



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RIESGOS EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y
SU RELACIÓN EN LA COBRANZA DE MULTAS INCOBRABLES EN EL SECTOR
PORTUARIO**

Línea de investigación:

Gobernabilidad, derechos humanos, e inclusión social

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Gestión de Políticas
Públicas

Autor

Revilla Arredondo, José Antonio

Asesor

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado

Delgado Mejía, José Abelardo

Jiménez Herrera, Juan Carlos

Vigil Farias, José

Lima - Perú

2025

ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RIESGOS EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y SU RELACIÓN EN LA COBRANZA DE MULTAS INCOBRABLES EN EL SECTOR PORTUARIO

INFORME DE ORIGINALIDAD

18%

INDICE DE SIMILITUD

17%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

7%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.unfv.edu.pe Fuente de Internet	4%
2	Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal Trabajo del estudiante	1%
3	Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola Trabajo del estudiante	1%
4	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
5	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	qdoc.tips Fuente de Internet	1%
7	repositorio.usil.edu.pe Fuente de Internet	<1%
8	issuu.com Fuente de Internet	<1%
9	hdl.handle.net Fuente de Internet	<1%
10	www.rlc.fao.org Fuente de Internet	<1%



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RIESGOS EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y SU RELACIÓN EN LA COBRANZA DE MULTAS INCOBRABLES EN EL SECTOR PORTUARIO

Línea de Investigación
Gobernabilidad, Derechos Humanos, e Inclusión social

Tesis para optar el grado académico de
Maestro en Gestión de Políticas Públicas

Autor
Revilla Arredondo, José Antonio

Asesor
Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado
Delgado Mejía, José Abelardo
Jiménez Herrera, Juan Carlos
Vigil Farias, José

Lima – Perú

2025

DEDICATORIA

A Dios, por darme la fortaleza, la sabiduría y la perseverancia para alcanzar esta meta. Sin Su guía, este camino no habría sido posible.

A mi amada esposa, por ser mi apoyo constante, por su paciencia, amor y por caminar a mi lado en cada etapa de este proceso. Gracias por comprender mis ausencias y darme aliento en los momentos más difíciles.

A mis hijos, mi mayor inspiración. Este logro también les pertenece, porque cada esfuerzo ha tenido como propósito construir un mejor futuro para ustedes. Que este trabajo les sirva como ejemplo de que los sueños se alcanzan con esfuerzo y dedicación.

AGRADECIMIENTO

Mi especial reconocimiento para los distinguidos Miembros del Jurado
Por su criterio objetivo en la evaluación de este trabajo de investigación.

Dr. Delgado Mejía, José Abelardo

Dr. Jiménez Herrera, Juan Carlos

Dr. Vigil Farias, José

Asimismo, mi reconocimiento para mi asesor.

Mg. Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

Por las sugerencias recibidas para el mejoramiento de este trabajo.

Muchas gracias para todos.

ÍNDICE

RESUMEN	i
ABSTRACT.....	ii
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1.Planteamiento del problema.....	2
1.2.Descripción del problema	14
1.3. Formulación del problema	20
1.3.1. Problema general	20
1.3.2. Problemas específicos.....	20
1.4. Antecedentes	21
1.4.1. Antecedentes internacionales	21
1.4.2. Antecedentes nacionales.....	23
1.5. Justificación e importancia de la investigación.....	27
1.5.1. Justificación práctica	27
1.5.2 Justificación teórica	28
1.5.3. Justificación metodológica	28
1.5.4. Justificación social.....	29
1.5.5. Importancia	30
1.6. Limitaciones de la investigación	30
1.7. Objetivos	31
1.7.1. Objetivo general	31

1.7.2. Objetivos específicos.....	31
1.8. Hipótesis.....	31
1.8.1. Hipótesis general	31
1.8.2. Hipótesis específicas.....	32
II. MARCO TEÓRICO.....	33
2.1.Marco Conceptual.....	33
2.1.1.Estrategias de Gestión de Riesgos	33
2.1.2.Gestión de Riesgos de Cobranza	34
2.1.3.Cobranza coactiva.....	34
2.1.4.Multas Administrativas.....	35
2.1.5.Procedimiento Administrativo Sancionador.....	36
2.1.6.Autotutela Administrativa	37
2.1.7.Estrategias de Gestión de Riesgos para la Cobranza Coactiva.....	37
2.2.Definición de términos.....	39
III. MÉTODO	41
3.1.Tipo de Investigación.....	41
3.2.Población y Muestra	45
3.3. Operacionalización de variables.....	45
3.4. Instrumentos	47
3.5. Procedimientos.....	47
3.6. Análisis de datos	47
3.7. Consideraciones éticas	47

IV.	RESULTADOS.....	48
V.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	77
VI.	CONCLUSIONES	85
VII.	RECOMENDACIONES.....	87
VIII.	REFERENCIAS.....	89
IX.	ANEXOS	93
	Anexo A: Matriz de Consistencia	93
	Anexo B. Instrumento de recolección de datos -Encuesta	95
	Anexo C. Ficha de validación de instrumento por Juicio de expertos	98

RESUMEN

Esta tesis tiene como **objetivo**: determinar las Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública y su relación con la cobranza de multas incobrables en el sector portuario, específicamente en la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el año 2024. El **Método**: se trata de una investigación de tipo aplicado, con un nivel explicativo-descriptivo y un enfoque mixto. Se analizaron datos cuantitativos a partir de una muestra de 50 participantes, incluyendo funcionarios administrativos de la Oficina General de Administración (OGA) de la APN y operadores marítimos, complementado con un estudio cualitativo. Los **resultados**: revelaron un coeficiente de correlación de Spearman ($\rho = 0.849$), lo que indica una fuerte relación entre la falta de implementación de estrategias de gestión de riesgos y la incobrabilidad de las multas. Además, el 80.67% de los encuestados manifestó estar de acuerdo en que se requiere la aplicación de estrategias efectivas para garantizar la cobranza coactiva de dichas multas. Se **concluye**: que la ausencia de procedimientos de registro y seguimiento, la falta de plataformas digitales operativas y la ausencia de análisis periódicos de riesgos dificultan la gestión eficiente de la cobranza coactiva en la APN, lo que contribuye a que las multas se vuelvan incobrables.

Palabras clave: Cobranza, Estrategias, Gestión, Multas Incobrables y Riesgos.

ABSTRACT

This thesis aims to determine Risk Management Strategies in Public Administration and their relationship with the collection of uncollectible fines in the port sector, specifically within the National Port Authority (APN) in 2024. The research is applied, with an explanatory-descriptive level and a mixed-methods approach. Quantitative data were analyzed from a sample of 50 participants, including administrative officials from the General Administration Office (OGA) of the APN and maritime operators, complemented by a qualitative study. The results revealed a Spearman correlation coefficient ($\rho = 0.849$), indicating a strong relationship between the lack of risk management strategies and the uncollectibility of fines. Furthermore, 80.67% of respondents agreed that the implementation of effective strategies is necessary to ensure the coercive collection of these fines. The study concludes that the absence of procedural registration and monitoring mechanisms, the lack of operational digital platforms, and the failure to conduct periodic risk analyses hinder the efficient management of coercive collection at the APN, contributing to the uncollectibility of fines.

Keywords: Collection, Strategies, Management, Bad Fines and Risks.

I. INTRODUCCIÓN

La falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Estatal/Pública de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y su vinculación con el problema de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional durante el año 2024 es un tema de gran relevancia y preocupación. En este ensayo, se analizará y fundamentará esta problemática, así como se propondrán posibles soluciones para abordarla de manera efectiva.

En primer lugar, es importante destacar que la gestión eficiente de riesgos es fundamental en cualquier organización, ya que permite identificar, evaluar y mitigar posibles amenazas que puedan afectar el logro de los objetivos establecidos. En el caso de la APN, la falta de estrategias de gestión de riesgos ha llevado a que las multas impuestas a los infractores en el sector portuario no puedan ser cobradas de manera efectiva, convirtiéndose en multas incobrables.

La falta de priorización y aplicación de estrategias de gestión de riesgos por parte de los Administrativos de la APN se evidencia en la ausencia de procedimientos claros y efectivos para el cobro de multas incobrables. Además, la inexistencia de facultades legales para ejercer cobranza forzosa y la carencia de un área funcional específica de cobro coactivo dificultan aún más la tarea de recuperar los montos adeudados por los infractores.

Es necesario que la Alta Dirección en coordinación Gerencia de Administración de la APN reconozca la importancia de implementar estrategias de gestión de riesgos en el proceso de cobro de multas, ya que esto contribuirá a evitar que las multas administrativas pendientes de pago se conviertan en incobrables. Es fundamental que se establezcan módulos operativos de registro y seguimiento de multas incobrables, se implementen plataformas electrónicas/digitales de cobranza coactiva y se realice un análisis periódico de riesgos que puedan surgir en este proceso.

En conclusión, la falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Estatal/Pública de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) ha generado un problema significativo de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional. Es crucial que se tomen medidas urgentes para resolver esta situación, implementando estrategias efectivas que permitan mejorar el proceso de cobro de multas y garantizar el cumplimiento de las sanciones impuestas a los infractores en el sector portuario.

1.1. Planteamiento del problema

El procedimiento administrativo-sancionador o proceso de imposición de sanciones afecta dos aspectos esenciales de la aplicación de penalidades: por un lado, su eficacia para determinar correctamente los hechos y las circunstancias personales del acusado; y, por otro lado, la garantía de proporcionarle a éste la defensa necesaria para una actividad como la imposición de sanciones, la cual tiene un impacto más significativo en la persona y en el patrimonio de los ciudadanos en comparación con otras actividades llevadas a cabo por la Administración.

De este modo, el procedimiento administrativo sancionador es utilizado por la Administración Pública para investigar posibles infracciones, pero también es crucial por las normas que establece para que los administrados puedan entender cómo se determinan los hechos de infracción que se les imputan, y de cómo se deben aplicar las consecuencias jurídicas pertinentes. Es importante que se respeten los derechos de los administrados mediante una estructura adecuada que regule las acciones de la Administración y asegure su conformidad con las leyes y según lo dispuesto en la Constitución Política vigente.

El problema de la falta de eficacia en el cobro de multas administrativas incobrables por parte de las Entidades Administrativas del Estado Peruano, es una temática cada vez más

recurrente; y más aún en el caso de Administración Portuaria Nacional, dada su función de sancionar las infracciones administrativas que frecuentemente las empresas de actividad comercial (de Exportación e Importación), así como los operadores terminales/marítimos, suelen cometer infracciones tales como el de no cumplir con los horarios específicos de embalaje y movilización de las mercancías, el de presentarse documentación adulterada sobre las naves que se emplean para las operaciones de transacción marítima – comercial, así como de no brindarse información esencial y actualizada a los usuarios sobre las operaciones que se realizan dentro de la respectiva Terminal Portuaria, sobre todo en cuanto a la información de las naves, de la carga, etc; tratándose mayormente de infracciones administrativas calificadas entre leves y graves, que se sancionan con multas administrativas oscilantes entre 5 a 15 UIT; pero que se tratan de multas no cobrables por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), ya que no tiene facultad de cobranza para ello.

Actualmente en las facultades que le otorga la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley No. 27943 del 01/03/2003 a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), no se concedió expresamente la facultad de exigir coactivamente el pago de una multa administrativa, como resultado de un procedimiento sancionador. Cabe mencionar que conforme a la Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva Ley No. 26979, sólo son competentes de aplicar los procedimientos de ejecución forzosa las entidades que, de la Administración Pública Nacional, Regional y Local, que están facultadas por ley a exigir coactivamente el pago de una acreencia o la ejecución de una obligación de hacer o no hacer. En ese sentido, la APN siendo una entidad que cuenta con la potestad sancionadora, no llega a revestir de ejecutividad ni ejecutoriedad sus decisiones, lo que afectaría al patrimonio de la entidad y por ende recabaría en la esfera pública.

Si bien la APN, tiene una cierta competencia facultable en imponer multas administrativas, más no para hacer cobranza de las multas impuestas a los usuarios sancionados

administrativamente; debiendo realizarse tal cobro mediante el procedimiento de ejecución coactiva, que como se ha señalado anteriormente la Autoridad Portuaria Nacional no tiene facultad para ello; lo que se le imposibilita más aún cuando dicha entidad administrativa no tiene la suficiente capacidad de gestión en cobranza ni el tiempo necesario para asegurar el cobro forzoso de las multas incobrables de los infractores administrados, lo que puede tender a provocarse que el tiempo de prescripción de las multas, se lleguen a cumplir prescriptivamente y que lamentablemente las multas lleguen a quedar no cancelables definitivamente.

La Administración Portuaria Nacional (APN) es la encargada de regular y supervisar la actividad portuaria en el país. Esto implica establecer normas y sanciones para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos en los puertos, así como para promover la seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias.

Sin embargo, si bien la APN tiene la facultad de imponer multas administrativas a los usuarios que incumplen con las normativas establecidas, no cuenta con la capacidad ni la autoridad para realizar la cobranza de dichas multas. Este proceso debe llevarse a cabo a través de un procedimiento de ejecución coactiva, el cual recae mediante convenios en entidades especializadas en cobranza, como la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), Banco de la Nación y otras entidades que tengan la facultad coactiva.

La falta de capacidad de gestión en cobranza por parte de la APN, junto con la falta de tiempo para asegurar el cobro forzoso de las multas incobrables, puede llevar a que las multas prescriban antes de ser canceladas definitivamente. Esto significa que, si los infractores administrados no pagan las multas impuestas dentro de un plazo determinado, estas podrían quedar sin posibilidad de cobro. Esta situación es preocupante, ya que no solo se estaría dejando

de percibir ingresos importantes para la APN, sino que también se estaría enviando un mensaje de impunidad a los usuarios, quienes podrían verse tentados a seguir incumpliendo las normativas sin temor a las consecuencias.

De este modo, la falta de capacidad de la APN para realizar la cobranza de las multas impuestas a los usuarios sancionados administrativamente es un problema que debe ser abordado de manera urgente. Solo a través de una gestión eficiente y oportuna de la cobranza se podrá garantizar el cumplimiento de las normativas y el respeto a las sanciones impuestas, evitando así que las multas prescriban y queden incobrables definitivamente.

Para evitar que las multas prescriban y queden sin posibilidad de cobro, es fundamental que la APN mejore su capacidad de gestión en cobranza y establezca alianzas estratégicas con entidades especializadas en este tipo de procesos. También es importante fortalecer los mecanismos de seguimiento y control de las multas impuestas, para asegurar que se cumplan en tiempo y forma.

Otros de los problemas que se suelen generar al respecto sobre la propia cobranza coactiva de las multas impuestas por la Autoridad Portuaria Nacional-APN, es en cuanto a las falacias y descargos sin sustento que suelen ser presentados por los sancionados en las contestaciones de los escritos que presentan ante la respectiva Entidad de Ejecución Coactiva, hasta el punto de hacer que se suspenda la ejecución de los cobros coactivos; teniéndose que mayormente los infractores sancionados, suelen aducir que no se les ha notificado debidamente las resoluciones correspondientes de multa; y que llegan a interponer los reclamos o recursos impugnativos correspondientes, generándose trámites engorrosos y dilatados hasta que la Oficina de Asesoría Jurídica de la APN deba emitir las respuestas legales respectivas.

Asimismo, también se tienen los problemas de índole de gestión administrativa moderna en la APN, en cuanto que su Oficina de Administración principal, no se encuentra

actualizada a las tendencias tecnológicas digitales de vanguardia, en cuanto de que no se dispone de un sistema informático modernizado que permita un seguimiento pormenorizado y detallado de las multas administrativas impuestas por la Administración Portuaria Nacional; influyendo más en los Funcionarios de la APN de que no les corresponde efectuar la función de cobranza coactiva, y por lo que deben ceñirse estrictamente a seguirse el procedimiento de remitirse las resoluciones de multa hacia el Banco de la Nación o SUNAT-Aduanas para que efectúen la cobranza coactiva como corresponda, lo que se llega a dificultar o tornar complejo en realizarse por las dificultades administrativas y demoras en el tiempo de ejecución coactiva, más las impugnaciones que interponen los sancionados infractores para lograr indebidamente la prescripción de las multas que se les hayan impuesto.

Se han podido corroborar los problemas que tiene la Autoridad Portuaria Nacional (APN), para no hacer efectiva la cobranza coactiva de multas que se llegan a imponer por infracciones administrativas que cometan los operadores comerciales y logísticos que se desempeñan en los Terminales Portuarias bajo Administración Estatal; y que debiéndose al problema principal de la falta de reconocimiento jurídico-normativo en la Ley de Administración Portuaria Nacional (Ley N° 27943 del 01/03/2003), sobre la facultad de cobranza coactiva que debería ejercer al respecto la APN, pese a que en su norma reglamentaria (Decreto Supremo N° 003-2004-MTC), sí se reconoce tal competencia de cobranza, pero que al ser una norma de menor jerarquía a la Ley APN; finalmente no se reconoce tal atribución de cobranza coactiva para dicha Entidad Pública; y que en la práctica tampoco ha venido ejerciendo la referida cobranza, por las limitaciones que presenta la Oficina General de Administración (OGA) de la APN, al no disponer de un área específica de cobranza coactiva; como además de que el marco normativo legal peruano solamente reconoce a las Entidades Públicas como la SUNAT y Gobiernos Municipales, para que puedan realizar la función pertinente de cobro coactivo, no reconociéndose tal facultad de cobranza forzosa para la APN;

todo lo cual le impide hacer la cobranza coactiva sobre las multas incobrables por parte de los infractores, y que tales multas se tornan incobrables, al cumplirse la prescripción del tiempo de su cobro, y que por lo tanto finalmente se genere una negativa impunidad administrativa para los infractores sancionados, en cuanto que una vez prescritos los tiempos de cobro sobre sus multas, quedan totalmente desobligados a no pagarlas, lo que tiende a afectar a la capacidad de recaudación tributaria de la APN, al no hacer efectiva la cobranza de tales multas, cuya recaudación efectiva podría servir para el mejoramiento de la calidad y capacidades de los servicios portuarios ofrecidos al respecto por la Administración Portuaria Nacional.

Asimismo, también se presenta el problema crítico de que en cuanto al mero procedimiento administrativo que debe realizar la APN, para de alguna manera pueda hacer cobro efectivo de las multas administrativas que se hayan llegado a imponer a los usuarios infractores; debiendo remitir la OGA-APN, las solicitudes de cobranza coactiva al Banco de la Nación (BN), para efectos de que realice tales cobros forzados a los infractores deudores; pero que también tal proceder coactivo, se ve obstaculizado cuando los propios infractores sancionados llegan a recurrir en numerosas argucias legales para interponer diversos recursos de impugnación administrativa contra la APN y el BN, que conllevan al desarrollo posterior de litigios judiciales contenciosos, que tienden a tornarse en aletargados y dilatados; implicando con ello la suspensión ejecutable del procedimiento administrativo de cobranza coactiva al respecto, hasta que llega a darse de alguna forma con la prescripción final del tiempo de cobro de las multas incobrables, convirtiéndose en incobrables; y de que en definitiva, los infractores no llegan a cumplir con la responsabilidad de pago por las multas que se les impusieron, por la comisión de infracciones administrativas que sí llegaron a cometer.

Tabla 1*Causas y Efectos del Problema*

CAUSAS	EFFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> – No proceder con la ejecución forzosa de la cobranza luego de un proceso sancionador con conclusión definitiva. – Restricciones en la capacidad de recaudar multas. – No contar con la autorización explícita para llevar a cabo medidas coercitivas en la ejecución de una multa o de una obligación específica. 	<ul style="list-style-type: none"> – Alto número de multas sin pagar. – Restricciones para llegar a un convenio de ejecución coactiva con el Banco de la Nación debido a que la APN no tiene la autoridad para ello, ya que dicho acuerdo se hace a través de la delegación de poderes y por lo tanto no se puede delegar un poder coercitivo si no se cuenta con ese poder. – La auditoría interna encontró responsabilidad administrativa en ciertos funcionarios implicados en la gestión de las cobranzas de los Procedimientos Administrativos Sancionadores (PAS). – Los administrados interponen recursos administrativos y luego no responden a las acciones de cobranza, lo que retrasa el proceso y en algunos casos lleva a que la multa prescriba.

Magnitud del Problema Público Identificado

¿A quiénes o a qué afecta el problema?

La incapacidad de cobrar las multas afecta a la entidad al generarle pérdidas financieras, ya que las multas prescritas no pueden ser recuperadas. Además, se debilita la capacidad de la entidad para supervisar y controlar las actividades portuarias.

Las recaudaciones de las multas son destinadas al Tesoro Público, por lo tanto, la entidad también se ve afectada indirectamente al no poder cobrar eficientemente, lo que retrasa la obtención de esos ingresos. En resumen, la facultad de coerción de las entidades públicas se

ve comprometida, lo que repercute en la capacidad de servir al interés público de manera efectiva.

¿Cuál es la gravedad del problema?

En la actualidad, los ciudadanos no le dan importancia a recibir multas, lo que puede hacer que repitan la misma infracción al ver que no se les obliga a pagar, lo que lleva al incumplimiento de la normativa.

La tardanza de los ciudadanos en pagar las multas, incluso después de que hayan agotado todos los recursos administrativos posibles y la multa se haya vuelto firme, resulta en que la multa prescriba debido a la falta de pago a pesar de las constantes comunicaciones de cobro.

Evidencia

Hasta la actualidad, se tiene en forma pendiente el cobro de un total de multas ascendente a S/1,404,315.0; conforme se puede observar en el cuadro correspondiente, en que el monto respectivo de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) contemplada es la que se encuentra en vigencia al momento de tenerse que efectuar la cobranza respectiva:

En la tabla a continuación se muestra la cantidad de emisiones de Resoluciones de Gerencia General de Procedimientos Administrativo-Sancionadores por año.

