establece, como máximo, a partir del 31 de diciembre del 2019. Las excepciones se establecen en el Reglamento de la Ley General de Aduanas”. (D.L N° 1433, 2018).

El art. 131° expresa la obligatoriedad del despacho anticipado a partir del 31 de diciembre del 2019. Al igual que el art. 130°, 131°, 160° (primer párrafo) y 178° D.L N° 1433. Es decir, falta alrededor de 1 año 2 meses y 15 días para su aplicación, contado a partir de la fecha de su emisión.

2.4. Aspectos de responsabilidad social y medio ambiental

Con respecto a los aspectos de responsabilidad social, tendrá un efecto positivo en el sector empresarial de comercio exterior, logística y aduanas. Por el lado, de la responsabilidad medio ambiental, son aspectos que no aplicaran para la presente investigación.

III. MÉTODO

3.1. Tipo de Investigación

Es una investigación sustantiva, y al respecto, Sánchez y Reyes (2015) señalan que:

[...] trata de responder a los problemas sustanciales, en tal sentido, está orientada, a describir, explicar, predecir o retrodecir la realidad, con lo cual se va en búsqueda de principios y leyes generales que permita organizar una teoría científica. En este sentido, podemos afirmar que la investigación sustantiva al perseguir la verdad nos encamina hacia la investigación básica o pura. (p.45).

Al lograr identificar la relación entre el despacho aduanero anticipado y el régimen aduanero, y las medidas correctivas que se tomen para mejorar los problemas sustanciales relacionados con la gestión operativa- aduanera y comercial en las agencias de aduanas habilitadas con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao; las mismas acciones correctivas o de generación de valor, podrán ser aplicadas por otros operadores en situaciones similares. Para funcionarios públicos que se desempeñan realizando actividades administrativas y aduaneras, así como también para los legisladores, será un punto de partida para realizar propuestas de mejorar en el corpus jurídico aduanero, en virtud de la facilitación del comercio exterior. Por otro lado, para los académicos, tratadistas y juristas, será información en materia aduanera muy importante, que los llevará al análisis, a la reflexión, a verter críticas constructivas, al aporte doctrinario y a difundir este nuevo conocimiento a las personas interesadas en estos temas; con el único objetivo de seguir consolidando la gnosis en temas de normatividad aduanera y comercio exterior.

Nivel de Investigación

De acuerdo con Sánchez y Reyes (2015) la investigación sustantiva tiene dos niveles: La investigación descriptiva y la investigación explicativa. La primera está orientada a conocer la realidad considerando un periodo de tiempo determinado. La segunda, descubre las causas que han podido ocasionar la ocurrencia de un fenómeno.

Método de Investigación

Descriptivo analítico y crítico, ya que en primer lugar se tiene como objeto describir la situación problemática del evento, para luego pasar al análisis e intentar descubrir, a través de la descomposición de las partes del evento y exámenes minuciosos, la naturaleza, los efectos y las causas que ocasionan la problemática de un evento en particular. Después de determinar y conocer las causales de dicha problemática, se realizarán críticas con mucho rigor racional, con el objetivo de cuestionar fundamentos que de alguna y otra manera participan constitutivamente en el evento.

Descriptivo: Debido a que el propósito de la investigación será diagnosticar en las agencias de aduanas habilitadas con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, la relación entre el despacho aduanero anticipado y el régimen aduanero de Importación para el Consumo, vía marítima. Es decir, su principal objetivo será describir el fenómeno y reflejar lo esencial y más significativo del mismo, sin considerar las causas que lo originan, para lo que es necesario captar sus relaciones internas y regularidades, así como aquellos aspectos donde se revela lo general, en palabras de Hernández y Coello (2012).

Analítico: A razón de que la investigación se encuentra dentro de las ciencias fácticas, y considerando lo dicho por Bunge (1979) es analítico porque aborda una problemática real y circunscripta, y trata de descomponer el todo en elementos, para intentar entender la situación

total en función del descubrimiento de sus elementos o componentes. Por lo tanto, se buscará identificar la relación entre el despacho aduanero anticipado y el régimen aduanero importación para el consumo, vía marítima en las agencias de aduanas de aduanas habilitadas con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Crítico: Luego de describir y analizar la situación o evento problema, se adoptará una actitud crítica racional positiva frente a la problemática, con el objetivo de mejorar dicha situación. Se propondrán acciones correctivas inmediatas para que los operadores de comercio internacional, que forman parte de las operaciones de Importación en la modalidad de despacho anticipado, puedan optimizar situaciones similares. Además, se propondrá académicamente cambios en la normatividad aduanera nacional, con el objetivo de volver más atractivo la utilización de la modalidad de despacho anticipado, lo que afectará positivamente en la agilización y facilitación del Comercio Exterior.

Diseño de Investigación

Utiliza un diseño descriptivo correlacional, de acuerdo a la clasificación que realiza Sánchez y Reyes (2015). Al respecto los autores, anteriormente mencionados señalan lo siguiente:

Se orienta a la determinación del grado de relación existente entre dos o más variables de interés en una misma muestra de sujetos o el grado de relación existente dos fenómenos o eventos observados [...] Este tipo de estudio nos permite afirmar en qué medida las variaciones en una variable o evento están asociadas con las variaciones en la otra u otras variables o eventos (Sánchez y Reyes, 2015, p.119).

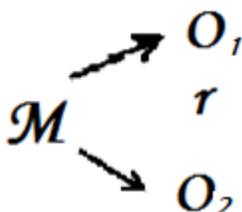
Por otro lado, Hernández et al. (1991) se refiere a los diseños transaccionales correlacionales, de la siguiente manera:

[...] tienen como objetivo describir relaciones entre dos o más variables en un momento determinado. Se trata también de descripciones, pero no de variables individuales sino de sus relaciones, sean éstas puramente correlacionales o relaciones causales. En estos diseños lo que se mide es la relación entre variables en un tiempo determinado. (p.248).

Además, estos tres investigadores indican que los diseños correlacionales o causales pueden limitarse a establecer relaciones entre variables sin precisar sentido de causalidad o pueden pretender analizar relaciones de causalidad. Cuando se limitan a relaciones no causales, se fundamentan en hipótesis correlacionales y cuando buscan evaluar relaciones causales, se basan en hipótesis causales (Hernández et al., 1997). De acuerdo con Sánchez y Reyes (2015) el diagrama de este tipo de estudio es el siguiente:

Figura 1

Diagrama de diseño correlacional



Dónde:

M: Representa la Muestra

O₁: Representa la primera variable de investigación “Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo”

O₂: Representa la segunda variable de investigación “Nivel de utilización del Despacho Anticipado”

r: Representa el coeficiente de correlación.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

Actualmente está constituida por 145 agencias de aduanas habilitadas del distrito del Callao con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, que destinan mercancías por instrucción del consignatario o importador, al régimen de importación para el consumo vía marítima, mediante la modalidad de despacho anticipado.

3.2.2. Muestra

Para calcular la muestra cuando el universo es finito, se utilizará la siguiente ecuación matemática:

Figura 2

Fórmula para el cálculo de muestra

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

Donde:

n: Tamaño muestral buscado.

Z: Parámetro estadístico que depende el Nivel de confianza.

p: Probabilidad de éxito.

q: Probabilidad de fracaso.

N: Tamaño de la Población o Universo.

e: Error máximo aceptable.

Reemplazando:

$$n = ?$$

Z = 95% = 1.96 (Probabilidades de la normal estándar)

$$p = 50\% = 0.5$$

$$q = 50\% = 0.5$$

$$N = 145$$

$$e = 5\%$$

$$n = \frac{(1.96)^2 \cdot (0.5) \cdot (0.5) \cdot 145}{(0.05)^2(321 - 1) + (1.96)^2 \cdot (0.5) \cdot (0.5)}$$

$$n = 58.01$$

Se tomará como muestra a 58 agencias de aduanas habilitadas del distrito del Callao con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, que destinan por instrucción del consignatario o importador, mercancías al régimen de importación para el consumo vía marítima, mediante la modalidad de despacho anticipado

Unidad de Análisis

Es un elemento de la muestra. Por lo tanto, para la presente investigación se tomará como unidad de análisis a una agencia de aduana habilitada del distrito del Callao con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, que destinan por instrucción del consignatario o importador, mercancías al régimen de importación para el consumo vía marítima, mediante la modalidad de despacho anticipado. De la agencia seleccionada, se elegirá a un colaborador los cuales pueden ser: Gerentes, Revisores, Sectoristas, Liquidadores, Clasificadores, jefes y Coordinadores de Operaciones.

Criterios de Inclusión

Las agencias de aduana habilitadas deben:

- Contar con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, y que estén ubicadas dentro del distrito del Callao.

- Destinar mercancías al régimen de importación para el consumo vía marítima, mediante la modalidad de despacho anticipado; por instrucciones del consignatario o importador.
- Tener 8 a más años consecutivos, operando en el sector logístico y aduanero.
- Tener 15 clientes como mínimo.

Criterios de Exclusión

- Son todos aquellos criterios que no reúnen o no se ajustan a los criterios de inclusión anteriormente señalados.

Tipo de muestreo

No probabilístico (muestras dirigidas). La elección de los elementos depende de las características de la investigación, y no de la probabilidad; supone un procedimiento selección intencional, y se basa en criterios de selección.

Técnica de investigación

Encuesta. A través del instrumento de recolección – Cuestionario. Además, se aplicarán otras técnicas de recolección de datos, tales como: Entrevistas, Calificación de los cuestionarios, Codificación de datos, Tabulación de datos, y por último el Análisis estadísticos de datos.

3.3. Operacionalización de Variables

Tabla 1

Operacionalización de Variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN	INSTRUMENTO DE MEDICIÓN	TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS
VARIABLE : "1"	FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	Conjunto de formalidades y obligaciones aduaneras que permite el ingreso de mercancía extranjera al territorio nacional para uso o consumo; posterior al pago o garantía, de la deuda tributaria aduanera.	Dependen del Elemento Fáctico, que consiste en el ingreso físico de las mercancías a territorio aduanero nacional; y del Elemento Formal, que es el cumplimiento de las disposiciones legales y procedimientos establecidos por la Autoridad Aduanera.	Elemento Fáctico	Finalidad del Ingreso de mercancías	ORDINAL	Cuestionario, utilizando Escalamiento Likert
					Duración de la permanencia de las mercancías		
					Disponibilidad de las mercancías		
				Elemento Formal	Numeración de la DAM		
					Cancelación de la Deuda Tributaria Aduanera		
					Control Aduanero		
Conclusión del Régimen							
VARIABLE : "2"	NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO	Representa el grado o porcentaje de aprovechamiento de la modalidad de despacho aduanero anticipado.	El grado o porcentaje de aprovechamiento voluntario de esta modalidad, involucra Trámites de Despacho, Conformidad de la diligencia y Regularización del despacho anticipado.	Trámite de Despacho	Requisitos Generales	ORDINAL	Entrevista
					Requisitos Específicos		
					Tramitación del Régimen		
					Revisión Documentaria		
					Revisión Física		
				Conformidad de la Diligencia	Casos Especiales		
					Agilización del Levante		
				Regularización del Despacho	Autorización del Levante		
					Plazo para regularización		
Forma de Regularización							

Nota. Elaboración propia.

3.4. Instrumentos

Cuestionario, utilizando Escalamiento Likert

Figura 3

Cuestionario de Investigación

**"FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE
IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA Y EL
NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO;
PERCIBIDO DESDE LAS AGENCIAS DE ADUANA DEL
DISTRITO DEL CALLAO- 2018".**

Encuesta con fines académicos dirigida a las agencias de aduanas habilitadas del distrito del Callao con código de jurisdicción en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao. Tiene el objetivo de identificar la relación que existe entre las “Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo” y el “Nivel de utilización del despacho anticipado”

INDICACIONES:

- Todas las preguntas tienen cinco opciones de respuesta, elija la que mejor describa lo que piensa usted.
- Emplee un bolígrafo y marque con “X” la respuesta de su elección. No hay respuestas correctas e incorrectas. Estas reflejarán una opinión.
- Si no entendiese las preguntas, consulte al encuestador
- Sea del todo sincero con sus respuestas.

CUESTIONARIO N° 01							
VARIABLE 1: FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA							
DIMENSIONES	N°	INDICADORES	VALORES DE LA ESCALA				
			SIEMPRE	CASI SIEMPRE	ALGUNAS VECES	POCAS VECES	NUNCA
			5	4	3	2	1
Elemento Fático	Finalidad del ingreso de mercancías						
	1	Al momento de la apertura de un número de orden; y luego del análisis documental minucioso ¿Recomienda la utilización del despacho anticipado?					
	2	¿El transportista principal se toma el plazo máximo para transmitir el manifiesto de carga?					
	3	¿Dificulta las rectificaciones e incorporación de documentos al manifiesto de carga; en el uso del despacho anticipado por parte del importador?					
	4	¿Recibe con frecuencia consultas sobre cómo tramitar la garantía global y específica, para acogerse a la modalidad anticipada de despacho aduanero?					
	Duración de la permanencia de las mercancías						
	5	¿Consideran que la modalidad anticipada, simplemente es una anticipación proactiva de declaración, y no un sistema aduanero- logístico e interconectado que permite tener la carga en el menor tiempo posible?					
	6	¿Prefiere el despacho diferido porqué tiene más tiempo para realizar la operación aduanera- logistica?					
	7	En el despacho anticipado, las declaraciones pueden ser rectificadas dentro del plazo de 15 días calendarios siguientes a la fecha término de la descarga, sin la aplicación de sanción multa, salvo los casos establecidos en el Reglamento ¿Creó que esta institución jurídica motiva a la utilización del despacho anticipado?					
	Disponibilidad de las mercancías						
	8	¿Las fichas técnicas y la información adicional que brinda el importador, son siempre completas, para identificar posibles restricciones de la mercancía a nacionalizar?					
	9	Al momento de pretender destinar la mercancía a la modalidad de despacho anticipado ¿Se tiene la documentación completa de las mercancías, exigida por las normas específicas?					
10	¿En qué medida sus clientes solicitan la destinación anticipada de mercancías restringida?						
11	¿Considera que el trámite por mercancía restringida es una limitante para el uso fluido de la modalidad anticipada de despacho aduanero?						
12	El retiro de carga suelta y contenedor se da dentro de las primeras 48 horas contadas desde el término de la descarga de la nave.						
Elemento Formal	Numeración de la DAM						
	13	¿Tiene problemas al momento de realizar la transmisión electrónica de la declaración aduanera de mercancías anticipada por cuestiones propias de sistema de SUNAT?					
	14	¿Considera oportuno que las operaciones de un solo consignatario amparen más de dos manifiestos de carga al momento de realizar la declaración aduanera?					
	Cancelación de la Deuda Tributaria Aduanera						
	15	¿Sus clientes garantizan su deuda tributaria aduanera mediante garantías globales?					
	16	¿Considera oportuno que la exigibilidad de pago de la obligación tributaria aduanera para el importador, sea a partir del último día calendario del mes siguiente a la fecha término de la descarga, cuando este sea transmitido por un OEA?					
	Control Aduanero						
	17	De tener el funcionario aduanero elementos razonables para presumir que se trata de mercancías falsificadas, pirateadas o restringidas ¿Debería normarse que los reconocimientos físicos para los despachos anticipados deban efectuarse conjuntamente con el sector competente?					
	18	¿Considera oportuno que las sanciones pueden sujetarse a criterios de gradualidad, en la forma y condiciones que establezca la SUNAT?					
	Conclusión del Despacho						
19	¿Tiene inconvenientes para la regularización del despacho anticipado?						
20	¿Les genera más responsabilidad y trabajo administrativo la regularización de los despachos anticipados?						

CUESTIONARIO N° 02							
VARIABLE 2: NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO							
DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES DE LA ESCALA					
		SIEMPRE	CASI SIEMPRE	ALGUNA S VECES	POCAS VECES	NUNCA	
		5	4	3	2	1	
Trámite del Despacho Anticipado	Requisitos Generales						
	1	¿Considera oportuno que el importador OEA pueda efectuar directamente sus despachos aduaneros sin necesidad de contar con el servicio de un despachador de aduana?					
	2	¿Considera oportuno que SUNAT establezca la atención fuera del horario administrativo incluso en días inhábiles, sin condición alguna para los despachos anticipados?					
	Requisitos Específicos						
	3	¿Recibe datos errados consignados en los documentos de comercio exterior obligatorios para declarar?					
	Tramitación del Régimen						
	4	¿Está de acuerdo con la obligatoriedad de la modalidad anticipada, como máximo a partir del 31 de diciembre del 2019?					
	5	¿Considera un "sobretiempo y costo", la impresión de todos los formatos DAM del despacho?					
	Revisión Documentaria						
	6	La designación de la subpartida nacional ¿Es un error típico al momento de revisar un file de importación anticipado?					
	7	¿Es un error frecuente del personal liquidador el cálculo del valor en aduanas?					
	8	¿En despachos marítimos numerados bajo modalidad anticipada y sujetos a canal naranja pueden optar por la revisión documentaria antes de la llegada de la mercancía?					
Revisión Física							
9	¿Las observaciones encontradas en los aforos son la no coincidencia de marca, modelo y país de origen con respecto a lo declarado?						
10	¿Consideras que los despachos destinados a la modalidad anticipada, deberían ser los primeros en ser aforados?						
Casos Especiales							
11	¿Está de acuerdo con la ampliación del plazo del despacho anticipado, por caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditado?						
12	¿Está de acuerdo con que la ampliación del despacho anticipado (45 días), bajo evaluación de SUNAT, sea concedida por única vez?						
Conformidad de la Diligencia del Despacho Anticipado	Agilización del Levante						
	13	¿Le toma al funcionario aduanero alrededor de 5 horas en promedio culminar la diligencia de aforo; ¿sabiendo que este no afora solamente un despacho, sino varios?					
	14	Para obtener el levante de las mercancías sujetas al despacho en 48 horas, bajo la modalidad anticipada ¿Es necesario que el transportista deba haber transmitido la información de los actos relacionados con el ingreso de la mercancía y medios de transporte?					
	15	¿Considera que la revisión post levante de las declaraciones seleccionadas a canal naranja y rojo, para la determinación de final de la deuda tributaria aduanera, es un procedimiento que complementa al despacho anticipado?					
	Autorización del Levante						
	16	¿Considera oportuno que de no haber incidencias en la diligencia de aforo, el funcionario aduanero debería estar obligado a otorgar de inmediato el levante dentro de la Zona de Reconocimiento, ni bien culminado la diligencia?					
17	¿Considera que uno de los obstáculos más preponderantes que tienen los importadores para acogerse al Despacho Anticipado y el Levante en 48 horas, es la consecución de la garantía bancaria?						
Regularización del Despacho Anticipado	Plazo para la regularización						
	18	¿Está de acuerdo con el plazo concedido para la regularización de los despachos anticipados?					
	Forma de Regularización						
19	¿Es frecuente recibir del SIGAD, la denegatoria de la regularización electrónica de los despachos anticipados?						
20	¿Considera idónea la idea de omitir la regularización del despacho anticipado?						

3.5. Procedimientos

La presente investigación se realizará aplicando el siguiente procedimiento:

- Se solicitó permiso a la Gerencia General, mediante correo con el fin de poder realizar el levantamiento de información en la empresa.
- El cuestionario lo aplicará el mismo investigador, en la fecha y hora acordada; y en algunos casos se enviará vía email para aplicación virtual.
- El cuestionario se aplicará a un colaborador por cada agencia de aduana que se visite, los cuales pueden ser: Gerentes, Revisores, Sectorista, Liquidadores, Clasificadores, jefes y Coordinadores de Operaciones con no menor a 4 años de experiencia en el sector.
- Se culminará la aplicación del cuestionario agradeciendo al participante por la información brindada y por la experiencia aportada sobre el tema de investigación.
- Se realizará el análisis respectivo de los datos.
- Finalmente se mostrará los resultados del reclutamiento de información, para posteriormente verter recomendaciones y conclusiones.

3.6. Análisis de datos

Los datos que se recopilaron son de naturaleza cuantitativa. Con las respuestas, se elaborará una matriz de tabulación estadística (a través del software SPSS). Adicionalmente, se emplearán medidas de tendencia central, de dispersión y pruebas estadísticas, que se determinarán mediante el software estadístico.

IV. RESULTADOS

Este capítulo presenta el análisis estadístico de la investigación. Este análisis estadístico tiene el principal objetivo de determinar el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.

Además, entre las dimensiones a analizar se encuentran: el “Elemento fáctico” y el “Elemento formal”, que consisten en el ingreso físico de las mercancías a territorio aduanero nacional, y el cumplimiento de las disposiciones legales y procedimientos establecidos por la Autoridad Aduanera. En el mismo orden, se encuentra las dimensiones como “Trámite del Despacho Anticipado”, “Conformidad de la Diligencia del Despacho Anticipado” y “Regularización del Despacho Anticipado”. Conjuntamente se interpretan los hallazgos en relación con el problema de investigación planteado, objetivos propuestos, hipótesis formuladas y con las teorías expuestas en el marco teórico. Todo eso con el propósito de evaluar y determinar si los resultados, confirman o no las teorías científicas, o se generen debates con la teoría ya existente.

La información obtenida se presenta de acuerdo a la siguiente estructura: Tablas de Frecuencia, Tablas de Resumen, Tablas de Estadísticos, Tablas de Contingencia, Tablas de Prueba Chi-cuadrado y la Tabla de Correlación con Rho de Spearman.

4.1. Descripción de los datos

Variable Primera: Formalidades Aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima.

