



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

INFORMACIÓN DE MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO Y SU EFECTO EN LA SELECCIÓN DE CARGA RIESGOSA EN LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO, EN EL PERIODO 2017-2018

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el Grado Académico de Maestra en Derecho con mención
en Aduanas

Autora

Sánchez Ortiz, María Felixovna

Asesor

La Torre Guerrero, Ángel Fernando

ORCID: 0000-0002-2147-2205

Jurado

Huamán Sialer, Marco Antonio

Pereira Luza, Carlos Alberto

Rodríguez Ramírez, Eliezer

Lima - Perú

2023



REPORTE DE ANÁLISIS DE SIMILITUD

Archivo:	1A- Sánchez Ortiz María Felixovna-CONTROL DE ANTIPLAGIO-2021
Fecha del análisis:	18/02/2021
Operador del programa informático:	Namo Garcia, Robert Leonel
Correo del operador del Programa informático:	rnamo@unfv.edu.pe
Porcentaje:	08 %
Título	INFORMACION DE MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO Y SU EFECTO EN LA SELECCIÓN DE CARGA RIESGOSA EN LA ADUANA MARITIMA DEL CALLAO, EN EL PERIODO 2017 - 2018
Asesor:	La Torre Guerrero, Ángel Fernando
Enlace:	https://secure.orkund.com/view/91425404-223429-525043



DRA. MIRIAM LILIANA FLORES CORONADO
JEFA DE GRADOS Y GESTIÓN DEL EGRESADO



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

INFORMACIÓN DE MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO Y SU EFECTO EN LA
SELECCIÓN DE CARGA RIESGOSA EN LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO,
EN EL PERIODO 2017-2018

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el Grado Académico de Maestra en Derecho con mención en Aduanas

Autora:

Sánchez Ortiz, María Felixovna

Asesor:

La Torre Guerrero, Ángel Fernando

(ORCID: 0000-0002-2147-2205)

Jurado:

Huamán Sialer, Marco Antonio

Pereira Luza, Carlos Alberto

Rodríguez Ramírez Eliezer

Lima - Perú

2023

ÍNDICE

RESUMEN		vii
ABSTRACT		viii
I. INTRODUCCION		
1.1	Planteamiento del problema	02
1.2	Descripción del problema	08
1.3	Formulación del problema	12
	- Problema general	
	- Problemas específicos	
1.4	Antecedentes	13
1.5	Justificación de la investigación	14
1.6	Limitaciones de la investigación	15
1.7	Objetivos	16
	- Objetivo general	
	- Objetivos específicos	
1.8	Hipótesis	17
II. MARCO TEÓRICO		
2.1	Marco conceptual	19
III. MÉTODO		
3.1	Tipo de investigación	60
3.2	Población y muestra	61
3.3	Operacionalización de variables	63
3.4	Instrumentos	65
3.5	Procedimientos	67
3.6	Análisis de datos	67
3.7	Consideraciones éticas	68
IV. RESULTADOS		69
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS		84
VI. CONCLUSIONES		89
VII. RECOMENDACIONES		92
VIII. REFERENCIAS		94
IX. ANEXOS		101
	ANEXO A: MATRIZ DE CONSISTENCIA	
	ANEXO B: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	

ANEXO C: VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTOS

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Operacionalización de la variable independiente (X)</i>	63
Tabla 2 <i>Operacionalización de la variable dependiente (Y)</i>	64
Tabla 3 <i>Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao – tabla cruzada</i>	78
Tabla 4 <i>Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao – pruebas de chi-cuadrado</i>	79
Tabla 5 <i>Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control previo – tabla cruzada</i>	80
Tabla 6 <i>Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control previo – pruebas de chi-cuadrado</i>	80
Tabla 7 <i>Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control concurrente - tabla cruzada</i>	82
Tabla 8 <i>Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control concurrente - pruebas de chi-cuadrado</i>	82