Tabla 2

Número de Resolución de Gerencia General de Multas por Año

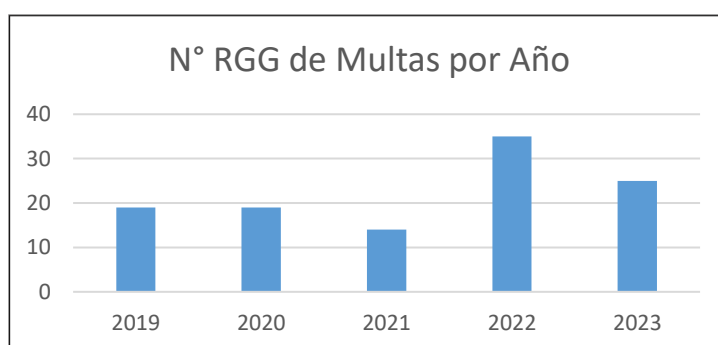
N°	Administrado	Resolución de Multa	Notificación	MULTA UIT	UIT ACTUAL	MONTO
		Número	Fecha			
1	20168324562-AGENCIA NAVIERA FLUVIAL MARÍTIMA MARIO CÉSAR E.I.R.L.	0376-2014-APN-GG	08/07/2014	20.2	4950	99,990.0
2	20477811834-SERVITRED SAC	0111-2016-APN-GG	10/03/2016	6	4950	29,700.0
3	20543607208-FULL AHEAD SAC	0617-2016-APN-GG	21/12/2016	6	4950	29,700.0
4	20543607208-FULL AHEAD SAC	0196-2017-APN-GG	18/04/2017	5.5	4950	27,225.0

5	20455073279-ESPLENDOR SAC AGENCIA DE ADUANA SAC	0242-2017-APN-GG	10/05/2017	5.1	4950	25,245.0
6	20549004220-CORAL BAY SAC	0679-2017-APN-GG	20/12/2017	8	4950	39,600.0
7	20529822601-EMSO GENERAL SERVICES E.I.R.L.	0523-2022-APN-GG	09/12/2022	5	4950	24,750.0
8	20481627118-COMERCIALIZADORA JANINA E.I.R.L.	0244-2023-APN-GG	17/04/2023	20.1	4950	99,495.0
9	20100010136-COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	0539-2016-APN-GG	14/11/2016	5.1	4950	25,245.0
10	20483945583-PROVEEDURIA Y SERVICIOS GENERALES ALBUJAR S.R.L.	0595-2016-APN-GG	22/12/2016	6	4950	29,700.0
11	20268141899-TRANSPORTES GIRASOLES S.A.C.	0620-2016-APN-GG	19/12/2016	5.1	4950	25,245.0
12	20507811516-AQUATICA BUCEO E.I.R.L.	0658-2016-APN-GG	13/01/2017	5.1	4950	25,245.0
13	20546048404-SERVICIOS GENERALES CAMPANIA S.A.C	0139-2017-APN-GG	19/04/2017	5.1	4950	25,245.0
14	10028979229-SERNAQUE CHORRES CESAR ANIBAL	0191-2023-APN-GG	25/05/2023	5	4950	24,750.0
15	20525137075-EMPRESA MARITIMA B & M S.A.C.	0349-2023-APN-GG	12/06/2023	3	4950	14,850.0
16	20393929252 - EMPRESA MAGIN PIO S.A.C.	0461-2023-APN-GG	03/08/2023	1	4950	4,950.0
17	20513842377 - PETROTAL PERU S.R.L.	0483-2023-APN-GG	03/08/2023	15	4950	74,250.0
18	20525137075-EMPRESA MARITIMA B & M S.A.C.	0570-2023-APN-GG	21/09/2023	3.5	4950	17,325.0
19	20601063574 - SERVICIOS MÚLTIPLES AE & V SAC	0598-2023-APN-GG	27/09/2023	8	4950	39,600.0
20	20508555629 - RIBERAS DELMAR SAC (LSA ENTERPRISES PERU SAC)	036-2011-APN/GG	26/09/2023	37	4950	183,150.0
21	20493949935-AGENCIA FLUVIAL LOS HERMANOS PANDURO S.A.C.	0442-2013-APN-GG	09/10/2013	15	4950	74,250.0
22	20528468544-NAVIERA LLEMIBEL SAC	0470-2016-APN-GG	10/10/2016	20	4950	99,000.0
23	20518969472-FENIX MARITIME SAC	0097-2017-APN-GG	23/02/2017	5.1	4950	25,245.0
24	20493533755-NAVIERA FLUVIAL MEZA EIRL	0392-2016-APN-GG	26/08/2016	10	4950	49,500.0
25	20356679971-AGENCIA MARITIMA Y NAVIERA MARKING S.A.	0251-2010-APN-GG	15/06/2010	0.5	4950	2,475.0
26	20609847621-SERVICE LEADER MARITIME S.A.C.	0089-2023-APN-GG	13/02/2023	10	4950	49,500.0

27	20393267951-FORESTAL IBERIA Y SERVICIOS FLUVIALES E.I.R.L.	0327-2016-APN-GG	07/07/2016	1	4950	4,950.0
28	20544432771-PELLUTE E.I.R.L.	0656-2016-APN-GG	13/01/2017	6	4950	29,700.0
29	20544432771-PELLUTE E.I.R.L.	0197-2017-APN-GG	19/04/2017	5.1	4950	25,245.0
30	20509465411 - DIAZ MARINE SERVICES S.A.C.	0499-2023-APN-GG	28/08/2023	10	4950	49,500.0
31	20565658922-ICHIBAN SHIPS CHANDLER	0692-2017-APN-GG	20/12/2017	5.1	4950	25,245.0
32	20548161381-SEA SPEED S.A.C.	0010-2018-APN-GG	30/01/2018	10	4950	49,500.0
33	20548161381-SEA SPEED S.A.C.	0446-2022-APN-GG	10/10/2022	11	4950	54,450.0
34	20520782967-YACHT MARITIME DOCUMENT SAC	0463-2020-APN-GG	11/01/2021	0.1	4950	495.0
TOTAL						1,404,315.0

Figura 1

Número de Multas Cobradas VS Multas Pendientes de Cobranza

**Tabla 3**

Número de Multas Cobradas VS Multas Pendientes de Cobranza

Año	N° Multas cobradas	N° Multas pendientes de pago
2019	9	10
2020	13	6
2021	14	0
2022	24	11
2023	18	7
TOTAL	78	34

El cuadro muestra la comparación entre las Resoluciones de Gerencia General de Procedimientos Administrativo-Sancionadores pendientes cobradas y las multas pendientes de cobranza por año.

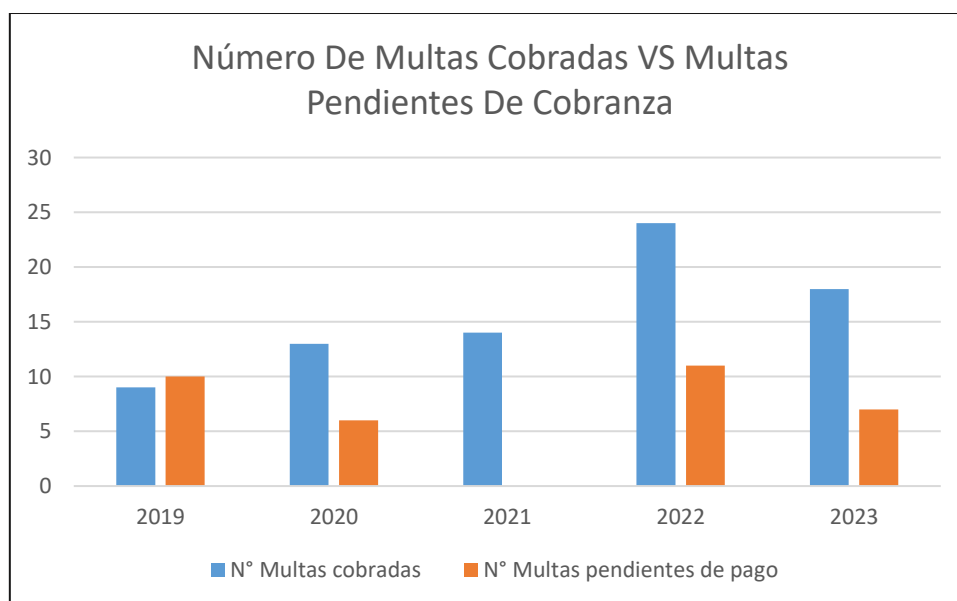
Tabla 4

comparación entre las Resoluciones

Año	N° RGG de Multas por Año
2019	19
2020	19
2021	14
2022	35
2023	25
TOTAL	112

Figura 2

comparación entre las Resoluciones



En la tabla siguiente se muestra la cantidad total de multas pendientes de pago acumuladas por año.

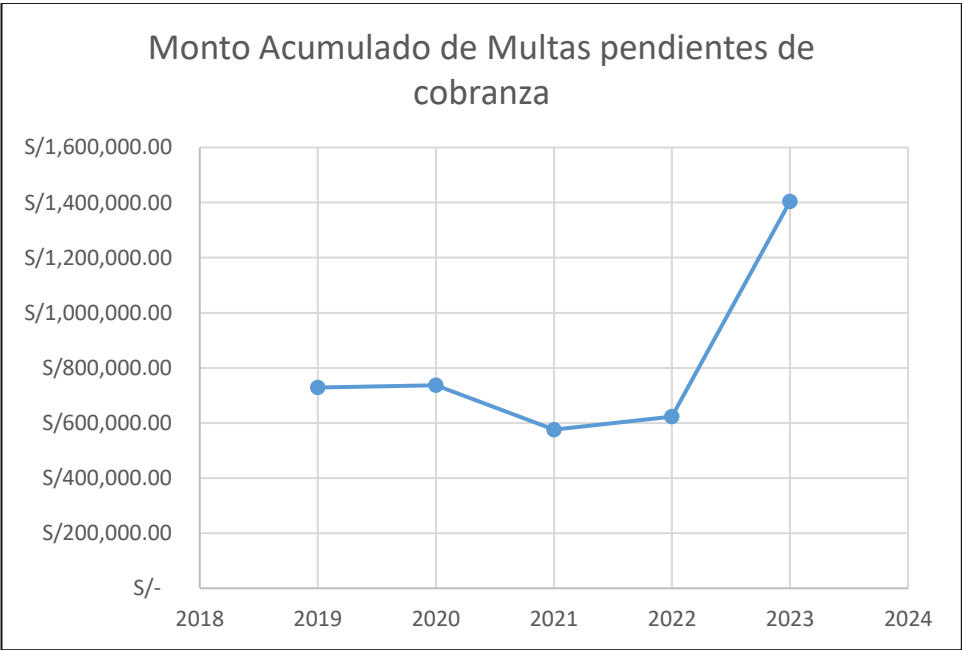
Tabla 5

Monto Acumulado de Multas Pendientes de Cobranza

Al cierre del Año	Saldo Acumulado de Multas pendientes de cobranza	
2019	S/	729,226.66
2020	S/	737,000.88
2021	S/	575,859.88
2022	S/	623,049.97
2023	S/	1,404,315.00

Figura 3

Monto Acumulado de Multas Pendientes de Cobranza



1.2. Descripción del problema

En el Perú, la gestión de cobranza de multas incobrables por parte de la Administración Portuaria Nacional (APN) es un tema de vital importancia que involucra no solo aspectos económicos, sino también de transparencia, legalidad y justicia. La falta o carencia de capacidad de cobranza coactiva de la APN para llevar a cabo esta tarea de manera eficiente y efectiva puede tener graves consecuencias no solo en términos de pérdida de ingresos, sino también en la percepción de impunidad que puede generarse en los usuarios sancionados.

En primer lugar, es importante destacar que las multas impuestas a los infractores administrados tienen como objetivo principal disuadir conductas incorrectas y fomentar el cumplimiento de las normativas vigentes. Sin embargo, si estas multas no son cobradas en tiempo y forma, se corre el riesgo de que los infractores no sientan las consecuencias de sus actos y, por lo tanto, puedan seguir incurriendo en conductas ilícitas sin temor a ser sancionados.

Además, la prescripción de las multas incobrables representa una pérdida económica significativa para la APN, ya que se trata de ingresos que dejaron de percibirse y que pueden destinarse a mejorar los servicios públicos o a financiar programas de desarrollo para la Administración Portuaria Nacional. En este sentido, resulta imprescindible que la APN cuente con los recursos necesarios y con un sistema de gestión adecuado que le permita coordinar con las Entidades competentes y facultadas para realizar la cobranza coactiva de manera eficiente y oportuna.

La posibilidad de que la administración pública pueda ejecutar de oficio sus propios actos se considera un privilegio público que refleja el principio de autotutela administrativa. Esto implica que los actos administrativos son ejecutivos y ejecutables, y pueden ser revisados judicialmente después de su emisión. Por lo tanto, los actos administrativos producen efectos

incluso si son impugnados en la vía administrativa o judicial, a menos que se haya obtenido una medida cautelar en el último caso.

Como señala Romero (2019) se puede deducir entonces que la autotutela administrativa es una facultad concedida por la ley a la Administración para promover el interés público de manera óptima” (p. 12).

Sin embargo, la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) sólo otorga a la Administración Portuaria Nacional (APN) la facultad sancionadora, sin darle la facultad coactiva para exigir el pago de deudas. Por lo tanto, la APN no puede hacer efectivos los actos administrativos emitidos a los administrados en términos de cobro.

A pesar de que el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la APN establece que su Oficina General de Administración (OGA) tiene la función de supervisar los procesos de cobranza coactiva, no puede llevar a cabo esta función ya que no está contemplada en la LSPN. Por lo tanto, la entidad no podrá hacer efectivos sus actos administrativos, lo que interrumpe la autotutela administrativa y puede generar un daño a la esfera patrimonial de la entidad pública a largo plazo.

Por otro lado, la falta de capacidad de gestión en cobranza puede llevar a cuestionamientos sobre la transparencia y la legalidad de los procesos administrativos. Si las multas prescriben antes de ser canceladas definitivamente, se podría poner en duda la legitimidad de las sanciones impuestas y, en última instancia, de cuestionarse a la autoridad de la APN para hacer cumplir las normativas vigentes.

Por todo lo anterior, es fundamental que la APN implemente medidas que le permitan fortalecer su capacidad de gestión en cobranza, como por ejemplo la automatización de los

procesos, la optimización de los recursos humanos y tecnológicos, y la colaboración con otras entidades públicas o privadas especializadas en la recuperación de deudas.

En definitiva, la falta de capacidad de la APN para gestionar efectivamente la cobranza de las multas impuestas a los infractores administrados es un problema que debe ser abordado con urgencia y de manera integral. Solo a través de una gestión eficiente y oportuna se podrá garantizar el cumplimiento de las normativas y el respeto a las sanciones impuestas, evitando así que las multas prescriban y queden incobrables definitivamente.

También se tiene el problema crítico, de que diversos Funcionarios Administrativos de la APN, no se encuentran debidamente capacitados en el desarrollo de estrategias administrativas de gestión de riesgos, menos en el empleo sofisticado de las herramientas informáticas-digitales, lo que en sí torna muy complejo que se pueda realizar un control actualizado sobre las multas administrativas que se deben cobrar a los operadores sancionados, y de que no se pueda realizar un estricto monitoreo para el control y ejecución de la cobranza forzada de dichas multas; toda vez que la APN no tiene dicha competencia de cobranza en sí, lo que dificulta aún más las posibilidades de que se pueda hacer factible el cobro total de las multas.

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) es una institución fundamental en la gestión y control de los puertos en nuestro país. Sin embargo, existe un problema crítico que afecta su eficiencia y capacidad de acción: la falta de capacitación de sus funcionarios administrativos en el desarrollo de estrategias de gestión de riesgos y en el uso adecuado de herramientas informáticas-digitales.

En primer lugar, es importante resaltar que la gestión de riesgos en un entorno portuario es crucial, dado que la actividad portuaria conlleva riesgos inherentes que deben ser identificados, evaluados y controlados de manera efectiva. Una administración que carezca de

conocimientos y habilidades en esta materia corre el riesgo de no poder anticipar y manejar adecuadamente situaciones adversas que puedan afectar la operatividad y seguridad del puerto.

En segundo lugar, el empleo de herramientas informáticas-digitales en la gestión administrativa es indispensable en la actualidad, ya que facilita la automatización de procesos, la recopilación y análisis de datos, la toma de decisiones basada en información actualizada, entre otros aspectos. Si los funcionarios de la APN no están debidamente capacitados en el uso de estas herramientas, se verán limitados en su capacidad para optimizar la gestión administrativa y mejorar la eficiencia de los procesos.

En este contexto, resulta evidente que la falta de capacitación de los funcionarios de la APN en el desarrollo de estrategias administrativas de gestión de riesgos y en el empleo de herramientas informáticas-digitales constituye un obstáculo importante para el correcto control y ejecución de las multas administrativas que se deben cobrar a los operadores sancionados.

Además, la carencia de competencia de cobranza forzada en sí por parte de la APN dificulta aún más las posibilidades de hacer factible el cobro total de las multas, ya que se depende de terceros para llevar a cabo este proceso, lo que puede resultar en retrasos, falta de seguimiento adecuado y pérdida de control sobre las obligaciones pendientes de pago.

Efectuando el **Pronóstico del Problema**, se tiene que de no concederse la facultad atributiva de Cobranza Coactiva a la APN, se incrementará la tasa de multas administrativas no cobradas a los obligados sancionados, aprovechándose estos de las prescripciones de multa, lo que implicará que se acreciente el problema de la impunidad en los malos administrados y de que otros varios consideren que pueden cometer infracciones graves y hasta muy graves, y de no pagar las correspondientes multas, porque pueden recurrir a la prescripción y de interponer diversos recursos impugnativos que puedan suspender la ejecución coactiva, más todavía de conocerse que la APN no tiene facultad de cobranza coactiva. Asimismo, la

Administración Portuaria Nacional dejaría de percibir en el mediano a largo plazo de sustanciosos ingresos percibibles de las multas incobrables de los obligados sancionados, ingresos que podrían servir para mejorar la calidad y capacidad de gestión administrativa de servicios de la APN.

En cuanto al **control de pronóstico** de problema, se plantean las siguientes alternativas para el tratamiento/abordaje del problema identificado:

- De que se modifique la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN – Ley N° 27943 del 01/03/2003), en su artículo 24 concretamente, en que se pueda adicionar la facultad de cobranza coactiva para la APN sobre las multas incobrables y de otras obligaciones de deuda; a efectos de brindársele mayor competencia a dicha Entidad Pública en poder hacer cobrable todas las multas incobrables por los administrados sancionados; y de evitar por lo tanto la impunidad de aquellos, y por otra parte, de que la ANP pueda recaudar significativos montos sustanciales de las multas de acreencias que se le debe, para efectos de que pueda constituirse en ingresos esenciales para el mejoramiento de su gestión de competitividad. De este modo se requiere de manera imperativa, en cuanto de que se pueda hacer un reconocimiento jurídico específicamente en la Ley de la APN, en que se le pueda conceder la facultad atribuible de modo determinante en ejecutar la cobranza coactiva de multas impuestas a operarios infractores sancionados por la Administración Portuaria Nacional; y que asimismo se implemente concretamente un área de cobranza coactiva dentro de la OGA-APN , para que pueda gestionar efectivamente las acciones coordinativas y operativas necesarias para hacer posible el cobro coactivo de las multas incobrables de los infractores; y de evitar por ende que se tornen en incobrables.
- Se debe buscar en asegurar de manera priorizar, una cobranza coactiva efectiva y decisivamente pertinente por parte de la ANP, para efectos de que pueda hacer viable

y determinante el cobro coactivo de las multas incobrables por parte de los infractores obligados, y que la recaudación total de las multas administrativas a cobrarse, se pueda destinar debidamente para mejorarse la capacidad de las actividades operativas, administrativas y logísticas de los servicios brindados por la Administración Portuaria Nacional, sobre todos los Operadores Comerciales Marítimos que se desempeñan en los Terminales Portuarios bajo dicha administración pública.

- Se deben dotar de estrategias modernizadas en gestión de riesgos, para la Oficina General de Administración de la APN, a efectos de que pueda ejecutar una gestión de cobranza coactiva en forma eficiente y decisiva sobre las multas incobrables de los administrados sancionados; efectuándose el seguimiento, registro y monitoreo de las multas impuestas, hasta poder hacerse efectivo la amortización forzada de tales multas; como de poder actualizarse el nivel de los montos endeudados de las multas incobrables por parte de los obligados, para determinarse los intereses y moras que correspondan al respecto.
- Es fundamental, de que se implemente dentro de la Oficina General de Administración de la APN, un área especial de Cobranza Coactiva en que se pueda gestionar y hacer factible el cobro coactivo de las multas incobrables de los obligados; coordinándose de manera efectiva y directa con las entidades competentes de ejecución coactiva como la SUNAT o el Banco de la Nación; para que se realice tal procedimiento de cobranza forzada.
- Es necesario implementar programas de capacitación y formación continua para los funcionarios de la APN en materia de gestión de riesgos y uso de herramientas informáticas-digitales. Asimismo, es fundamental establecer mecanismos efectivos de seguimiento y control de las multas administrativas, así como de la cobranza forzada de las mismas, para asegurar que se cumplan las obligaciones establecidas y se

garantice el cobro oportuno y completo de las sanciones impuestas. En definitiva, la capacitación y actualización constante de los funcionarios administrativos de la APN en los aspectos mencionados son clave para mejorar la eficiencia, transparencia y responsabilidad en la gestión portuaria, contribuyendo así al desarrollo sostenible y al cumplimiento de los objetivos institucionales en beneficio de la comunidad portuaria y la sociedad en su conjunto.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿Cómo las Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, se relacionan con la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?

1.3.2. Problemas específicos

- a. ¿Cómo la falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), dificulta la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?
- b. ¿Cómo los procedimientos de registro y seguimiento, asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?
- c. ¿Cómo el uso de los mecanismos digitales modernos, asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?
- d. ¿Cómo el análisis de riesgos periódicos permitirá identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?

1.4. Antecedentes

1.4.1. Antecedentes internacionales

Escalante et al. (2021) en su estudio buscan determinar la eficacia del recaudo de impuestos y evaluar los niveles de recaudación en una entidad municipal. Utilizaron un enfoque cualitativo y cuantitativo para comprender mejor el problema, centrándose en las normativas vigentes que regulan la recaudación de impuestos. Concluyeron que la entidad tiene un nivel de eficacia intermedio y sugieren implementar procesos diversificados para mejorar la recaudación de recursos públicos.

Arce (2020) en su investigación se propone evaluar el control interno de los procesos de recaudación y su impacto en la gestión operativa de un gobierno municipal en los periodos 2018 y 2019. Utilizó un enfoque descriptivo para explicar el proceso de recaudación e investigar la relación entre variables, además de métodos deductivos, analíticos y sintéticos para obtener conclusiones. Encontró que la entidad tiene dos formas de recaudación, pero carece de personal capacitado y tecnología para agilizar los pagos. Recomienda implementar tecnología para facilitar los pagos y contratar personal calificado para recuperar carteras vencidas.

Duffy (2022) en su trabajo de investigación de estudio cualitativo con análisis explicativo, analizó de manera crítica el procedimiento administrativo de cobro coactivo en Colombia, el cual es utilizado por varias entidades públicas para exigir el pago de obligaciones a los particulares. Este proceso presenta diversas dificultades que obstaculizan la defensa de los intereses de los individuos, por lo que se examina detalladamente su estructura para identificar aquellas fallas que impiden la contradicción y la defensa efectiva. Se realiza un análisis basado en los principios de la administración pública, el debido proceso administrativo,

la teoría del acto administrativo y el acceso a la justicia, con el objetivo de identificar posibles abusos de poder por parte del Estado en el ejercicio de este procedimiento.

El autor llegó a la conclusión principal de que el proceso administrativo de cobro coactivo es un método rápido y eficaz a través del cual la administración puede cobrar a los particulares deudas pendientes sin necesidad de intervención judicial. Este procedimiento se presenta como un privilegio excesivo que posee la administración para garantizar el cumplimiento de las obligaciones fiscales necesarias para el funcionamiento del Estado colombiano. Sin embargo, se ha demostrado que este proceso no protege adecuadamente los intereses de los particulares, sino que más bien se convierte en una barrera para el ejercicio de sus derechos de defensa y contradicción. Por lo tanto, a pesar de sus objetivos legítimos, la falta de legitimidad en su estructura cuestiona la forma en que alcanza dichos objetivos. Es importante no privilegiar la rapidez o eficacia sobre la plena garantía de los derechos de defensa y contradicción, ya que en el ámbito administrativo, esto puede conducir a abusos de poder por parte del Estado que van en contra de los principios de un Estado de Derecho. Por lo tanto, este ensayo propone algunos principios que podrían guiar una reformulación adecuada de este procedimiento para asegurar su conformidad con el marco legal vigente.