Tabla 2

Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VÁLIDO	POCO ADECUADAS (53-58)	35	60,3	60,3	60,3
	ADECUADAS (59-64)	19	32,8	32,8	93,1
	MUY ADECUADAS (65-70)	4	6,9	6,9	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Nota. Interpretación: En la tabla n° 2, se muestra que el 60.3% de las 58 empresas encuestadas manifiestan que las “Formalidades Aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo” son “Poco Adecuadas”, mientras que el 6.9% indican que son “Muy Adecuadas”.

Tabla 3

Tabla de estadísticos primera variable

N	Válido	58
	Perdidos	0
Media		57,59
Mediana		54,00
Moda		54
Desv. Desviación		5,130
Asimetría		,847
Error estándar de asimetría		,314
Curtosis		-,481
Error estándar de curtosis		,618
Rango		17
Mínimo		53
Máximo		70
Percentiles	25	53,75
	50	54,00
	75	63,00

Nota. Interpretación: En la tabla n° 3, se muestra que el promedio de la variable primera según la variable segunda, observada en 58 empresas encuestadas, fue de 57,59 (rango de 20 -40) teniendo los datos concentrados entre 52.46 – 62.672 (evidenciado en anexo K).

Tabla 4

Tabla de Frecuencia al Detalle Primera Variable

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
53	14	24,1	24,1	24,1
54	19	32,8	32,8	56,9
58	2	3,4	3,4	60,3
60	6	10,3	10,3	70,7
63	13	22,4	22,4	93,1
69	3	5,2	5,2	98,3
70	1	1,7	1,7	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Nota. Interpretación: En la tabla n° 4, se tuvo al 54 como el valor más repetido en el 32.8% de ellos. La calificación mínima fue 53 y la máxima 70. La distribución de los datos se encuentra sesgados a los valores positivos (Asimetría =0,847) y la gran mayoría de valores fueron de nivel “Poco Adecuadas” con una Curtosis = -0,481, que indica que la distribución es platicúritca, es decir, existe una baja concentración de valores.

Variable Segunda: Nivel de Utilización del Despacho Anticipado.

Tabla 5

Nivel de utilización del despacho anticipado

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VÁLIDO	BAJO (53-58)	32	55,2	55,2	55,2
	MODERADO (59-64)	15	25,9	25,9	81,0
	ALTO (65-70)	11	19,0	19,0	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Nota. Interpretación: En la tabla n° 5, se muestra que el 55,2% de las 58 empresas encuestadas tienen un “BAJO” “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado”, mientras que el 19% tienen un “ALTO” “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado”.

Tabla 6

Tabla de Estadísticos segunda variable

N	Válido	58
	Perdidos	0
Media		58,34
Mediana		54,00
Moda		54
Desv. Desviación		6,301
Asimetría		,908
Error estándar de asimetría		,314
Curtosis		-,685
Error estándar de curtosis		,618
Rango		17
Mínimo		53
Máximo		70
Percentiles	25	53,75
	50	54,00
	75	63,00

Nota. Interpretación: En la tabla n° 6, se muestra que el promedio de la variable segunda según la primera, observada en 58 empresas encuestadas, fue de 58,34 (rango de 20 -60) teniendo los datos concentrados entre 52.04 – 64.64 (evidenciado en anexo L).

Tabla 7

Tabla de frecuencia al detalle segunda variable

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VÁLIDO	53	14	24,1	24,1
	54	19	32,8	56,9
	58	2	3,4	60,3
	60	6	10,3	70,7
	63	7	12,1	82,8
	69	1	1,7	84,5
	70	9	15,5	100,0
	Total	58	100,0	100,0

Nota. Interpretación: En la tabla n° 7, se tuvo al 54 como el valor más repetido en el 32.8% de ellos. La calificación mínima fue 53 y la máxima 70. La distribución de los datos se encuentra sesgados a los valores positivos (Asimetría= 0,908) y la gran mayoría de valores tiene un nivel “BAJO” con una Curtosis = -,685 que indica que la distribución es platicúrtica, es decir, existe una baja concentración de valores.

4.2. Contraste de Hipótesis

4.2.1. Contraste de Hipótesis General

- H_i : Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.

- H_o : No existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.

Tabla 8

Tabla Cruzada Primera y Segunda Variable

TABLA CRUZADA		NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO			Total	
		BAJO (53-58)	MODERADO (59-64)	ALTO (65-70)		
FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	POCO ADECUADAS (53-58)	Recuento	35	0	0	35
		% del total	100,0%	0,0%	0,0%	60,03%
	ADECUADAS (59-64)	Recuento	0	13	6	19
		% del total	0,0%	100,0%	60,0%	32,8%
	MUY ADECUADAS (65-70)	Recuento	0	0	4	4
		% del total	0,0%	0,0%	40,0%	6,9%
Total		Recuento	35	13	10	58
		% del total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nota. Interpretación: En la tabla n° 8, se observa que 35 de 58 empresas, manifiestan que las “Formalidades Aduaneras de Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” son “POCO ADECUADAS”, y su “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado” es “BAJO”. Otro punto importante a resaltar es que solamente 4 empresas de 10 manifiestan que las

“Formalidades Aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” son “MUY ADECUADAS”, y su “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado” es “ALTO”.

Tabla 9

Prueba de Chi Cuadrado Primera y Segunda Variable

PRUEBA DE CHI CUADRADO	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	73,874 ^a	4	,000
Razón de verosimilitud	85,698	4	,000
Asociación lineal por lineal	48,804	1	,000
N de casos válidos	58		

a. 5 casillas (55,6%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,69.

Nota. Interpretación: En la tabla n° 9, se observa que la significación asintótica (bilateral) del Chi Cuadrado es de 0,0 siendo este menor a 0,05, es decir, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis de la investigación, por lo tanto, concluimos que existe una relación estadísticamente significativa entre las variables.

Tabla 10*Correlaciones, Primera y Segunda Variable*

CORRELACIONES			FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO
RHO DE SPEARMAN	FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	Coefficiente de correlación	1,000	,976**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	58	58
	NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO	Coefficiente de correlación	,976**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	58	58

Nota. Interpretación: En la tabla n° 10, se observa que el coeficiente de correlación es de 0,976 y de acuerdo al barómetro de estimación de correlación de Rho de Spearman, existe una correlación positiva perfecta entre las variables.

4.2.2. Contraste de Hipótesis Específicas

- H_1 : Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el trámite del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.
- H_0 : No existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el trámite del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.

Tabla 11

Tabla Cruzada Primera Variable y Dimensión 1 de Segunda Variable

TABLA CRUZADA			TRAMITE DE DESPACHO ANTICIPADO			Total
			POCO ADECUADO (28-32)	ADECUADO (33-37)	MUY ADECUADO (38-41)	
FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	POCO ADECUADAS (53-58)	Recuento	27	8	0	35
		% del total	96,4%	42,1%	0,0%	60,3%
	ADECUADAS (59-64)	Recuento	1	10	8	19
		% del total	3,6%	52,6%	72,7%	32,8%
	MUY ADECUADAS (65-70)	Recuento	0	1	3	4
		% del total	0,0%	5,3%	27,3%	6,9%
Total		Recuento	28	19	11	58
		% del total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nota. Interpretación: En la tabla n° 11, se observa que 1 de 19 empresas, manifiestan que las “Formalidades Aduaneras de Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” son “ADECUADAS”, sin embargo, consideran que el “Tramite del Despacho Anticipado” es “POCO ADECUADO”. Otro punto importante a resaltar es que el 96.4% de 28 empresas consideran que ambas variables son “POCO ADECUADAS”.

Tabla 12

Prueba de Chi Cuadrado Primera Variable y Dimensión 1 de Segunda Variable

PRUEBAS CHI-CUADRADO	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	37,290 ^a	4	,000
Razón de verosimilitud	45,073	4	,000
Asociación lineal por lineal	32,673	1	,000
N de casos válidos	58		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,76.

Nota. Interpretación: En la tabla n° 12, se observa que la significación asintótica (bilateral) del Chi Cuadrado es de 0,0 siendo este menor a 0,05, es decir, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis de la investigación, por lo tanto, concluimos que existe una relación estadísticamente significativa entre las variables.

Tabla 13

Correlaciones, Primera Variable y Dimensión 1 de Segunda Variable

CORRELACIONES			FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	TRAMITE DEL DESPACHO ANTICIPADO
RHO DE SPEARMAN	FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	Coefficiente de correlación	1,000	,776**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	58	58
	TRAMITE DEL DESPACHO ANTICIPADO	Coefficiente de correlación	,776**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	58	58

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Interpretación: En la tabla n° 13, se observa que el coeficiente de correlación de Spearman es de 0,776 y de acuerdo al barómetro de estimación de correlación Rho de Spearman, existe una correlación positiva muy fuerte.

- H₁: Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.
- H₀: No existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.

Tabla 14

Tabla Cruzada Primera Variable y Dimensión 2 de Segunda Variable

TABLA CRUZADA			CONFORMIDAD DE LA DILIGENCIA DEL DESPACHO ANTICIPADO			Total	
			POCO ADECUADA (13-16)	ADECUADA (17-20)	MUY ADECUADA (21-23)		
FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARÍTIMA	POCO ADECUADAS (53-58)	Recuento	11	22	2	35	
		% del total	100,0%	61,1%	18,2%	60,3%	
	ADECUADAS (59-64)	Recuento	0	12	7	19	
		% del total	0,0%	33,3%	63,6%	32,8%	
	MUY ADECUADAS (65-70)	Recuento	0	2	2	4	
		% del total	0,0%	5,6%	18,2%	6,9%	
	Total		Recuento	11	36	11	58
			% del total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nota. Interpretación: En la tabla n° 14, se observa que 7 de 11 empresas, manifiestan que las “Formalidades Aduaneras de Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” son “ADECUADAS”, pero a pesar de ello consideran que la “Conformidad de la Diligencia del Despacho Anticipado” es “MUY ADECUADA”. Otro punto importante a resaltar es que 11 de 58 empresas encuestadas consideran que ambas variables son “POCO ADECUADAS”.

Tabla 15

Prueba de Chi Cuadrado Primera Variable y Dimensión 2 de Segunda Variable

PRUEBA CHI-CUADRADO	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	15,803 ^a	4	,003
Razón de verosimilitud	19,595	4	,001
Asociación lineal por lineal	13,976	1	,000
N de casos válidos	58		

a. 5 casillas (55,6%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,76.

Nota. Interpretación: En la tabla n° 15, se observa que la significación asintótica (bilateral) del Chi cuadrado es de 0,003 siendo este menor a 0,05, es decir, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis de la investigación, por lo tanto, concluimos que existe una relación estadísticamente significativa entre las variables.

Tabla 16

Correlaciones, Primera Variable y Dimensión 2 de Segunda Variable

CORRELACIONES		FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	CONFORMIDAD DE LA DILIGENCIA DEL DESPACHO ANTICIPADO	
RHO DE SPEARMAN	FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	Coefficiente de correlación	1,000	,515**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	58	58
	CONFORMIDAD DE LA DILIGENCIA DEL DESPACHO ANTICIPADO	Coefficiente de correlación	,515**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	58	58

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Interpretación: En la tabla n° 16, el coeficiente de correlación es de 0,515 y de acuerdo al barómetro de estimación de correlación de Rho de Spearman, existe una correlación positiva considerable.

- H_1 : Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la regularización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.
- H_0 : No existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la regularización del despacho anticipado; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018.

Tabla 17

Tabla Cruzada Primera Variable y Dimensión 3 de Segunda Variable

TABLA CRUZADA			REGULARIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO			Total
			POCO ADECUADA (5-7)	ADECUADA (8-9)	MUY ADECUADA (10-11)	
FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARÍTIMA	POCO ADECUADAS (53-58)	Recuento	21	14	0	35
		% del total	91,3%	58,3%	0,0%	60,3%
	ADECUADAS (59-64)	Recuento	2	9	8	19
		% del total	8,7%	37,5%	72,7%	32,8%
	MUY ADECUADAS (65-70)	Recuento	0	1	3	4
		% del total	0,0%	4,2%	27,3%	6,9%
Total		Recuento	23	24	11	58
		% del total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Nota. Interpretación: En la tabla n° 17, se observa que 2 de 19 empresas, manifiestan que las “Formalidades Aduaneras de Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” son “ADECUADAS” y la “Regularización del Despacho Anticipado” es “POCO ADECUADA”. Otro punto importante a resaltar es que el 27.3% de 11 empresas encuestadas consideran “MUY ADECUADAS” tanto “Formalidades Aduaneras de Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” como la “Regularización del Despacho Anticipado”

Tabla 18

Prueba de Chi Cuadrado Primera Variable y Dimensión 3 de Segunda Variable

PRUEBA CHI-CUADRADO	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	28,369 ^a	4	,000
Razón de verosimilitud	33,574	4	,000
Asociación lineal por lineal	24,936	1	,000
N de casos válidos	58		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5.
El recuento mínimo esperado es ,76.

Nota. Interpretación: En la tabla n° 18, se observa que la significación asintótica (bilateral) del Chi Cuadrado es de 0,000 siendo este menor a 0,05, es decir, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis de la investigación, por lo tanto, concluimos que existe una relación estadísticamente significativa entre las variables.

Tabla 19

Correlaciones, Primera Variable y Dimensión 3 de Segunda Variable

CORRELACIONES		FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	REGULARIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO	
RHO DE SPEARMAN	FORMALIDADES ADUANERAS DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA	Coefficient e de correlación	1,000	,656**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	58	58
	REGULARIZACIÓN DEL DESPACHO ATNCIPADO	Coefficient e de correlación	,656**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	58	58

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Interpretación: En la tabla n° 19, se muestra que el coeficiente de correlación es de 0,656 y de acuerdo al barómetro de estimación de correlación de Rho de Spearman, existe una correlación positiva considerable

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo a los resultados de la investigación se determinó que existe un impacto significativo entre las “Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” y el “Nivel de Utilización del Despacho Anticipado”; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao, 2018. Dicho impacto, se sustenta con el 0.976 como coeficiente de correlación Rho de Spearman, el cual indica la existencia de una correlación positiva perfecta entre las variables. Esto, como resultado del objetivo general de la investigación. En cuanto a los resultados de los objetivos específicos se tuvo que: Existe un impacto significativo de las “Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” y el “Tramite del Despacho Anticipado”, así como con la “Conformidad de la Diligencia del Despacho Anticipado”, y la “Regularización del Despacho Anticipado”. Siendo las 2 primeras correlaciones positivas fuertes, y la última positiva considerable.

Discusión de resultado a nivel internacional

a. Celi (2008) en su investigación resaltó que el éxito de la aplicación del despacho anticipado en Ecuador se da cuando hay un compromiso y colaboración de los operadores de comercio exterior, ya que esta modalidad ayuda a disminuir tiempo y dinero a los importadores dándoles mayor celeridad a sus despachos; ergo para que esta modalidad se llegue a implementar con éxito, necesita tiempo debido a las diversas limitaciones (infraestructura, legales, entre otros). Las limitaciones que menciona Celi, se relaciona con el 1,7% de 58 empresas que indican, casi siempre, recibir del SIGAD (vista como infraestructura tecnológica) la denegatoria de la regularización electrónica los despachos anticipados (ver tabla N° 19 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). Como se sabe, el hecho de no regularizar un

despacho anticipado amerita una multa con sanción pecuniaria. El resultado conseguido por Celi, sobre el compromiso de los operadores, se relaciona con el 58.6% de 58 empresas que indican que pocas veces recomiendan la utilización del despacho anticipado (Ver tabla N° 01 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Este resultado demuestra el poco compromiso de las agencias de aduana para incrementar el nivel de uso del despacho anticipado. Celi, se refiere al despacho anticipado como un sistema integrado, debido a las diferentes dimensiones que intervienen para su aplicación exitosa. Este razonamiento, se relaciona con el 60.3% de 58 empresas que indican que dicha modalidad simplemente es una anticipación proactiva de declaración, y no un sistema aduanero- logístico e interconectado que permite tener la carga en el menor tiempo posible (Ver tabla N° 05 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Entonces, el despacho anticipado no es visto como un sistema integral. Esta percepción del agente de aduanas ocasiona la baja y escasa utilización de la modalidad anticipada, así como también el rechazo a la obligatoriedad de la misma, a partir del 31 de diciembre del 2019 (Ver tabla N° 04 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). Los resultados de Celi al igual que los del presente trabajo, aterrizan en que la imposibilidad realizar el despacho anticipado no sólo depende del importador y del agente de aduanas, sino de la relación ordenada directa y coherente entre los operadores de comercio exterior participantes y la SUNAT, como autoridad aduanera.

b. Obando (2010) como resultados de su investigación determinó que el despacho anticipado como un tipo de importación, facilita el trámite aduanero y el pago de los impuestos para el rápido retiro de la mercancía, siendo la Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá la encargada de hacer cumplir las formalidades aduaneras. Para el caso peruano, no es considerada un tipo de importación sino una modalidad de despacho aduanero. Si bien es cierto, la modalidad

anticipada, o tipo de importación para el caso panameño; facilita el trámite de la declaración, pero no del todo, puesto que aún en la actualidad existe la presentación física de documentos que la Autoridad Aduanera, bajo su potestad, exige en determinados casos como, por ejemplo, para las diligencias de aforo; lo cual puede ser visto como un leve atentado a los principios de facilitación de comercio exterior y al de gestión de la calidad. Siguiendo en la misma línea, la presente investigación tuvo como resultado que 28 de 58 encuestados indicaron que consideran “siempre” un sobretiempos y costo la impresión de todos los formatos DAM del despacho (Ver tabla N° 05 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). Obando indica que este tipo de importación otorga rapidez al despacho, sin embargo, a pesar de la rapidez, no es la modalidad despacho aduanero más demandada en el Perú. Como alternativa para incrementar la demanda de la modalidad anticipada de 13 de 58 empresas indican que los despachos con modalidad anticipada, sujetos a canal rojo deberían ser los primeros en ser aforados (Ver tabla N° 10 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). El resultado de Obando coincide con la relación existente positiva considerable entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado (Ver tabla N° 15 del Contraste de Hipótesis Específicas), puesto que la legislación aduanera nacional que regula el despacho anticipado, no se ajusta a las realidades y formas del uso.

c. Hernández (2013) obtuvo como resultado que la modalidad anticipada de despacho aduanero en México es una de las medidas más importantes para conseguir no sólo excelencia operativa sino también mayor competitividad a nivel país. Este resultado, reafirma la importancia operativa esta modalidad, puesto reduce los tiempos del despacho y los costos de importación. Sin embargo, la investigación insiste en que no solo las formalidades aduaneras garantizan el

éxito de esta modalidad, sino que existen otros elementos a considerar, tales como puertos, aeropuertos, infraestructura, y el trabajo sincronizado de los demás operadores de comercio exterior. Elementos que en la presente investigación no se han considerado ni han sido materia de estudio. El resultado conseguido por Hernández, está en relación directa con el 60.3% de 58 empresas, quienes consideran que la modalidad es simplemente una declaración anticipada que realiza el agente de aduanas por instrucciones del importador – consignatario de forma proactiva, y no un sistema aduanero- logístico e interconectado (Ver tabla N° 05 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M).

d. Mier (2013) rescató el esfuerzo de la Aduana Nacional de Bolivia para incrementar el nivel del uso del despacho anticipado, sin embargo, existen medidas complementarias que Aduana no ha considerado, para hacer de esta herramienta un aporte eficaz para la operativa y práctica aduanera. Tener un marco normativo aduanero idóneo no garantiza el éxito en la aplicación del despacho anticipado, puesto que existen otras variables que debemos considerar, tales como la accesibilidad logística de transporte y la infraestructura de los recintos aduaneros. Elementos que en la presente investigación no se ha considerado ni han sido materia de estudio. Esta conclusión, reafirma nuevamente el resultado de la presente investigación donde el 60.3% de 58 agencias de aduana indican que la modalidad despacho anticipado es simplemente una declaración aduanera proactiva que se realiza obviamente de manera anticipada antes de la llegada del medio de transporte y no un sistema logístico aduanero (Ver tabla N° 05 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). La investigación de Mier, se enfocó en enfoca en la modalidad anticipada aplicada en el transporte terrestre, a diferencia de la presente enfocada en la modalidad de transporte marítimo. Mier explicó que ni bien se obtenía el levante, la unidad de transporte se dirigía a las instalaciones del importador, es decir, sin tener

que ingresar al almacén de la aduana de destino, ya que el medio de transporte habría culminado su tránsito aduanero en la aduana de frontera. Para la presente investigación, y a pesar que se trata de la modalidad de transporte distinta, el 62,1% de 58 encuestados que indican que “nunca” el retiro de carga suelta y contenedor se da dentro de las primeras 48 horas contadas desde el término de la descarga de la nave (Ver tabla N° 12 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M), y creemos que es por la deficiente infraestructura portuaria. Lo que se deduce es que estas demoras no pasan solo por formalidades aduaneras, sino también por las demoras mismas de los terminales portuarios.

e. Morales (2015) con respecto al despacho anticipado aplicado en México y los evidentes resultados de la investigación, coinciden en que el despacho aduanero anticipado permite modernizar el servicio aduanero, facilita el comercio y mejora la competitividad de las cadenas logísticas, reduciendo tiempos y costos, y en paralelo reduciendo la saturación de los almacenes intraportuarios. Además, coinciden en que existen ocasiones en que los importadores desconocen los requisitos documentarios y operativos. Esto coincide con el resultado de la presente investigación. El 79.3% de 58 agencias indican que “casi siempre” reciben consultas sobre cómo tramitar la garantía global y específica, para acogerse a la modalidad anticipada de despacho aduanero (Ver tabla N° 04 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). También se relaciona con el resultado de la pregunta N° 8 del primer cuestionario, el cual indica que el 70,7 del total de agencia de aduanas encuestadas manifiestan que la información que envía el importador “pocas veces” es completa para clasificar e identificar posibles restricciones. De igual forma con la pregunta N° 09 del mismo instrumento, el 10.3% de 58 empresas indican que “casi siempre” se tiene la documentación completa de la mercancía, exigida por las normas específicas. Para México, el marco jurídico no es el adecuado para

efectivizar la aplicación del despacho anticipado, y por ello propone la modificación del procedimiento de despacho aduanero, mejorar la infraestructura aduanera, la eliminación de la revalidación del conocimiento de embarque, ampliar la figura del Operador Económico Autorizado, y agilizar los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM). Este resultado, se relaciona con el 60.3% de 58 agencias de aduana encuestadas quienes consideran que la modalidad anticipada simplemente es una anticipación proactiva de declaración, y no un sistema aduanero- logístico e interconectado que permite tener la carga en el menor tiempo posible (Ver tabla N° 05 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M).

f. Echeverría (2015) en su investigación realizada en Ecuador manifiesta que por motivos de lentitud del sistema aduanero ECUAPASS y su mal manejo por parte de los operadores ocasionan perjuicios en la destinación del despacho anticipado. Este resultado y a la vez incidencia, no es ajeno a la SUNAT, Aduana Peruana, puesto que 7 de 58 agencias de aduanas “casi siempre” han experimentado problemas realizar la transmisión electrónica de la declaración aduanera de mercancías anticipada por cuestiones propias de sistema de SUNAT (Ver tabla N° 13 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Otro aporte importante de Echeverría es que para mejorar el sistema de despacho anticipado se debe también reducir la cantidad de aforo físico intrusivo, para demandar el aforo no intrusivo (Rayos X), lo que implicaría mejorar la infraestructura del SENA. Con respecto a los aforos físico en la presente investigación, 13 de 58 agencias de aduana consideran que los despachos destinados a la modalidad anticipada deberían ser los primeros en pasar la dirigencia de aforo (Ver tabla N° 10 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). Muy aparte de ello, 70.7% de 58 agencias de aduana han experimentado un retardo alrededor de 5 horas en promedio para que el funcionario culmine la diligencia de aforo, sabiendo que este no afora solamente un

despacho, sino varios en diferentes almacenes temporales (Ver tabla N° 13 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). Con esto, se reafirma la idea de que el éxito del despacho anticipado eficaz no depende sólo de la mejora de legislación aduanera sino también del diseño estrategias de mejora que involucre aspectos: tecnológicos, de infraestructura, de recursos humanos, procedimentales y de políticas de Comercio Exterior orientadas a facilitar el libre tráfico de mercancías.