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 <i>Fases del proceso de gestión de riesgos aduaneros</i>	25
Figura 2 <i>Instructivo para el uso del sistema para manifiesto marítimo de Ecuador</i>	31
Figura 3 <i>Información general del manifiesto de carga de ingreso-Ecuador</i>	32
Figura 4 <i>Información del documento de transporte del manifiesto de carga</i>	33
Figura 5 <i>Pre-publicación de los procedimientos aduaneros</i>	38
Figura 6 <i>Estructura de información del manifiesto de carga de ingreso-SUNAT</i>	39
Figura 7 <i>Resultados de evaluación CATT 2017 versus 2011</i>	46
Figura 8 <i>Pilar “Comercio Transfronterizo”: Perú, Chile, Colombia y México</i>	49
Figura 9 <i>Evolución de las cifras del indicador TTLM-importación-2014-2017</i>	55
Figura 10 <i>Evolución de las cifras del indicador TTLM-importación-2014-2018</i>	56
Figura 11 <i>Nivel de control y de incidencias por Canal-importación-2014-2018</i>	58
Figura 12 <i>Tabulación de los resultados de las encuestas</i>	69
Figura 13 <i>Respuestas a la pregunta 1</i>	70
Figura 14 <i>Respuestas a la pregunta 2</i>	70
Figura 15 <i>Respuestas a la pregunta 3</i>	71
Figura 16 <i>Respuestas a la pregunta 4</i>	71
Figura 17 <i>Respuestas a la pregunta 5</i>	72
Figura 18 <i>Respuestas a la pregunta 6</i>	72
Figura 19 <i>Respuestas a la pregunta 7</i>	73
Figura 20 <i>Respuestas a la pregunta 8</i>	73
Figura 21 <i>Respuestas a la pregunta 9</i>	74
Figura 22 <i>Respuestas a la pregunta 10</i>	74
Figura 23 <i>Respuestas a la pregunta 11</i>	75

Figura 24 <i>Respuestas a la pregunta 12</i>	75
Figura 25 <i>Respuestas a la pregunta 13</i>	76
Figura 26 <i>Respuestas a la pregunta 14</i>	76
Figura 27 <i>Respuestas a la pregunta 15</i>	77
Figura 28 <i>Respuestas a la pregunta 16</i>	77

RESUMEN

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) en su rol de Administración Aduanera vela por el cumplimiento de la legislación aduanera y normatividad relacionada con el comercio internacional, procurando el equilibrio entre la facilitación y control aduanero, mediante la gestión de riesgos aduaneros que se realiza de manera centralizada por la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA). Esta tesis se enfoca en cómo la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas y agentes de carga internacional influye en la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018, en control previo y control concurrente. Se analizó la normatividad y operatividad nacional, las recomendaciones de los organismos internacionales relacionados con el comercio exterior y aduanas, la normatividad relacionada con la información del manifiesto de carga en Canadá y en Ecuador. La investigación es aplicada, con enfoque cuantitativo, con fuente de datos documental y de campo, es un estudio sincrónico, de tipo descriptivo correlacional, no experimental y longitudinal. Se utilizó como instrumento de medición el cuestionario de 16 preguntas que se aplicó a la muestra de 36 profesionales de la GGRIA, realizándose su validación y análisis de confiabilidad aplicando técnicas estadísticas, se efectuó la discusión de resultados y se plantearon conclusiones y recomendaciones relacionadas con la necesidad de mejora de la disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso que a su vez permitirá mejorar la selección de carga riesgosa.

Palabras clave: manifiesto de carga de ingreso, selección de carga riesgosa, Aduana Marítima del Callao.

ABSTRACT

The National Superintendence of Customs and Tax Administration (SUNAT), in its role as Customs Administration, ensures compliance with customs legislation and regulations related to international trade, seeking a balance between customs facilitation and control, through customs risk management, which is carried out in a centralized manner by the Customs Risk Management and Investigations Department (GGRIA). This thesis focuses on how the availability of information on the import cargo manifest transmitted by international carriers and freight forwarders influences the selection of risky cargo at the Callao Maritime Customs Office, in the period 2017-2018, in prior control and concurrent control. The national regulations and operations, the recommendations of international organizations related to foreign trade and customs, and the regulations related to cargo manifest information in Canada and Ecuador were analyzed. The research is applied, with a quantitative approach, with documentary and field data sources. It is a synchronous, descriptive, correlational, non-experimental and longitudinal study. The 16-question questionnaire was used as a measurement instrument and applied to the sample of 36 GGRIA professionals. Its validation and reliability analysis were carried out by applying statistical techniques. The results were discussed and conclusions and recommendations were raised related to the need to improve the availability of information on the import cargo manifest, which in turn will allow to improve the selection of risky cargo.

Keywords: import cargo manifest, selection of risky cargo, Callao Maritime Customs.