Aberos et al. (2023) en su trabajo de investigación formularon como objetivo central en analizar, desde una perspectiva cualitativa, los límites y las facultades de la Administración Pública en el proceso coercitivo. Para ello, se planteó identificar las etapas y características de este proceso, así como los derechos de los que disponen los sujetos involucrados. En el desarrollo de la investigación, se definió el principio de legalidad como un mecanismo para regular las competencias de la Administración y proteger los derechos individuales ante posibles abusos. Para alcanzar dichos objetivos, se utilizaron métodos analíticos y deductivos, así como la hermenéutica jurídica para interpretar la normativa vigente. Se llegó a la conclusión

de que los límites y las facultades de la administración están delimitados por los derechos establecidos en la Norma Suprema y otras leyes, lo que garantiza la seguridad jurídica de los involucrados en el proceso coercitivo.

Los autores llegaron a la conclusión principal de que los límites de la administración de ejecución coactiva, además de las competencias establecidas por la ley, incluye respetar los derechos de quienes son objeto de coerción y de la población en general. En primer lugar, las acciones de la administración no pueden transgredir lo establecido en la Constitución, la cual tiene primacía en todo el sistema jurídico y establece los principios y derechos que deben ser protegidos para garantizar la seguridad jurídica y la dignidad de las personas.

Inga (2020) en su tesis de investigación analizó mediante la aplicación de los métodos de investigación tanto inductivo como analítico, con un diseño investigativo de índole no experimental, en que tomó como muestra de estudio a 25 abogados de libre ejercicio profesional-jurídico, contemplándose asimismo a 3 Jueces de Coactivas pertenecientes a Entidades del Estado Ecuatoriano, siendo un total muestral de 28 elementos seleccionados; que de conformidad se aplicó el estudio de campo correspondiente en base al cuestionario de encuesta aplicado al respecto, se llegó a la conclusión principal de que el derecho de los ciudadanos a impugnar decisiones administrativas se basa en los errores frecuentes cometidos por las entidades públicas en el proceso de cobro coactivo, los cuales pueden vulnerar los derechos constitucionales de los afectados. Por esta razón, es fundamental que existan recursos efectivos y adecuados dentro de este procedimiento para que las entidades puedan corregir sus errores y proteger de manera adecuada los derechos de los ciudadanos.

1.4.2. Antecedentes nacionales

Amílcar (2021) en su tesis de investigación, se planteó como objetivo principal en efectuarse un estudio analítico de la cobranza coactiva en una determinada Entidad Estatal de Transporte en Lima y Callao; en que las deudas por cobrar que tiene la mencionada Institución,

y que busca priorizar en cobrar de manera determinante y coactiva, llega a corresponder mayormente a multas impuestas sobre infracciones de tránsito, que no han sido amortizadas en su momento por los administrados sancionados y obligados a pagar, que no han cumplido con cancelar sus obligaciones de deuda dentro del procedimiento de cobranza ordinaria sin aplicación de medidas de coerción anticipada, ni en función de haberse pagado en los plazos estipulados por ley; por lo que se ha tenido la plena necesidad de describirse los procedimientos que se realizan durante la etapa de ejecución coactiva; llevándose a cabo un diseño no experimental con enfoque cualitativo y como método investigativo se empleó el estudio de casos; habiéndose podido recolectar información a través de la observación en expedientes de cobranza coactiva, y de las respuestas obtenidas de las entrevistas a empleados públicos de la referida entidad administradora de transportes de Lima y Callao, utilizándose concretamente como herramientas a las guías de observación y el formato cuestionario de entrevista.

Como conclusión principal se llegaron a encontrar dificultades en los procesos de notificación, falta de personal notificador, carencia de sistemas informáticos para alertas y control en medidas cautelares, y mayor cantidad de solicitudes de prescripción. En consecuencia, se sugirió por parte de la autora en fortalecer la estructura operativa y adoptar tecnologías para mejorar la recaudación y atención en la unidad de cobranza. Los resultados pueden ser útiles para la toma de decisiones de los directivos de la entidad.

Palma (2020) en base a una investigación de estudio cuantitativo con nivel descriptivo y de diseño correlacional transversal, en que se planteó como objetivo en determinar la relación entre la gestión de cobranza coactiva y los reclamos respecto a la imposición de infracciones de tránsito, a cargo del Servicio de Administración Tributaria de Lima- SAT en el año 2020; haciéndose resaltar que la gestión de cobranza coactiva de infracciones de tránsito es un aspecto fundamental para garantizar la seguridad vial y la correcta recaudación de impuestos en cualquier ciudad. En el caso del Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT), esta

labor se convierte en un desafío constante debido a la falta de consciencia de los obligados respecto a su deuda, lo que se traduce en un alto índice de incumplimiento de sus obligaciones.

La imposición de infracciones de tránsito es una tarea que busca fomentar el respeto de las normas viales y prevenir accidentes en las vías públicas. Sin embargo, es común que los infractores ignoren las multas impuestas o se nieguen a realizar el pago correspondiente, lo que genera una serie de problemas tanto para la institución encargada de la recaudación como para el correcto funcionamiento del sistema de tránsito.

En este sentido, el Plan Estratégico Institucional del SAT de Lima es crucial para establecer metas y objetivos claros en materia de gestión de cobranza coactiva. Según este documento, el índice de efectividad de cobranza coactiva alcanzó un 60% en el año 2019, lo que indica un avance en la recuperación de las deudas pendientes. Sin embargo, es necesario analizar más a fondo las causas de este bajo porcentaje de efectividad y proponer medidas que contribuyan a mejorar los resultados en el futuro.

Una de las principales razones por las que los obligados manifiestan falta de consciencia sobre su deuda es la falta de información clara y precisa por parte de las autoridades competentes. Muchos infractores desconocen el procedimiento para la cancelación de una multa de tránsito, así como los plazos y las consecuencias de no cumplir con esta obligación. Por lo tanto, es fundamental que el SAT de Lima implemente campañas de educación vial y difunda de manera masiva los pasos a seguir para regularizar una infracción. Además, otro factor que influye en el incumplimiento de las obligaciones es la falta de incentivos y sanciones efectivas por parte de la institución recaudadora. En muchos casos, los infractores no ven una razón válida para pagar una multa de tránsito, ya que no perciben los beneficios de hacerlo o las consecuencias de no hacerlo. Por ello, es necesario establecer mecanismos de seguimiento y control que motiven a los obligados a cumplir con sus responsabilidades.

Conforme se desarrolló la investigación referida, en base al estudio metodológico cuantitativo, se empleó un cuestionario para recopilar información, el cual fue aplicado mediante una encuesta a una muestra representativa de 80 usuarios. Los instrumentos fueron evaluados por expertos para validar su eficacia.

La autora llegó a la conclusión fundamental de su investigación, de que la gestión de cobranza coactiva de infracciones de tránsito es un proceso complejo que requiere de una estrategia integral por parte del SAT de Lima. Es necesario mejorar la comunicación con los obligados, establecer incentivos y sanciones claras, y fortalecer los mecanismos de control y seguimiento para garantizar la efectividad en la recuperación de las deudas pendientes. Solo así se podrá garantizar la seguridad vial y el correcto funcionamiento del sistema de tránsito en la ciudad.

Rivera (2022) en su trabajo de investigación tuvo como objetivo principal evaluar la efectividad de la fase de cobranza habitual utilizada para multas emitidas en el ámbito laboral, analizando el procedimiento para encontrar áreas de mejora. Se presentan los resultados de recaudación obtenidos como parte de esta evaluación. La metodología empleada fue cualitativa, aplicada y fenomenológica, utilizando un enfoque inductivo para el análisis de los resultados. Se realizaron entrevistas al personal encargado de la cobranza, un focus group con especialistas en el área y un análisis documental de los lineamientos existentes. Los resultados muestran que el procedimiento ha sido efectivo, con un aumento anual en los niveles de recaudación. Se ha trabajado en mejoras con la implementación de una nueva guía para el personal de cobranza. Se concluyó que el procedimiento debe ser evaluado periódicamente y se deben implementar estrategias modernas, como una segmentación de la cartera de deudas y un proceso de fraccionamiento de multas más flexible, para hacer la cobranza más eficiente y obtener mejores resultados.

Rivera y Rojas (2021) en su investigación de tipo básico y nivel descriptivo, hicieron trascender que la cobranza coactiva es un proceso llevado a cabo por la Administración Tributaria para recuperar deudas fiscales no pagadas en el plazo establecido. El ejecutor coactivo es el encargado de aplicar medidas de cobro forzoso de acuerdo a la normativa vigente. La investigación se centró en analizar el impacto de la cobranza coactiva de SUNAT en las finanzas de las empresas del distrito de Independencia en 2020, utilizando un enfoque cuantitativo y un diseño no experimental. La muestra consistió en 150 empresas, las cuales respondieron un cuestionario. Se encontró que el 67.33% de los contadores considera que la cobranza coactiva se realiza de manera regular, mientras que el 50.67% señala una mejora progresiva en las finanzas de las empresas, permitiendo cubrir sus obligaciones tributarias. Los resultados indican una relación positiva baja débil entre la cobranza coactiva y las finanzas, con un impacto significativo del 59.91%. Por lo tanto, se confirma la hipótesis alterna y se descarta la hipótesis nula; llegándose a la conclusión por parte de las autoras, que la cobranza coactiva tiene un efecto significativo en las finanzas de las empresas del distrito de Independencia en 2020.

1.5. Justificación e importancia de la investigación

1.5.1. Justificación práctica

El desarrollo de esta investigación, se justifica principalmente en sustentar de los fundamentos prácticos necesarios en materia de Gestión de Políticas Públicas, sobre las principales Estrategias de Gestión de Riesgos que se vienen aplicando en la Administración Pública Peruana, para garantizarse la efectiva cobranza coactiva de multas incobrables en el Sector Portuario por parte de la Autoridad Portuaria Nacional (APN); resaltándose para ello, ante todo que se le conceda a dicha entidad pública, la facultad pertinente de ejercer la cobranza coactiva en la ley pertinente (Ley N° 27943 del 01/03/2003), para de esta manera se pueda dar

una aplicabilidad decisiva que tienen las estrategias de implementación de un efectivo sistema informático/digitalizado que permita el seguimiento y registro actualizado de las multas incobrables por parte de los obligados sancionados; como asimismo de poderse emplear las herramientas digitales necesarias para asegurarse de forma coordinadamente con las entidades de ejecución coactiva, en procederse con el cobro coactivo de las multas no pagadas por los obligados; efectuándose asimismo para ello el análisis de todos los riesgos periódicos, que facilite en la identificación preventiva y neutralización de todo obstáculo que pueda impedir a la postre el cobro coactivo de las multas incobrables.

1.5.2 Justificación teórica

Mediante el desarrollo de este estudio investigativo, se priorizará en el desarrollo de los principales fundamentos teóricos/dogmáticos esenciales sobre Estrategias Modernas de Gestión Pública que se deben aplicar para la ejecución de la cobranza coactiva en una determinada Entidad Pública, y asimismo en lo referente a tratarse sobre las teorías de aseguramiento de la cobranza coactiva de multas incobrables.

1.5.3. Justificación metodológica

A través de esta investigación se priorizará en el desarrollo de una investigación de análisis mixto, tanto cuantitativo como cualitativo, en que se podrá enfatizar en un estudio descriptivo-explicativo en base a los resultados a obtenerse de una encuesta especializada en aplicarse a una muestra significativa de Funcionarios representantes que se desempeñan en la Oficina General de Administración de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que darán a conocer pormenorizadamente sobre las limitaciones que tienen para efectuar la cobranza coactiva sobre las multas incobrables por operadores sancionados en el Sector Portuario, y asimismo de poderse conocer sobre las necesidades jurídicas que tienen dichos funcionarios

administrativos de la APN de poder tener la facultad legal de ejecución coactiva, y de las estrategias de gestión pública en riesgos que se deben aplicar para poder asegurar la cobranza coactiva de las multas incobrables que han llegado a imponer a los administrados infractores.

Lo que se obtenga del estudio cuantitativo, se contrastará con el análisis cualitativo a realizarse sobre las entrevistas a efectuarse a tres gerentes administrativos de la APN, para que puedan dar un mayor detalle explicativo sobre la falta de ejecución coactiva por parte de la Oficina General de Administración de su institución; y de conocerse a profundidad sobre las estrategias de gestión pública que se deban llevar a cabo para asegurarse la cobranza coactiva; analizándose a la vez sobre dos casos en que la APN se ha visto impedida en hacer cobro coactivo de multas impagadas por administrados que haya sancionado desde el año 2023, y que no se hayan podido hacer posible el cobro coactivo de multas.

Tanto los resultados cuantitativos y cualitativos a obtenerse se procesarán de manera combinada para darse validación a las hipótesis formuladas, y de poderse llegar a las conclusiones de estudio, y de formularse las recomendaciones que correspondan.

1.5.4. Justificación social

Con esta investigación, se justificará socialmente su desarrollo, en función de que el Estado Peruano se podrá beneficiar mediante sus Autoridades Administrativas, a que tengan una mayor competencia de Autotutela Administrativa para la cobranza coactiva de las multas que imponen a sus administrados, y que estos incumplen en pagar; para efectos de evitarse la continua impunidad de malos obligados; y que entidades públicas como la Autoridad Portuaria Nacional (APN), puedan tener la suficiente capacidad gestionadora de ejecutar la cobranza coactiva de multas en sus administrados morosos, y de asegurar una función recaudadora que le signifique ingresos sustanciales para el mejoramiento continuo de sus servicios administrativos en sí.

1.5.5. Importancia

Asimismo, la importancia de desarrollo de esta investigación se centra en cuanto de proponerse que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) pueda tener la competencia facultada de ejercer la cobranza coactiva de multas y obligaciones de deudas incobrables de parte de sus administrados sancionados; ello con la finalidad de poderse mejorar la gestión de riesgos para dicha entidad pública, en cuanto de poder enfrentar de manera efectiva la restricción en la capacidad de hacer efectivos los cobros de las multas, lo cual ha debilitado la capacidad de control de los actos administrativos y ha afectado la esfera pública por parte de la APN. Por lo que, ante ello, se deberán seguir las siguientes acciones: a) Garantizar la aplicación correcta de sanciones a los ciudadanos que presentan recursos administrativos, y en caso de no responder a las acciones de cobranza, no se permite que se dilate el proceso, afectando así los intereses del Estado: b) Es necesario tomar medidas concretas de cobro para evitar que la multa prescriba y no se cumpla el propósito de disuadir la reincidencia del infractor.

1.6. Limitaciones de la investigación

Para el desarrollo de esta investigación, se tendrán como principales limitaciones en cuanto al factor tiempo, dada mi ocupación profesional que desempeño a tiempo completo; y asimismo se tendrá el factor bibliográfico, por cuanto que no se dispondrá de una amplia variedad de libros actualizados de Gestión Pública-Administrativa y aplicado al Procedimiento de Cobranza Coactiva, por lo que se llegará a consultar a las fuentes linkográficas de Internet que aborden sobre el tema investigado en sí.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar las Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, que se puedan relacionar con la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

1.7.2. Objetivos específicos

- a. Explicar sobre la falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), y de cómo dificulta la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.
- b. Determinar los procedimientos de registro y seguimiento, que asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.
- c. Explicar el uso de los mecanismos digitales modernos, que asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.
- d. Explicar el análisis de riesgos periódicos que permitirá identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

1.8. Hipótesis

1.8.1. Hipótesis general

La falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública se relaciona directamente con la carencia de Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

1.8.2. Hipótesis específicas

- a. La falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), dificulta directamente a la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.
- b. Las limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento no asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.
- c. Las deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos, no asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.
- d. Las carencias en el análisis de riesgos periódicos no permitirán identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Marco Conceptual

2.1.1. *Estrategias de Gestión de Riesgos*

Se trata del conjunto de mecanismos estratégicos enfocados en la identificación, evaluación y mitigación de los riesgos que ayudan a las organizaciones a minimizar y gestionar mejor los posibles eventos adversos que puedan afectar sus operaciones.

Las estrategias de gestión de riesgos generalmente se centran en varios enfoques, como la transferencia del riesgo a través de seguros o contratos, la reducción o mitigación del riesgo a través de medidas preventivas o de control, la aceptación del riesgo en casos en los que los beneficios superen los costos asociados, y la evitación del riesgo mediante la eliminación de determinadas actividades o decisiones que puedan generar riesgos significativos.

Al implementar un procedimiento de gestión de riesgos, las organizaciones pueden identificar de manera proactiva los posibles riesgos a los que se enfrentan, evaluar su impacto potencial en sus objetivos y actividades, y tomar medidas para minimizar o mitigar estos riesgos de manera efectiva. Esto les permite anticiparse a situaciones adversas y tomar medidas preventivas para proteger sus activos, recursos y reputación.

En resumen, las estrategias de gestión de riesgos basadas en un procedimiento sistemático de identificación, evaluación y mitigación de los riesgos son fundamentales para garantizar la continuidad y la sostenibilidad de las operaciones de una organización, así como para proteger sus intereses y minimizar los impactos negativos de eventos imprevistos o indeseados.

2.1.2. Gestión de Riesgos de Cobranza

La gestión de riesgos en la administración pública se relaciona con la cobranza de multas incobrables en el sector portuario peruano en la medida en que las multas incobrables representan un riesgo para la recaudación de ingresos y para el cumplimiento de las normativas vigentes en el sector portuario.

Según Huayta (2019): “Es la función que se debe ejercer, por medio de la coerción, los contribuyentes que tienen deuda tributaria y no tributaria cumplan con pagar sus obligaciones a favor de la Entidad Pública competente” (p. 19).

Para gestionar de manera efectiva estos riesgos, es importante implementar procesos y mecanismos para identificar, evaluar y mitigar los riesgos asociados a la cobranza de multas incobrables. Esto puede incluir la implementación de sistemas de seguimiento y monitoreo de las multas incobrables, la adopción de medidas para incentivar el pago oportuno de las multas, el establecimiento de procedimientos claros para la cobranza de las multas incobrables, entre otras acciones. Además, es importante contar con un marco normativo y regulatorio sólido que facilite la gestión de riesgos en la cobranza de multas incobrables, así como la coordinación y cooperación entre las diferentes entidades involucradas en el sector portuario para garantizar el cumplimiento de las normativas y el adecuado manejo de los riesgos asociados a la cobranza de multas incobrables.

2.1.3. Cobranza coactiva

Estela (2016) explica que en la Administración Pública se utiliza el procedimiento de ejecución coactiva para recuperar deudas de los ciudadanos, tanto de naturaleza tributaria como no tributaria. Se realiza un análisis detallado de este procedimiento para comprender sus fundamentos, el concepto de ejecución forzosa y el marco institucional aplicable (p.233).

Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2016), se considera como notificación válida cualquier actuación del deudor que indique que tuvo conocimiento de la Resolución de Ejecución Coactiva que inició el procedimiento.

El procedimiento de cobranza coactiva se lleva a cabo de acuerdo con la Ley de Procedimiento de Ejecución Coactiva, Ley N° 26979, (1998), y sus modificaciones, Ley N° 28165, (2004), así como también en concordancia con la Ley de Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, (2001) y sus modificaciones. Cabe destacar que el deudor puede cancelar la deuda en cualquier momento del proceso y solicitar la suspensión de las medidas tomadas; de lo contrario, se continuarán las acciones sobre los bienes embargados hasta la realización de la audiencia de remate.

2.1.4. Multas Administrativas

Las multas administrativas son sanciones económicas impuestas por autoridades administrativas a personas físicas o jurídicas que han infringido normas o regulaciones establecidas en el ámbito administrativo. Estas multas pueden ser impuestas por diversas razones, como incumplimiento de normas de tráfico, violación de leyes de protección al consumidor, o no cumplir con regulaciones de seguridad laboral, entre otras. El objetivo de las multas administrativas es penalizar conductas indebidas o infracciones, y fomentar el cumplimiento de las normativas establecidas.

Las Multas Administrativas son sanciones económicas impuestas por la Administración Portuaria Nacional del Perú a las personas naturales o jurídicas que incumplen con las normativas y regulaciones establecidas en el ámbito portuario. Estas multas tienen como objetivo garantizar el cumplimiento de las leyes y proteger la seguridad y operatividad de los puertos en el país. Las sanciones pueden variar en función de la gravedad de la infracción y

pueden ser impuestas tanto a empresas como a individuos que no cumplan con las normativas establecidas.

2.1.5. Procedimiento Administrativo Sancionador

El Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) es un instrumento jurídico utilizado por las autoridades administrativas para imponer sanciones a los individuos o entidades que incumplen ciertas normativas o regulaciones establecidas en el ordenamiento jurídico.

El PAS se caracteriza por ser un proceso administrativo en el que se garantizan los principios del derecho a la defensa y al debido proceso, asegurando así la protección de los derechos de los presuntos infractores. A través de este procedimiento, las autoridades competentes pueden determinar si se ha cometido una falta o infracción, así como la imposición de la sanción correspondiente.

El PAS suele iniciarse a raíz de una denuncia o queja presentada por un particular o de oficio por la administración, que genera la apertura de un expediente administrativo para investigar los hechos y determinar la responsabilidad del presunto infractor. Durante el desarrollo de este proceso, se garantiza el derecho a ser escuchado, presentar pruebas, aportar información relevante y contar con la asistencia de abogados.

En resumen, el Procedimiento Administrativo Sancionador es un mecanismo utilizado por las autoridades administrativas para hacer valer el cumplimiento de las normativas y regulaciones vigentes, asegurando el respeto a los derechos de los individuos y garantizando un proceso justo y equitativo.

2.1.6. Autotutela Administrativa

La Autotutela Administrativa es un concepto jurídico que se refiere a la facultad que tiene la Administración Pública de ejecutar coactivamente sus propias resoluciones, sin necesidad de acudir a un procedimiento judicial. En otras palabras, es la capacidad de la Administración para hacer efectivas sus decisiones y hacer cumplir sus mandatos de manera directa, sin la intervención de un órgano judicial (Romero, 2019).

Esta facultad tiene como fundamento el principio de la autotutela, que establece que la Administración tiene la capacidad de velar por el cumplimiento de sus disposiciones y garantizar la legalidad en el ejercicio de sus funciones. En el caso de la ejecución coactiva, la Administración puede adoptar medidas como embargos, multas, sanciones económicas, entre otras, para hacer cumplir sus resoluciones.

La Autotutela Administrativa como manifestación del procedimiento de ejecución coactiva en la Administración Pública es una herramienta que permite garantizar el cumplimiento de las normas y decisiones administrativas, contribuyendo a la eficacia y eficiencia de la gestión pública. Sin embargo, su ejercicio debe realizarse respetando en todo momento los derechos de los administrados y cumpliendo con los principios de legalidad, proporcionalidad y debido proceso.

2.1.7. Estrategias de Gestión de Riesgos para la Cobranza Coactiva

Como estrategias de gestión de riesgos que se relacionan con la cobranza de multas incobrables en el sector portuario nacional, se pueden considerar las siguientes:

- Implementación de procedimientos claros y eficientes para registrar y seguir el proceso de cobro de multas incobrables.