Discusión de resultado a nivel nacional

g. Espinoza (2011) al igual que la presente investigación coincide en que el despacho anticipado, reduce el tiempo y costos de nacionalización de una mercancía. La destinación anticipada permite la reducción del 60% de tiempo en el proceso de nacionalización. Con respecto a los costos, incide en los costos de almacenaje, ya sea porque el retiro se da desde el puerto o porque se reducen los números días de almacenaje, entre otros gastos conexos como el de sobreestadía. Dicho resultado se relaciona con la existencia de una correlación positiva muy fuerte entre las “Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima” y el “Tramite del Despacho Anticipado” (Ver tabla N° 12 del Contraste de Hipótesis Específicas).

h. Castro (2015) precisa que para ejecutar la modalidad de despacho anticipado las empresas tienen un plan de operaciones, donde la coordinación entre operadores de comercio exterior, juega un papel muy importante. Ese resultado se relación con el 37,9% de 58 agencias de aduana quienes al pretender destinar la mercancía a la modalidad de despacho anticipado “NUNCA” tiene la documentación completa de la mercancía, de acuerdo a la exigidas por las normas específicas (Ver tabla N° 09 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Este resultado demuestra la falta de seguimiento y pobre coordinación del importador

con los operadores de comercio exterior intervinientes. Otro resultado, que ratifica lo indicado por Castro, es que el 60.3% de 58 agencia de aduana “Siempre” reciben datos errados consignados en los documentos de comercio exterior obligatorios para declarar (Ver tabla N° 03 de Presentación de Resultados – Segundo Cuestionario – Anexo N). Este resultado, es también un reflejo de la deficiente coordinación existente entre el importador y los operadores de comercio exterior, y no solo ello, sino también del deber de cuidado por parte del importador al momento de realizar la revisión documentaria.

i. Poquioma et al. (2015) resalta la importancia de que un solo operador pueda englobar mínimamente los servicios de agenciamiento de carga y aduanas, permitiéndole no sólo el ahorro de tiempos y costos, sino una mejor comunicación y coordinación operativa - documentaria. Este resultado se relaciona, con lo que indican 22 de 58 agencias de aduana, al momento de pretender destinar la mercancía a la modalidad de despacho anticipado “Nunca” tiene la documentación completa de las mercancías, exigidas por las normas específicas (Ver tabla N° 09 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Ambas investigaciones concluyen en que, al no haber una correcta comunicación y coordinación con los operadores de comercio exterior, es posible que el importador pierda la oportunidad de destinar sus mercancías a la modalidad de Despacho Anticipado

j. Aguirre et al. (2016) manifiestan que los importadores no destinan su mercancía a la modalidad de despacho anticipado, debido a la existencia de un deficiente modelamiento de la gestión de relación con todos los operadores que participan dentro de la DFI. Este resultado se relaciona, con lo que indican 22 de 58 agencias de aduana, al momento de pretender destinar la mercancía a la modalidad de despacho anticipado “Nunca” tiene la documentación completa de las mercancías, exigidas por las normas específicas (Ver tabla N° 09 de Presentación de

Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Otro resultado que apoya lo expresado por los investigadores es que solamente 01 de 58 agencias de aduana destinan “siempre” mercancías restringidas a la modalidad anticipada (Ver tabla N° 10 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Este indicador es muy bajo, y se cree que es por los trámites administrativos de los permisos y autorizaciones que limitan el uso del despacho anticipado. Son 41 de 58 agencias de aduana que consideran que “siempre” el trámite por mercancía restringida es una limitante para el uso asiduo de la modalidad anticipada de despacho aduanero (Ver tabla N° 11 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo M). Este resultado es producto de las exigencias y tiempos que se toman las entidades y organismos reguladores de mercancía restringida, para otorgar o denegar los permisos y/o autorizaciones de importación. Puede ser también, producto de no iniciar un trámite con la debida antelación. Es menester para el despacho anticipado la existencia de una oportuna y eficiente comunicación entre los operadores de comercio exterior y que el proceder de las entidades reguladoras de mercancía restringida esté alineadas al principio de facilitación de comercio exterior. Por otro lado, los investigadores mencionan que el modelamiento de la gestión es de vital importancia, ya que invita al operador a reformular sus procesos de manera eficaz y eficiente, con la finalidad de controlar cada una de las etapas del despacho aduanero. Debe considerarse como recomendación, establecer controles a través de los documentos que se vayan generando durante el cumplimiento de etapas de la DFI de la operación logística de comercio exterior. También dentro de sus recomendaciones están que el operador logístico (Agente de Aduanas) es uno de los operadores “casi obligados” a recomendar el uso del despacho anticipado. Sin embargo, los resultados de la presente investigación indican que solo 34 de 58 agencias de aduana, “pocas veces” lo hacen (Ver tabla N° 01 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario – Anexo 12). Resultado

que preocupa, no solo porque dificulta el factor de importación del consignatario, sino porque el Agente de Aduana, como auxiliar de la función pública no está en concordancia con el principio de facilitación de comercio exterior.

VI. CONCLUSIONES

6.1. En la presente investigación se encontró que existe una correlación positiva perfecta de 97.6% entre las "Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima" y el "Nivel de Utilización del Despacho Anticipado"; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018; como se evidencia en tabla N° 09 del Contraste de Hipótesis en General.

6.2. Se halló que existe una correlación positiva muy fuerte de 77.6% entre las "Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima" y el "Tramite del Despacho Anticipado"; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018; como se evidencia en tabla N° 12 del Contraste de Hipótesis Especificas.

6.3. En la investigación se determinó que existe una correlación positiva considerable de 51.5% entre las "Formalidades aduaneras del Régimen de Importación para el Consumo Vía Marítima" y la "Conformidad de la Diligencia del Despacho Anticipado"; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018; como se evidencia en tabla N° 15 del Contraste de Hipótesis Especificas.

6.4. Se determinó que existe una correlación positiva considerable de 65.6% entre las "Formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo Vía marítima" y la "Regularización del Despacho Anticipado"; percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao - 2018; como se evidencia en tabla N° 18 del Contraste de Hipótesis Especificas.

6.5. La normativa aduanera peruana siempre ha estado en concordancia con las decisiones de la CAN, el Convenio de Kyoto Revisado y los Tratados de Libre Comercio suscritos con los principales socios comerciales. Sin embargo, la obligatoriedad del despacho anticipado vulnera lo dispuesto en la Decisión N° 671 de la Comunidad Andina de Naciones

(CAN); dispositivo legal que estable que la declaración aduanera de mercancías puede presentarse antes o después a la llegada de la mercancía.

6.6. La destinación aduanera, es la forma de materializar la voluntad del consignatario respecto a lo que se hará en definitiva (someter a un régimen aduanero) con la mercancía. Es una manifestación de voluntad formal porque se ajusta a los procedimientos y lineamientos establecidos por la autoridad aduanera- SUNAT. Por lo tanto, obliga al consignatario que dicha voluntad sea exteriorizada. Es por ello que en materia aduanera se dice que: "No existen voluntades presuntivas".

6.7. Existe imprecisión en lo que busca realmente SUNAT con el despacho anticipado. Probablemente con la obligatoriedad SUNAT pretenda gestionar de manera más eficaz la información que transmiten los operadores de comercio; mejorar los niveles de riesgo y seguridad de la cadena logística, reducir el tiempo de la nacionalización de los bienes, etc. Pese a sus beneficios, es indiscutible mencionar que esta modalidad no logró constituirse como la modalidad de despacho por excelencia. El 36 de 58 agencias de aduanas encuestadas manifestaron que prefieren el despacho diferido porque tienen más tiempo para realizar la operación aduanera logística de importación (ver tabla N° 06 del Anexo 12 de Presentación de Resultados – Primer Cuestionario).

VII. RECOMENDACIONES

7.1. El conjunto de formalidades y obligaciones aduaneras no se ajustan a la realidad práctica de los importadores peruanos, es por ello que el crecimiento del uso de dicha modalidad en el transcurrir del tiempo ha sido discreto. Las formalidades aduaneras tampoco están aptas para que modalidad anticipada sea impuesta obligatoriamente. Se recomienda modificar y ajustar los plazos de modalidades de despacho, y proponer más supuestos de excepcionalidades, como por ejemplo: itinerarios de tramos cortos, inconvenientes de índole comercial sustentados, mercancía restringida, despachos parciales, etc.; los cuales pueden imposibilitar la aplicación obligatoria del despacho anticipado.

7.2. La SUNAT, a través de charlas, conversatorios masivos y/o asesorías particulares presenciales y/o virtuales, deberá capacitar a los importadores para que aprendan a rediseñar su cadena logística y logren adaptarse y cumplir con la obligatoriedad del despacho anticipado, ya que, en ocasiones por razones de sus procesos, proveedores o por su mismo negocio, no lo realizan; generando sobrecostos y tiempos.

7.3. Se recomienda al sector importador peruano que, ante la llegada de la obligatoriedad del despacho anticipado, no les queda otra alternativa que adecuar su operativa comercial y logística bajo los alcances de la modalidad anticipada, y capacitarse constantemente.

7.4. Después del término de la diligencia aduanera de aforo de las DAM bajo modalidad anticipada y sujeta a canal rojo, se recomienda que: De no haber incidencias y observaciones por parte del funcionario aduanero, entonces la autoridad aduanera debe estar obligada a otorgar el levante autorizado de "inmediato. in situ". Para esto, el funcionario aduanero deberá disponer de una herramienta electrónica como una "*tablets*" para acceder al sistema y otorgar el "levante autorizado".

7.5. Las normas aduaneras comunitarias no determinan la naturaleza eminente de la destinación aduanera. Se recomienda dejar sin efecto la obligatoriedad del despacho anticipado. La modalidad de despacho anticipado es una promulgación precipitada por parte del estado peruano, puesto que le quita la posibilidad al importador de elegir libremente la modalidad de despacho que mejor le convenga. Todo incumplimiento de una formalidad aduanera acarrea multas, entonces al no cumplir con la obligatoriedad anticipada, esto afectará los costos de nacionalización, ocasionando el encarecimiento de los productos en el mercado nacional.

7.6. Se cree que SUNAT, bajo una cultura de imposición, decidirá dictatorialmente la obligatoriedad del despacho anticipado, sin considerar la realidad logística operativa del sector importador peruano. Esta actitud vulnera el derecho del administrado de elegir libremente la modalidad de despacho que se ajuste más a su necesidad. Se recomienda que nuestro país y los demás miembros de la CAN realicen una investigación para determinar no solo las variables que perjudican la eficacia y eficiencia del despacho anticipado; sino también para conocer en cuanto perjudica la obligatoriedad al importador.

7.7. Al no existir voluntad presuntiva en la destinación aduanera, SUNAT no podría suponer la modalidad de despacho a utilizar por el importador. La voluntad expresada en la declaración aduanera es libre, precisamente, porque el consignatario materializa el propósito que tiene con respecto a la mercancía. Considérese que, si la declaración aduanera es formal y es libre, y además exteriorizada; la elección de la modalidad de despacho la cual es parte del proceso de destinación aduanera, debe ir y establecerse en el mismo sentido. “Lo accesorio sigue la suerte de lo principal”.

VIII. REFERENCIAS

Acuerdo de Promoción Comercial Perú- EE. UU, Washington D.C., (12 de abril de 2006).

Acuerdos Comerciales del Perú- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

[http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category
&layout=blog&id=55&Itemid=78](http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=55&Itemid=78)

Aguirre, J., Chavez, F., Paredes, M. y Serrepe, L. (2015). “*Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A*”. [Tesis de pregrado]. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio Institucional UPC:

<http://repositorioacademico.upc.edu.pe/upc/handle/10757/614038>

Araujo, C. (2013). *Sistema Anticipado de Despacho Aduanero: Importación definitiva en 48 horas. Uso de Garantías en las importaciones.* (1ª. ed.). Pacífico Editores.

Asociación Latinoamericana de Integración- ALADI-. (2015). *Glosario de términos Régimen Aduanero.*

[http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusquedaR/EA5CFA0AA49033C5032574A2
005C1EDF](http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusquedaR/EA5CFA0AA49033C5032574A2005C1EDF)

Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (2016). *Amplían uso de despacho anticipado de mercancías con nuevo reglamento.*

[https://www.apam-peru.com/web/amplian-uso-de-despacho-anticipado-de-mercancias-
con-nuevo-reglamento/](https://www.apam-peru.com/web/amplian-uso-de-despacho-anticipado-de-mercancias-con-nuevo-reglamento/)

Aspilcueta, R., y Bazán, J. (2016). Sistema de Despacho Aduanero y su importancia en la Cadena Logística del Comercio Internacional. *Revista de investigación de UNMSM* 38(19), pp. 41-49.

<https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/download/13787/12220/47674>

Beato, N. (2012). *Convenio de Kyoto. Acento*.

<https://acento.com.do/opinion/convenio-de-kyoto-205104.html>

Bojórquez, J., López, L., Hernández, M. y Jiménez, E. (2013). *Utilización del alfa de Cronbach para validar la confiabilidad de un instrumento de edición de satisfacción del estudiante en el uso del software Minitab*. LACCEI'2013 pp.1-9. <http://laccei.org/LACCEI2013-Cancun/RefereedPapers/RP065.pdf>

Bunge, M. (1979). *La ciencia. Su método y su filosofía*. Editorial Siglo Veinte.

<https://drive.google.com/file/d/0B5tVYXnH1yduNGVjMTVmZjMtMWE5ZC00MDk3LWE4MWUtNDc3YTII1MmM1OWEw/view?ddrp=1&hl=es&pli=1#>

Bustamante M. (2016) *Derecho Aduanero*. (1ª ed.). Ediciones Jurídicas.

Cajape, C. (2016). *La declaración aduanera anticipada, bajo régimen de importación a consumo y su incidencia en la disminución de costos y días de despacho, de carga reefer contenerizada en el Distrito Guayaquil, SENAE año 2015*. [Tesis de pregrado]. Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.

<http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/1079/1/T-ULVR-1088.pdf>

Carvajal M. (2009). *Derecho Aduanero*. (15ª ed.). Editorial Porrúa.

Casas, I. (2017). *El Despacho Aduanero Anticipado. Propuesta para mejorar las cadenas logísticas internacionales*.

<https://mexiworldnet.wordpress.com/2017/10/12/el-despacho-aduanero-anticipado-propuesta-para-mejorar-las-cadenas-logisticas-internacionales/>

Castro, R (2015). *Logística y Transporte Internacional*. [Tesis de Maestría, Universidad del Pacífico]. Repositorio Institucional UP.

<http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1123/CastroRenatto2015.pdf?sequence=1>

Celi, J. (2008). “*Implementación del proceso de canal verde en la aduana marítima de Guayaquil*”. [Tesis de pregrado]. Universidad del Pacífico.

<http://www.oceandocs.org/handle/1834/5452>

Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE). (19 de abril 2018). Organización Mundial de Aduanas. Manual Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros. Edición Internet. Kioto, 18 de mayo de 1973. Suplemento Modificatorio N°13 – Enero 1993. 1ª Edición (Octubre 1975).

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/kyoto/ky-b1-e0.htm>

Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE). (20 de abril 2018). ANEXO B.1. Anexo relativo a la autorización para uso doméstico. Entró en vigor: 13 de julio de 1977.

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/kyoto/ky-b1-e0.htm>

Consejo Nacional de la Competitividad. (2012). Agenda de Competitividad 2012-2013.

https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/boletines/boletines_pi/boletin7/Articulo_Especial.pdf

Cosio F. (2012). *Comentario a la Ley General de Aduanas. Decreto Legislativo N.º 1053*. Jurista Editores E.I.R.L.

Cosio F. (2014). *Tratado de Derecho Aduanero*. Jurista Editores E.I.R.L.

Convenio de Kyoto Revisado (1999). *Convenio Internacional para Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros Revisado.*

http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new/kyoto_new_es.aspx

Chiner, E. (s.f.). *Tema 6. La Validez.*

<https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/19380/25/Tema%206-Validez.pdf>

Choque, J. (2 de abril de 2018). *El despacho anticipado por mejores costos y tiempos logísticos.* Logística 360 The supply chain Magazine.

<http://logistica360.pe/2018/04/02/el-despacho-anticipado-por-mejores-costos-y-tiempos-logisticos/>

Decisión 671 sobre la Armonización de Regímenes Aduaneros. (2007). *Comunidad Andina de Naciones. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.*

<http://intranet.comunidadandina.org/documentos/Gacetas/Gace1520.pdf>

Decreto Supremo [D.S.] N° 009- 2009- EF. (2009). Disponen la puesta en vigencia y ejecución del “Acuerdo de Promoción Comercial Perú- Estados Unidos [D.S. N.º 009 de 2009].

http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/images/stories/eeuu/docs/DS_009_2009_MINC ETUR.pdf

Decreto Supremo [D.S.] N° 011- 2005- EF. (26 de enero de 2005). Reglamento de la Ley General de Aduanas N° 809 [D.L. N.º 011 de 2005].

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/normasociada/gja-00.04/ctrlCambios/anexos/DS.011-2005-EF.pdf>

Decreto Supremo [D.S.] N° 133- 2013- EF. (22 de junio de 2013). Decreto Supremo que Aprueba el Texto Único Ordenado del Código Tributario [D.S. N.º 133 de 2013].

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/codigo/index.html>

Decreto 2357: Gobierno repone despacho anticipado (15 de mayo de 2015). La Paz, Bolivia. El Diario.

http://www.eldiario.net/noticias/2015/2015_05/nt150515/economia.php?n=17y-decreto-2357-gobierno-repone-despacho-anticipado

DESPA-PG.011, 2014. (2017). Procedimiento Especifico Electrónica de Declaración [DESPA-PG.011, 2014]. Intendencia Nacional Técnica Aduanera.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/procAsociados/despa-pe.00.11.htm>

DESPA-PG.012, 2014. (2017). Procedimiento Específico: Aplicación de medidas en frontera [DESPA-PG.012, 2014]. Intendencia Nacional Técnica Aduanera.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/procAsociados/despa-pe.00.12.htm>

DESPA-PG.01 de 2015. (2017). Importación para el Consumo Procedimiento General. [DESPA-PG.01 de 2015]. Intendencia Nacional Técnica Aduanera.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/importacion/importac/procGeneral/despa-pg.01.htm>

DESPA-IT.00.04 de 2015. (2017). Instructivo: Declaración Aduanera de Mercancías (DAM). [DESPA-IT.00.04 de 2015]. Intendencia Nacional Técnica Aduanera.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/procAsociados/instructivos/despa-it.00.04.htm>

Echeverría, C. (2015). *Modelo de Gestión Estratégica de Comercio Exterior para la Importación de mercancías en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador “SENAE” para el primer*

Distrito Guayaquil y los Procesos Aduaneros de mejora en la modernización del despacho aduanero mexicano. [Tesis de Maestría, Universidad Regional Autónoma de los Andes].

Repositorio Institucional.