I. INTRODUCCIÓN

Los tiempos modernos exigen a las administraciones aduaneras de todo el mundo afinar cada vez más la gestión de riesgos aduaneros con el objetivo de seleccionar a control a las personas, medios de transporte y mercancías que representan sospecha de incumplimiento aduanero o de ilícito aduanero. En el Perú, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) es la institución que administra la facilitación y control aduanero, y la gestión de riesgos aduaneros se efectúa de manera centralizada en la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA) de la Intendencia Nacional de Control Aduanero (INCA). A su vez, la selección automatizada de carga de ingreso con sospecha de riesgo se realiza en la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA) perteneciente a la GGRIA. En la presente investigación se busca establecer si la disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso influye en la selección de carga riesgosa, habiéndose escogido la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao (IAMC) por concentrar el mayor movimiento a nivel nacional y habiéndose elegido el período culminado de años 2017 y 2018. Se ha considerado que la disponibilidad de información del manifiesto de carga se puede definir en función de las siguientes características o indicadores: a) contenido completo, b) confiabilidad y c) transmisión oportuna; a su vez se toma en cuenta que ésta es transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional. La selección de carga riesgosa en la IAMC se puede medir en función del nivel de incidencia en control previo y en control concurrente. La información técnica sobre la selectividad y los niveles de incidencia son temas reservados, por lo cual se ha recurrido a la información disponible de fuentes abiertas y de bibliografía especializada y se escogió como instrumento de medición el cuestionario que fue aplicado a la muestra elegida entre el personal de la GGRIA que se ha especializado en gestión de riesgos aduaneros. Una vez procesados los resultados de las encuestas, se realizó la contrastación para la hipótesis general y para las hipótesis específicas

comprobándose que existe una relación altamente significativa entre la variable independiente y la variable dependiente en cada caso. En la discusión de resultados se analizan los resultados de la aplicación del cuestionario teniendo en cuenta los antecedentes de investigaciones previas relacionadas al tema materia del estudio. Finalmente se plantean las conclusiones y recomendaciones relacionadas con la mejora de la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso y con la mejora de la selección de carga riesgosa en control previo y control concurrente.

1.1 Planteamiento del problema

Uno de los retos de las aduanas modernas del siglo XXI consiste en encontrar el equilibrio entre el control aduanero y la facilitación aduanera, para lo cual la tarea fundamental consiste en desarrollar una adecuada gestión de riesgos aduaneros que permita focalizar los esfuerzos de los diferentes tipos de control en aquellos envíos de mercancías que representan un alto riesgo y a su vez facilitar el flujo de comercio exterior de los envíos calificados como de bajo riesgo. A nivel mundial existe la tendencia de que las aduanas planifiquen, tomen sus decisiones, actúen y mejoren su desempeño en base a un proceso de gestión de riesgo aduanero para poder alcanzar los objetivos institucionales y contribuir con el fomento del comercio internacional, recaudación de tributos y seguridad de la cadena logística (Organización Mundial de Aduanas [OMA], 2008, pp. 5-7).

De acuerdo con Fernando Cosío, el control aduanero debe basarse en técnicas de gestión de riesgo, de manera que las acciones de control se concentren en las mercancías riesgosas sin afectar las operaciones de comercio exterior legítimas (Cosío, 2012, pp. 700-701).

Las fases del control aduanero, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 7° de la Decisión N° 778 de la Comunidad Andina de Naciones, son las siguientes:

- a) Control anterior o previo: realizado por la Administración Aduanera antes de la numeración de la declaración aduanera de mercancías.
- b) Control durante el despacho: realizado por la Administración Aduanera desde el momento de la numeración de la declaración aduanera de mercancías y hasta el momento del levante o embarque de las mercancías.
- c) Control posterior: realizado por la Administración Aduanera luego del levante o del embarque de las mercancías sometidas a un determinado régimen aduanero (Comunidad Andina de Naciones [CAN], 2012).

Cabe precisar que en el Perú los términos más empleados para referirse a dichas fases son: “control previo”, “control concurrente” y “control posterior”.

Según el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (más conocido como “Marco SAFE” por sus siglas en inglés) de la Organización Mundial de Aduanas, existen cuatro elementos básicos en los cuales deben enfocarse los esfuerzos de la modernización aduanera, los mismos que se resumen a continuación:

- 1) Información electrónica anticipada de las cargas;
- 2) Gestión y control basado en análisis de riesgos;
- 3) Herramientas de control no intrusivas;
- 4) Alianzas con el sector privado (Organización Mundial de Aduanas [OMA], 2015).