- Establecimiento de políticas claras y transparentes sobre las multas y su proceso de cobro.
- Utilización de sistemas informáticos avanzados para realizar un seguimiento detallado de las multas incobrables y automatizar el proceso de cobro.
- Capacitación del personal encargado de la cobranza para que esté familiarizado con las leyes y regulaciones relacionadas con las multas en el sector portuario.
- Realización de análisis de riesgos periódicos para identificar posibles obstáculos en el proceso de cobro de multas y tomar medidas preventivas.
- Establecimiento de acuerdos de colaboración con otras entidades gubernamentales para intercambiar información y mejorar la efectividad de la cobranza de multas.
- Implementación de medidas de control interno para prevenir la corrupción y el fraude en el proceso de cobro de multas.

En cuanto a las estrategias de gestionar de riesgos para la efectiva cobranza coactiva que deba realizar la Autoridad Portuaria Nacional (APN) sobre multas incobrables por infractores sancionados, se deben aplicar las siguientes considerablemente:

- a. **Utilización de sistemas de registro y seguimiento:** Es fundamental contar con un sistema de registro de las multas incobrables y un seguimiento detallado de los plazos de pago, para identificar de forma rápida a los infractores que no han cumplido con sus obligaciones.
- b. **Implementación de mecanismos digitales modernos:** La APN debe aprovechar las ventajas de la tecnología y utilizar herramientas digitales para agilizar el proceso de cobranza, como plataformas de pago en línea, notificaciones electrónicas, entre otros.
- c. **Análisis de riesgos periódicos:** Es importante realizar análisis periódicos de los riesgos que pueden afectar el proceso de cobranza, como la identificación de posibles

obstáculos legales, financieros o logísticos que puedan dificultar la recuperación de las multas incobrables.

- d. **Seguimiento de los deudores:** Es necesario llevar un seguimiento detallado de los deudores, identificando sus activos y posibles fuentes de ingresos, para implementar estrategias efectivas de cobranza coactiva.
- e. **Implementación de políticas de cobranza efectivas:** La APN debe establecer políticas claras y efectivas de cobranza, con plazos de pago definidos, acciones de seguimiento y comunicación con los deudores, y medidas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones.

Al aplicar estas estrategias de gestión de riesgos, la Autoridad Portuaria Nacional podrá aumentar la eficiencia en la cobranza de multas incobrables y alcanzar una mayor tasa de recuperación de los montos pendientes.

2.2. Definición de términos

- **Administración Portuaria:** Proceso de administración y gestión de las actividades y operaciones dentro de un puerto, incluyendo la coordinación de servicios, infraestructura, seguridad, regulaciones y logística.
- **Análisis Periódico de Riesgos:** Evaluación y estudio sistemático de los riesgos potenciales que pueden afectar a una organización en un periodo determinado, con el objetivo de identificar y prevenir posibles amenazas y tomar medidas para mitigar su impacto.
- **Cobranza Coactiva:** Proceso legal mediante el cual se realiza la recuperación de deudas o pagos pendientes de manera forzosa, a través de la intervención de autoridades competentes y el uso de herramientas legales y judiciales.

- **Estrategias de Gestión de Riesgos:** Conjunto de acciones y decisiones planificadas que buscan identificar, evaluar, controlar y mitigar los riesgos en una organización, con el propósito de garantizar la continuidad de operaciones y minimizar pérdidas.
- **Gestión de Riesgos de Cobranza:** Proceso de identificación, evaluación y control de los riesgos asociados a la recuperación de pagos pendientes y deudas, con el objetivo de minimizar la morosidad y maximizar la eficacia en la cobranza.
- **Multas Administrativas:** Sanciones impuestas por autoridades gubernamentales o entidades reguladoras a individuos o empresas que incumplen con disposiciones legales y normativas, con el propósito de garantizar el cumplimiento de la ley y el orden público.
- **Procedimiento de Cobranza Coactiva:** Serie de acciones y trámites establecidos por la ley para recuperar deudas y obligaciones incobrables, que incluyen notificaciones, embargos y ejecuciones judiciales, con el propósito de compeler al deudor a pagar lo adeudado.
- **Registro de Multas Administrativas:** Base de datos o sistema de registro en el cual se lleva un histórico detallado de las sanciones administrativas impuestas por las autoridades, para el seguimiento y control de las mismas, así como para garantizar su cumplimiento.
- **Servicios Portuarios:** Conjunto de actividades, operaciones y facilidades proporcionadas en un puerto marítimo, fluvial o lacustre, tales como carga y descarga de mercancías, almacenamiento, amarre de embarcaciones, reparaciones navales, servicios logísticos, aduaneros, de seguridad y otros.

III. MÉTODO

3.1. Tipo de Investigación

Utilizando la clasificación convencional de desarrollo de las investigaciones científicas, la presente investigación se efectuará en base al tipo Aplicada, que según Hernández y Mendoza (2023), “se caracteriza por tener un objetivo práctico y concreto, que busca resolver problemas específicos en un contexto determinado” (p. 201); es decir es una investigación que tiene como objetivo principal la solución de un problema práctico. Este tipo de investigación está orientada a la acción y busca tener un impacto directo en la sociedad, en las organizaciones o en la comunidad en general.

En este tipo de investigación, el investigador debe identificar un problema concreto y relevante, plantear hipótesis o preguntas de investigación específicas, recopilar datos de manera sistemática, analizar y interpretar los resultados obtenidos, y finalmente proponer soluciones o recomendaciones basadas en los hallazgos del estudio.

La investigación aplicada se diferencia de la investigación básica en que esta última tiene como objetivo principal ampliar el conocimiento teórico en una determinada área, mientras que la investigación aplicada busca la aplicación práctica de esos conocimientos en la resolución de problemas concretos.

La investigación de tipo aplicada se caracteriza por su objetividad y relevancia práctica, y su finalidad es contribuir al mejoramiento de la realidad social, organizativa o comunitaria a través de la aplicación de los conocimientos científicos.

La investigación aplicada para el planteamiento de estrategias de gestión de riesgos para asegurar la cobranza de multas incobrables en el sector portuario del Perú, incluyendo el reconocimiento de la facultad legal de la Autoridad Portuaria Nacional para llevar a cabo la cobranza coactiva sobre multas, se desarrollará de la siguiente manera:

- **Identificación del problema:** Se ha realizado un análisis detallado de la situación actual en el sector portuario del Perú en relación con las multas incobrables y la falta de cumplimiento en el pago de estas por parte de los administrados sancionados. Se identificarían los principales obstáculos y desafíos que enfrenta la Autoridad Portuaria Nacional en este aspecto.
- **Revisión de marco legal:** Se llevó a cabo una revisión exhaustiva de la normativa vigente en el Perú en relación con la facultad de la Autoridad Portuaria Nacional para ejecutar la cobranza coactiva sobre multas incobrables. Se identificarían las limitaciones y posibles vacíos legales que puedan estar dificultando el proceso de cobranza.
- **Análisis de riesgos:** Se han identificado los riesgos asociados a la falta de cobranza de multas incobrables en el sector portuario del Perú, incluyendo el impacto económico y operativo que esta situación puede tener en la Autoridad Portuaria Nacional y en el conjunto del sector. Se analizarían también los riesgos relacionados con la impunidad de los administrados sancionados.
- **Diseño de estrategias de gestión de riesgos:** Se han planteado diferentes estrategias y medidas para garantizar la efectiva cobranza de las multas incobrables en el sector portuario del Perú, tomando en cuenta el marco legal existente y los riesgos identificados. Se propondrían acciones concretas para fortalecer la capacidad de la Autoridad Portuaria Nacional en este aspecto.
- **Implementación y seguimiento:** Se han llevado a cabo la implementación de las estrategias de gestión de riesgos propuestas, monitoreando su impacto y revisando su efectividad en el tiempo. Se realizarían ajustes y mejoras según sea necesario para asegurar el cumplimiento de los objetivos establecidos.

En resumen, la investigación aplicada se enfoca en identificar y abordar los riesgos

asociados a la falta de cobranza de multas en el sector portuario del Perú, proponiendo estrategias concretas para fortalecer el sistema de cobranza y evitar la impunidad de los administrados sancionados.

En la investigación cuantitativa, destacan lo sostenido por los autores Hernández y Mendoza (2023) que se basa en la recolección y el análisis de datos numéricos, utilizando técnicas estadísticas para obtener conclusiones válidas y confiables. Este enfoque permite medir variables, establecer relaciones entre estas variables y generalizar los resultados a una población más amplia.

Respecto a la investigación mixta, Hernández Sampieri y Mendoza Torres sostienen que combina elementos de la investigación cuantitativa y cualitativa, para complementar las fortalezas de ambos enfoques y abordar de manera más integral los problemas de investigación. Esta metodología permite profundizar en el análisis de un fenómeno, al mismo tiempo que se obtienen datos numéricos que pueden ser generalizados.

Diseño de la Investigación

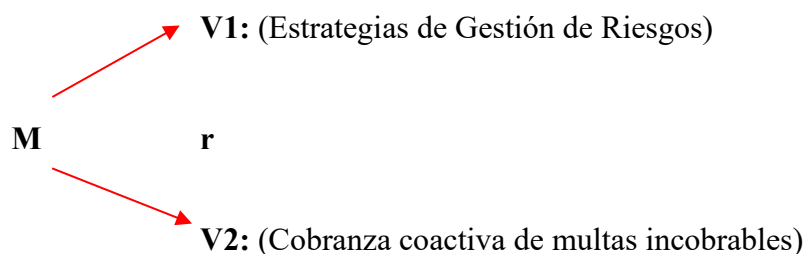
De acuerdo a Hernández y Mendoza (2023), se ha desarrollado esta investigación bajo el diseño correlacional – transversal; que consistirá en estudiar la relación entre dos o más variables en un momento específico. En este tipo de investigación, se selecciona una muestra representativa de la población y se recopila información de manera simultánea sobre las variables de interés.

El diseño correlacional permite identificar la presencia de una relación entre las variables estudiadas, pero no establece una relación causal entre ellas. Por otro lado, el diseño transversal se refiere al estudio de las relaciones entre las variables en un único momento temporal, sin seguimiento a lo largo del tiempo.

Para desarrollar una investigación aplicada bajo este diseño, se han seguido los siguientes pasos:

- Definir claramente las variables de estudio y formular las hipótesis de investigación.
- Seleccionar una muestra representativa de la población y recopilar datos de manera simultánea en un solo momento.
- Analizar los datos mediante técnicas estadísticas como el análisis de correlación para identificar las relaciones entre las variables.
- Interpretar los resultados y determinar si las hipótesis de investigación fueron confirmadas o refutadas.
- Elaborar conclusiones y recomendaciones basadas en los hallazgos de la investigación.

En resumen, el desarrollo de una investigación aplicada bajo el diseño correlacional-transversal consiste en estudiar la relación entre variables en un momento específico para contribuir al conocimiento y la toma de decisiones en un determinado contexto.



3.2.Población y Muestra

Población

La población de estudio considerada ha estado conformada por el total de Funcionarios de la APN – Sector Portuario, Callao.

Muestra

Mediante aplicación de muestreo por conveniencia o intencional, se seleccionó una muestra de 50 elementos de la APN, entre Funcionarios Gerentes y Administrativos de la OGA-APN, y Operadores de la Terminal Marítima.

3.3. Operacionalización de variables

3.3.1. De la variable independiente

Estrategias de Gestión de Riesgos:

Las estrategias de gestión de riesgos para cobranza coactiva son un conjunto de acciones y medidas planificadas y ejecutadas con el objetivo de minimizar los riesgos asociados con el proceso de recuperación de deudas a través de la vía legal. Estas estrategias buscan reducir la probabilidad de incumplimientos, aumentar la eficacia de la gestión de cobros y mitigar los costos y consecuencias negativas que pueden surgir durante el proceso.

Algunas de las estrategias de gestión de riesgos para cobranza coactiva incluyen la segmentación de la cartera de deudores, la evaluación de la capacidad de pago y solvencia de los deudores, el establecimiento de objetivos de cobranza claros y medibles, la implementación de políticas y procedimientos internos sólidos, la automatización de los procesos de cobranza, la diversificación de los canales de comunicación con los deudores, la formación y capacitación del personal encargado de la cobranza, entre otras.

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable Independiente (X) Estrategias de Gestión de Riesgos	X1.- Regulación Normativa-Legal de la Cobranza Coactiva para la APN	<ul style="list-style-type: none"> – Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley No. 27943 a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) – Reglamento de la LSPN
	X2.- Procedimientos de registro y seguimiento	<ul style="list-style-type: none"> – Módulo de registro actualizado de multas incobrables – Módulo de seguimiento de pago de multas
	X3.- Uso de mecanismos digitales modernos	<ul style="list-style-type: none"> – Uso de plataformas digitales – Redes sociales de comunicación virtual
	X4.- Análisis de riesgos periódicos.	<ul style="list-style-type: none"> – Análisis de obstáculos. – Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo.

3.3.2. De la variable dependiente

Cobranza de Multas Incobrables:

La cobranza de multas incobrables es un proceso utilizado por las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley y la normativa para garantizar el pago de las multas emitidas a aquellos administrados que han infringido las reglas administrativas de un servicio.

Este proceso puede involucrar diferentes medidas y estrategias para lograr el cumplimiento de la obligación de pago por parte del infractor, como el envío de notificaciones y recordatorios de pago, la aplicación de recargos e intereses por mora, la retención de licencias, e incluso la posibilidad de recurrir a instancias legales para el cobro forzoso de la deuda.

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable Dependiente (Y) Cobranza de Multas Incobrables	Y1.- Cobro coactivo de las multas.	– Mecanismo de cobranza coactiva
	Y2.- Procedimiento de ejecución coactiva.	– Procedimiento según marco normativo específico – Procedimiento Administrativo General (Ley 27444)
	Y3.- Coordinación con Entidades de Ejecución coactiva	– Con Banco de la Nación – Con SUNAT

3.4. Instrumentos

Los instrumentos que se utilizaron fue el cuestionario de encuesta, guía de entrevista y el informe de expedientes.

El formato de cuestionario de encuesta se constituyó de 22 preguntas de tipo cerrada.

3.5. Procedimientos

Utilizando la base de datos se aplicó el programa estadístico SPSS 29.0 y Excel 2016 donde se procederá al análisis estadístico para obtener los siguientes resultados:

3.6. Análisis de datos

El análisis de datos se basó en función al desarrollo elaborable de tablas y gráficos obtenidos del procesamiento de datos, y los resultados obtenidos fueron analizados y comparados con otras investigaciones.

3.7. Consideraciones éticas

La tesis cumple con el esquema de la Universidad Nacional Federico Villarreal.

IV. RESULTADOS

4.1. Validación/Contrastación de las Hipótesis

4.1.1 Correlaciones no paramétricas de la Hipótesis General

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

Ho: La falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, no se relaciona de modo directo con la carencia de Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

La falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, se llega a relacionar de manera directa con la carencia de Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Tabla 6

De la correlación no paramétrica de la Hipótesis General

		Falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública por parte de la APN (agrupado)		Carencia de Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional (agrupado)	
Rho de Spearman	Falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública por parte de la APN (agrupado)	Coefficiente de correlación	1,000		,849
		Sig. (bilateral)	.		,000
		N	50		50
	Carencia de Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional (agrupado)	Coefficiente de correlación	,849		1,000
		Sig. (bilateral)	,000		.
		N	50		50

Según los resultados obtenidos para comprobar la hipótesis general se ha obtenido que el coeficiente de correlación Rho de Spearman, que tiene el valor de 0.849**, el que el SPSS 29 lo interpreta como una correlación de nivel altamente significativo al grado de 0,01 y el sigma (bilateral) es de 0,000 el mismo que es menor al parámetro teórico de 0,05 o 5,00% lo que nos permite afirmar que la hipótesis alterna se llega a cumplir determinantemente en función de que: “La carencia de Acciones Estratégicas de Gestión de Riesgos en la

Administración Pública respecto de la APN, se tiende a vincular de forma significativamente directa con la carencia de Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, durante el año 2024”.

4.1.2 Correlaciones no paramétricas Hipótesis Específica 1

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

La falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), no se llega a dificultar de modo significativamente directo respecto a la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

La falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), tiende a dificultarse de manera críticamente significativa en relación a la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Tabla 7

De la correlación no paramétrica de la Hipótesis Específica 1

		Falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN) (agrupado)	Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional (agrupado)
Rho de Spearman	Coeficiente de correlación	1,000	,821
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	50	50
	Coeficiente de correlación	,821	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	50	50

Según los resultados obtenidos para comprobar la primera hipótesis específica se ha obtenido un coeficiente de correlación Rho de Spearman, que tiene el valor de 0.821**, el que el SPSS 29 lo interpreta como una correlación preponderantemente significativa al nivel de 0,01 y el sigma (bilateral) es de 0,000 el mismo que es menor al parámetro teórico de 0,05 o 5,00% lo que nos permite afirmar que la primera hipótesis específica se llega a cumplir en base a que: “La carencia de una normativa regulatoria jurídica-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), se vincula de modo significativo en correlación con la falta de Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, en el año 2024”.

4.1.3 Correlaciones no paramétricas Hipótesis Específica 2

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

Pese a las limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento, sí se llega en dar con el aseguramiento de la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

Las limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento, no permitirán asegurar la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024

Tabla 8

De la correlación no paramétrica de la Hipótesis Específica 2

Rho de Spearman	Limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento (agrupado)	Coeficiente de correlación	de	Limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento (agrupado)	Falta de aseguramiento en la Cobranza de Multas incobrables (agrupado)
				1,000	,827
		Sig. (bilateral)		.	,000
		N		50	50
	Falta de aseguramiento en la Cobranza de Multas incobrables (agrupado)	Coeficiente de correlación	de	,827	1,000
		Sig. (bilateral)		,000	.
		N		50	50

Según los resultados obtenidos para comprobar la segunda hipótesis específica se ha podido obtener que el coeficiente correlacional Rho de Spearman, es de un valor significativo de 0.827**, el que el SPSS 29 lo interpreta como una correlación de grado altamente significativo al nivel de 0,01 y el sigma (bilateral) es de 0,000 el mismo que es menor al parámetro teórico de 0,05 o 5,00% lo que ha permitido afirmar positivamente que la 2da hipótesis específica se llega a dar en cumplimiento en función de que: “Al tenerse limitaciones en la ejecución de los procedimientos de registro y seguimiento por parte de la APN, no se permitirá en garantizar la debida Cobranza Coactiva de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024”.

4.1.4 Correlaciones no paramétricas Hipótesis Específica 3

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

Pese a las deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos, aun así se asegurará la Cobranza Coactiva de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

Las deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos dentro de la APN, no permite el aseguramiento de la Cobranza Coactiva de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Tabla 9

De la correlación no paramétrica de la Hipótesis Especifica 3

		Deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos dentro de la APN (agrupado)		No aseguramiento de la Cobranza Coactiva de Multas incobrables (agrupado)	
Rho de Spearman	Deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos dentro de la APN (agrupado)	Coeficiente de correlación	de	1,000	,831
		Sig. (bilateral)		.	,000
		N		50	50
	No aseguramiento de la Cobranza Coactiva de Multas incobrables (agrupado)	Coeficiente de correlación	de	,831	1,000
		Sig. (bilateral)		,000	.
		N		50	50

Según los resultados que se han podido obtener para la comprobación de la tercera hipótesis específica se ha obtenido que el coeficiente correlacional Rho de Spearman, que ha sido de un valor del 0.831**, el que el SPSS 29 lo interpreta como una correlación significativamente positiva al nivel de 0,01 y el sigma (bilateral) es de 0,000 el mismo que es menor al parámetro teórico de 0,05 o 5,00% lo que nos ha permitido en dar afirmación sobre

la 3era hipótesis específica, cumpliéndose de que: “Los problemas deficitarios en el empleo de los mecanismos/herramientas digitales modernos dentro de la APN, no llega a permitir de ninguna forma el debido aseguramiento de la Cobranza Coactiva de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, durante el año 2024”.

4.1.5 Correlaciones no paramétricas Hipótesis Específica 4

Ho: $r_{XY} = 0$ Hipótesis nula

Si bien se tienen carencias en el análisis de riesgos periódicos, pese a ello; se pueden identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.

Ha: $r_{XY} \neq 0$ Hipótesis alternativa

Al tenerse carencias por la falta de análisis de riesgos periódicos, no se puede dar con la identificación y prevención de posibles obstáculos en torno al procedimiento ejecutable de la cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, en el año 2024

Tabla 10

De la correlación no paramétrica de la Hipótesis Específica 4

			Carencias por la falta de análisis de riesgos periódicos (agrupado)	Identificación y prevención de posibles obstáculos en torno al procedimiento ejecutable de la cobranza de multas incobrables (agrupado)
Rho de Spearman	Carencias por la falta de análisis de riesgos periódicos (agrupado)	Coefficiente de correlación	1,000	,885
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	50	50
	Identificación y prevención de posibles obstáculos en torno al procedimiento ejecutable de la cobranza de multas incobrables (agrupado)	Coefficiente de correlación	,885	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	50	50

Según los resultados que se han obtenido para la comprobación corroborativa de la cuarta hipótesis específica se ha obtenido que el coeficiente correlacional Rho de Spearman, que ha sido de un valor del 0.885**, el que el SPSS 29 lo interpreta con una correlación debidamente significativa y positiva al nivel de 0,01 y el sigma (bilateral) es de 0,000 el mismo que es menor al parámetro teórico de 0,05 o 5,00% lo que nos ha permitido en dar afirmación sobre la 4ta hipótesis específica, llegándose a cumplir en que: “Al tenerse carencias como el de la falta de análisis de riesgos periódicos, no se podrá dar con el desarrollo identificable ni preventivo de los posibles obstáculos sobre el proceder ejecutable de la cobranza de multas incobrables dentro del Sector Portuario Nacional, en el año 2024”.

4.2. Análisis Estadístico - Descriptivo

V. Independiente (X): Estrategias de Gestión de Riesgos

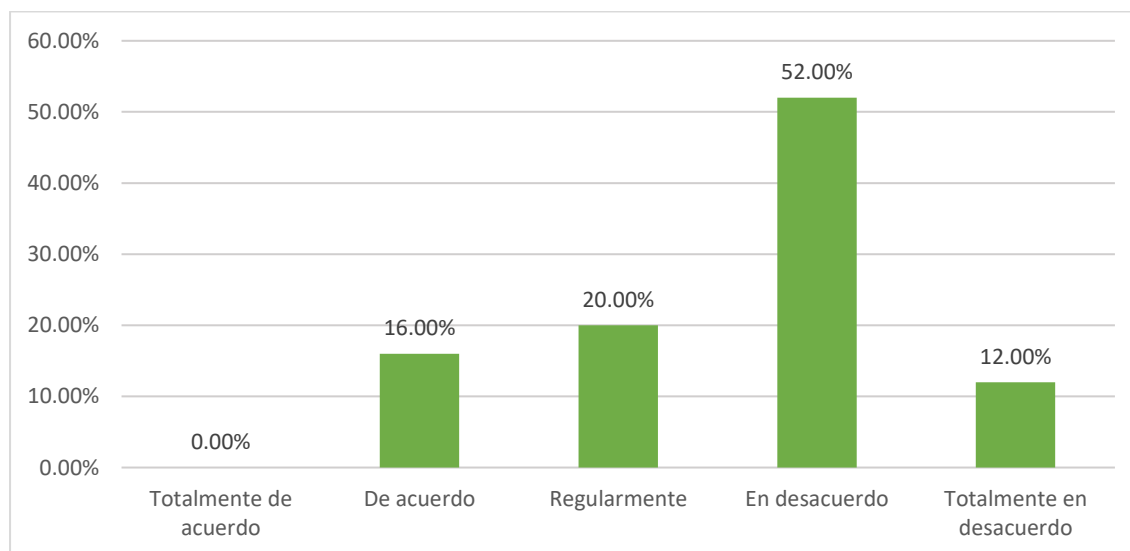
Tabla 11

1. *¿Se aplican Estrategias de Gestión de Riesgos, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), para la cobranza coactiva de multas incobrables de administrados sancionados?*

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	8	16.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	26	52.00%
No, completamente	6	12.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 4

Se aplican Estrategias de Gestión de Riesgos, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), para la cobranza coactiva de multas incobrables de administrados sancionados



Interpretación: Se tiene que el 64.00% de entre los Funcionarios Gerentes y Administrativos de la OGA-APN, y Operadores de la Terminal Marítima, manifestaron estar rotundamente en desacuerdo de que se estén aplicando las estrategias necesarias de gestión de riesgos para hacer factible el cobro coactivo de las multas incobrables a los obligados infractores sancionados; mientras que el 20% señaló que se aplican de manera regular tales estrategias; y un 16% manifestó que sí se ejecutan las estrategias requeridas.