<http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/576>

Espinoza, J. (2011). *Facilitación del Comercio: Implementación del “Sistema Anticipado de Despacho Aduanero.* División de Procesos Aduaneros de Despacho. pp.1-17.

https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/case_studies_s/pre_arr_dec_per_s.doc

Espinoza, J. (2012). El Despacho Anticipado de Mercancías en el Perú. Intendencia Nacional Técnica Aduanera [INTA, s.f.]

https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/case_studies_e/session2_per_s.ppt

García, R. (s.f.). Facilitación y Simplificación Aduanera. Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas. SUNAT.

https://www.comexperu.org.pe/upload/seminars/foro/seminario_27062017/Presentacion%20del%20Sr.%20Rafael%20Garcia.ppt

GJA-00.04 de 2009. Reglamento de la Ley General de Aduanas [GJA-00.04 de 2009] [D.S. N.º 010.2009-EF]. (16 de enero de 2009). Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/normasociada/gja-00.04.htm>

GJA-00.05 de 2009. Tabla de sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas [GJA-00.05 de 2009] [D.S. N.º 010.2009-EF]. (11 de febrero de 2009). Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/normasociada/gja-00.04.htm>

González, E. y Pomahualca, D. (3 de junio de 2014). Comentarios sobre el convenio de Kyoto y su aplicación en la actual ley general de aduanas. IUS 360.

<http://ius360.com/publico/aduanero/comentarios-sobre-el-convenio-de-kyoto-y-su-aplicacion-en-la-actual-ley-general-general-de-aduanas/>

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, L. (2014). *Metodología de la Investigación*. (6.ª ed.). Mc. Graw Hill.

Hernández, A. (2013). *Una propuesta de mejora en el proceso del despacho aduanero para puertos mexicanos: El caso de Manzanillo*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional UNAM:

<http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/jspui/bitstream/132.248.52.100/6617/1/Tesis.pdf>

Hernández, R., y Coello, S. (2012). *El proceso de investigación científica*. (2ª ed.). Editorial Universitaria.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, L. (2010). *Metodología de la Investigación*. (5ª ed.). Mc. Graw Hill.

Hernández R., Fernández C. y Baptista L. (1991). *Metodología de la Investigación*. Mc. Graw Hill.

Ley N° 809. Ley General de Aduanas [Derogada]. Decreto Legislativo N° 809 (19 de abril de 1996). Congreso de la República del Perú.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03/ctrlCambios/anexos/DLeg.809.pdf>

Ley N° 1433. Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas [D.L. N° 1433 de 2018]. (16 de septiembre de 2018). Congreso de la República del Perú

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-modifica-la-ley-general-de-aduanas-decreto-legislativo-n-1433-1692078-8/>

Ley N° 1053. Ley General de Aduanas [Decreto Legislativo N.º 1053 de 2008]. (27 de junio de 2008). Congreso de la República del Perú.

<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/01053.pdf>

Ley N° 1433- 2018. Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas. [D.L. N.º 1433 de 2018]. (06 de setiembre de 2018).

<https://busquedas.elperuano.pe/download/full/1GfH2XLLanb9Zydu3IMR9P>

Ministerio de Economía y Finanzas. (15 de abril de 1999). Texto Único Ordenado de la Ley del impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo [D.S. N.º 055-99-EF de 1999]. <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/tuo.html#>

Mier, P. (21 de abril del 2013). Análisis del Comercio Exterior- La modalidad del Despacho Anticipado. El Deber. p.14.

<http://ibce.org.bo/images/publicaciones/La-modalidad-del-despacho-anticipado.pdf>

Morales, G. (2015). Propuesta de mejora en la modernización del despacho aduanero mexicano. [Tesis de maestría, Instituto Politécnico Nacional]. Repositorio Institucional IPN.

<https://tesis.ipn.mx/handle/123456789/18819>

Obando, C. (2010). *Eficiencia y eficacia en la aplicación del aforo aduanero en la autoridad nacional de aduana*. [Tesis de maestría, Universidad de Panamá. Panamá]. Repositorio Institucional UP. <http://up-rid.up.ac.pa/582/>

Paz J., y Rivera M. (1999). Reforma Comercial y de Aduanas [Internet]. Lima: Instituto Peruano de Economía.

<http://ipe.org.pe/wp-content/uploads/2009/06/ref-comercial-y-aduanas.pdf>

Poquioma G., Purizaga M., Rodríguez M. (2015). *“Mejora del proceso de despacho para contenedores refrigerados vacíos en LICSA”*. [Tesis de Maestría, Universidad del Pacífico]. Repositorio Institucional UP.

<http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1149/PoquiomaAngelica2016.pdf?sequence=1>

Robles, C., Ruiz de Castilla, F., Villanueva, W. y Bravo, J. (2014). *Código Tributario Doctrina y Comentario*. (3ª ed.). Pacífico Editores.

Rohde, A. (2005). *Derecho Aduanero Mexicano. Regímenes, Contribuciones y Procedimientos Aduaneros*. (1ª ed.). Ediciones Fiscales.

RRSNAA N° 583 de 2010. Resolución Superintendencia Nacional Adjunta de Aduana RRSNAA N.º 583 -2010/SUNAT-A. Modifican procedimiento específico “teledespacho-servicio electrónico de intercambio de documentos aduaneros (seida)” inta-pe.00.02 (versión 3) y procedimiento general “importación para el consumo” inta-pg.01-a (versión 1). [RRSNAA N° 583 de 2010]. (02 de octubre 2010). Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/procAsociados/ctrlCambios/pe-00.02/cc-pe.02-583-02.10.2010.htm>

Rubio, M. (2017). *El Sistema Jurídico- Introducción al Derecho*. (11ª ed.). Fondo Editorial.

Sánchez, C. y Reyes, M. (2015). *Metodología y Diseños en la investigación científica* (5ª ed.). Business Support Aneth.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT-. (2015). *Operatividad y Desarrollo Logístico para la Mejora de la Competitividad del Sector Portuario y del Comercio Exterior*.

<https://apps.camaralima.org.pe/RepositorioAPS/0/0/par/SUNAT2015/SUNAT%20-%20Aportes%20a%20la%20Competitividad%20Portuaria%20-%20Manifiesto%20de%20Carga%20y%20Despacho%20Anticipado.pdf>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT-. (2018). Estadísticas de Comercio Exterior- Boletines Cuadro N° 51.

http://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/boletines.html

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT-. (21 de febrero 2018). Importadores frecuentes se beneficiarán con el uso del despacho anticipado. [Nota de Prensa N° 021- 2018, de 2018]

<http://www.sunat.gob.pe/salaprensa/lima/index.html>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2018). Estadística de Comercio Exterior- Boletines, Cuadro N.º 51 Régimen de Importación: Importaciones para el consumo, Ranking de Despachadores de Aduana por Tipo de Importación, 2000-2017 (Valor CIF en miles de US\$) [Boletines SUNAT de 2018].

http://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/boletines.html

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT-. (2018). Tiempo de Importación- ¿Conoces nuestros procesos de despacho? [Tiempo de Importación SUNAT de 2018].

<https://e-analitica.sunat.gob.pe/cl-ad-iagestionriesgo3-ttlm/index/>

Zagal, R. (2017). *Derecho Aduanero- Operatividad de Comercio Exterior y Principales Instituciones jurídicas Aduaneras*. (2ª ed.). Editorial San Marcos.

IX. ANEXOS

Anexo A: Matriz de Consistencia

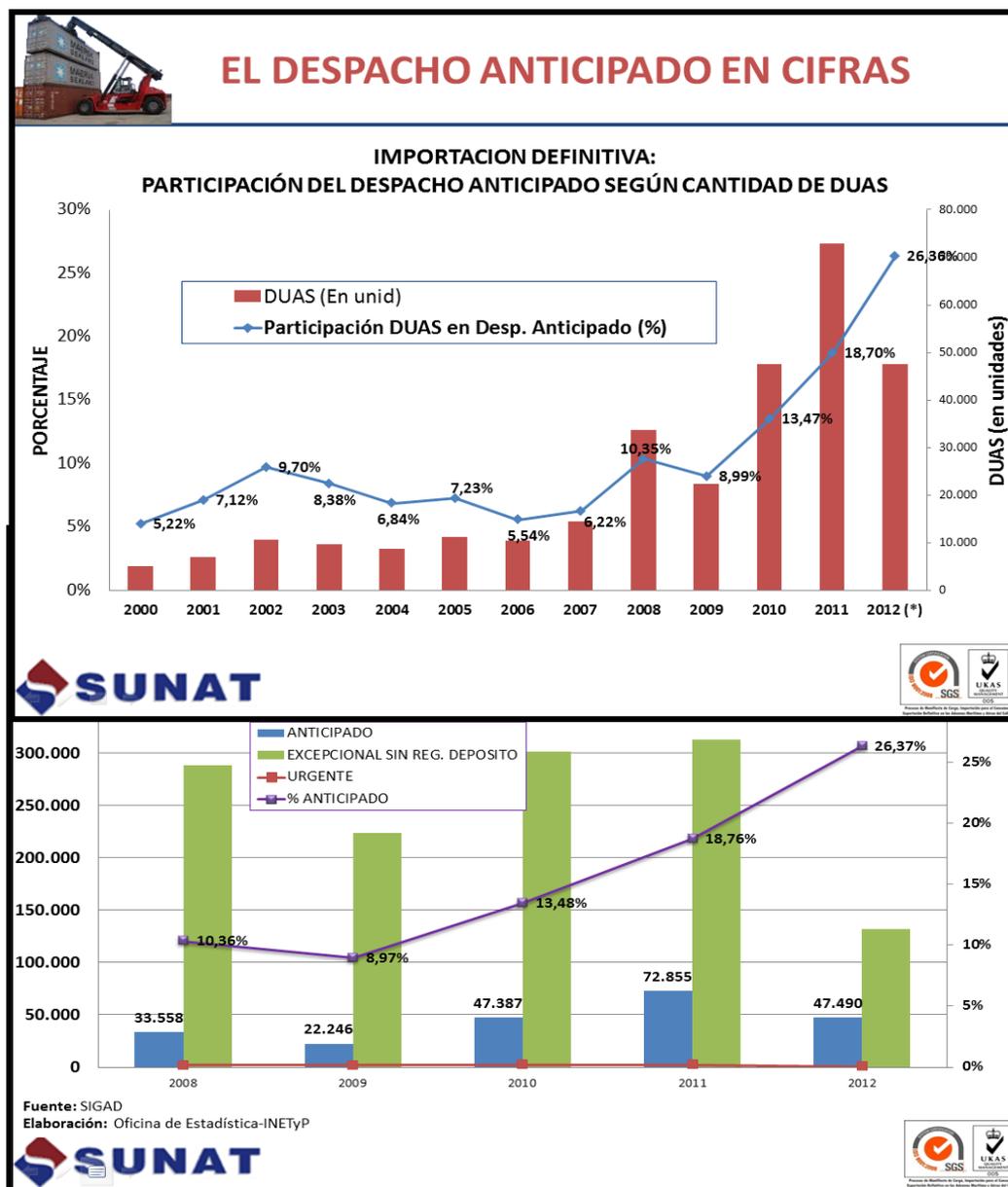
“FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA Y EL NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO; PERCIBIDO DESDE LAS AGENCIAS DE ADUANA DEL DISTRITO DEL CALLAO- 2018”

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p>Problema General:</p> <p>¿De qué manera las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en el nivel de utilización del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>1. ¿En qué medida las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en el trámite del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>2. ¿De qué manera las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en la conformidad de la diligencia del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>3. ¿Cómo las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima impactan en la regularización del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>¿Determinar el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <p>1. ¿Determinar el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el trámite del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>2. ¿Definir el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>3. ¿Describir el impacto que existe entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la regularización del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p>	<p>Hipótesis General:</p> <p>¿Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el nivel de utilización del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>Hipótesis Específicas</p> <p>1. ¿Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y el trámite del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>2. ¿Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la conformidad de la diligencia del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p> <p>3. ¿Existe un impacto significativo entre las formalidades aduaneras del régimen de importación para el consumo vía marítima y la regularización del despacho anticipado, percibido desde las agencias de aduana del distrito del Callao- 2018?</p>	<p>Variable (1): FORMALIDADES ADUANERAS DEL REGIMEN DE IMPORTACION PARA EL CONSUMO VÍA MARITIMA</p> <p>Variable (2): NIVEL DE UTILIZACIÓN DEL DESPACHO ANTICIPADO</p>	<p>Tipo de Investigación: Sustantiva</p> <p>Diseño de Investigación: Descriptiva Correlacional</p> <p>Población: 145 agencias de aduanas.</p> <p>Tipo de Muestreo: No probabilístico</p> <p>Muestra: Se tomará como muestra a 58 agencias de aduana que reúnan todos los elementos de la población.</p>

Anexo B

Figura 4

Despacho Anticipado en cifras

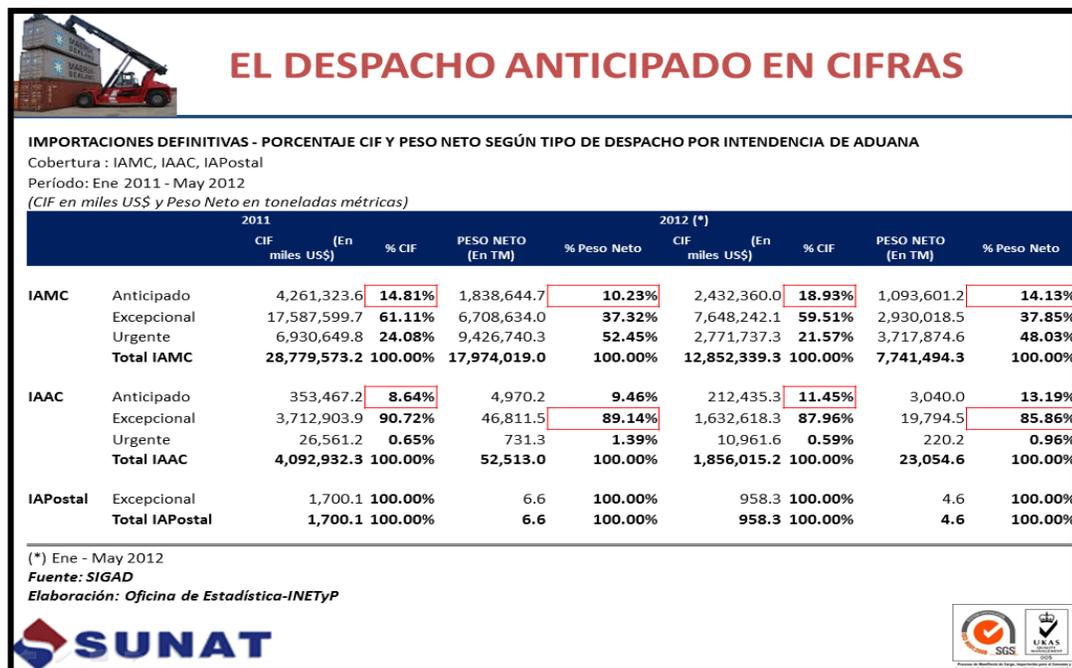


Fuente: Espinoza, 2012.

Anexo C

Figura 5

Despacho Anticipado en cifras, por tipo de despacho e intendencias

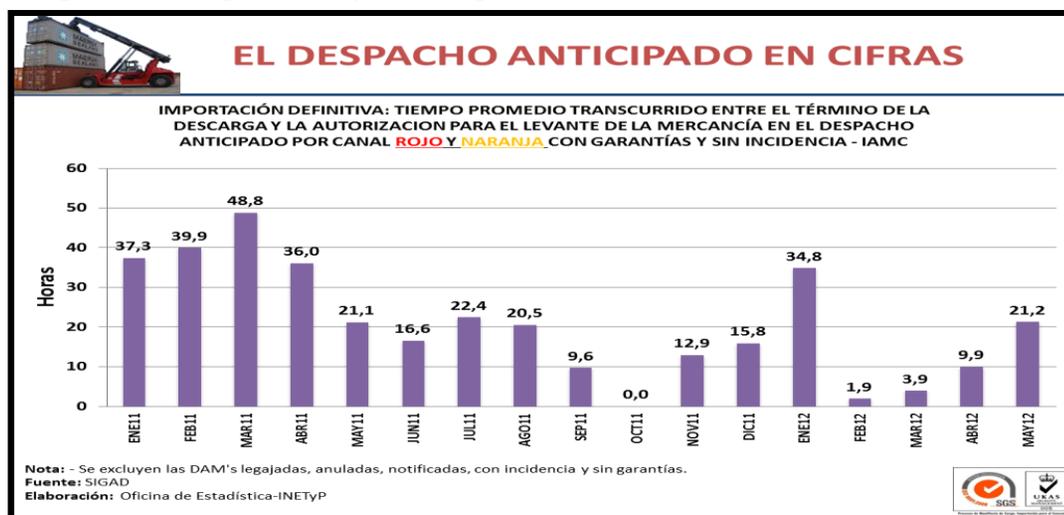


Fuente: Espinoza, 2012.

Anexo D

Figura 6

Despacho Anticipado en cifras, tiempo transcurrido



Fuente: Espinoza, 2012.

Anexo E

Figura 7

Tiempo de despacho anticipado versus diferido, 2017

Tiempo Anticipado versus Tiempo Diferido (Tiempo promedio horas)							
	Modalidad De Despacho	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Promedio
2017	Anticipado	15.2	19.09	17.77	14.16	18.68	16.98
	Diferido	158.85	152.97	144.97	154.65	160.42	154.372

Fuente: Datos extraídos del portal web SUNAT: Tiempo de Importación. (SUNAT, 2018)

Anexo F

Figura 8

Infografía SUNAT, despacho anticipado



Fuente: Gerencia de Comunicaciones e Imagen Institucional, Nota de prensa, N° 021- 2018 (2018).

Anexo G

Figura 9

Etapas, diferencia entre despacho anticipado y diferido



Fuente: Datos extraídos del portal web SUNAT (Tiempo de Importación SUNAT, 2018).

Anexo H

Figura 10

Etapas, despacho diferido

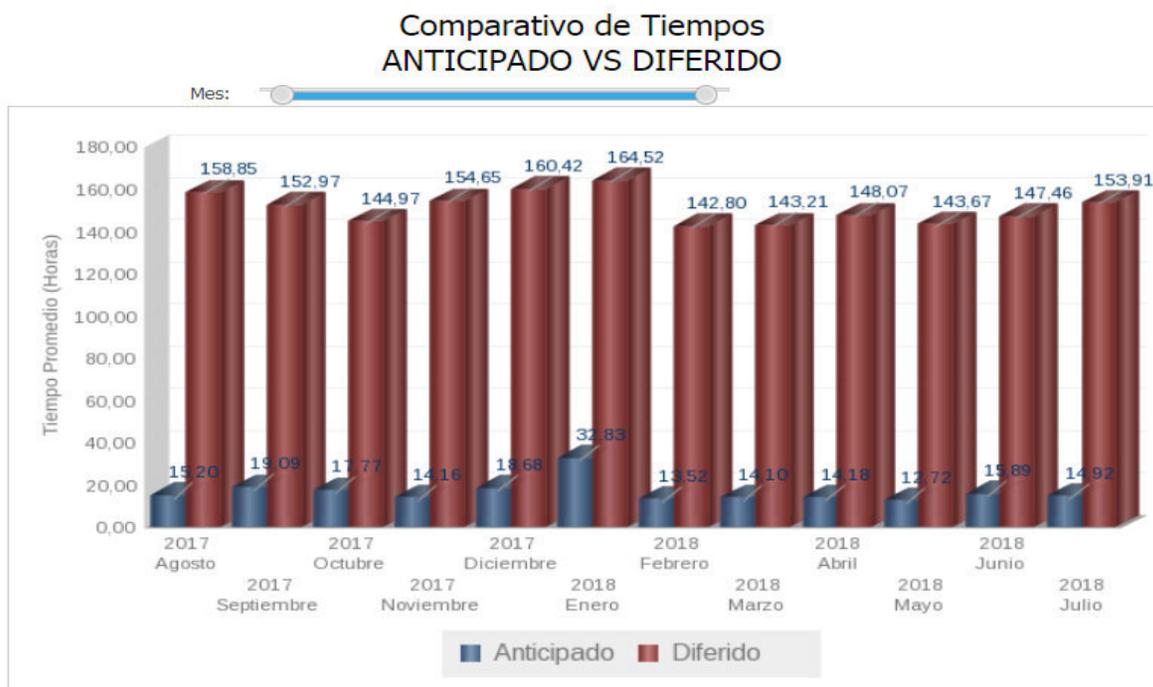


Fuente: Datos extraídos del portal web SUNAT (Tiempo de Importación SUNAT, 2018).

Anexo I

Figura 11

Comparativo de tiempos, anticipado y diferido, 2017 -2018



Fuente: Datos extraídos del portal web SUNAT (Tiempo de Importación SUNAT, 2018).