La información que proporciona el usuario de comercio exterior a la aduana, ya sea electrónica o físicamente, a su vez se puede clasificar en aquella que está a nivel de manifiesto de carga (documento que contiene información sobre el medio de transporte y la carga objeto de comercio internacional) y aquella que está a nivel de la declaración aduanera (documento que contiene el régimen aduanero y los detalles sobre el declarante y las mercancías). Es evidente que si la información se presenta en forma electrónica y anticipada ésta servirá para un mejor análisis de los riesgos aduaneros.

En cuanto a los antecedentes históricos del control aduanero en Perú, en un primer momento la Aduana controlaba el 100% de la mercancía que arribaba al territorio del país, luego al incrementarse el volumen de comercio internacional de cada despacho de ingreso se empezó a controlar sólo un número limitado de bultos que conforman la mercancía, finalmente se estableció que el control en despacho se debe realizar sólo sobre un porcentaje de mercancías (según el Decreto Legislativo 722), posteriormente se estableció el porcentaje de 15% de mercancías para control mediante reconocimiento físico (según el Decreto Ley 25713). Desde la vigencia del Decreto Ley 26014 se estableció la diferencia entre el aforo (sólo revisión documentaria) y reconocimiento físico (verificar las mercancías, su naturaleza o valor, peso, etc.). El reconocimiento físico se empezó a realizar sobre las mercancías seleccionadas a canal de control rojo que a su vez se asignaba de manera aleatoria, es decir, al azar. Luego de los atentados terroristas de las Torres Gemelas en Estados Unidos (año 2001), se hizo imprescindible intensificar el control aduanero, en respuesta a ello la Organización Mundial de Aduanas desde la primera versión del Marco SAFE (año 2005) recomendó la utilización de “sistemas informatizados de análisis de riesgos” en vez de selección netamente aleatoria (Cosío, 2012, pp. 701-702).

En Perú, desde inicios del año 2000 para la determinación del tipo de control aduanero que se va a realizar a la mercancía de importación, se están aplicando las técnicas de gestión de riesgo a fin de determinar el canal de control de la mercancía, con los siguientes tratamientos:

- Canal Rojo (reconocimiento físico): consiste en revisar las mercancías y los documentos que sustentan el despacho, antes de autorizar el levante (libre disposición de las mercancías).

- Canal Naranja (revisión documentaria): consiste en revisar los documentos que sustentan el despacho, antes de autorizar el levante (libre disposición de las mercancías).
- Canal Verde (mercancía no está sujeta a reconocimiento físico ni revisión documentaria): no se requiere de revisión previa, automáticamente se autoriza el levante.

La novedad consistía en que la selección de declaraciones aduaneras de mercancías a un determinado canal ya no se hacía al azar o por criterios predeterminados (listados de productos y países u otros criterios del analista de riesgo), sino se empezó a utilizar un modelo probabilístico en base al nivel de riesgo y teniendo en cuenta variables predictoras, tales como: a) importador, b) agencia de aduana, c) país de origen de la mercancía, d) subpartida arancelaria, e) peso neto de la mercancía (Superintendencia Nacional de Aduanas [ADUANAS], 2000).

Cabe precisar que la aplicación de las técnicas de riesgo citadas se inició cuando la función de Administración Aduanera le correspondía a la institución denominada Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS), sin embargo desde el año 2002 dicha entidad fue fusionada con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT, absorbiendo ésta última las funciones de la Superintendencia Nacional de Aduanas (Presidencia del Consejo de Ministros [PCM], 2002).

Actualmente, la institución se denomina Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y tiene dos grandes áreas de gestión: a) administración de aduanas y b) administración de tributos internos; en el presente trabajo al referirnos a la Aduana Peruana nos estamos refiriendo a la SUNAT en su rol de administración aduanera.

La base actual de la legislación aduanera peruana es la Ley General de Aduanas aprobada mediante el Decreto Legislativo N° 1053 y modificatorias, que establece los

principios de facilitación de comercio exterior, gestión de la calidad y uso de estándares internacionales, cooperación e intercambio de información, entre otros. En el primer párrafo del artículo 163° de dicho dispositivo legal se establece que para ejercer el control aduanero la administración aduanera se basa en las técnicas de gestión de riesgo para focalizar las acciones de control en operaciones de comercio exterior que representan mayor probabilidad de alto riesgo, conservando la confidencialidad de la información utilizada (Poder Ejecutivo del Perú, 2008). En tal sentido, se promueve la transmisión electrónica de datos con relación a las mercancías que ingresan o salen del país, lo cual facilita la aplicación de las técnicas de gestión de riesgos aduaneros.