Dimensiones e Indicadores:

Regulación Normativa-Legal de la Cobranza Coactiva para la APN.

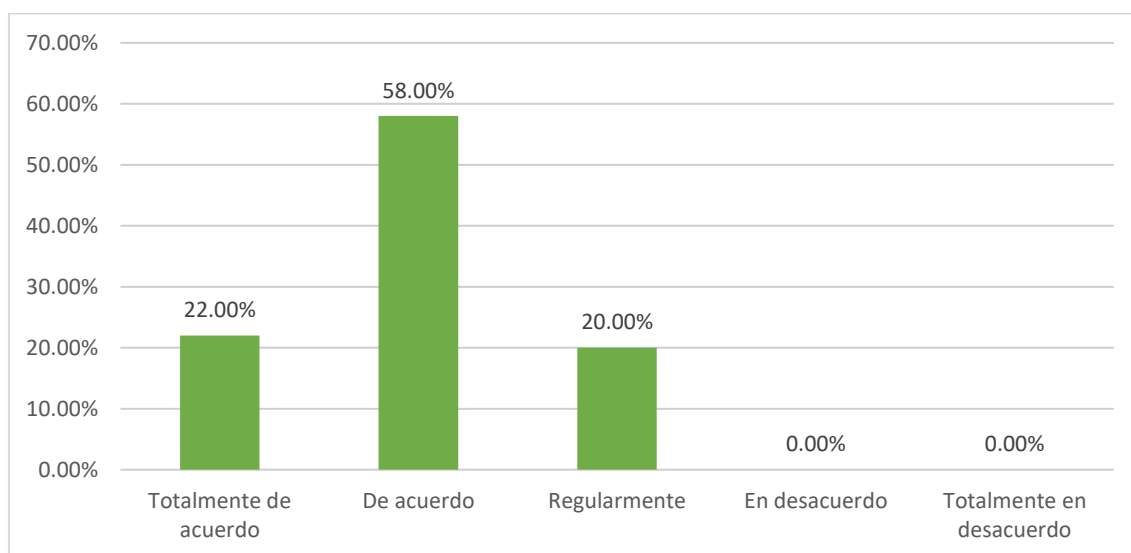
Tabla 12

2.¿Se debe regular normativamente de manera concreta la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?

Si, completamente	11	22.00%
Si, en parte	29	58.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 5

Se debe regular normativamente de manera concreta la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)



Interpretación: De conformidad con el 80% de los funcionarios de OGA-APN y de Operadores Marítimos que fueron encuestados, sostuvieron estar muy de acuerdo en que se debería tener una regulación normativa explícita y directa de ejercicio de la cobranza coactiva en otorgamiento a la APN como parte de su atribución legal; mientras que un 20% sostuvo tener una postura relativa en sí.

X1.1.- Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley No. 27943 a la Autoridad Portuaria Nacional (APN)

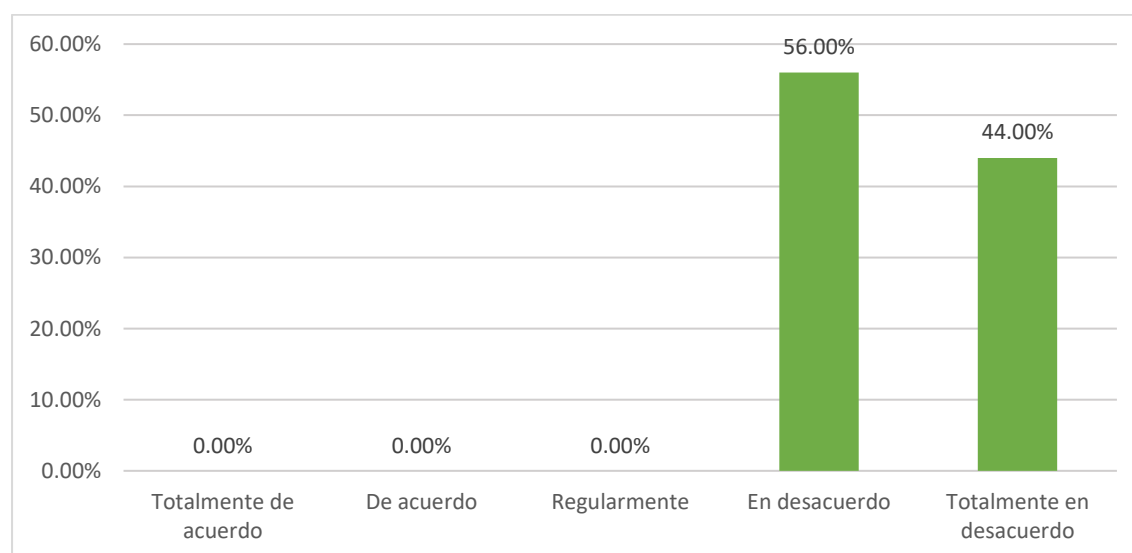
Tabla 13

3. *¿Se regula legalmente la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?*

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	0	0.00%
No, estoy seguro	0	0.00%
No, en parte	28	56.00%
No, completamente	22	44.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 6

Se regula legalmente la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)



Interpretación: El 100% de los encuestados expresaron estar muy en desacuerdo, de que se tenga actualmente una regulación jurídica – legal sobre la facultad atribuible de la cobranza coactiva para la APN.

X1.2.- Reglamento de la LSPN

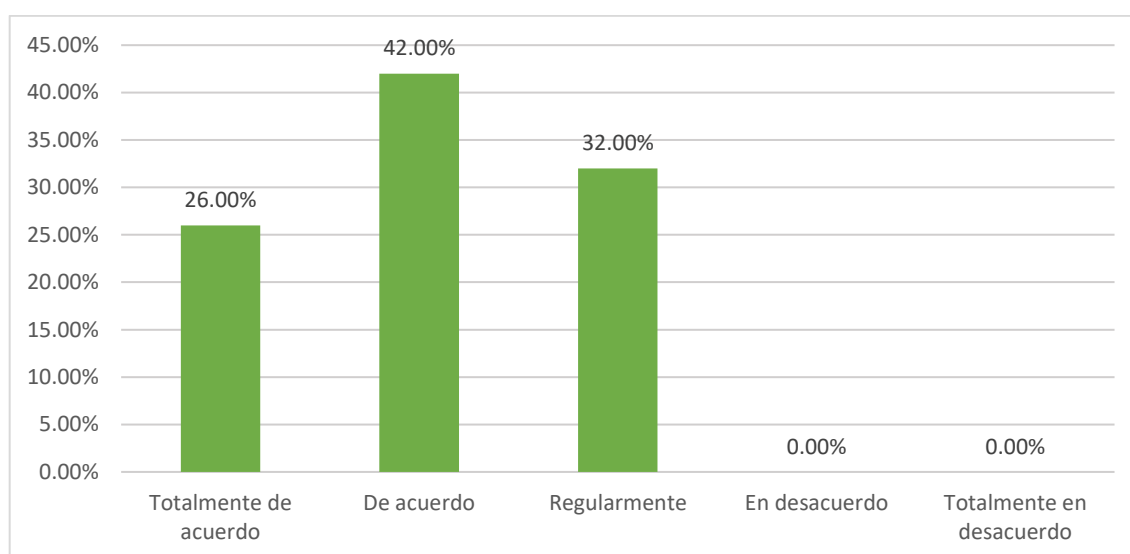
Tabla 14

4. ¿Se encuentra contemplado en el Reglamento de la LSPN, el ejercicio de la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?

Si, completamente	13	26.00%
Si, en parte	21	42.00%
No, estoy seguro	16	32.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 7

Se encuentra contemplado en el Reglamento de la LSPN, el ejercicio de la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)



Interpretación: El 42% de los elementos encuestados sostuvieron estar mayormente de acuerdo, de que en la norma reglamentaria de la Ley del Servicio Portuario Nacional (Ley N° 27943), se llega a reconocer en cierta forma el ejercitamiento de la atribución facultable del cobro coactivo para la APN; mientras que el 32% sostuvo que se regula reglamentariamente de manera relativa.

X2.- Procedimientos de registro y seguimiento.

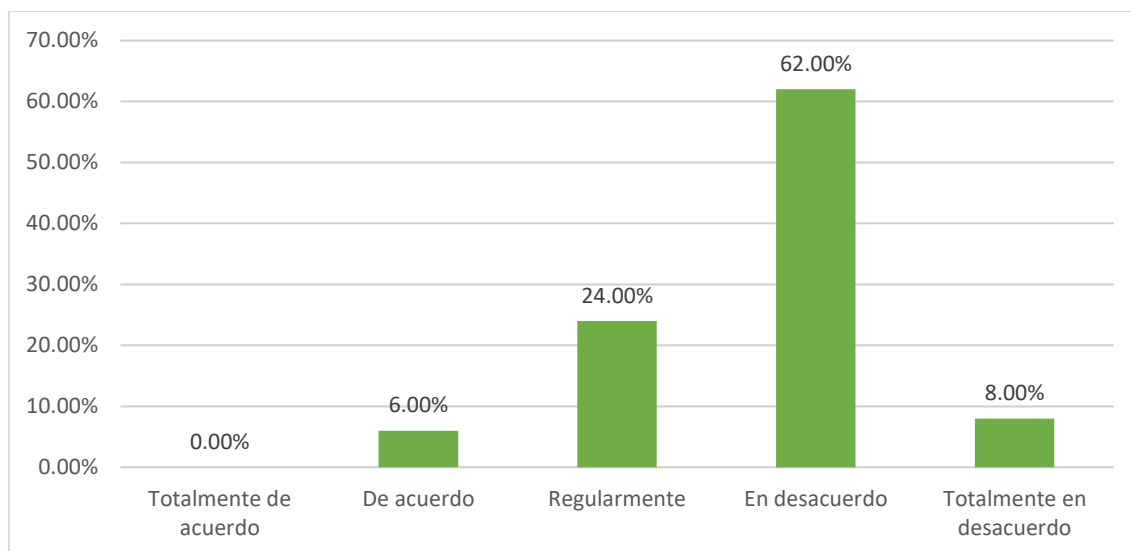
Tabla 15

5.-¿Se aplican los procedimientos de registro y seguimiento por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	3	6.00%
No, estoy seguro	12	24.00%
No, en parte	31	62.00%
No, completamente	4	8.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 8

Se aplican los procedimientos de registro y seguimiento por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: Se ha podido determinar que el 70% de los encuestados, sostuvieron estar plenamente en desacuerdo, de que se estén aplicando los mecanismos procedimentales de registro y seguimiento por parte de la APN respecto a la cobranza forzosa de multas incobrables; mientras que el 24% señaló tener una posición regular en sí.

X2.1.- Módulo de registro actualizado de multas incobrables

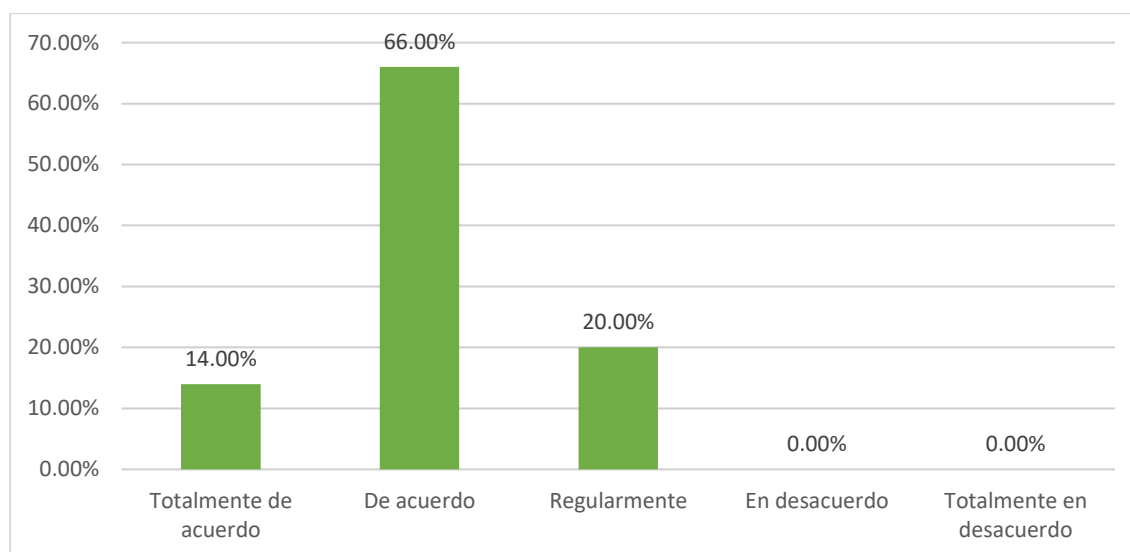
Tabla 16

6.- ¿Es necesaria la implementación del módulo de registro actualizado de multas incobrables?

Si, completamente	7	14.00%
Si, en parte	33	66.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 9

Es necesaria la implementación del módulo de registro actualizado de multas incobrables



Interpretación: El 66% de los funcionarios de la OGA-APN y de Operaciones Comerciales – Marítimas que fueron encuestados, sostuvieron comúnmente estar plenamente de acuerdo en que se debe implementar un requerido módulo de registro actualizable de multas incobrables; mientras que un 20% expresó tener una respuesta regular sobre lo propuesto.

X2.2.- Módulo de seguimiento de pago de multas

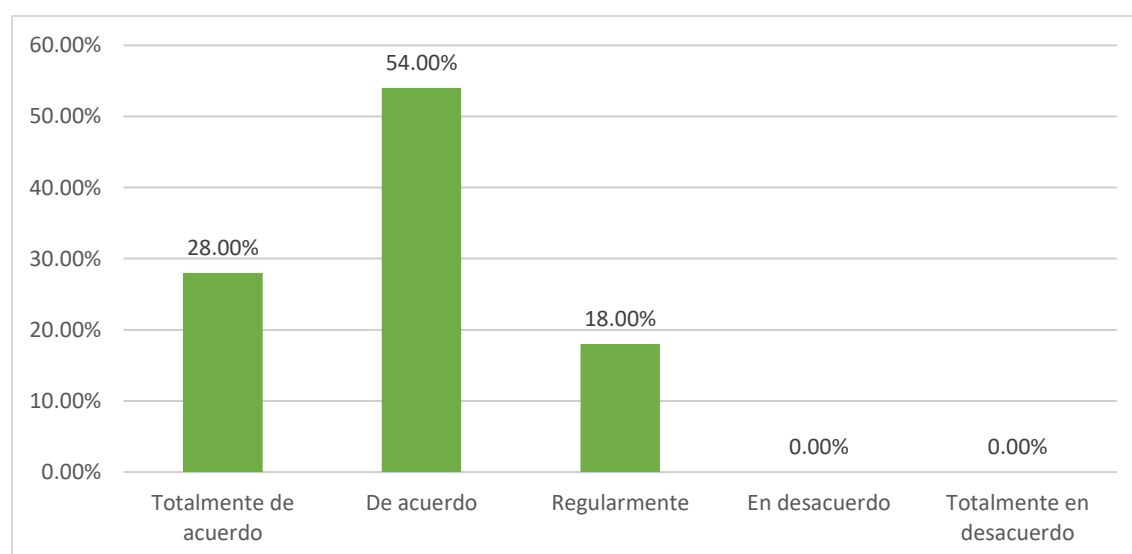
Tabla 17

7.- ¿Es necesaria la implementación del módulo seguimiento de pago de multas incobrables?

Si, completamente	14	28.00%
Si, en parte	27	54.00%
No, estoy seguro	9	18.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 10

Es necesaria la implementación del módulo seguimiento de pago de multas incobrables



Interpretación: El 82% de los elementos de la muestra que fueron encuestados, sostuvieron que sí es requerida la acción implementable por parte de la OGA-APN, respecto al módulo operativo de transacción de seguimiento del pago de las multas incobrables; mientras que el 18% expresó una postura regular sobre tal propuesta implementable.

X3.- Uso de mecanismos digitales modernos.

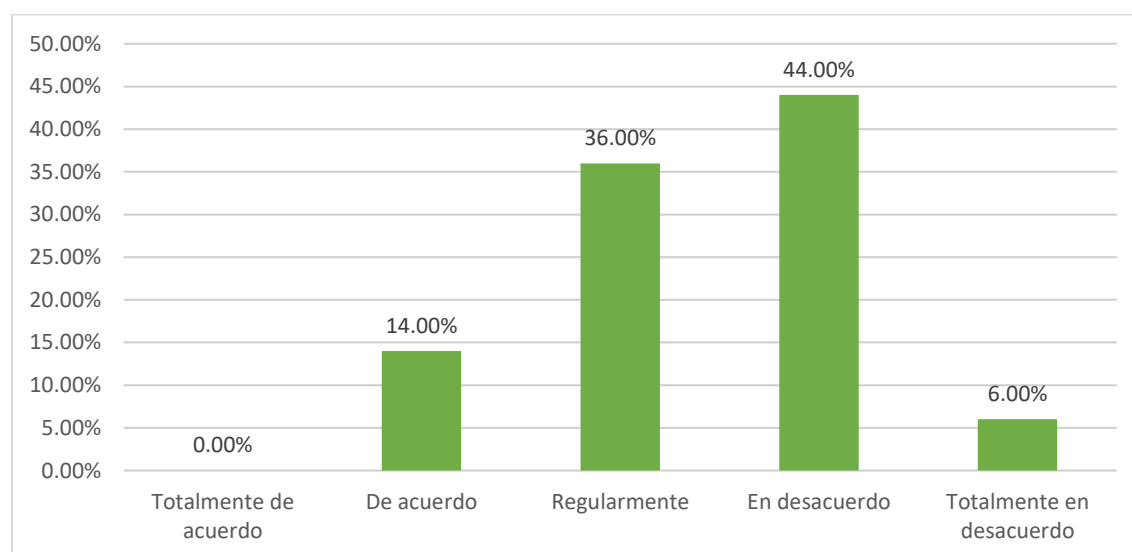
Tabla 18

8.- ¿Se utilizan los mecanismos digitales modernos por parte de los funcionarios de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	7	14.00%
No, estoy seguro	18	36.00%
No, en parte	22	44.00%
No, completamente	3	6.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 11

Se utilizan los mecanismos digitales modernos por parte de los funcionarios de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: Se tiene que un 50% de los encuestados manifestaron estar en desacuerdo, de que se estén empleando los mecanismos y plataformas digitales modernos por los elementos/Funcionarios de la Oficina General Administrativa de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), en lo que respecta al cobro coactivo de multas incobrables; mientras que un 36% señaló que se manifiesta de modo regular la utilización aplicativa de las herramientas de plataforma digital para tal finalidad de cobranza en la APN.

X3.1.- Uso de plataformas digitales

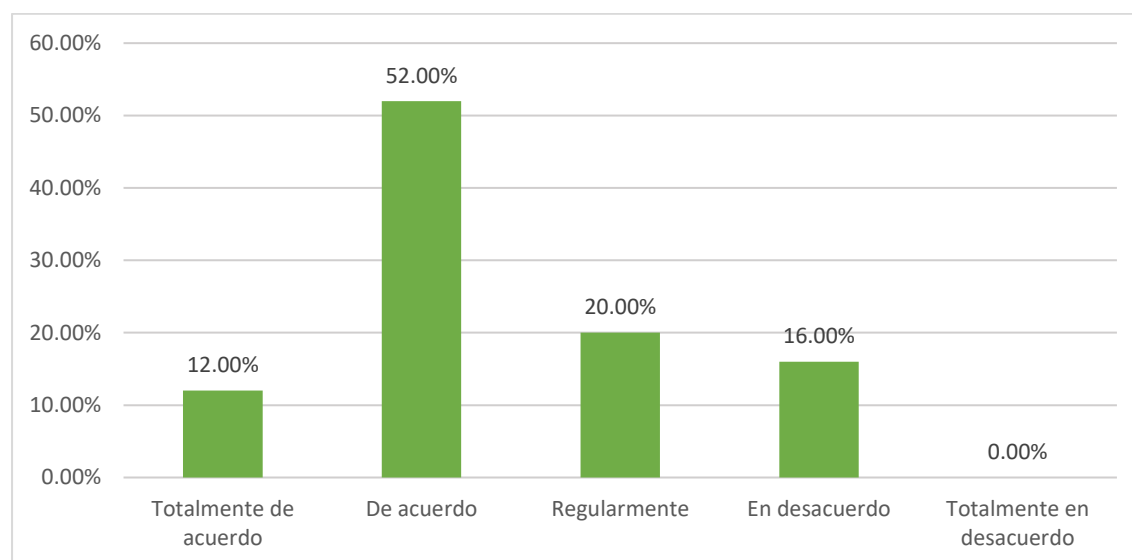
Tabla 19

9.-¿Se deben emplear plataformas digitales modernizadas por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	6	12.00%
Si, en parte	26	52.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	8	16.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 12

Se deben emplear plataformas digitales modernizadas por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: El 64% de los Funcionarios de la OGA-APN y de Operadores Marítimos expresaron estar muy de acuerdo, en tenerse que emplear necesariamente las plataformas digitales modernizadas por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), para efectos de darse con la cobranza coactiva de multas incobrables; mientras que el 20% afirmó tener una postura relativa al respecto.