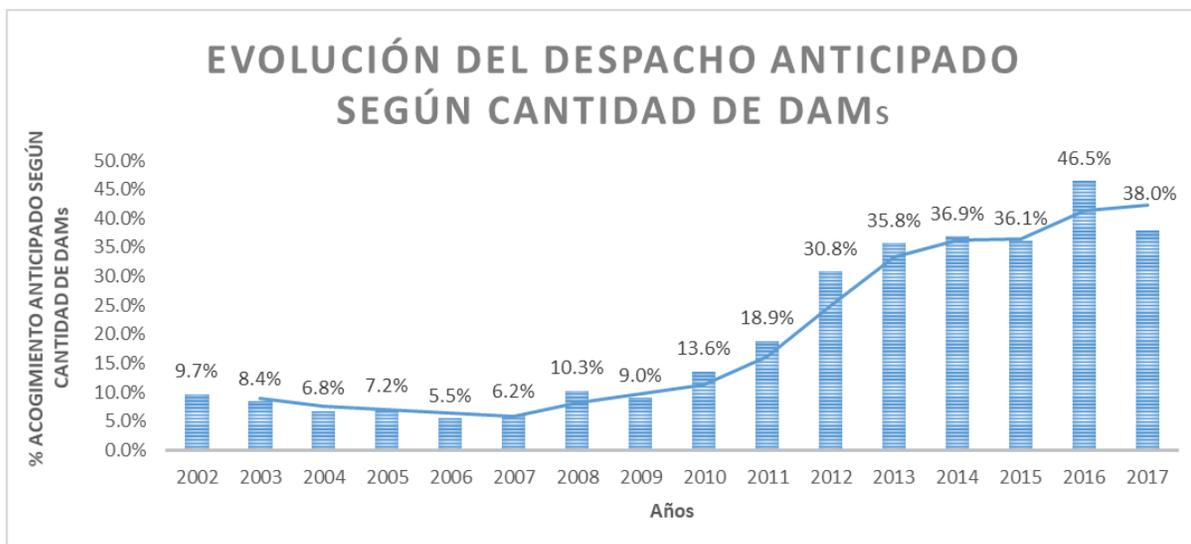
Figura 12

Tiempo de despacho anticipado versus diferido, 2018

Tiempo Anticipado versus Tiempo Diferido (Tiempo promedio horas)									
Modalidad De Despacho	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Promedio	
2018	Anticipado	32.83	13.52	14.1	14.18	12.72	15.89	14.92	16.88
	Diferido	164.52	142.8	143.21	148.07	143.67	147.46	153.91	149.0914

Fuente: Datos extraídos del portal web SUNAT 2018: Tiempo de Importación.

Anexo J

Figura 13*Evolución despacho anticipado 2002-2017*

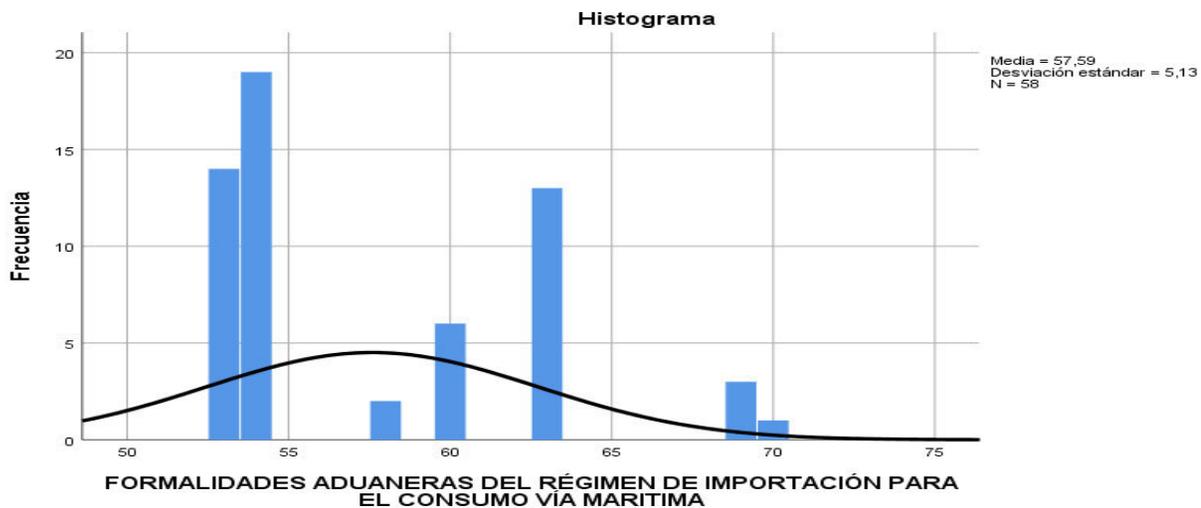
Fuente: Nota. Datos extraídos de los estudios de: “Facilitación y Simplificación Aduanera”, y “Operatividad y Desarrollo Logístico para la Mejora de la Competitividad del Sector Portuario y del Comercio Exterior” realizado el año 2015.

Anexo K

Figura 14

Histograma de con curva normal, primera variable

A. PRIMERA VARIABLE

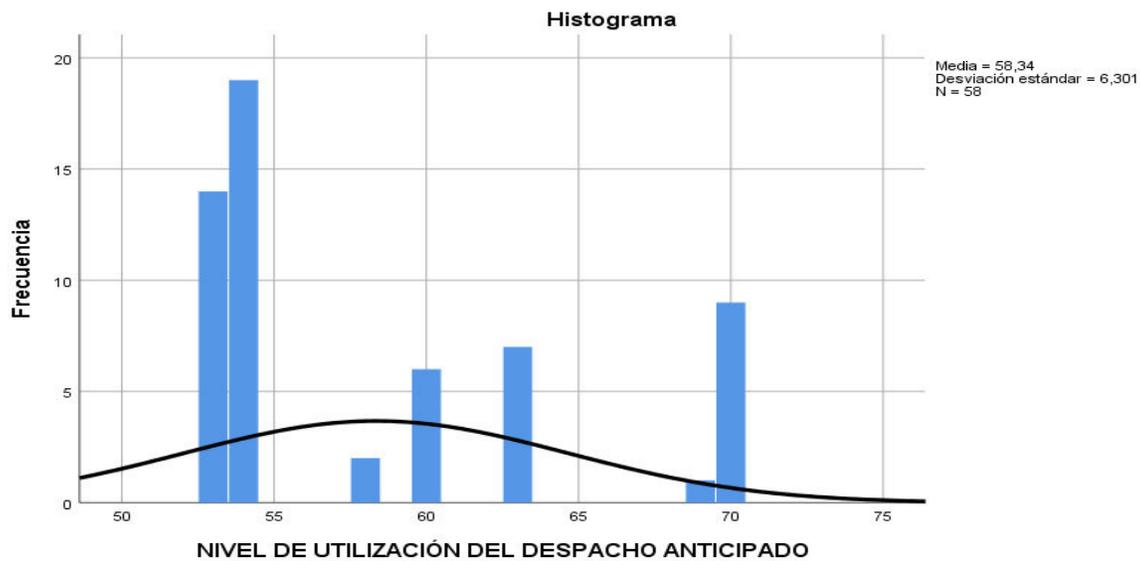


Anexo L

Figura 15

Histograma de con curva normal, segunda variable

A. SEGUNDA VARIABLE



Anexo M

Presentación de resultados – Primer Cuestionario

1. Al momento de la apertura de un número de orden; y luego del análisis documental minucioso ¿Recomienda la utilización del despacho anticipado?

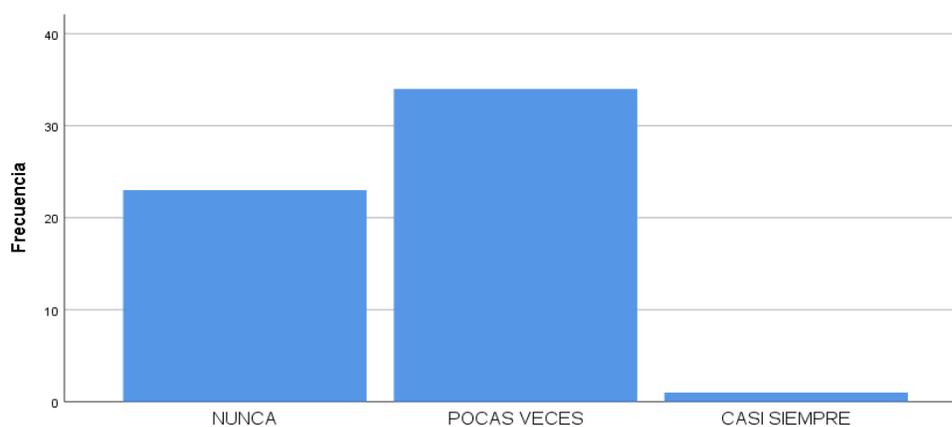
Tabla 20

Ítem 1 de Primer Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
NUNCA	23	39,7	39,7	39,7
POCAS VECES	34	58,6	58,6	98,3
Válido CASI SIEMPRE	1	1,7	1,7	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 16

Gráfico estadístico ítem 1 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 58.6% de los encuestados indican que al momento de la apertura de un número de orden; y luego del análisis documental minucioso, “POCAS VECES” recomiendan la utilización del despacho anticipado. Mientras que el 39.7% de 58 encuestados “NUNCA” lo recomiendan.

2. ¿El transportista principal se toma el plazo máximo para transmitir el manifiesto de carga?

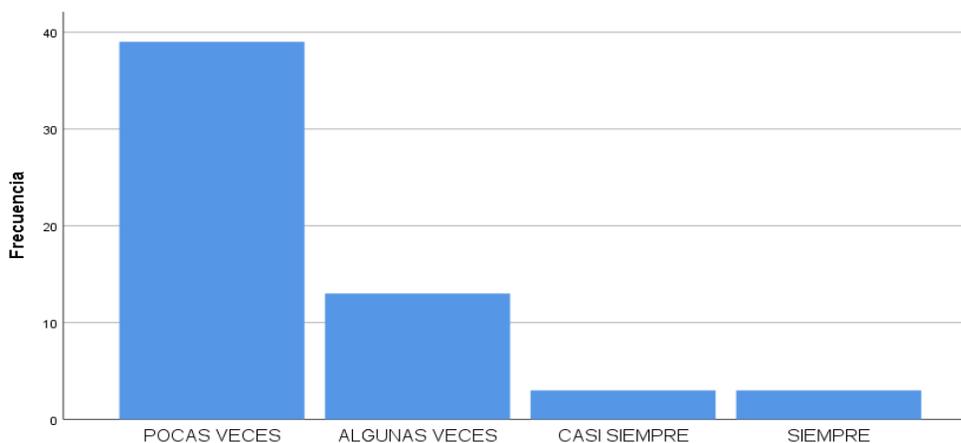
Tabla 21

Ítem 2 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	39	67,2	67,2	67,2
	ALGUNAS VECES	13	22,4	22,4	89,7
	CASI SIEMPRE	3	5,2	5,2	94,8
	SIEMPRE	3	5,2	5,2	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 17

Gráfico estadístico ítem 2 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 67,2% de los encuestados indican que “POCAS VECES” el transportista principal se toma el plazo máximo para transmitir el manifiesto de carga. Por otro lado, la categoría “SIEMPRE” y “CASI SIEMPRE” están representado por 3 de 58 empresas respectivamente. El resto, es decir 13 de los 58 encuestados indican que “ALGUNAS VECES” el transportista principal se toma el plazo máximo para transmitir el manifiesto de carga.

3. ¿Dificulta las rectificaciones e incorporación de documentos al manifiesto de carga; en el uso del despacho anticipado por parte del importador?

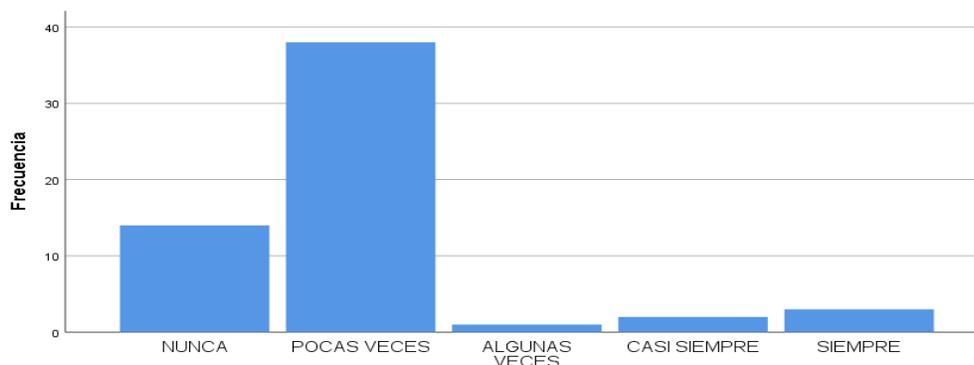
Tabla 22

Ítem 3 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	14	24,1	24,1	24,1
	POCAS VECES	38	65,5	65,5	89,7
	ALGUNAS VECES	1	1,7	1,7	91,4
	CASI SIEMPRE	2	3,4	3,4	94,8
	SIEMPRE	3	5,2	5,2	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 18

Gráfico estadístico ítem 3 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 65,5% de los encuestados considera que “POCAS VECES” las rectificaciones e incorporación de documentos al manifiesto de carga dificultan el uso del despacho anticipado. Por otro lado, el 24,1% indican que “NUNCA”. Mientras que 2 de 58 encuestados consideran que “CASI SIEMPRE”. En tanto que solo el 5,2% de 58 encuestados indican que “SIEMPRE”, y el 1.7% de la misma cantidad de encuestados indican “ALGUNAS VECES”.

4. ¿Recibe con frecuencia consultas sobre cómo tramitar la garantía global y específica, para acogerse a la modalidad anticipada de despacho aduanero?

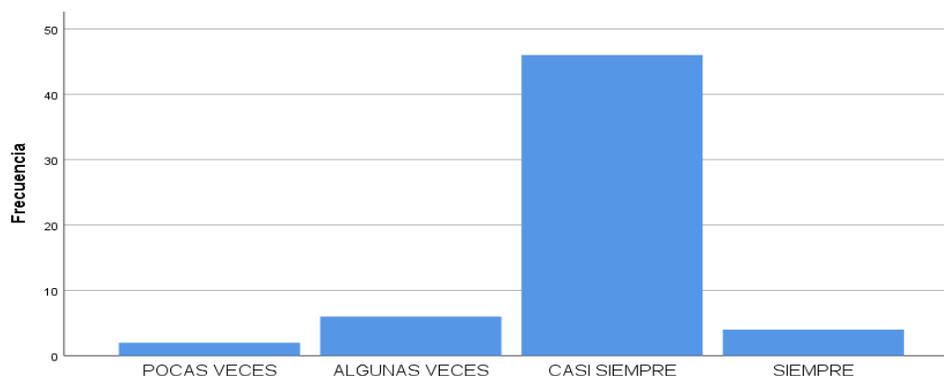
Tabla 23

Ítem 4 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	2	3,4	3,4	3,4
	ALGUNAS VECES	6	10,3	10,3	13,8
	CASI SIEMPRE	46	79,3	79,3	93,1
	SIEMPRE	4	6,9	6,9	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 19

Gráfico estadístico ítem 4 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 79.3% de los encuestados considera que “CASI SIEMPRE” reciben con frecuencia consultas sobre cómo tramitar la garantía global y específica, para acogerse a la modalidad anticipada de despacho aduanero. Mientras que el 6.9% de 58 encuestados indican que “SIEMPRE”. Asimismo 6 empresas indican que “ALGUNA VECES” y 2 manifiestan que “POCAS VECES” reciben con frecuencia consultas sobre cómo tramitar la garantía global y específica, para acogerse a la modalidad anticipada de despacho aduanero.

5. ¿Consideran que la modalidad anticipada, simplemente es una anticipación proactiva de declaración, y no un sistema aduanero- logístico e interconectado que permite tener la carga en el menor tiempo posible?

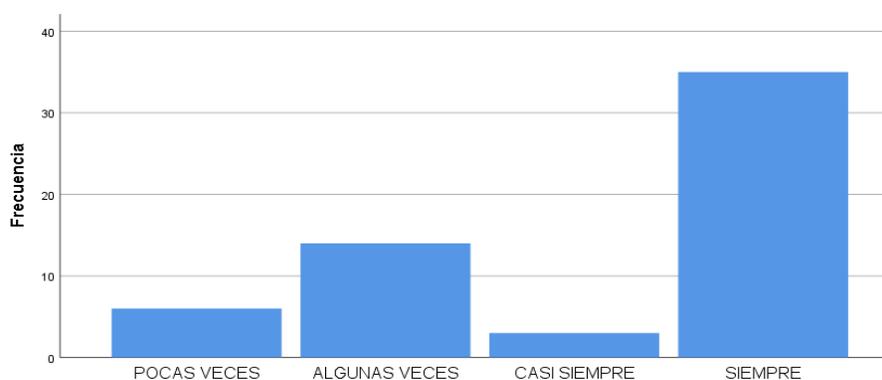
Tabla 24

Ítem 5 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	6	10,3	10,3	10,3
	ALGUNAS VECES	14	24,1	24,1	34,5
	CASI SIEMPRE	3	5,2	5,2	39,7
	SIEMPRE	35	60,3	60,3	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 20

Gráfico estadístico ítem 5 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 60.3% de 58 empresas encuestadas consideran “SIEMPRE” que la modalidad anticipada, simplemente es una anticipación proactiva de declaración, y no un sistema aduanero- logístico e interconectado que permite tener la carga en el menor tiempo posible. El 24,1% consideran que “ALGUNAS VECES”, el 10,3% “POCAS VECES” y el 5.2% consideran que “CASI SIEMPRE”.

6. ¿Prefiere el despacho diferido porqué tiene más tiempo para realizar la operación aduanera-
logística?

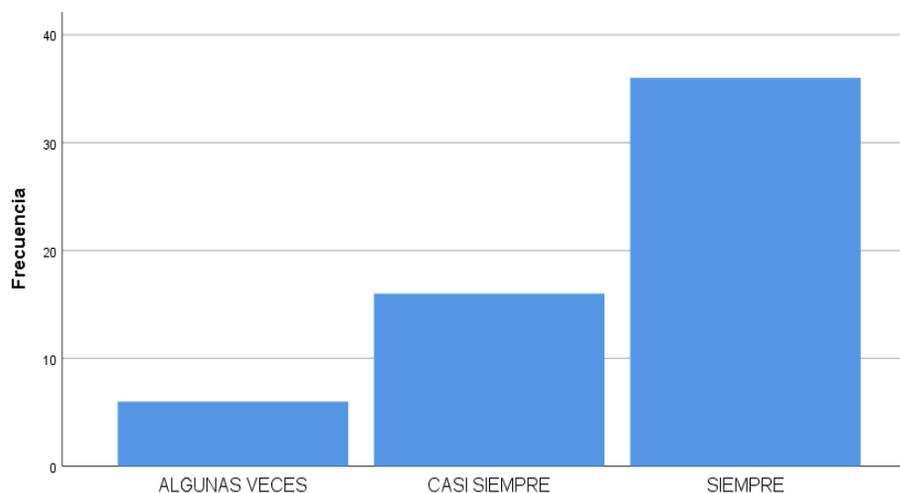
Tabla 25

Ítem 6 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	ALGUNAS VECES	6	10,3	10,3	10,3
	CASI SIEMPRE	16	27,6	27,6	37,9
	SIEMPRE	36	62,1	62,1	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 21

Gráfico estadístico ítem 6 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 62,1% de 58 encuestados prefieren “SIEMPRE” el despacho diferido porqué tiene más tiempo para realizar la operación aduanera- logística. Mientas que 16 de los 58 encuestados (27,6%) indican que lo prefieren “CASI SIEMPRE”. Los que indicaron que “ALGUNAS VECES” solo fueron 6 de los encuestados quienes representan el 10,3%.

7. ¿En el despacho anticipado, las declaraciones pueden ser rectificadas dentro del plazo de 15 días calendarios siguientes a la fecha término de la descarga, sin la aplicación de sanción multa, salvo los casos establecidos en el Reglamento ¿Creé que esta institución jurídica motiva a la utilización del despacho anticipado?

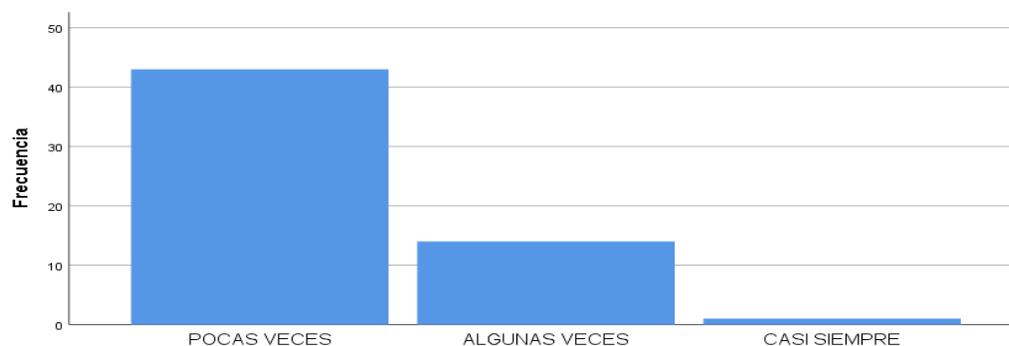
Tabla 26

Ítem 7 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	43	74,1	74,1	74,1
	ALGUNAS VECES	14	24,1	24,1	98,3
	CASI SIEMPRE	1	1,7	1,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 22

Gráfico estadístico ítem 7 de Primer Cuestionario



Interpretación: 43 de 58 encuestados consideran que “POCAS VECES” la institución jurídica sobre la rectificación dentro del plazo de 15 días calendarios siguientes a la fecha término de la descarga, sin la aplicación de sanción multa, salvo los casos establecidos en el Reglamento, motiva a la utilización del despacho anticipado. Mientras que el 24,1% del total de los encuestados consideran que “ALGUNAS VECES”. El diferencial porcentual, es decir, 1,7% indican que “CASI SIEMPRE”.

8. ¿Las fichas técnicas y la información adicional que brinda el importador, son siempre completas, para identificar posibles restricciones de la mercancía a nacionalizar?