X3.2.-Redes sociales de comunicación virtual

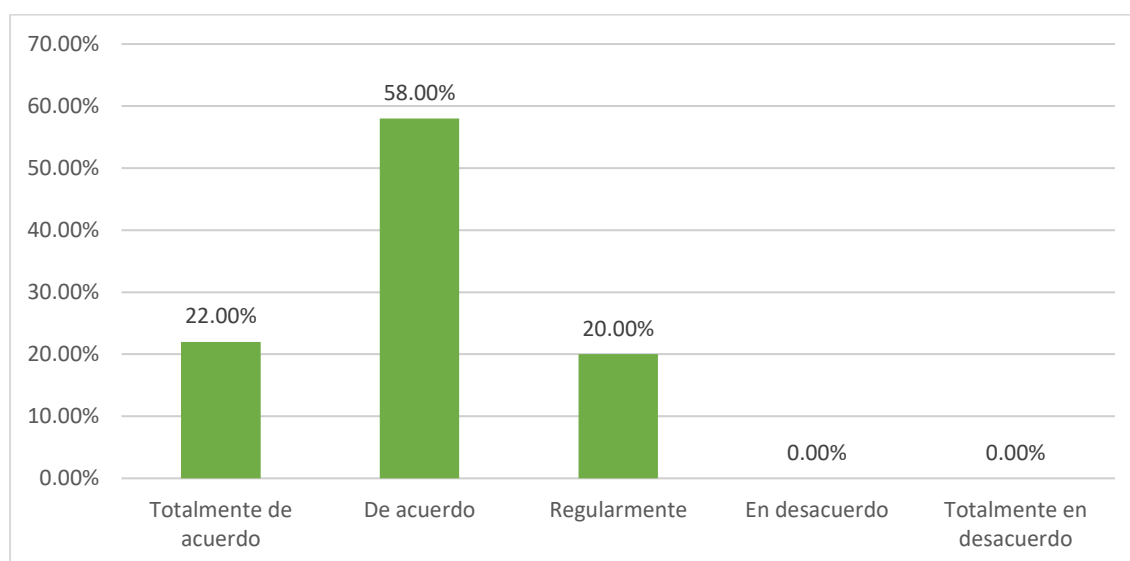
Tabla 20

10.-¿Es necesario el uso de las Redes sociales de comunicación virtual para una mejor coordinación de los funcionarios de la APN con los ejecutores coactivos para la cobranza definitiva de multas incobrables?

Si, completamente	11	22.00%
Si, en parte	29	58.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 13

Es necesario el uso de las Redes sociales de comunicación virtual para una mejor coordinación de los funcionarios de la APN con los ejecutores coactivos para la cobranza definitiva de multas incobrables



Interpretación: El 80% de los elementos encuestados, sostuvo afirmativamente estar de acuerdo en que es requerido el empleo utilizable de las Redes sociales de comunicación virtual para efectos de asegurarse la debida acción coordinativa de los funcionarios de la APN con los ejecutores coactivos para efectos de realizarse de la cobranza coactiva definitiva de multas incobrables.

X4.- Análisis de riesgos periódicos.

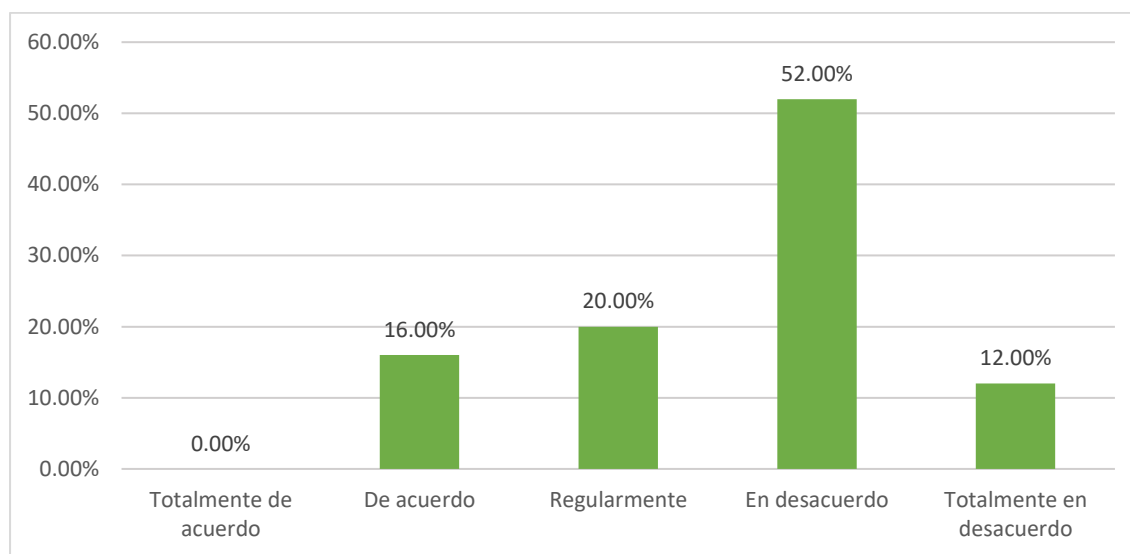
Tabla 21

11.-¿Se aplica el Análisis de riesgos periódicos por parte de la APN para asegurar la posterior cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	8	16.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	26	52.00%
No, completamente	6	12.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 14

Se aplica el Análisis de riesgos periódicos por parte de la APN para asegurar la posterior cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: Se tiene que el 64.00% de entre los Funcionarios Gerentes y Administrativos de la OGA-APN, y Operadores de la Terminal Marítima, manifestaron estar muy en desacuerdo de que se esté aplicando debidamente el Análisis de riesgos periódicos por parte de la APN para asegurarse la posterior cobranza coactiva de multas incobrables; mientras que el 20% señaló que se aplica de modo relativo dicho análisis periódico; y un 16% manifestó que sí se tiende a ejecutar tal análisis.

Dimensiones e Indicadores:

X4.1.- Análisis de obstáculos.

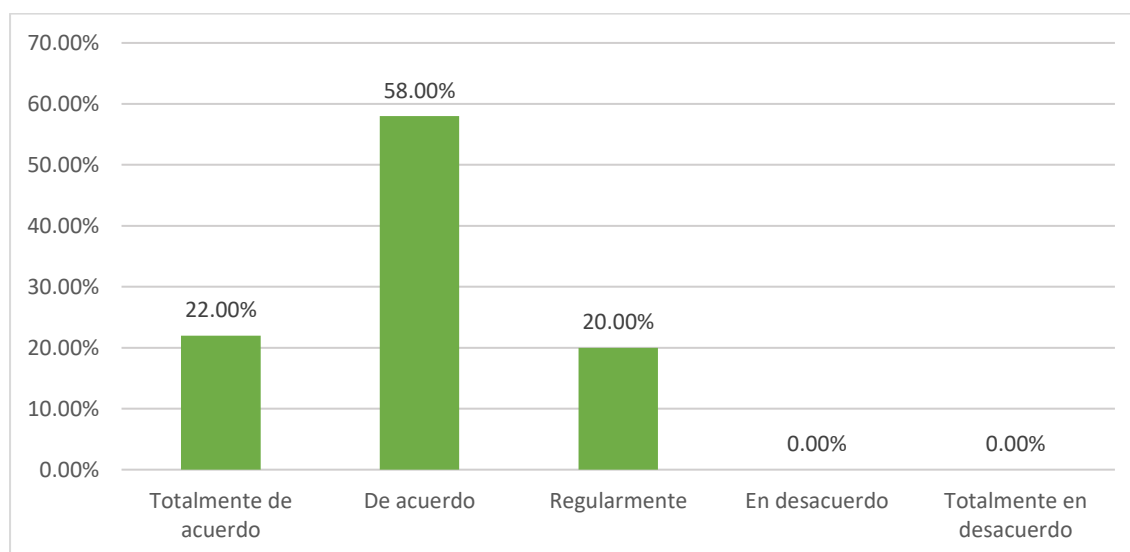
Tabla 22

12.¿Es necesario realizarse el Análisis de obstáculos por parte de la APN para asegurar la posterior cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	11	22.00%
Si, en parte	29	58.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 15

Es necesario realizarse el Análisis de obstáculos por parte de la APN para asegurar la posterior cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: De conformidad con el 80% de los funcionarios de OGA-APN y de Operadores Marítimos que fueron encuestados, sostuvieron estar muy de acuerdo en que necesariamente debe efectuarse el Análisis de obstáculos por parte de la APN para garantizar la debida cobranza coactiva de multas incobrables; mientras que un 20% sostuvo tener una apreciación regular al respecto.

X4.2.- Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo.

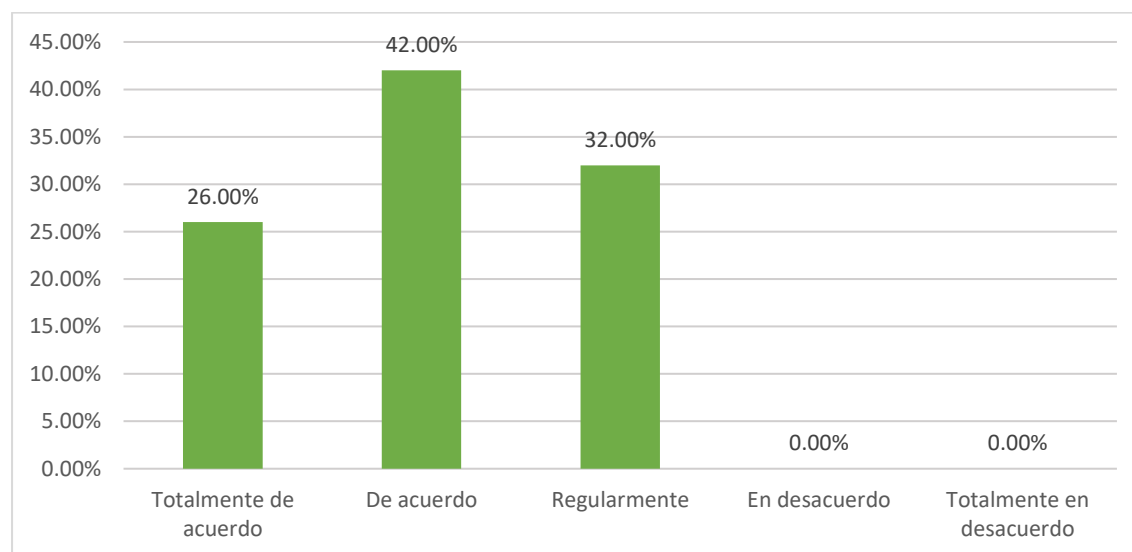
Tabla 23

13. ¿ Es necesario efectuarse el Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo, para asegurarse la posterior cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	13	26.00%
Si, en parte	21	42.00%
No, estoy seguro	16	32.00%
No, en parte	0	0.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 16

Es necesario efectuarse el Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo, para asegurarse la posterior cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: El 68% de los elementos encuestados sostuvieron estar mayormente de acuerdo, de que es sumamente requerido en efectuarse el análisis y detección previsional de riesgos entre el mediano a largo plazo posible, para efectos de darse con el aseguramiento de la posterior cobranza coactiva de multas incobrables; mientras que el 32% sostuvo que se da una ejecución relativa en sí.

V. Dependiente (Y): Cobranza coactiva de multas incobrables

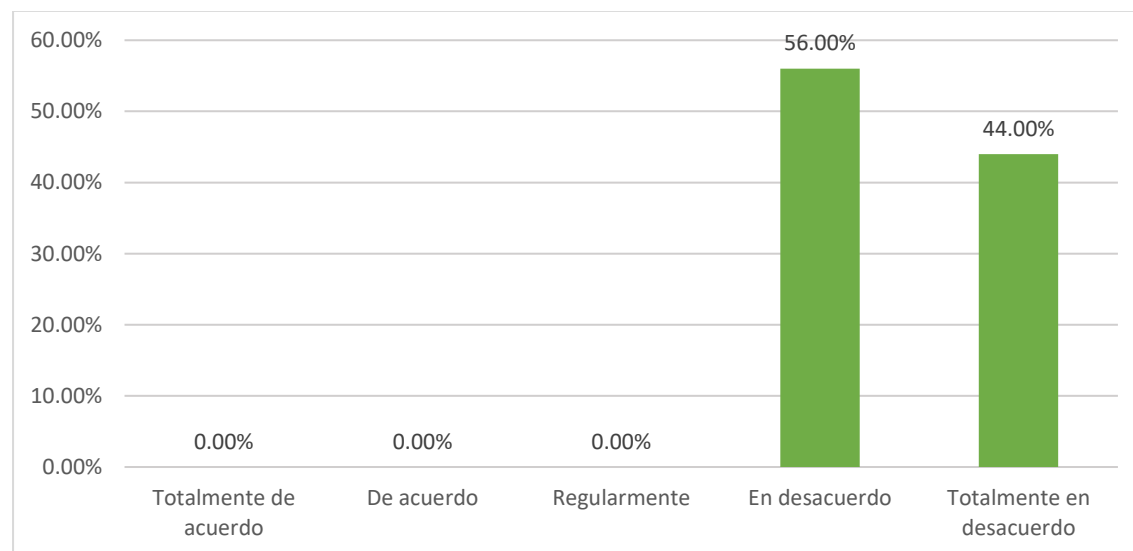
Tabla 24

14.¿Se efectúa la Cobranza coactiva de multas incobrables, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), respecto a los administrados sancionados?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	0	0.00%
No, estoy seguro	0	0.00%
No, en parte	28	56.00%
No, completamente	22	44.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 17

Se efectúa la Cobranza coactiva de multas incobrables, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), respecto a los administrados sancionados



Interpretación: El 100% de los encuestados expresaron estar muy en desacuerdo, de que se llegue a realizar la Cobranza en forma coactiva de las multas incobrables, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), sobre los infractores sancionados.

Dimensiones e Indicadores:

Y1.- Cobro coactivo de las multas.

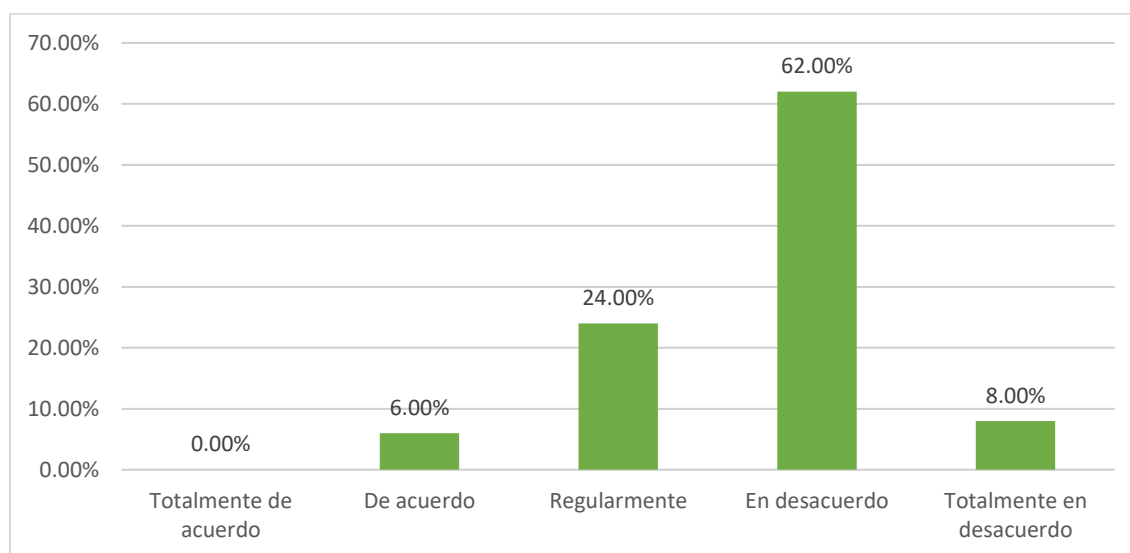
Tabla 25

15.¿Se efectúa de manera efectiva el Cobro coactivo de las multas incobrables por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	3	6.00%
No, estoy seguro	12	24.00%
No, en parte	31	62.00%
No, completamente	4	8.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 18

Se efectúa de manera efectiva el Cobro coactivo de las multas incobrables por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN)



Interpretación: Se ha podido determinar que el 70% de los encuestados, sostuvieron estar plenamente en desacuerdo, de que se esté realizando de modo efectivo la Cobranza coactiva de las multas incobrables por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN); mientras que el 24% señaló tener una postura relativa en sí.

Y1.1.- Mecanismo de cobranza coactiva

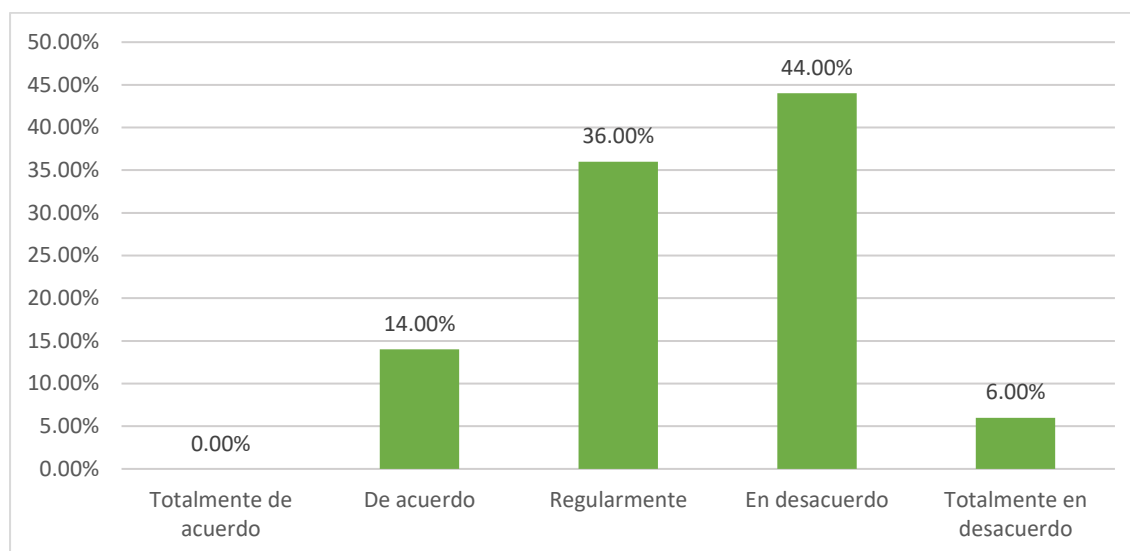
Tabla 26

16. ¿Se aplican los Mecanismos necesarios de cobranza coactiva por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	7	14.00%
No, estoy seguro	18	36.00%
No, en parte	22	44.00%
No, completamente	3	6.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 19

Se aplican los Mecanismos necesarios de cobranza coactiva por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN)



Interpretación: Se tiene que un 50% de los encuestados manifestaron estar en desacuerdo, de que se estén aplicando los Mecanismos requeridos de cobro coactivo por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN); mientras que un 36% expresó de forma relativa que se esté dando con la aplicabilidad de los mecanismos necesarios de cobranza en forma coactiva por parte de la APN.

Y2.- Procedimiento de ejecución coactiva.

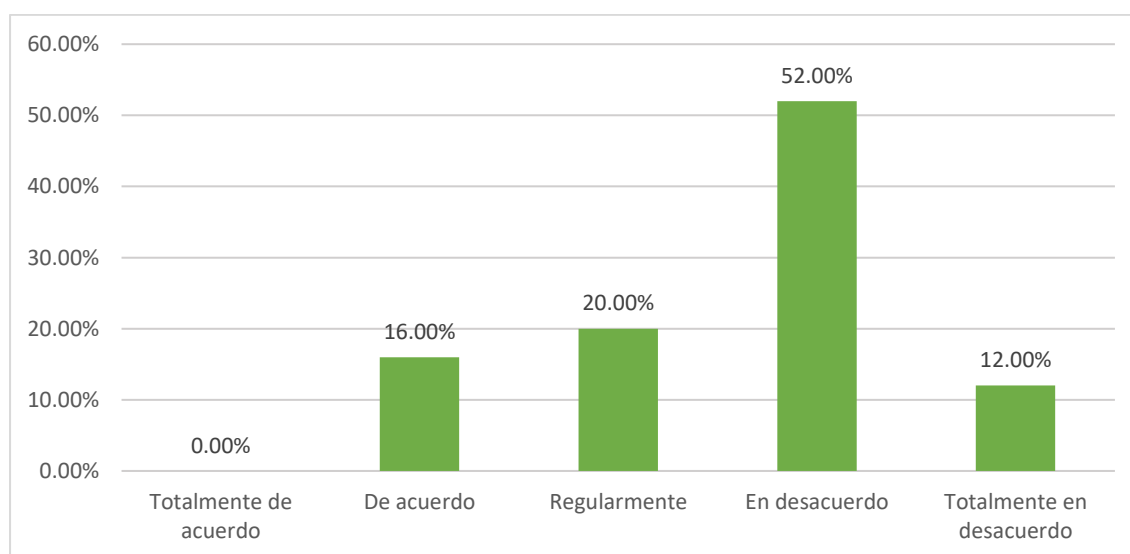
Tabla 27

17.-¿Se aplica de manera eficaz el procedimiento de ejecución coactiva por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	8	16.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	26	52.00%
No, completamente	6	12.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 20

Se aplica de manera eficaz el procedimiento de ejecución coactiva por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: Se tiene que el 64.00% de entre los Funcionarios Gerentes y Administrativos de la OGA-APN, y Operadores de la Terminal Marítima, expresaron estar muy en desacuerdo de que se esté aplicando de modo eficaz el proceder de ejecución coactiva por parte de la APN para la cobranza en modo coactivo de las multas incobrables; mientras que el 20% sostuvo que se llega en aplicar de modo relativo en sí; y un 16% sostuvo estar de acuerdo.

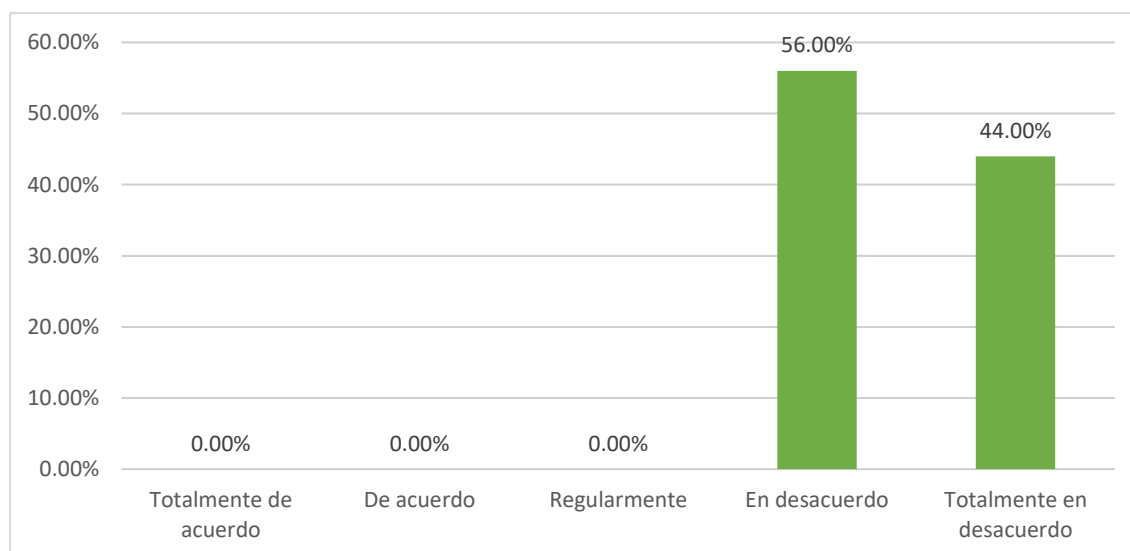
Tabla 28

18. ¿Se aplica por parte de la APN, el Procedimiento según marco normativo específico para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	0	0.00%
No, estoy seguro	0	0.00%
No, en parte	28	56.00%
No, completamente	22	44.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 21

Se aplica por parte de la APN, el Procedimiento según marco normativo específico para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: El 100% de los encuestados expresaron estar muy en desacuerdo, de que se tienda en aplicar por parte de la APN, respecto al Procedimiento según marco normativo específico para el cobro coactivo de multas incobrables.

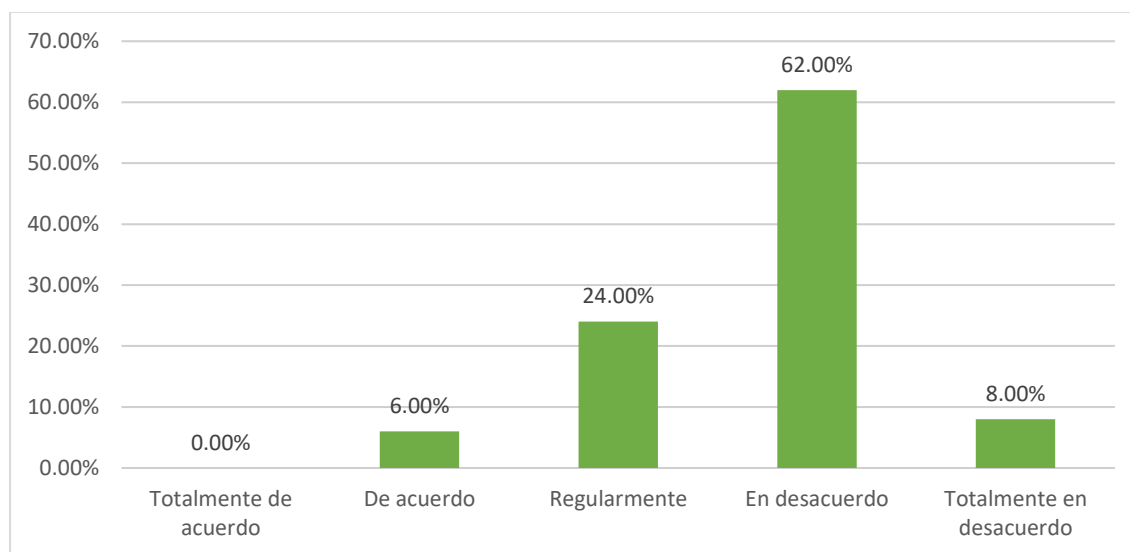
Tabla 29

19.- ¿Se aplica por parte de la APN, el mecanismo de cobranza coactiva sobre multas incobrables, cumpliéndose con los lineamientos del Procedimiento Administrativo General según lo normado en la Ley 27444?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	3	6.00%
No, estoy seguro	12	24.00%
No, en parte	31	62.00%
No, completamente	4	8.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 22

Se aplica por parte de la APN, el mecanismo de cobranza coactiva sobre multas incobrables, cumpliéndose con los lineamientos del Procedimiento Administrativo General según lo normado en la Ley 27444



Interpretación: Se ha podido determinar que el 70% de los encuestados, manifestaron estar muy en desacuerdo, de que esté aplicando debidamente por parte de la APN, el mecanismo o proceder respectivo del cobro coactivo sobre multas incobrables, y de cumplirse con los lineamientos de Procedimiento Administrativo General (PAG) según lo contemplado en la Ley 27444; mientras que el 24% sostuvo que se da regularmente con lo indicado. Por otro lado, el 6% señaló estar de acuerdo con lo afirmado respectivamente.

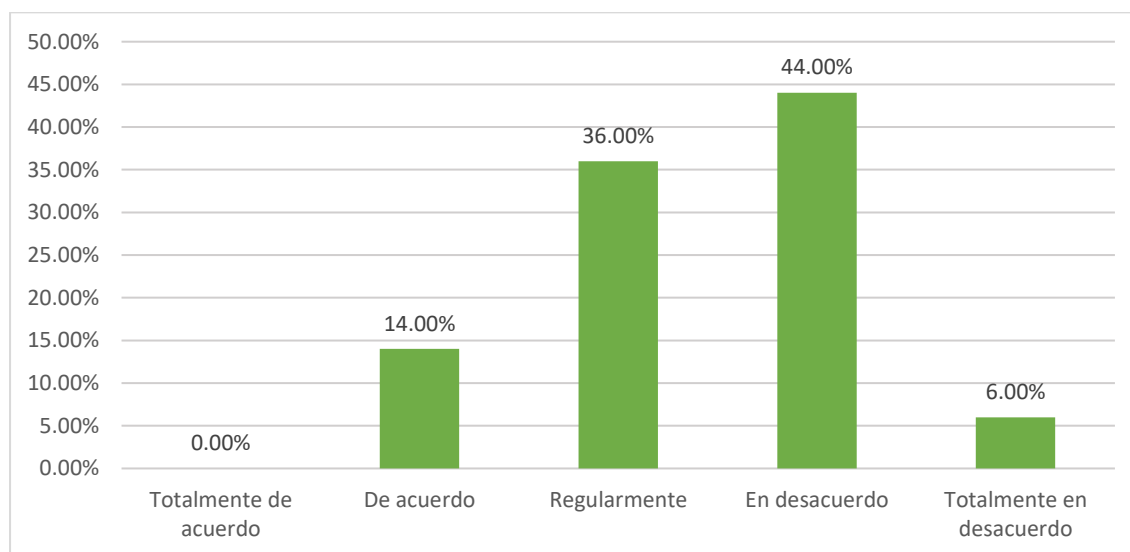
Tabla 30

20.- ¿Se coordina eficazmente por parte de los Funcionarios de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con Entidades de Ejecución coactiva para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	7	14.00%
No, estoy seguro	18	36.00%
No, en parte	22	44.00%
No, completamente	3	6.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 23

Se coordina eficazmente por parte de los Funcionarios de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con Entidades de Ejecución coactiva para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: Se tiene que el 50% de los encuestados manifestaron estar en desacuerdo, de que se esté coordinando eficazmente por parte de los Funcionarios de la OGA-APN, con las Entidades pertinentes de cobranza coactiva sobre multas incobrables; mientras que un 36% sostuvo expresar que de manera relativa se esté efectuando dicha coordinación.

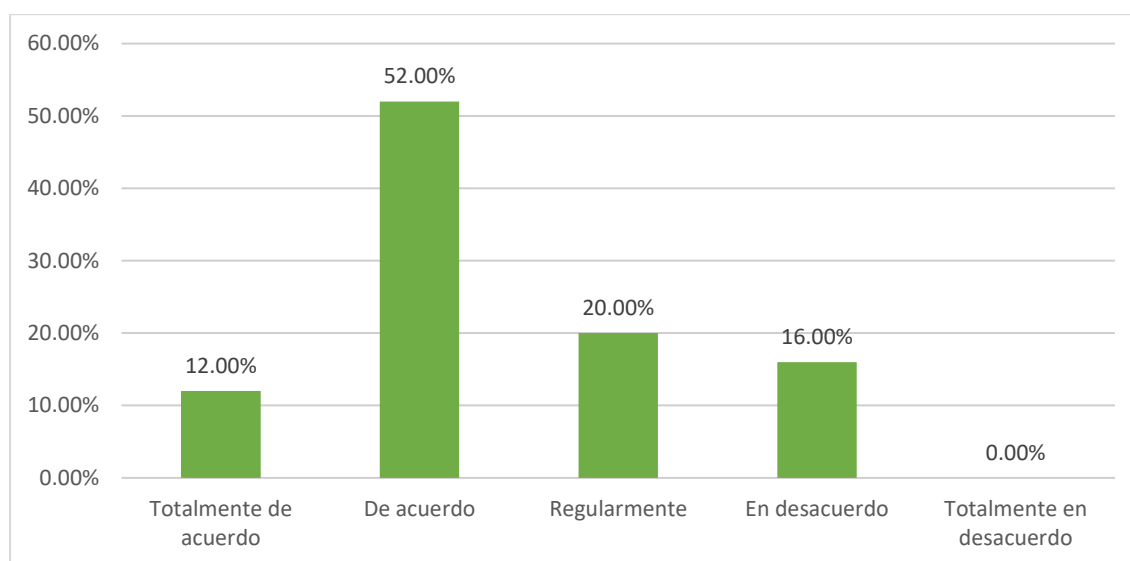
Tabla 31

21.-¿Se coordina eficazmente por parte de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con el Banco de la Nación para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	6	12.00%
Si, en parte	26	52.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	8	16.00%
No, completamente	0	0.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 24

Se coordina eficazmente por parte de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con el Banco de la Nación para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: El 64% de los Funcionarios de la OGA-APN y de Operadores Marítimos sostuvieron estar de acuerdo, en que se llega a coordinar de modo eficaz por parte de la OGA-APN, con el Banco de la Nación (BN) para el cobro coactivo de multas incobrables; mientras que el 20% señaló tener una posición de opinión regular al respecto.

Y3.2.- Coordinación con la SUNAT

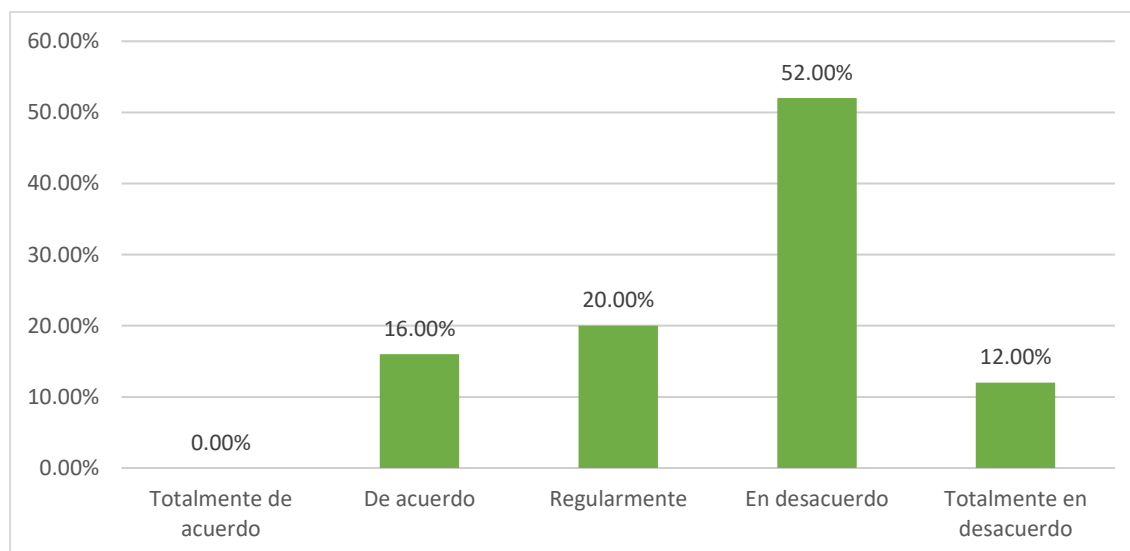
Tabla 32

22.-¿Se coordina eficazmente por parte de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con SUNAT para la cobranza coactiva de multas incobrables?

Si, completamente	0	0.00%
Si, en parte	8	16.00%
No, estoy seguro	10	20.00%
No, en parte	26	52.00%
No, completamente	6	12.00%
TOTAL	50	100.00%

Figura 25

Se coordina eficazmente por parte de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con SUNAT para la cobranza coactiva de multas incobrables



Interpretación: Se tiene que el 64.00% de entre los Funcionarios Gerentes y Administrativos de la OGA-APN, y Operadores de la Terminal Marítima, manifestaron estar en desacuerdo de que se esté coordinando de modo eficaz por parte de la Oficina General de Administración (OGA) de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con la SUNAT para el cobro coactivo de las multas incobrables; mientras que el 20% sostuvo que se coordina de manera regular al respecto.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Se ha podido de conformidad en dar con la validación positiva de la hipótesis general investigativa, con un coeficiente correlacional rho spearman de 0.849; por el que se ha determinado precisamente que la falta o carencia de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Estatal/Pública de parte de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), se llega a vincular de manera directamente significativa con el constante problema de Multas Incobrables dentro del Sector Portuario Nacional, durante el año 2024; en que a causa de una gestión deficitaria de parte de los Administrativos de la APN, no suelen en priorizar la aplicación de estrategias de gestión de riesgos que hagan posible la requerida cobranza coactiva de multas incobrables de los infractores sancionados, que se tornan subsecuentemente de manera general en multas incobrables; ya que de por sí el mismo Jefe Gerente de la APN y el Personal Administrativo del Sector Portuario Nacional consideran como no necesarias la implementación de estrategias de gestión en riesgos de cobranza de multas, por cuanto que la entidad APN no tiene facultad legal de ejercer cobranza forzosa, ni asimismo llega a disponer de un área funcional específica de cobro coactivo al respecto; por lo que se dificulta notablemente en que se pueda implementar módulos operativos de registro y seguimiento de multas incobrables, aplicación de plataformas electrónicas/digitales de cobranza coactiva asegurable y el de análisis periódico de riesgos que se puedan presentar en el proceso de cobro coactivo correspondiente; no llegándose a considerar por la Gerencia Administración de la APN sobre la importancia aplicable de tales estrategias, que precisamente tienen la finalidad de evitar que las multas administrativas pendientes de pago, se tornen en incobrables.

Lo fundamentado anteriormente, concuerda plenamente con lo sostenido por el autor Rivera (2022), quien hace transcender sobre la dificultad que tienen diversas Entidades Públicas Peruanas para hacer la cobranza coactiva sobre las multas administrativas que llegan a imponer a sus administrados infractores; y resultando más complejo todavía para aquellas

Autoridades Públicas que no tienen la atribución legal de ejercer el cobro forzoso sobre las obligaciones de deuda que tengan sus administrados sancionados; debiéndose principalmente a que los Jefes Gerentes y Plana Administrativa de tales Entidades Estatales, no le dan prioridad en ejecutar bajo su administración el cobro coactivo de multas administrativas incobrables, aludiendo que no tienen competencia legal para ello y que por lo tanto no pueden gestionar en establecer o implementar estrategias de prevención de riesgos de cobranza y de efectuar los cobros coactivos requeridos, para lo cual lo dejan ante un ejecutor coactivo particular que lo realice, lo que a su vez se pueda ver impedido por los recursos impugnativos que los propios administradores sancionados puedan llegar a interponer, recurriendo a las argucias y dilaciones procedimentales-administrativas para hacerse retrasar la ejecución del respectivo proceso aplicativo de cobranza coactiva, y asimismo de conseguir que se suspenda su ejecución, haciéndose imposible que se pueda hacer el respectivo cobro coactivo, llegándose a transformar las multas administrativas incobrables en incobrables.

En torno a la validación de la primera hipótesis específica, que se determinó con un coeficiente correlacional spearman de 0.821; por el cual se ha precisado que la falta de reconocimiento jurídico-legal de la atribución de cobranza coactiva para la Autoridad Portuaria Nacional (APN), relacionándose directamente con la incidencia de multas administrativas que se tornan incobrables; al cumplirse el tiempo respectivo de prescripción en el cobro de aquellas multas; a causa asimismo, en gran parte, a las argucias legales y retrasos que ocasionan los propios obligados infractores con la interposición de múltiples recursos de impugnación que obstruyen y dilatan los procedimientos de cobranza coactiva; al punto de hacerlos suspender inclusive, hasta que se resuelvan las impugnaciones presentadas, con lo cual la mayoría de obligados buscan indebidamente de alguna manera en hacer prescribir el pago de las multas que adeudan, haciéndolas incobrables, y logrando de esta manera la impunidad también indebida, con el no pago de las multas que les impuso en su debido momento la APN.

Lo sostenido anteriormente, se concuerda afirmativamente con lo afirmado por los autores Escalante, López y Piñerez (2021) & Rivera y Rojas (2021); que resaltaron en concreto que la falta de competencia en la APN, de ejercer la función de cobranza coactiva sobre las multas incobrables por los obligados infractores, conlleva a que tales multas se vuelvan incobrables, y que se genere una afectación negativa o perjuicio para la recaudación económica de la APN, de no poder hacer los cobros coactivos esperados, y que por ende se produzca impunidad o falta de responsabilidad administrativa en los obligados infractores, al no pagar las multas impuestas por comisión de infracciones administrativas graves y muy graves que han llegado a perpetrar al no recaudarse la cobranza de tales multas administrativas, la Administración Portuaria pierde la oportunidad de obtener ingresos económicos que les pueda permitir ampliar la capacidad de su infraestructura logística, como asimismo de mejorar la calidad de sus servicios administrativos portuarios.

También se ha podido comprobar determinantemente que existe relación directa entre la prescripción de las multas administrativas, y de que aquellos se tornen en incobrables; estándose plenamente en concordancia con lo sostenido por los autores Rivera y Rojas (2021), que manifiestan propiamente acerca de los conocimientos anticipados que tienen los obligados infractores multados por la APN; en cuanto de que pueden retrasar y hacer suspender la ejecución del procedimiento de cobranza coactiva sobre sus multas; ello mediante la interposición de diversos recursos impugnatorios que hagan retrasar y suspender la acción de cobro coactivo, como a la postre se generen procesos judiciales contenciosos que se vuelvan dilatados; hasta llegarse al punto de que prescriba el cobro forzado de multas, al cumplirse el respectivo plazo de tiempo de cobranza; dándose a entender de esta manera, que una gran mayoría de operadores comerciales y logísticos que se desempeñan en los terminales portuarios bajo administración de la APN, siguen reincidiendo en la comisión de infracciones administrativas leves, graves y muy graves; sabiendo que a pesar de las multas administrativas

que se les pueda imponer, estas no se podrán cobrar coactivamente por la APN, a sabiendas por los infractores sobre que dicha Entidad Pública no tiene facultad competente de hacer cobro coactivo de dichas multas; y que procediéndose en alegar por los propios obligados multados en presentar recursos de impugnación, tiendan en conseguir que se suspenda el proceder respectivo de cobranza coactiva; y de hacerse dilatados los procesos administrativos de cobranza y los litigios judiciales-contenciosos al respecto, les pueda conllevar a que se terminen los plazos de cobranza; y que en definitiva tales multas pueden prescribir, y se tornan en incobrables; con perjuicio para la recaudación administrativa de la ANP; y de que se haya estado consolidando un aspecto negativo de impunidad administrativa favorable para los infractores administrados al no pagar sus multas.

Sobre la validación positiva de la segunda hipótesis específica, se obtuvo un coeficiente de correlación rho spearman de 0.827, por el cual se pudo comprobar que las limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento no asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, en el año 2024. Actualmente, el Sector Portuario Nacional enfrenta un desafío importante en cuanto a la cobranza de multas incobrables. A pesar de contar con procedimientos de registro y seguimiento, existen limitaciones que impiden asegurar la eficacia en la recuperación de estas multas.

Una de las principales limitaciones en los procedimientos de registro es la falta de un sistema integrado y actualizado para el seguimiento de las multas impuestas a los usuarios del sector portuario. Muchas veces, las multas quedan archivadas en formato físico o en sistemas obsoletos que dificultan su acceso y seguimiento. Esto conlleva a que las multas caigan en el olvido y no se tomen las acciones necesarias para su cobro.

Otra limitación importante es la falta de coordinación entre las distintas instituciones y entidades involucradas en el proceso de cobro de multas. En el Sector Portuario Nacional, suelen intervenir diversas autoridades, organismos y empresas, lo que genera dificultades en la

comunicación y coordinación de esfuerzos para la recuperación de las multas. Esto se traduce en una fragmentación de la información y en la falta de una estrategia conjunta para el cobro de las multas incobrables.

Además, la falta de recursos humanos y tecnológicos especializados en la gestión de multas incobrables también constituye una limitación importante. En muchos casos, las personas encargadas de este proceso no cuentan con la formación y capacitación necesarias para llevar a cabo una gestión efectiva de las multas. Asimismo, la falta de herramientas tecnológicas adecuadas dificulta la identificación y localización de los deudores, lo que afecta la eficacia en la recuperación de las multas.

Por último, la falta de un marco jurídico claro y efectivo para el cobro de multas incobrables es otra limitación que obstaculiza el proceso de recuperación. En ocasiones, las leyes y reglamentos vigentes no contemplan medidas suficientemente rigurosas para obligar a los deudores a pagar las multas impuestas. Esto genera impunidad y desincentiva el cumplimiento de las obligaciones por parte de los usuarios del sector portuario.

Respecto a la validación positiva de la tercera hipótesis específica, obteniéndose un coeficiente de correlación rho spearman de 0.831; con el cual se corroboró que por las deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos, no se asegurarán la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024. Una de las principales deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos en la cobranza de multas en el sector portuario es la falta de integración de los sistemas de información. Esto puede resultar en la pérdida de datos importantes, duplicación de registros y dificultades para rastrear las multas pendientes de cobro. Además, la falta de actualización y mantenimiento de los sistemas puede llevar a errores en los registros y a la pérdida de información relevante.

Otra deficiencia es la falta de capacitación y formación del personal encargado de gestionar la cobranza de multas utilizando los mecanismos digitales. Si el personal no tiene los conocimientos necesarios para utilizar de manera efectiva las herramientas digitales, es probable que se cometan errores en el proceso de cobranza y que las multas incobrables no sean identificadas correctamente.

En primer lugar, es necesario destacar que el sector portuario es un área clave para la economía de un país, ya que se encarga de facilitar el comercio exterior y el transporte de mercancías. Por lo tanto, es fundamental que las operaciones en este sector se realicen de manera eficiente y efectiva, incluida la cobranza de multas a las empresas que incumplen las normativas establecidas.

Los mecanismos digitales modernos han facilitado la gestión de la cobranza en el sector portuario, permitiendo agilizar los procesos, reducir errores y optimizar los recursos. Sin embargo, si no se utilizan correctamente, pueden surgir problemas que dificulten la identificación y cobranza de las multas incobrables.

Además, la falta de seguridad en los sistemas digitales puede poner en riesgo la información confidencial relacionada con la cobranza de multas en el sector portuario. Si los sistemas no cuentan con las medidas de protección adecuadas, es posible que los datos sean vulnerables a fraudes o accesos no autorizados, lo que dificultaría la gestión de las multas incobrables.

En la actualidad, el uso de los mecanismos digitales modernos ha revolucionado la forma en que se realizan diversas actividades en distintos sectores, incluido el sector portuario. Sin embargo, es importante señalar que si no se utilizan de manera adecuada y eficiente, pueden surgir deficiencias que afecten la cobranza de multas incobrables en el sector portuario nacional.

Se validó afirmativamente la cuarta hipótesis específica, con un coeficiente rho de spearman de 0.885; se determinó que las carencias en el análisis de riesgos periódicos no permitirán identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024. En el Sector Portuario Nacional, la cobranza de multas incobrables es un proceso vital para mantener la eficiencia y la sostenibilidad económica de las operaciones portuarias. Sin embargo, si no se realiza un análisis de riesgos periódicos adecuado, se corre el riesgo de no poder identificar y prevenir posibles obstáculos que puedan afectar este proceso crucial en el año 2024.

El análisis de riesgos periódicos es una herramienta fundamental en cualquier organización, ya que permite identificar y evaluar los posibles obstáculos que puedan surgir en el desarrollo de sus actividades. En el Sector Portuario Nacional, esta herramienta cobra especial relevancia en el proceso de cobranza de multas incobrables, ya que se trata de un proceso financiero clave para la operatividad y la rentabilidad de los puertos.

Sin un análisis de riesgos periódicos adecuado, es muy probable que se pasen por alto posibles obstáculos que puedan surgir en el proceso de cobranza de multas incobrables en el año 2024. Estos obstáculos pueden ser de diversa índole, como la falta de claridad en los procedimientos de cobranza, la ineficiencia en la gestión de deudores, la falta de tecnología adecuada para llevar a cabo la cobranza, entre otros.