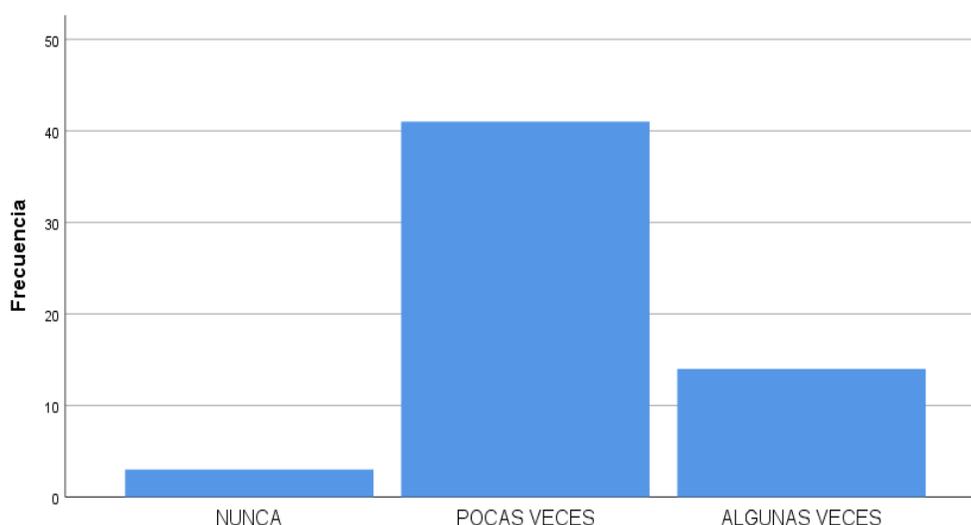
Tabla 27

Ítem 8 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	3	5,2	5,2	5,2
	POCAS VECES	41	70,7	70,7	75,9
	ALGUNAS VECES	14	24,1	24,1	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 23

Gráfico estadístico ítem 8 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 70,7% de los encuestados indican que las fichas técnicas y la información adicional que brinda el importador al agente de aduana son “POCAS VECES” completas para identificar posibles restricciones de la mercancía a nacionalizar. Fueron 14 de los 58 encuestados quienes indicaron que “ALGUNAS VECES” y 3 de los mismos indicaron que “NUNCA”.

9. Al momento de pretender destinar la mercancía a la modalidad de despacho anticipado ¿Se tiene la documentación completa de las mercancías, exigida por las normas específicas?

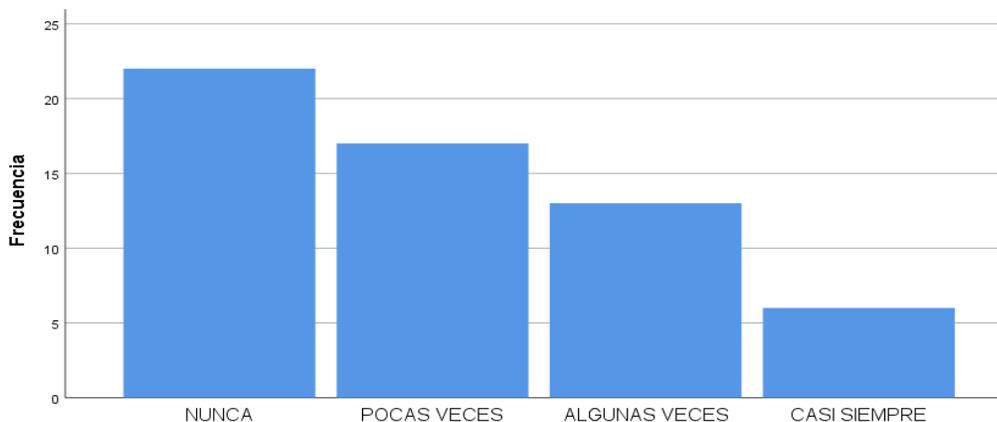
Tabla 28

Ítem 9 de Primer Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
NUNCA	22	37,9	37,9	37,9
POCAS VECES	17	29,3	29,3	67,2
ALGUNAS VECES	13	22,4	22,4	89,7
CASI SIEMPRE	6	10,3	10,3	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 24

Gráfico estadístico ítem 9 de Primer Cuestionario



Interpretación: Con respecto a la documentación completa, para destinar mercancía a la modalidad anticipada se tiene que el 37,9% indica que “NUNCA” se tiene la documentación completa de las mercancías, exigida por las normas específicas. Solo 17 de los 58 encuestados asientan que “POCAS VECES”. El 22,4% y el 10,3% indican que “ALGUNAS VECES” y “CASI SIEMPRE”.

10. ¿En qué medida sus clientes solicitan la destinación anticipada de mercancías restringida?

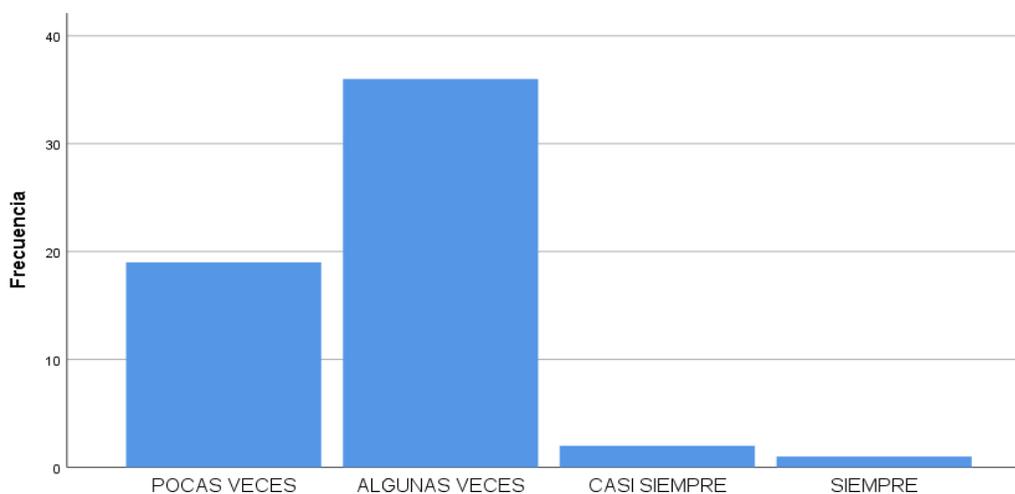
Tabla 29

Ítem 10 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	19	32,8	32,8	32,8
	ALGUNAS VECES	36	62,1	62,1	94,8
	CASI SIEMPRE	2	3,4	3,4	98,3
	SIEMPRE	1	1,7	1,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 25

Gráfico estadístico ítem 10 de Primer Cuestionario



Interpretación: Se evidencia que el 62,1% de los 58 encuestados indican que “ALGUNAS VECES” los clientes de las agencias de aduana solicitan la destinación anticipada de mercancías restringidas. El 32,8% indican que “POCAS VECES”, el 3,4% “CASI SIEMPRE” y el 1,7% indican que “SIEMPRE”.

11. ¿Considera que el trámite por mercancía restringida es una limitante para el uso fluido de la modalidad anticipada de despacho aduanero?

Tabla 30

Ítem 11 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	14	24,1	24,1	24,1
	ALGUNAS VECES	2	3,4	3,4	27,6
	CASI SIEMPRE	1	1,7	1,7	29,3
	SIEMPRE	41	70,7	70,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 26

Gráfico estadístico ítem 11 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 70,7%, de 58 encuestados consideran que “SIEMPRE” el trámite por mercancía restringida es una limitante para el uso fluido de la modalidad anticipada de despacho aduanero. Solo el 24,1% indican que “POCAS VECES”. El 3,4% asienta que “ALGUNAS VECES”, en tanto que el 1,7% considera que “CASI SIEMPRE” el trámite por mercancía restringida es una limitante para el uso fluido de la modalidad anticipada de despacho aduanero.

12. ¿El retiro de carga suelta y contenedor se da dentro de las primeras 48 horas contadas desde el término de la descarga de la nave?

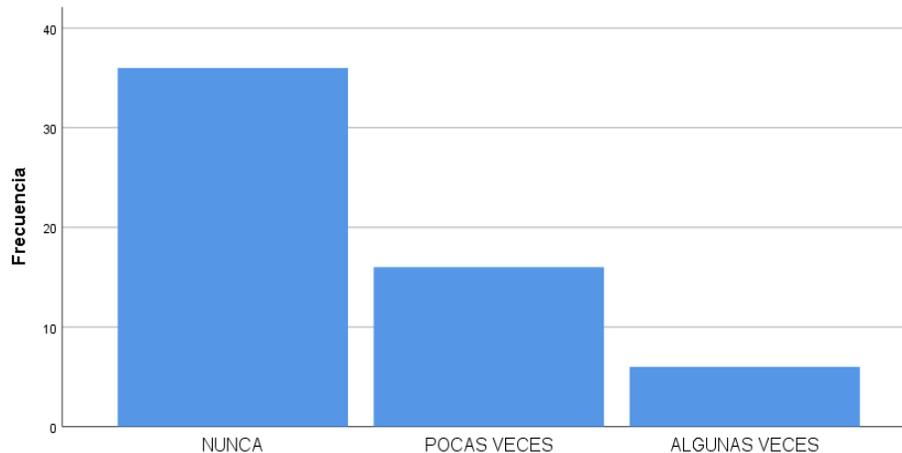
Tabla 31

Ítem 12 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	36	62,1	62,1	62,1
	POCAS VECES	16	27,6	27,6	89,7
	ALGUNAS VECES	6	10,3	10,3	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 27

Gráfico estadístico ítem 12 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 62.1% de 58 encuestados consideran que “NUNCA” el retiro de carga suelta y contenedor se da dentro de las primeras 48 horas contadas desde el término de la descarga de la nave. El 27.6% indican que “POCAS VECES”, mientras que el 10.3% asientan que “ALGUNAS VECES”.

13. ¿Tiene problemas al momento de realizar la transmisión electrónica de la declaración aduanera de mercancías anticipada por cuestiones propias de sistema de SUNAT?

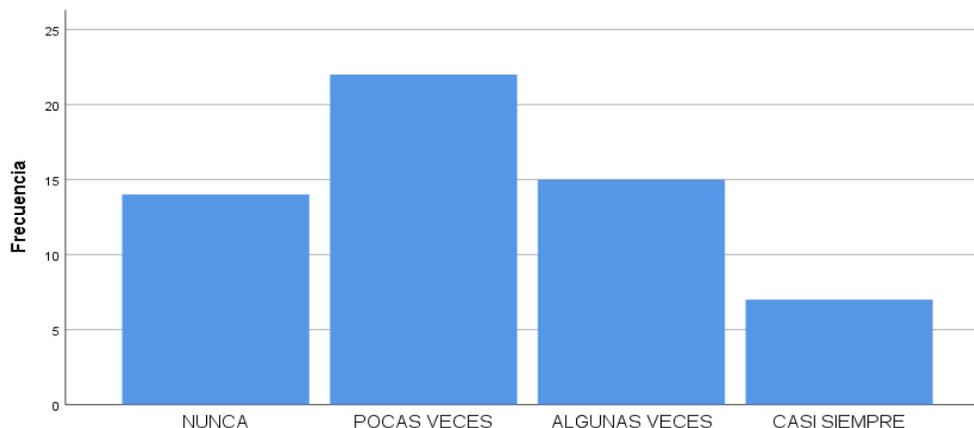
Tabla 32

Ítem 13 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	14	24,1	24,1	24,1
	POCAS VECES	22	37,9	37,9	62,1
	ALGUNAS VECES	15	25,9	25,9	87,9
	CASI SIEMPRE	7	12,1	12,1	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 28

Gráfico estadístico ítem 13 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 37,9% de 58 encuestados consideran que “POCAS VECES” tienen problemas al momento de realizar la transmisión electrónica de la declaración aduanera de mercancías anticipada por cuestiones propias del sistema de SUNAT. Mientras que el 25,9% indica que “ALGUNAS VECES”. En tanto que 7 de los 58 encuestados indican que “CASI SIEMPRE”. Por otro lado, el 24,1% restante indican que “NUNCA”.

14. ¿Considera oportuno que las operaciones de un solo consignatario amparen más de dos manifiestos de carga al momento de realizar la declaración aduanera?

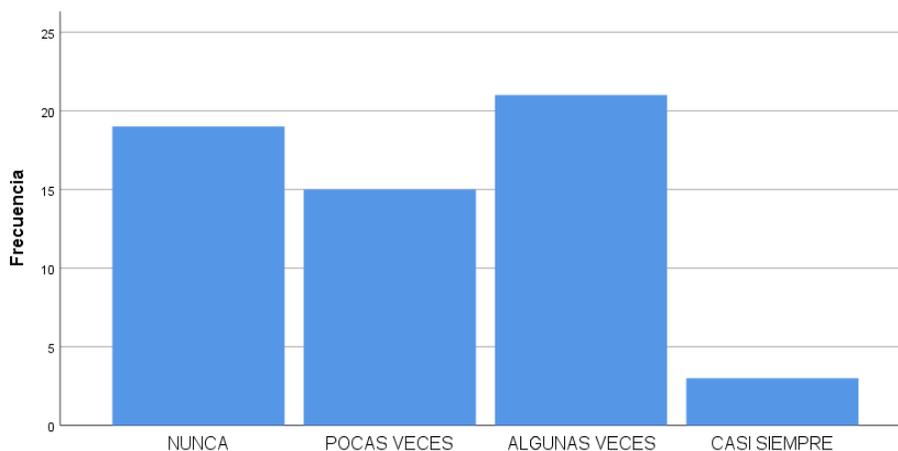
Tabla 33

Ítem 14 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	19	32,8	32,8	32,8
	POCAS VECES	15	25,9	25,9	58,6
	ALGUNAS VECES	21	36,2	36,2	94,8
	CASI SIEMPRE	3	5,2	5,2	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 29

Gráfico estadístico ítem 14 de Primer Cuestionario



Interpretación: Ante la pregunta: ¿Considera oportuno que las operaciones de un solo consignatario amparen más de dos manifiestos de carga al momento de realizar la declaración aduanera? El 32,8% manifestó que “NUNCA”, el 25,9% indicó que “POCAS VECES”, el 36,2% señaló que “ALGUNAS VECES” y, por último, el 5,2% indicaron que “CASI SIEMPRE”.

15. ¿Sus clientes garantizan su deuda tributaria aduanera mediante garantías globales?

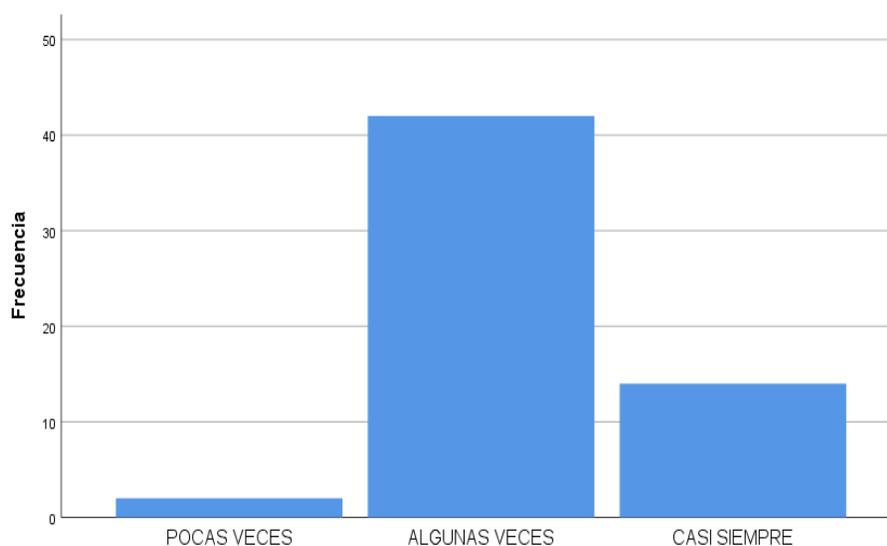
Tabla 34

Ítem 15 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	2	3,4	3,4	3,4
	ALGUNAS VECES	42	72,4	72,4	75,9
	CASI SIEMPRE	14	24,1	24,1	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 30

Gráfico estadístico ítem 15 de Primer Cuestionario



Interpretación: Ante la pregunta: ¿Sus clientes garantizan su deuda tributaria aduanera mediante garantías globales? El 72.4% manifestó que “ALGUNAS VECES”, el 24.1% indicó que “CASI SIEMPRE”, y por el último, el 3.4% señaló que “POCAS VECES”.

16. ¿Considera oportuno que la exigibilidad de pago de la obligación tributaria aduanera para el importador, sea a partir del último día calendario del mes siguiente a la fecha término de la descarga, cuando este sea transmitido por un OEA?

Tabla 35

Ítem 16 de Primer Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido POCAS VECES	19	32,8	32,8	32,8
ALGUNAS VECES	13	22,4	22,4	55,2
CASI SIEMPRE	22	37,9	37,9	93,1
SIEMPRE	4	6,9	6,9	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 31

Gráfico estadístico ítem 16 de Primer Cuestionario



Interpretación: Ante la pregunta: ¿Considera oportuno que la exigibilidad de pago de la obligación tributaria aduanera para el importador, sea a partir del último día calendario del mes siguiente a la fecha término de la descarga, cuando este sea transmitido por un OEA? El 37.9% indicó que “CASI SIEMPRE”. El 6.9% manifestó que “SIEMPRE”. Solo fueron 13 de 58 encuestados indicaron que “ALGUNAS VECES”, y solo el 32.8% manifestaron que “POCAS VECES”.

17. ¿De tener el funcionario aduanero elementos razonables para presumir que se trata de mercancías falsificadas, pirateadas o restringidas ¿Debería normarse que los reconocimientos físicos para los despachos anticipados deban efectuarse conjuntamente con el sector competente?

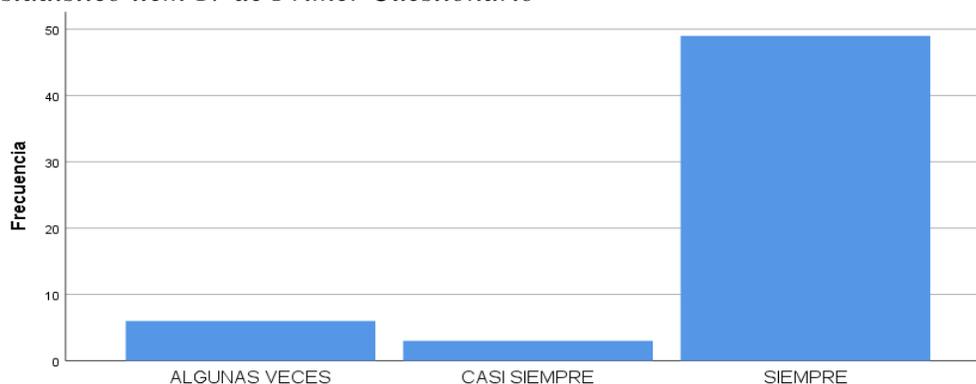
Tabla 36

Item 17 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	ALGUNAS VECES	6	10,3	10,3	10,3
	CASI SIEMPRE	3	5,2	5,2	15,5
	SIEMPRE	49	84,5	84,5	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 32

Gráfico estadístico ítem 17 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 84.5% de 58 encuestados asientan que “SIEMPRE” debería normarse que los reconocimientos físicos para los despachos anticipados deban efectuarse obligatoriamente conjuntamente con el sector competente, cuando el funcionario aduanero tenga elementos razonables para presumir que se trata de mercancías falsificadas, pirateadas o restringidas. Mientras que el 10.3% indicó “ALGUNAS VECES” y el diferencial, es decir, el 5.2% manifestó “CASI SIEMPRE”.

18. ¿Considera oportuno que las sanciones puedan sujetarse a criterios de gradualidad, en la forma y condiciones que establezca la SUNAT?

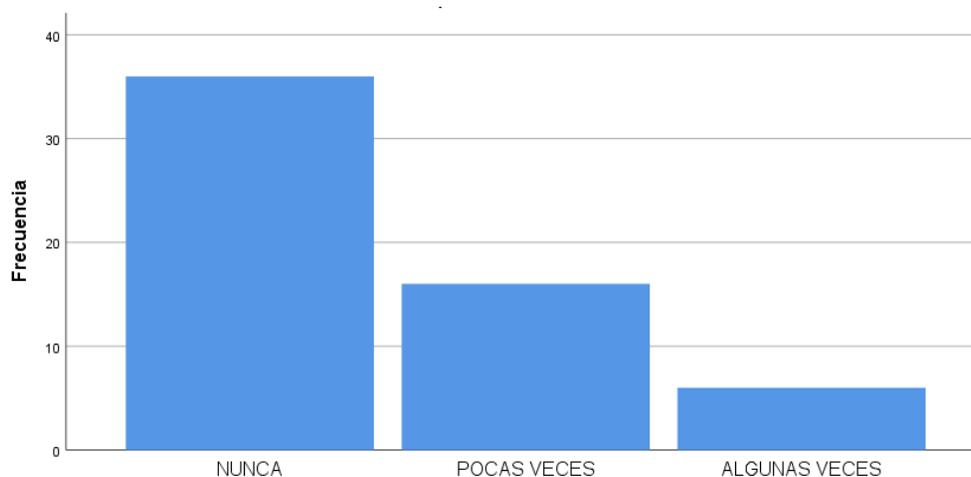
Tabla 37

Item 18 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	36	62,1	62,1	62,1
	POCAS VECES	16	27,6	27,6	89,7
	ALGUNAS VECES	6	10,3	10,3	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 33

Gráfico estadístico ítem 18 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 62.1% de 58 encuestados asientan que “NUNCA” considera oportuno que las sanciones puedan sujetarse a criterios de gradualidad, en la forma y condiciones que establezca la SUNAT. El 27.6% indicó que “POCAS VECES”, y solo el 10.3% manifiesta que “ALGUNAS VECES”.

19. ¿Tiene inconvenientes para la regularización del despacho anticipado?