Por otro lado, realizar un análisis de riesgos periódicos en el Sector Portuario Nacional permitirá anticiparse a posibles obstáculos y tomar medidas preventivas para mitigar su impacto. Por ejemplo, se podrían implementar medidas de control más estrictas en la gestión de deudores, mejorar los procedimientos de cobranza, invertir en tecnología de punta para optimizar el proceso, entre otras acciones.

Además, un análisis de riesgos periódicos en el Sector Portuario Nacional también permitirá identificar oportunidades de mejora en el proceso de cobranza de multas incobrables,

lo que puede traducirse en una mayor eficiencia y rentabilidad para los puertos. Por ejemplo, se podrían identificar nuevos métodos de cobranza más efectivos, establecer alianzas estratégicas con empresas especializadas en cobranza, entre otras oportunidades.

VI. CONCLUSIONES

6.1.La falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública para el caso de la APN, se relaciona de manera directa y significativa, con la carencia de Cobro coactivo de Multas Administrativas que se tornan incobrables en el Sector Portuario Nacional, durante el año 2024; debiéndose a causa de que no se tiene una regulación jurídica legal específica que contemple a la APN su facultad atribuible de ejecutar legalmente la cobranza coactiva, y a la carencia de una gestión gerencial más proactiva y actualizada que permita la implementación de estrategias modernas y digitales para el gestion de riesgos en la cobranza coactiva a efectuar por la Administración Portuaria Nacional, y de evitar que las multas administrativas incobrables prescriban y se conviertan en incobrables.

6.2.La carencia de una regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), llega a dificultar de manera directa en la Cobranza de Multas Incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024; dado que en la Ley del Sistema Portuario Nacional – APN no se contempla su facultad de cobro coactivo; y solamente en el Reglamento de dicha ley en base al Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, se reconoce su función de cobranza coactiva pero que no se ejecuta en la práctica, por dificultades administrativas y de carecerse de un área específica de cobro forzoso de multas en la OGA-APN.

6.3.Las limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento representan un obstáculo significativo para la cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional en el año 2024. Para asegurar la efectividad en la recuperación de estas multas, es necesario implementar medidas que aborden las deficiencias señaladas y promuevan una gestión más eficiente y coordinada entre las diferentes instancias involucradas. Solo de esta manera se

podrá garantizar un sistema de cobro de multas incobrables efectivo y adecuado a las necesidades y exigencias del Sector Portuario Nacional.

6.4. Las carencias en el análisis de riesgos periódicos en el Sector Portuario Nacional pueden tener consecuencias graves en el proceso de cobranza de multas incobrables en el año 2024. Por lo tanto, es fundamental que se realice un análisis de riesgos periódicos de manera regular para identificar y prevenir posibles obstáculos que puedan afectar este proceso crucial. Solo de esta manera se podrá garantizar la eficiencia y la sostenibilidad económica de las operaciones portuarias en el Sector Portuario Nacional.

VII. RECOMENDACIONES

- 7.1. Es fundamental que la Administración Portuaria Nacional implemente una estrategia integral de Gestión de Riesgos que incluya la regulación jurídica necesaria para permitir la ejecución de la cobranza coactiva de multas administrativas. Además, es importante que se establezca un área específica de cobro forzoso de multas en la OGA-APN y se implementen medidas modernas y digitales para mejorar la gestión de riesgos en la cobranza coactiva.
- 7.2. Se recomienda modificar la Ley del Sistema Portuario Nacional – APN para incluir explícitamente la facultad de cobro coactivo de multas por parte de la APN. Asimismo, es crucial que se implemente efectivamente el reglamento que reconoce esta función y se establezca un área específica de cobro forzoso de multas en la OGA-APN para asegurar que las multas incobrables no prescriban y se conviertan en incobrables.
- 7.3. Es necesario implementar medidas que mejoren los procedimientos de registro y seguimiento de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional. Se recomienda promover una gestión más eficiente y coordinada entre las diferentes instancias involucradas para garantizar la efectividad en la recuperación de estas multas.
- 7.4. Se recomienda adoptar medidas para mejorar el uso de mecanismos digitales modernos en la gestión de la cobranza de multas incobrables en el sector portuario nacional. Es esencial integrar los sistemas de información, formar al personal en el uso de estas herramientas y garantizar la implementación de medidas de seguridad adecuadas para asegurar la eficacia y eficiencia en la cobranza de multas.
- 7.5. Se sugiere realizar análisis de riesgos periódicos de manera regular en el Sector Portuario Nacional para identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de

cobranza de multas incobrables. Esto garantizará la eficiencia y sostenibilidad económica de las operaciones portuarias, contribuyendo al desarrollo económico del país.

VIII. REFERENCIAS

- Aberos, M., Cevallos, P., y Vilela, E. (2023). Límites y atribuciones de la administración pública en el procedimiento coactivo. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(1), 4884-4900. Recuperado de: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i1.4806
- Amílcar, E. (2021). *Ejecución de cobranza coactiva en la Institución Pública Administradora de Transporte de Lima y Callao, 2020*. Lima: Publicación de Tesis de Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.12692/72421>
- Arce, M. (2020) Control interno de los procesos de recaudación y su incidencia en la gestión operativa del gobierno autónomo descentralizado municipal del cantón buena fe, periodo 2018–2019. Recuperado de : <https://repositorio.uteq.edu.ec/handle/43000/6235>
- Ayala, M. (2021) *El procedimiento de ejecución coactiva y su relación con las multas tributarias en la Municipalidad Distrital de San Bartolo en el año 2019*. Lima: Publicación de Tesis de Contabilidad de la Universidad Autónoma del Perú. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.13067/1172>
- Duffy, A. (2022). *El procedimiento administrativo de cobro coactivo en Colombia: una perspectiva crítica*. Bogotá: Publicación de Tesis de la Universidad de Los Andes – Colombia. Disponible en: <https://hdl.handle.net/1992/58887>

- Escalante, U., López, Y., y Piñerez, A. (2021). Eficiencia en el recaudo de los impuestos establecidos en el estatuto de rentas en el Municipio de Aguachica Cesar. <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/34869>
- Estela, J. (2016). El procedimiento de ejecución coactiva, *Revista de Derecho Administrativo* (11), 233–244. Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13556/14181>
- Frisancho, A. y Orccohuarancca, M. (2018). El Procedimiento de cobranza coactiva y la recaudación del impuesto al patrimonio predial en la Municipalidad Distrital de San Sebastián al ejercicio 2017 (Tesis de pregrado). Recuperado de <https://hdl.handle.net/20.500.12557/2542>
- Hernández, R. y Mendoza, C. (2023). Metodología de la Investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa mixta. México D.F.: MCGRAW-HILL INTERAMERICANA S.A. <https://doi.org/10.22201/fesc.20072236e.2019.10.18.6>
- Huamaní, G. (2022). La aplicación de las tecnologías de información y comunicación y su importancia en la Gestión de la Cobranza Coactiva en la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT). Lima: Publicación de Tesis de Maestría en Gobierno y Gestión Pública. Recuperado de: <https://hdl.handle.net/20.500.11818/6327>
- Huayta, C. (2019) *Gestión de cobranza coactiva y su influencia en la recaudación tributaria*. Tacna: Publicación de Tesis de la Universidad Privada de Tacna. <http://hdl.handle.net/20.500.12969/796>

- Inga, S. (2020). *La Inexistencia del Derecho a Recurrir en el Procedimiento de Ejecución Coactiva según el Código Orgánico Administrativo*. Riobamba, Ecuador: Publicación de Tesis de la Universidad Nacional de Chimborazo. Disponible en: <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/7089>
- Jiménez, R. (2018). ¿Qué es una cobranza coactiva? [mensaje en un blog]. Sociedad Peruana de Bienes Raíces. Recuperado de <https://bienesraices.com/blogs/que-es-una-cobranza-coactiva/>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2016). Guía para la gestión de cuenta del Impuesto Predial. Recuperado de https://www.mef.gob.pe/contenidos/tributos/doc/Guia_para_la_Gestion_de_Cuenta_IP.pdf
- Palma, E. (2020). Gestión de cobranza coactiva por deudas no tributarias y los reclamos en el servicio de Administración Tributaria de Lima, 2020. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/55932>
- Rivera, J. (2022). *Procedimiento de cobranza ordinaria en la recaudación de multas administrativas de una entidad pública de Perú, periodo 2019-2021*. Lima: Publicación de Tesis de Maestría en Gestión Pública de la Universidad Privada del Norte. Disponible en: <https://hdl.handle.net/11537/32487>
- Rivera, Z. y Rojas, L. (2021). *Cobranza coactiva por la Sunat y su efecto en las finanzas de las empresas comerciales del distrito de Independencia 2020*. Lima: Publicación de Tesis en Contaduría Pública de la Universidad César Vallejo. Disponible en: <https://hdl.handle.net/20.500.12692/108679>

Romero, Y. (2019). La desnaturalización de la autotutela administrativa en el Procedimiento de Ejecución Coactiva. Ley No. 26979 (1.a ed.). Lima: A&C Ediciones.
<http://hdl.handle.net/20.500.12404/11775>

Santamaría, J. (2023). Principios de Derecho Administrativo General. Tomo II. Madrid: Portal Derecho, S.A. (IUSTEL).
<https://www.iustel.com/editorial/?ficha=1&referencia=90209025>

IX. ANEXOS

Anexo A: Matriz de Consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES DIMENSIONES INDICADORES			METODOLOGÍA
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	V. Independiente (X): Estrategias de Gestión de Riesgos			Tipo de Investigación: Aplicada. Nivel de Investigación Explicativo, Descriptivo Diseño de investigación Correlacional-Transversal y No Experimental. Método de Investigación Mixto (de Análisis Cuantitativo y Cualitativo) Población Estará conformada por el total de Funcionarios de la APN – Sector Portuario, Callao. Muestra Para el presente estudio se seleccionó una muestra de 50 elementos de la APN, entre Funcionarios Gerentes y Administrativos de la OGA-APN, y
¿Cómo las Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, se relacionan con la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?	Determinar las Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, que se puedan relacionar con la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.	La falta de Estrategias de Gestión de Riesgos en la Administración Pública, se relaciona directamente con la carencia de Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	
Problemas Específicos:	Objetivos específicos:	Hipótesis Específicas:	VARIABLE INDEPENDIENTE Estrategias de Gestión de Riesgos	X1.- Regulación Normativa-Legal de la Cobranza Coactiva para la APN	<ul style="list-style-type: none"> – Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley No. 27943 a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) – Reglamento de la LSPN 	
a. ¿Cómo la falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), dificulta la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?	a. Explicar sobre la falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), y de cómo dificulta la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.	a. La falta de regulación normativa-legal de la facultad de Ejecución Coactiva en la Autoridad Portuaria Nacional (APN), dificulta directamente a la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.		X2.- Procedimientos de registro y seguimiento.	<ul style="list-style-type: none"> – Módulo de registro actualizado de multas incobrables – Módulo de seguimiento de pago de multas 	
b. ¿Cómo los procedimientos de registro y seguimiento, aseguran la Cobranza de Multas incobrables en el Sector	b. Determinar los procedimientos de registro y seguimiento, que asegurarán la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.	b. Las limitaciones en los procedimientos de registro y seguimiento, no asegurarán la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.		X3.- Uso de mecanismos digitales modernos.	<ul style="list-style-type: none"> – Uso de plataformas digitales – Redes sociales de comunicación virtual 	
				X4.- Análisis de riesgos periódicos.	<ul style="list-style-type: none"> – Análisis de obstáculos. – Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo. 	

<p>c. ¿Cómo el uso de los mecanismos digitales modernos, asegurarán la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?</p> <p>d. ¿Cómo el análisis de riesgos periódicos permitirá identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024?</p>	<p>c. Explicar el uso de los mecanismos digitales modernos, que asegurarán la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.</p> <p>d. Explicar el análisis de riesgos periódicos que permitirá identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.</p>	<p>c. Las deficiencias en el uso de los mecanismos digitales modernos, no asegurarán la Cobranza de Multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.</p> <p>d. Las carencias en el análisis de riesgos periódicos no permitirá identificar y prevenir posibles obstáculos en el proceso de cobranza de multas incobrables en el Sector Portuario Nacional, año 2024.</p>	<p>V. Dependiente (Y): Cobranza de Multas incobrables</p> <table><tr><th>VARIABLES</th><th>DIMENSIONES</th><th>INDICADORES</th></tr><tr><td rowspan="3">VARIABLE DEPENDIENTE (Y) Cobranza de Multas Incobrables</td><td>Y1.- Cobro coactivo de las multas.</td><td>– Mecanismo de cobranza coactiva</td></tr><tr><td>Y2.- Procedimiento de ejecución coactiva.</td><td>– Procedimiento según marco normativo específico – Procedimiento Administrativo General (Ley 27444)</td></tr><tr><td>Y3.- Coordinación con Entidades de Ejecución coactiva</td><td>– Con Banco de la Nación – Con SUNAT</td></tr></table>	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	VARIABLE DEPENDIENTE (Y) Cobranza de Multas Incobrables	Y1.- Cobro coactivo de las multas.	– Mecanismo de cobranza coactiva	Y2.- Procedimiento de ejecución coactiva.	– Procedimiento según marco normativo específico – Procedimiento Administrativo General (Ley 27444)	Y3.- Coordinación con Entidades de Ejecución coactiva	– Con Banco de la Nación – Con SUNAT	<p>Operadores de la Terminal Marítima.</p> <p>Instrumentos Utilizando el cuestionario de encuesta, guía de entrevista y el informe de expedientes.</p> <p>Procedimientos Se utilizará el procedimiento de análisis y tabulación de datos estadísticos en el estudio cuantitativo; y para el análisis de datos cualitativos se aplicará el método procedimental de Triangulación de datos.</p>
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES												
VARIABLE DEPENDIENTE (Y) Cobranza de Multas Incobrables	Y1.- Cobro coactivo de las multas.	– Mecanismo de cobranza coactiva												
	Y2.- Procedimiento de ejecución coactiva.	– Procedimiento según marco normativo específico – Procedimiento Administrativo General (Ley 27444)												
	Y3.- Coordinación con Entidades de Ejecución coactiva	– Con Banco de la Nación – Con SUNAT												

Anexo B. Instrumento de recolección de datos -Encuesta

Por favor conteste las siguientes preguntas con suma objetividad y veracidad, acorde a la escala Likert:

5	4	3	2	1
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Regularmente	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

Responda las siguientes preguntas:

Ítems	Opciones	5	4	3	2	1
V. Independiente (X): Estrategias de Gestión de Riesgos 1.¿Se aplican Estrategias de Gestión de Riesgos, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), para la cobranza coactiva de multas incobrables de administrados sancionados?						
Dimensiones e Indicadores: X1.- Regulación Normativa-Legal de la Cobranza Coactiva para la APN. 2.¿Se debe regular normativamente de manera concreta la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?						
X1.1.- Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley No. 27943 a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) 3. ¿Se regula legalmente la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?						
X1.2.- Reglamento de la LSPN 4. ¿Se encuentra contemplado en el Reglamento de la LSPN, el ejercicio de la facultad de cobranza coactiva para la Autoridad Portuaria Nacional (APN)?						
X2.- Procedimientos de registro y seguimiento. 5.¿Se aplican los procedimientos de registro y seguimiento por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?						
X2.1.- Módulo de registro actualizado de multas incobrables 6.- ¿Es necesaria la implementación del módulo de registro actualizado de multas incobrables?						
X2.2.- Módulo de seguimiento de pago de multas 7.- ¿Es necesaria la implementación del módulo seguimiento de pago de multas incobrables?						
X3.- Uso de mecanismos digitales modernos. 8.- ¿Se utilizan los mecanismos digitales modernos por parte de los Funcionarios de la Oficina General de Administración de la						

Autoridad Portuaria Nacional (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?					
X3.1.- Uso de plataformas digitales 9.-¿Se deben emplear plataformas digitales modernizadas por parte de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?					
X3.2.-Redes sociales de comunicación virtual 10.-¿Es necesario el uso de las Redes sociales de comunicación virtual para una mejor coordinación de los funcionarios de la ANP con los ejecutores coactivos para la cobranza definitiva de multas incobrables?					

Ítems	Opciones	5	4	3	2	1
X4.- Análisis de riesgos periódicos. 11.-¿Se aplica el Análisis de riesgos periódicos por parte de la APN para asegurar la posterior cobranza coactiva de multas incobrables?						
X4.1.- Análisis de obstáculos. 12.-¿Es necesario realizarse el Análisis de obstáculos por parte de la APN para asegurar la posterior cobranza coactiva de multas incobrables?						
X4.2.- Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo. 13.-¿ Es necesario efectuarse el Análisis y detección previsible de riesgos en el mediano a largo plazo, para asegurarse la posterior cobranza coactiva de multas incobrables?						

Ítems	Opciones	5	4	3	2	1
V. Dependiente (Y): Cobranza coactiva de multas incobrables 14.-¿Se efectúa la Cobranza coactiva de multas incobrables, por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), respecto a los administrados sancionados?						
Dimensiones e Indicadores: Y1.- Cobro coactivo de las multas. 15.-¿Se efectúa de manera efectiva el Cobro coactivo de las multas incobrables por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?						
Y1.1.- Mecanismo de cobranza coactiva 16. ¿Se aplican los Mecanismos necesarios de cobranza coactiva por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN)?						

Y2.- Procedimiento de ejecución coactiva. 17.-¿Se aplica de manera eficaz el procedimiento de ejecución coactiva por parte de la Autoridad Nacional Portuaria (APN) para la cobranza coactiva de multas incobrables?					
Y2.1.- Procedimiento según marco normativo específico 18.- ¿Se aplica por parte de la APN, el Procedimiento según marco normativo específico para la cobranza coactiva de multas incobrables?					
Y2.2.- Procedimiento Administrativo General (Ley 27444) 19.- ¿Se aplica por parte de la APN, el mecanismo de cobranza coactiva sobre multas incobrables, cumpliéndose con los lineamientos del Procedimiento Administrativo General según lo normado en la Ley 27444?					
Y3.- Coordinación con Entidades de Ejecución coactiva 20.- ¿Se coordina eficazmente por parte de los Funcionarios de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con Entidades de Ejecución coactiva para la cobranza coactiva de multas incobrables?					
Y3.1.- Coordinación con el Banco de la Nación 21.-¿Se coordina eficazmente por parte de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con el Banco de la Nación para la cobranza coactiva de multas incobrables?					
Y3.2.- Coordinación con la SUNAT 22.-¿Se coordina eficazmente por parte de la Oficina General de Administración de la Autoridad Nacional Portuaria (APN), con SUNAT para la cobranza coactiva de multas incobrables?					

Anexo C. Ficha de validación de instrumento por Juicio de expertos



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

Ficha de Validación (Juicio de Experto)

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Díaz Pérez, José Joaquín
- 1.2. Grado académico: Doctor en Derecho
- 1.3. Cargo e Institución donde labora: Docente de EUPG-UNFV
- 1.4. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Cuestionario
- 1.5. Título de la Investigación: ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RIESGOS EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y SU RELACIÓN EN LA COBRANZA DE MULTAS INCOBRABLES EN EL SECTOR PORTUARIO
- 1.6. Autor(a) del Instrumento: Revilla Arredondo, José Antonio

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	Deficiente 0-20%	Baja 21-50%	Regular 51-70%	Buena 71%-90%	Muy buena 91%-100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.				90%	
2. Objetividad	Está expresado en conductas observables				90%	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la especialidad				90%	
4. Organización	Existe una organización lógica				90%	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				90%	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar la investigación				90%	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.				90%	
8. Coherencia	Entre lo descrito en dimensiones e indicadores				90%	
9. Metodología	La formulación responde a la investigación				90%	
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación				90%	

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN

90%

a) Deficiente ☐ b) Baja ☐ c) Regular ☐ d) Buena ☒ e) Muy Buena ☐

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El Instrumento es aplicable en la investigación.

Lima, 01 de junio del 2024

José Joaquín Díaz Pérez
DR. EN DERECHO
DOCENTE UNIVERSITARIO



**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO**

**Ficha de Validación
(Juicio de Experto)**

III. DATOS GENERALES

- 1.7. **Apellidos y Nombres:** Sánchez Camargo, Mario Rodolfo
- 1.8. **Grado académico:** Magister en Metodología de la investigación
- 1.9. **Cargo e Institución donde labora:** Docente de EUPG-UNFV
- 1.10. **Nombre del instrumento motivo de evaluación:** Cuestionario
- 1.11. **Título de la Investigación:** ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RIESGOS EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y SU RELACIÓN EN LA COBRANZA DE MULTAS INCOBRABLES EN EL SECTOR PORTUARIO
- 1.12. **Autor(a) del Instrumento:** Revilla Arredondo, José Antonio

IV. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	Deficiente 0-20%	Baja 21-50%	Regular 51-70%	Buena 71%-90%	Muy buena 91%-100%
11. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.				90%	
12. Objetividad	Está expresado en conductas observables				90%	
13. Actualidad	Adecuado al avance de la especialidad				90%	
14. Organización	Existe una organización lógica				90%	
15. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				90%	
16. Intencionalidad	Adecuado para valorar la investigación				90%	
17. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.				90%	
18. Coherencia	Entre lo descrito en dimensiones e indicadores				90%	
19. Metodología	La formulación responde a la investigación				90%	
20. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación				90%	

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

90%

a) Deficiente ☐ b) Baja ☐ c) Regular ☐ d) Buena ☒ e) Muy Buena ☐

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El Instrumento es aplicable en la investigación.

Lima, 01 de junio del 2024

MG. MARIO RODOLFO SANCHEZ CAMARGO
código ORCID: 0000-0002-3368-9102

Activar Window
Ver Configuración



**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO**

**Ficha de Validación
(Juicio de Experto)**

I. DATOS GENERALES

- 1.1. **Apellidos y Nombres:** Morante León, Salomón Jorge
 1.2. **Grado académico:** Doctor en Derecho
 1.3. **Cargo e Institución donde labora:** Docente de EUPG-UNFV
 1.4. **Nombre del instrumento motivo de evaluación:** Cuestionario
 1.5. **Título de la Investigación:** ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RIESGOS EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y SU RELACIÓN EN LA COBRANZA DE MULTAS INCOBRABLES EN EL SECTOR PORTUARIO
 1.6. **Autor(a) del Instrumento:** Revilla Arredondo, José Antonio

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	Deficiente 0-20%	Baja 21-50%	Regular 51-70%	Buena 71%-90%	Muy buena 91%-100%
1. Claridad	Está formulado con lenguaje apropiado.				90%	
2. Objetividad	Está expresado en conductas observables				90%	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la especialidad				90%	
4. Organización	Existe una organización lógica				90%	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.				90%	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar la investigación				90%	
7. Consistencia	Basado en aspectos teóricos científicos.				90%	
8. Coherencia	Entre lo descrito en dimensiones e indicadores				90%	
9. Metodología	La formulación responde a la investigación				90%	
10. Pertinencia	Es útil y adecuado para la investigación				90%	

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90%

a) Deficiente ☐ b) Baja ☐ c) Regular ☐ d) Buena ☒ e) Muy Buena ☐

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El Instrumento es aplicable en la investigación.

Lima, 01 de junio del 2024

DR. Salomón Jorge, Morante León
 Código ORCID: 0000-0003-2376-2377
 Nombre y firma de Experto