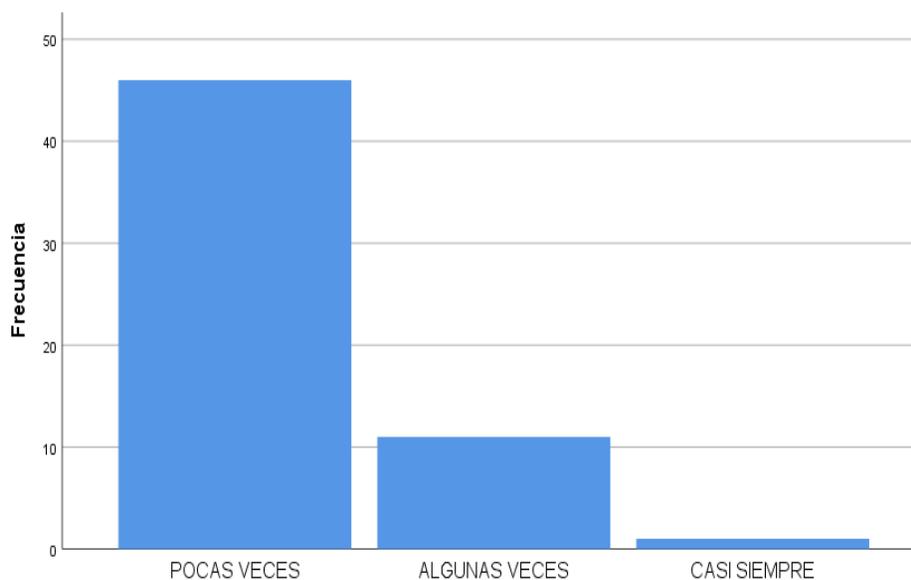
Tabla 38

Ítem 19 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	46	79,3	79,3	79,3
	ALGUNAS VECES	11	19,0	19,0	98,3
	CASI SIEMPRE	1	1,7	1,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 34

Gráfico estadístico ítem 19 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 79.3% de 58 encuestados manifestaron que “POCAS VECES” se presentan inconvenientes para la regularización del despacho anticipado. Mientras que el 19% indican que “ALGUNAS VECES”. El diferencial, es decir, el 1.7% mencionan que “CASI SIEMPRE” el importador tiene inconvenientes para la regularización del despacho anticipado.

20. ¿Les genera más responsabilidad y trabajo administrativo la regularización de los despachos anticipados?

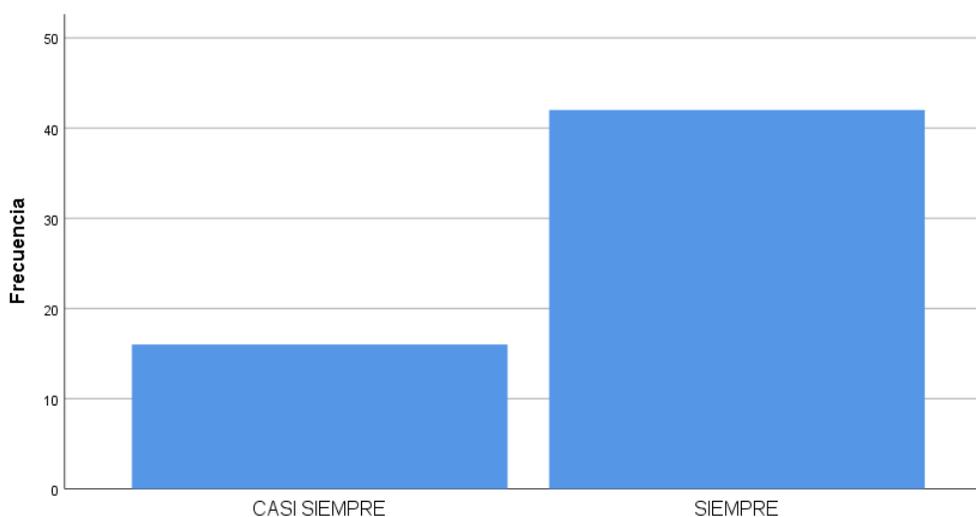
Tabla 39

Ítem 20 de Primer Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	CASI SIEMPRE	16	27,6	27,6	27,6
	SIEMPRE	42	72,4	72,4	100,0
	SIEMPRE	42	72,4	72,4	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 35

Gráfico estadístico ítem 20 de Primer Cuestionario



Interpretación: El 72.4% de 42 manifiestan que “SIEMPRE” les genera más responsabilidad y trabajo administrativo la regularización de los despachos anticipados. Mientras que el 27.6% indican que “CASI SIEMPRE”.

Anexo N

Presentación de resultados- Segundo Cuestionario

1. ¿Considera oportuno que el importador OEA puede efectuar directamente sus despachos aduaneros sin necesidad de contar con el servicio de un despachador de aduana?

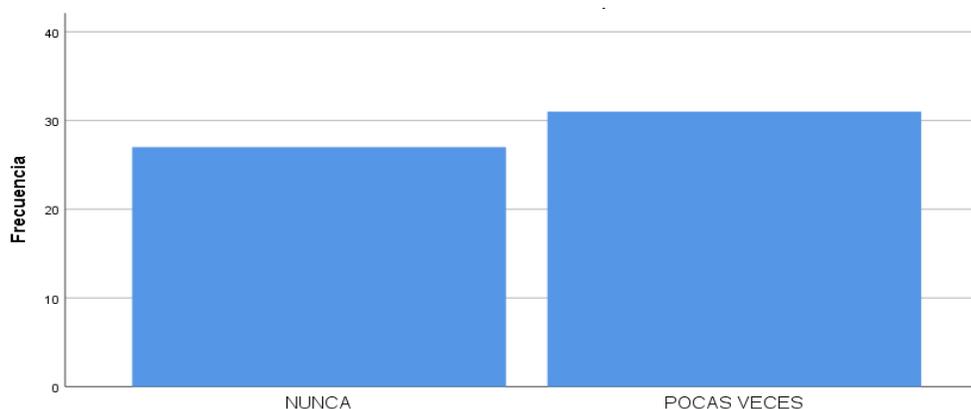
Tabla 40

Ítem 1 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	27	46,6	46,6	46,6
	POCAS VECES	31	53,4	53,4	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 36

Gráfico estadístico ítem 1 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 53.4% de 58 manifiestan que “POCAS VECES” consideran oportuno que el importador OEA puede efectuar directamente sus despachos aduaneros sin necesidad de contar con el servicio de un despachador de aduana. Mientras que el 46.6% de 58 indican que “POCAS VECES”.

2. ¿Considera que SUNAT debe establecer la atención fuera del horario administrativo incluso en días inhábiles, sin condición alguna para los despachos anticipados?

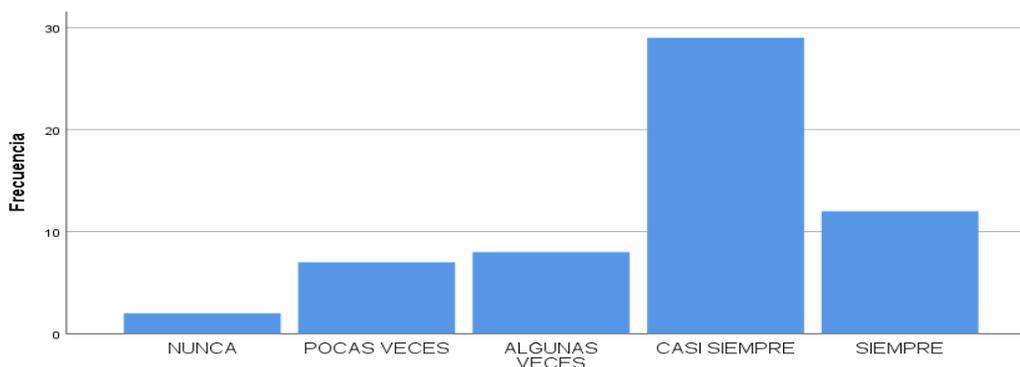
Tabla 41

Ítem 2 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	2	3,4	3,4	3,4
POCAS VECES	7	12,1	12,1	15,5
ALGUNAS VECES	8	13,8	13,8	29,3
CASI SIEMPRE	29	50,0	50,0	79,3
SIEMPRE	12	20,7	20,7	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 37

Gráfico estadístico ítem 2 de Segundo Cuestionario



Interpretación: 29 de 58 encuestados manifestaron que “CASI SIEMPRE” SUNAT debería establecer la atención fuera del horario administrativo incluso en días inhábiles, sin condición alguna para los despachos anticipados. Mientras que 8 del total de los encuestados indican que “ALGUNAS VECES”. “SIEMPRE”, “POCAS VECES” y “NUNCA” indicaron 12, 7 y 2 de los 58 encuestados respectivamente.

3. ¿En qué medida recibe datos errados consignados en los documentos de comercio exterior obligatorios para declarar?

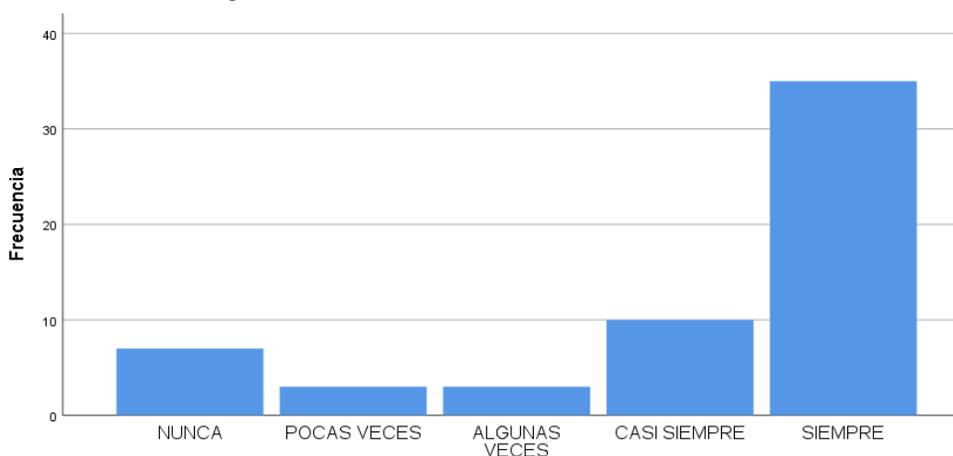
Tabla 42

Ítem 3 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	7	12,1	12,1	12,1
	POCAS VECES	3	5,2	5,2	17,2
	ALGUNAS VECES	3	5,2	5,2	22,4
	CASI SIEMPRE	10	17,2	17,2	39,7
	SIEMPRE	35	60,3	60,3	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 38

Gráfico estadístico ítem 3 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 60.3% de 58 encuestados indicaron que “SIEMPRE” reciben datos errados consignados en los documentos de comercio exterior obligatorios para declarar. Mientras que de las categorías “CASI SIEMPRE”, “ALGUNAS VECES”, “POCAS VECES” y “NUNCA” representan el 17.2%, 5.2%, 5.2% y 12.1% respectivamente.

4. ¿Estás de acuerdo con la obligatoriedad de la modalidad anticipada, como máximo a partir del 31 de diciembre del 2019?

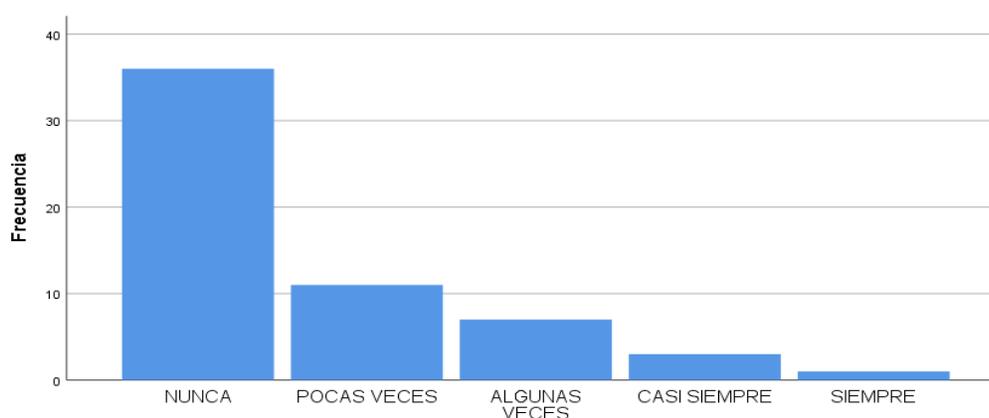
Tabla 43

Ítem 4 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	36	62,1	62,1	62,1
	POCAS VECES	11	19,0	19,0	81,0
	ALGUNAS VECES	7	12,1	12,1	93,1
	CASI SIEMPRE	3	5,2	5,2	98,3
	SIEMPRE	1	1,7	1,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 39

Gráfico estadístico ítem 4 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 62.1% de 58 encuestados indican que “NUNCA” están de acuerdo con la obligatoriedad de la modalidad anticipada, como máximo a partir del 31 de diciembre del 2019. Mientras que la categoría “POCAS VECES”, “ALGUNAS VECES”, “CASI SIEMPRE” y “SIEMPRE” están representados por el 19%, 12.1%, 5.2% y 1.7% del total de los encuestados.

5. ¿Considera un "sobretiempos y costo", la impresión de todos los formatos DAM del despacho?

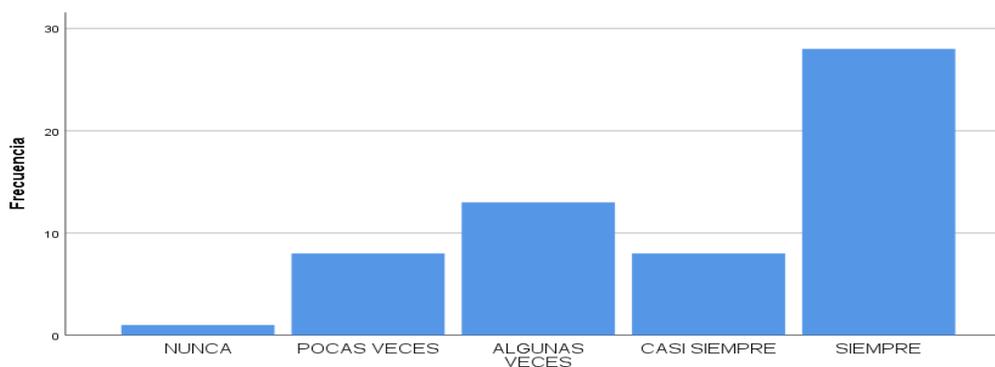
Tabla 44

Item 5 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	1	1,7	1,7	1,7
	POCAS VECES	8	13,8	13,8	15,5
	ALGUNAS VECES	13	22,4	22,4	37,9
	CASI SIEMPRE	8	13,8	13,8	51,7
	SIEMPRE	28	48,3	48,3	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 40

Gráfico estadístico ítem 5 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 48.3% de 58 “SIEMPRE” consideran un "sobretiempos y costo", la impresión de todos los formatos DAM del despacho. Mientras que la categoría “ALGUNAS VECES”, “POCAS VECES”, “CASI SIEMPRE” y “NUNCA” están representados por 22.4%, 13.8%, 13.8%, y 1.7% encuestados.

6. La designación de la subpartida nacional ¿Es un error típico al momento de revisar un file de importación anticipado?

Tabla 45

Ítem 6 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	1	1,7	1,7	1,7
	ALGUNAS VECES	10	17,2	17,2	19,0
	CASI SIEMPRE	26	44,8	44,8	63,8
	SIEMPRE	21	36,2	36,2	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 41

Gráfico estadístico ítem 6 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 44.8% de 58 asientan “CASI SIEMPRE” que la designación de la subpartida nacional es un error típico al momento de revisar un file de importación anticipado. Mientras que la categoría “SIEMPRE”, “ALGUNAS VECES” y “NUNCA” están representados por el 36.2%, 17.2% y 1.7% del total de los encuestados, respectivamente.

7. ¿Es un error frecuente del personal liquidador el cálculo del valor en aduanas?

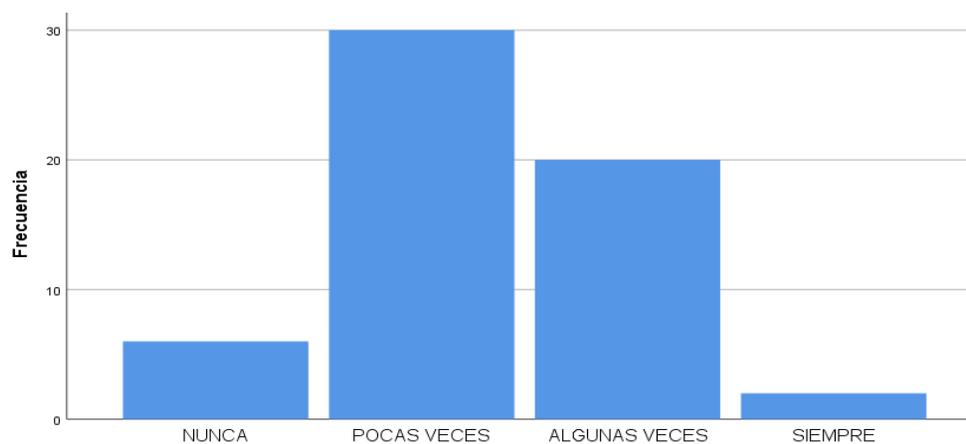
Tabla 46

Ítem 7 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	6	10,3	10,3	10,3
	POCAS VECES	30	51,7	51,7	62,1
	ALGUNAS VECES	20	34,5	34,5	96,6
	SIEMPRE	2	3,4	3,4	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 42

Gráfico estadístico ítem 7 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 51.7% de 58 asientan que “POCAS VECES” es considerado un error frecuente del personal liquidador el cálculo del valor en aduanas. Mientras que la categoría “ALGUNAS VECES”, “NUNCA” y “SIEMPRE” está representado por el 34.5%, 10.3% y 3.4% del total de los encuestados, respectivamente.

8. ¿En despachos marítimos numerados bajo modalidad anticipada y sujetos a canal naranja pueden optar por la revisión documentaria antes de la llegada de la mercancía?

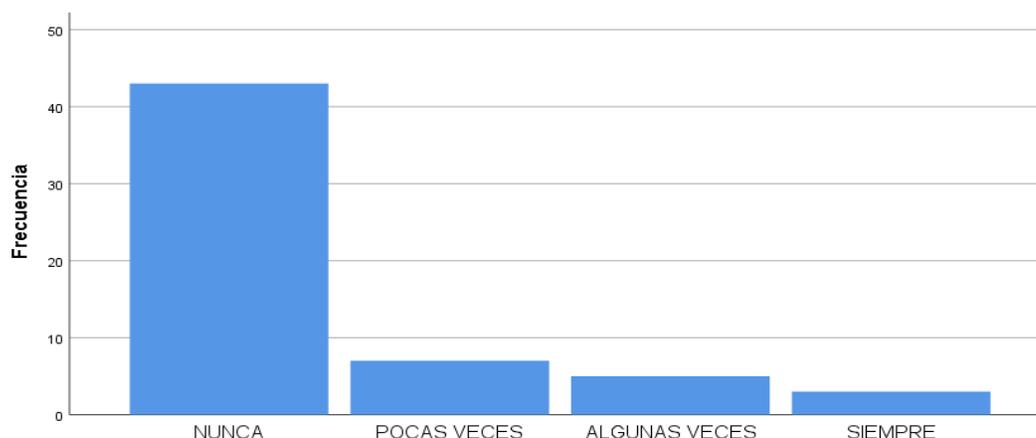
Tabla 47

Ítem 8 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	43	74,1	74,1	74,1
POCAS VECES	7	12,1	12,1	86,2
ALGUNAS VECES	5	8,6	8,6	94,8
SIEMPRE	3	5,2	5,2	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 43

Gráfico estadístico ítem 8 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 74.1% de 58 asientan que “NUNCA” en los despachos marítimos numerados bajo modalidad anticipada y sujetos a canal naranja pueden optar por la revisión documentaria antes de la llegada de la mercancía. Mientras que la categoría “POCAS VECES”, “ALGUNAS VECES” y “SIEMPRE” está representado por 12.1%, 8.6% y 5.2% del total de los encuestados, respectivamente.

9. ¿Las observaciones encontradas en los aforos son la no coincidencia de marca, modelo y país de origen con respecto a lo declarado?

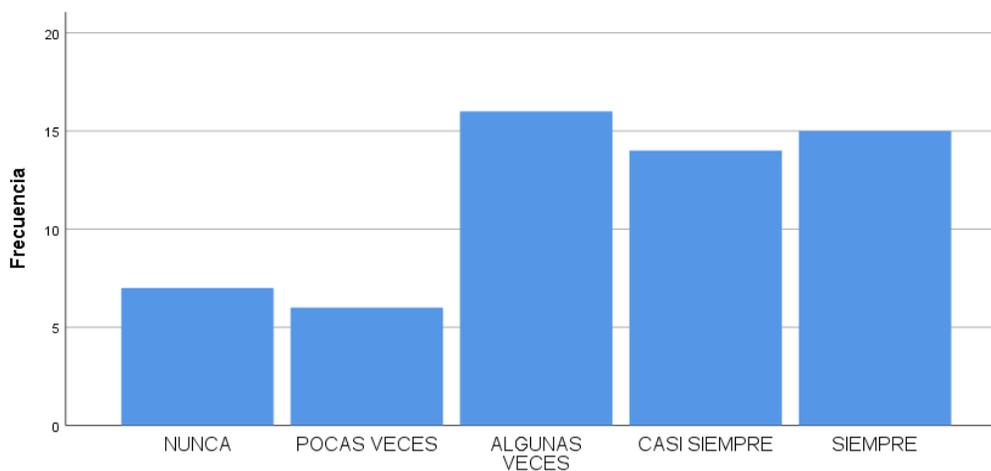
Tabla 48

Ítem 9 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
NUNCA	7	12,1	12,1	12,1
POCAS VECES	6	10,3	10,3	22,4
ALGUNAS VECES	16	27,6	27,6	50,0
CASI SIEMPRE	14	24,1	24,1	74,1
SIEMPRE	15	25,9	25,9	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 44

Gráfico estadístico ítem 9 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 27.6% de 58 encuestados manifestaron que “ALGUNAS VECES” las observaciones encontradas en los aforos son la no coincidencia de marca, modelo y país de origen con respecto a lo declarado. Mientras que la categoría “SIEMPRE” y “CASI SIEMPRE” está representado por 25.9% y 24.1% del total de los encuestados, respectivamente.

10. ¿Consideras que los despachos destinados a la modalidad anticipada, deberían ser los primeros en ser aforados?

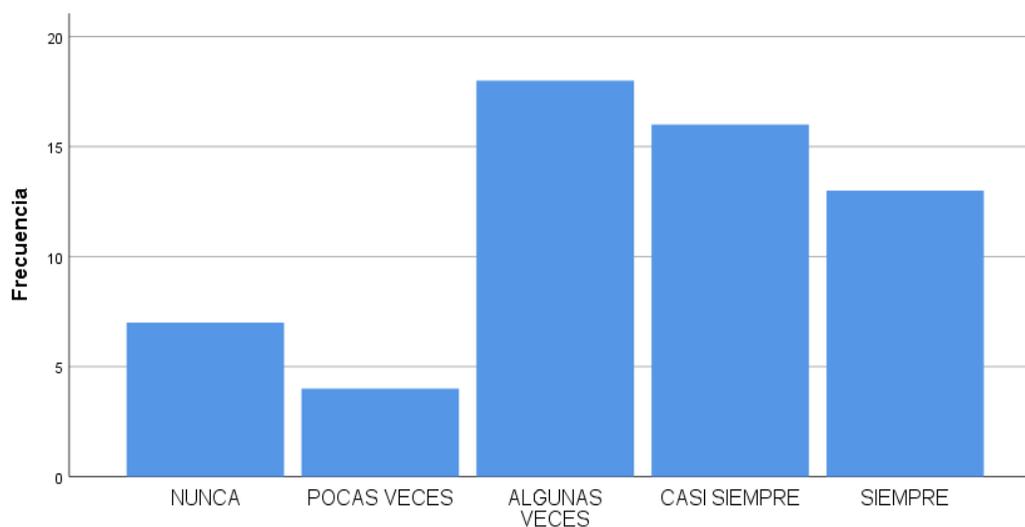
Tabla 49

Ítem 10 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	7	12,1	12,1	12,1
POCAS VECES	4	6,9	6,9	19,0
ALGUNAS VECES	18	31,0	31,0	50,0
CASI SIEMPRE	16	27,6	27,6	77,6
SIEMPRE	13	22,4	22,4	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 45

Gráfico estadístico ítem 10 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 31% de 58 encuestados consideran “ALGUNAS VECES” que los despachos destinados a la modalidad anticipada, deberían ser los primeros en ser aforados. Mientras que la categoría “CASI SIEMPRE” y “SIEMPRE” están representados por el 27.6% y 22.4% del total de los encuestados, respectivamente.

11. ¿Está de acuerdo con la ampliación del plazo del despacho anticipado, por caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditado?

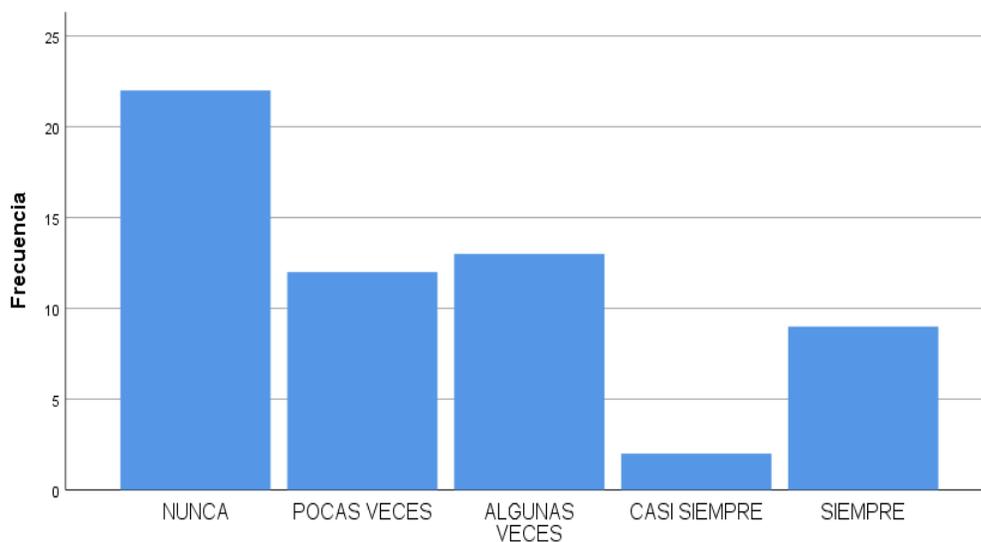
Tabla 50

Ítem 11 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
NUNCA	22	37,9	37,9	37,9
POCAS VECES	12	20,7	20,7	58,6
ALGUNAS VECES	13	22,4	22,4	81,0
CASI SIEMPRE	2	3,4	3,4	84,5
SIEMPRE	9	15,5	15,5	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 46

Gráfico estadístico ítem 11 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 37.9% de 58 encuestados consideran que “NUNCA” están de acuerdo con la ampliación del plazo del despacho anticipado, por caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditado. Mientras que la categoría “POCAS VECES” y “ALGUNAS VECES” está representado por 20.7% y 22.4% del total de los encuestados, respectivamente.

12. ¿Está de acuerdo con que la ampliación del despacho anticipado (45 días), bajo evaluación de SUNAT, sea concedido por única vez?

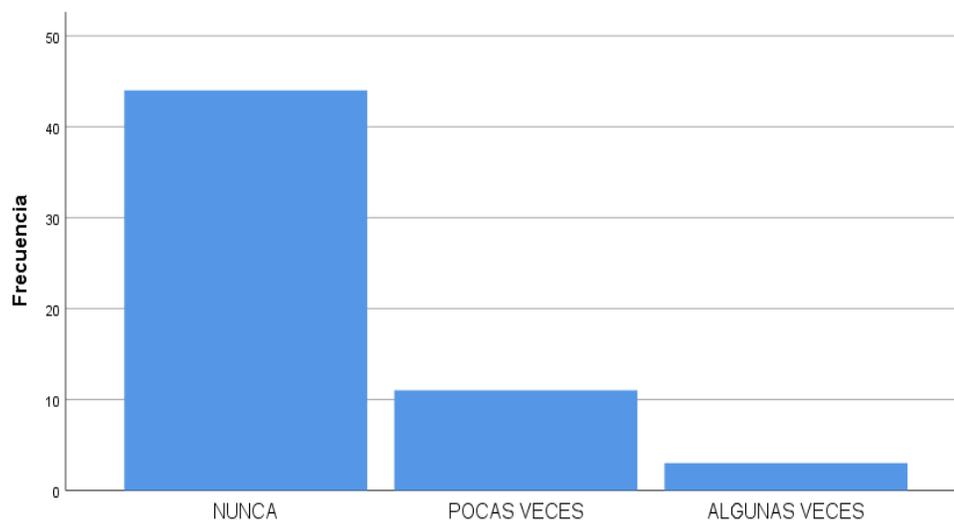
Tabla 51

Ítem 12 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	44	75,9	75,9	75,9
	POCAS VECES	11	19,0	19,0	94,8
	ALGUNAS VECES	3	5,2	5,2	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 47

Gráfico estadístico ítem 12 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 75.9% de 58 encuestados consideran que “NUNCA” están de acuerdo con que la ampliación del despacho anticipado (45 días), bajo evaluación de SUNAT, sea concedido por única vez. Mientras que la categoría “POCAS VECES” y “ALGUNAS VECES” están representado por 19% y 5.2% del total de los encuestados, respectivamente.

13. ¿Le toma al funcionario aduanero alrededor de 5 horas en promedio culminar la diligencia de aforo, sabiendo que este no afora solamente un despacho, sino varios?

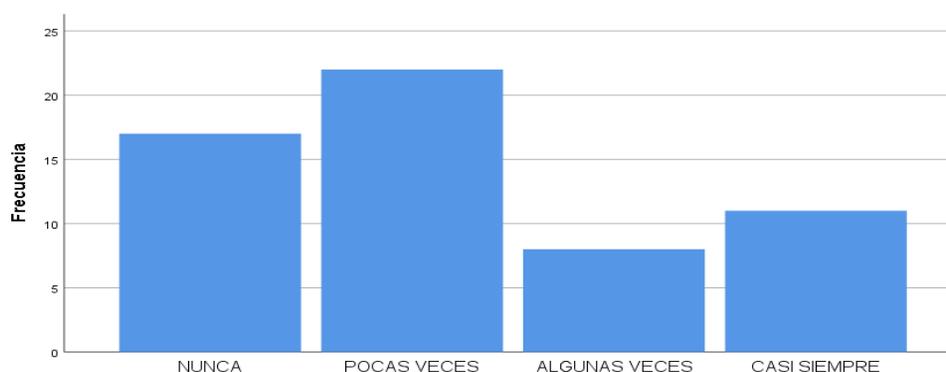
Tabla 52

Ítem 13 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	17	29,3	29,3	29,3
	POCAS VECES	22	37,9	37,9	67,2
	ALGUNAS VECES	8	13,8	13,8	81,0
	CASI SIEMPRE	11	19,0	19,0	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 48

Gráfico estadístico ítem 13 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 37.9% de 58 encuestados consideran que “POCAS VECES” están de acuerdo con que la ampliación del despacho anticipado (45 días), bajo evaluación de SUNAT, sea concedido por única vez. Mientras que la categoría “NUNCA” y “CASI SIEMPRE” están representado por 29.3% y 19% del total de los encuestados, respectivamente.

14. Para obtener el levante de las mercancías sujetas al despacho en 48 horas, bajo la modalidad anticipada ¿Es necesario que el transportista deba haber transmitido la información de los actos relacionados con el ingreso de la mercancía y medios de transporte?

Tabla 53

Ítem 14 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	23	39,7	39,7	39,7
POCAS VECES	22	37,9	37,9	77,6
ALGUNAS VECES	8	13,8	13,8	91,4
CASI SIEMPRE	2	3,4	3,4	94,8
SIEMPRE	3	5,2	5,2	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 49

Gráfico estadístico ítem 14 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 39.7% de 58 encuestados consideran que “NUNCA” para obtener el levante de las mercancías sujetas al despacho en 48 horas, bajo la modalidad anticipada, es necesario que el transportista deba haber transmitido la información de los actos relacionados con el ingreso de la mercancía y medios de transporte. Mientras que la categoría “POCAS VECES”, “ALGUNAS VECES”, “CASI SIEMPRE” y “SIEMPRE” están representados por 37.9%, 13.8%, 3.4% y 5.2% del total de los encuestados, respectivamente.

15. ¿Considera que la revisión post levante de las declaraciones seleccionadas a canal naranja y rojo, para la determinación de final de la deuda tributaria aduanera, es un procedimiento que complementa al despacho anticipado?

Tabla 54

Ítem 15 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	POCAS VECES	2	3,4	3,4	3,4
	ALGUNAS VECES	12	20,7	20,7	24,1
	CASI SIEMPRE	14	24,1	24,1	48,3
	SIEMPRE	30	51,7	51,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 50

Gráfico estadístico ítem 15 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 51.7% de 58 encuestados consideran que “SIEMPRE” la revisión post levante de las declaraciones seleccionadas a canal naranja y rojo, para la determinación de final de la deuda tributaria aduanera, es un procedimiento que complementa al despacho anticipado. Mientras que la categoría “ALGUNAS VECES” y “CASI SIEMPRE” están representado por 20.7% y 24.1% del total de los encuestados, respectivamente.

16. ¿Considera oportuno que, de no haber incidencias en la diligencia de aforo, el funcionario aduanero debería estar obligado a otorgar de inmediato el levante dentro de la Zona de Reconocimiento, ni bien culminado la diligencia?

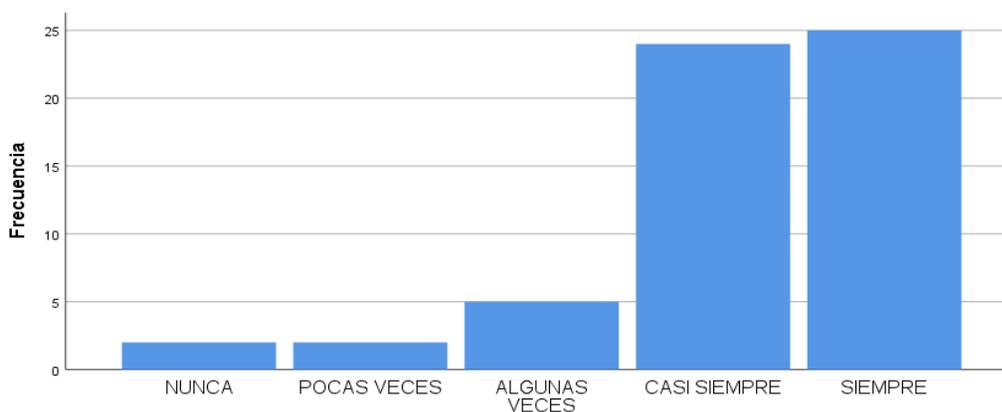
Tabla 55

Ítem 16 de Segundo Cuestionario

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
NUNCA	2	3,4	3,4	3,4
POCAS VECES	2	3,4	3,4	6,9
ALGUNAS VECES	5	8,6	8,6	15,5
CASI SIEMPRE	24	41,4	41,4	56,9
SIEMPRE	25	43,1	43,1	100,0
Total	58	100,0	100,0	

Figura 51

Gráfico estadístico ítem 16 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 43.1% de 58 encuestados consideran “SIEMPRE” que, de no haber incidencias en la diligencia de aforo, el funcionario aduanero debería estar obligado a otorgar de inmediato el levante dentro de la Zona de Reconocimiento, ni bien culminado la diligencia. Mientras que la categoría “CASI SIEMPRE” y “ALGUNAS VECES” están representado por 41.4 y 8.6% del total de los encuestados, respectivamente.

17. ¿Considera que uno de los obstáculos más preponderantes que tienen los importadores para acogerse al Despacho Anticipado y el Levante en 48 horas, es la consecución de la garantía bancaria?

Tabla 56

Ítem 17 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	1	1,7	1,7	1,7
	ALGUNAS VECES	8	13,8	13,8	15,5
	CASI SIEMPRE	23	39,7	39,7	55,2
	SIEMPRE	26	44,8	44,8	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 52

Gráfico estadístico ítem 17 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 44.8% de 58 encuestados consideran que “SIEMPRE” uno de los obstáculos más preponderantes que tienen los importadores para acogerse al Despacho Anticipado y el Levante en 48 horas, es la consecución de la garantía bancaria. Mientras que la categoría “CASI SIEMPRE” y “ALGUNAS VECES” están representados por 39.7% y 13.8% del total de los encuestados, respectivamente.

18. ¿Está de acuerdo con el plazo concedido para la regularización de los despachos anticipados?

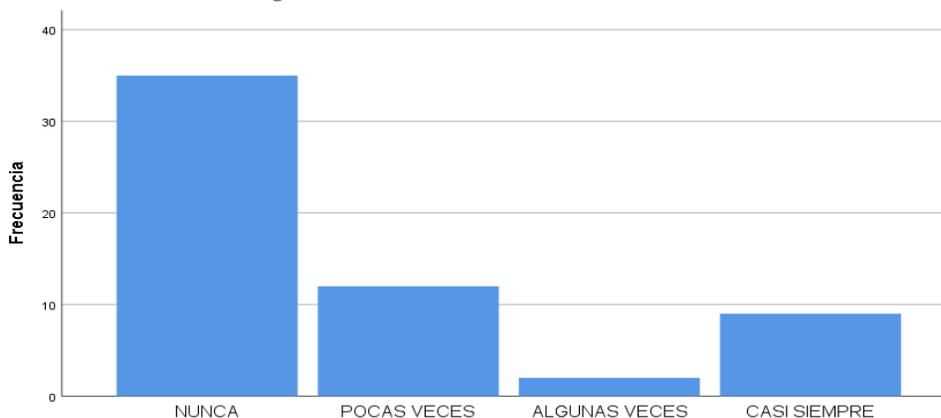
Tabla 57

Ítem 18 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	35	60,3	60,3	60,3
	POCAS VECES	12	20,7	20,7	81,0
	ALGUNAS VECES	2	3,4	3,4	84,5
	CASI SIEMPRE	9	15,5	15,5	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 53

Gráfico estadístico ítem 18 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 60.3% de 58 encuestados consideran que “NUNCA” están de acuerdo con el plazo concedido para la regularización de los despachos anticipados. Mientras que la categoría “POCAS VECES”, “ALGUNAS VECES” y “CASI SIEMPRE” están representado por el 20.7%, 3.4% y 15.5% del total de los encuestados, respectivamente.

19. ¿Es frecuente recibir del SIGAD, la denegatoria de la regularización electrónica de los despachos anticipados?

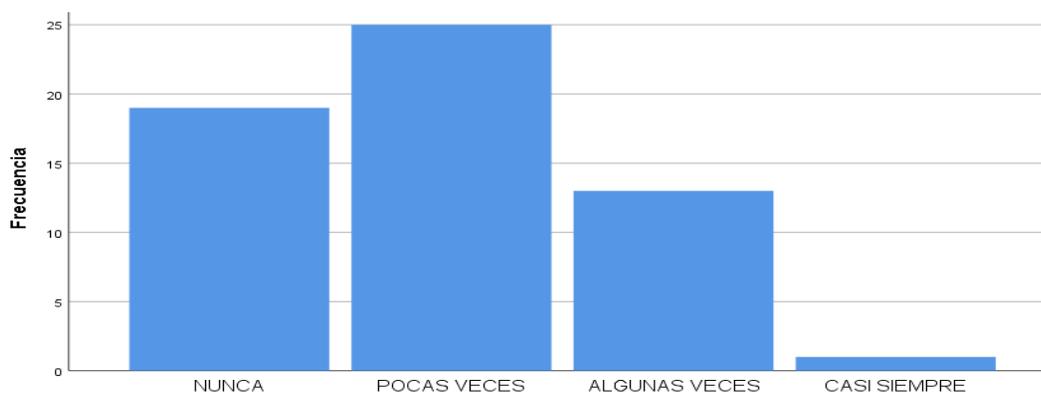
Tabla 58

Ítem 19 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	19	32,8	32,8	32,8
	POCAS VECES	25	43,1	43,1	75,9
	ALGUNAS VECES	13	22,4	22,4	98,3
	CASI SIEMPRE	1	1,7	1,7	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 54

Gráfico estadístico ítem 19 de Segundo Cuestionario



Interpretación: El 43.1% de 58 encuestados consideran que “POCAS VECES” es frecuente recibir del SIGAD, la denegatoria de la regularización electrónica de los despachos anticipados. Mientras que la categoría “NUNCA”, “ALGUNAS VECES” y “CASI SIEMPRE” están representado por 32.8%, 22.4% y 1.7% del total de los encuestados.

20. ¿Considera idónea la idea de omitir la regularización del despacho anticipado?

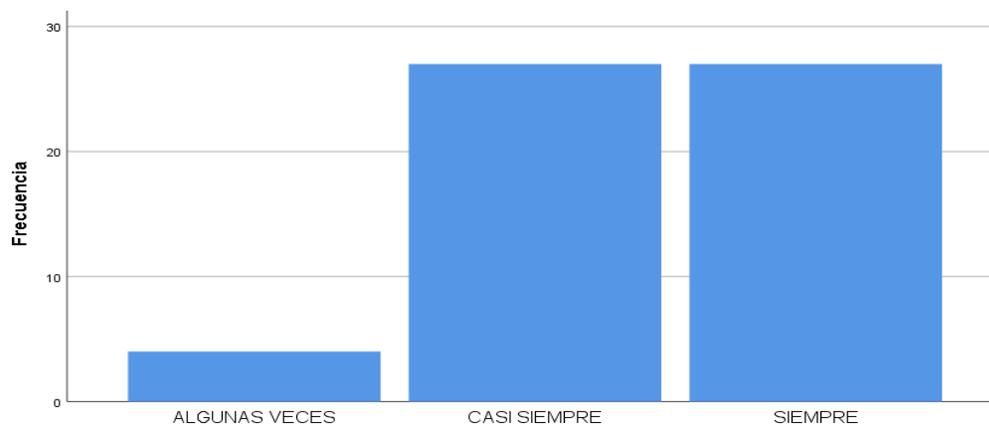
Tabla 59

Ítem 20 de Segundo Cuestionario

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	ALGUNAS VECES	4	6,9	6,9	6,9
	CASI SIEMPRE	27	46,6	46,6	53,4
	SIEMPRE	27	46,6	46,6	100,0
	Total	58	100,0	100,0	

Figura 55

Gráfico estadístico ítem 20 de Segundo Cuestionario



Interpretación: La categoría “SIEMPRE” y “CASI SIEMPRE” tienen 46.6% respectivamente de 58 encuestados, quienes consideran idónea la idea de omitir la regularización del despacho anticipado. Mientras que la categoría “ALGUNAS VECES” está representado por el 6.9% del total de los encuestados.