En cuanto al ingreso de las mercancías, los transportistas internacionales tienen la obligación de transmitir la información del manifiesto de carga y los documentos de transporte; asimismo los agentes de carga internacional deben transmitir la información del manifiesto de carga desconsolidado y los documentos de transporte respectivos; ambos tipos de operadores de comercio exterior tienen que hacerlo antes de la llegada del medio de transporte al territorio aduanero, de lo contrario infringen la norma y son sujetos a una sanción de multa. En la mayoría de los casos la transmisión de la información se realiza por vía electrónica, pero aún existen excepciones en las cuales es posible la presentación de documentos físicos (por ejemplo: para vía de transporte terrestre).

La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso se puede calificar según las siguientes características: a) contenido completo, b) confiabilidad de la información y c) oportunidad de su transmisión. La información disponible sobre el manifiesto de carga de ingreso es uno de los insumos del proceso de gestión de riesgos aduaneros y específicamente del proceso de selección de carga riesgosa.

La selección de carga riesgosa, denominada también “selectividad”, se realiza en la fase de control previo y en la fase de control concurrente y es aplicada de manera centralizada y

automatizada por los profesionales de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA): tanto por los analistas de inteligencia de la División de Inteligencia Aduanera (DIA) como por los analistas de riesgo de la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA). Cabe precisar que principalmente los analistas de inteligencia dedican la mayor parte de su tiempo a gestionar riesgos aduaneros en control previo, mientras que los analistas de riesgo con frecuencia se dedican principalmente a gestionar riesgos aduaneros en control concurrente, aunque ambas áreas en general pueden gestionar el riesgo aduanero en las tres fases de control aduanero: a) control previo, b) control concurrente y c) control posterior. Los profesionales de ambas unidades orgánicas de la SUNAT realizan el análisis y la evaluación de riesgos aduaneros a nivel nacional, y específicamente el proceso automatizado de selección de carga riesgosa es realizado por los analistas de riesgo de la DGRA, de la siguiente manera:

- En control concurrente: a través del sistema de selección de canales de control para los regímenes de importación, aplicable a nivel nacional.
- En control previo: a través del Sistema de Inspección No Intrusiva (SINI), aplicable a la carga que ingresa por el puerto del Callao a la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Los resultados de la selección de carga riesgosa se puede calificar a través del nivel de incidencia, se trata del porcentaje de casos exitosos (en los que se encontró incumplimientos a la legislación aduanera o en los que hubo indicios de comisión de delito aduanero) con respecto al total de los casos seleccionados a control. En control concurrente el nivel de incidencia se puede medir con respecto a las declaraciones aduaneras de mercancías seleccionadas a canal de control rojo o naranja; mientras que en control previo el nivel de incidencia se puede medir con respecto a la carga seleccionada para inspección no intrusiva, la misma que corresponde a un determinado documento de transporte de un manifiesto de carga de ingreso.

Cabe precisar que para efectos de la presente investigación, dado que el movimiento de carga de la IAMC representa alrededor de 89% del total nacional (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2019a), se ha elegido dicha jurisdicción aduanera como horizonte espacial en cuanto a la aplicación del control aduanero en control previo y concurrente, pero teniendo en cuenta que el proceso de la gestión de riesgos aduaneros y en especial el proceso de selección de carga riesgosa se realiza de manera centralizada y automatizada por los profesionales de la GGRIA ubicada en la Sede de Chucuito en el Callao.

En cuanto al horizonte temporal, se ha elegido los últimos dos años terminados: 2017 y 2018, teniendo en cuenta que a partir del año 2017 se han implementado mejoras informáticas a nivel de la transmisión de la información del manifiesto de carga de ingreso y mediante la Circular N° 002-2017-SUNAT/5F0000 publicada el 29 de abril de 2017 se han impartido instrucciones sobre la transmisión de información del documento de identificación, y nombre o razón social del dueño o consignatario en el documento de transporte del manifiesto de carga de ingreso y manifiesto desconsolidado en la vía marítima (SUNAT, 2017a).

En la presente investigación se desea establecer cuál es el efecto de disponer de la información del manifiesto de carga de ingreso para la selección de carga riesgosa en la IAMC, en el período 2017-2018; considerando la transmisión electrónica del manifiesto de carga de ingreso en vía marítima realizada por los transportistas y agentes de carga internacional y considerando las fases de control previo y control concurrente para la selectividad realizada por el área centralizada de riesgo de manera automatizada.

1.2 Descripción del problema

De acuerdo con lo señalado en la guía de implementación de la facilitación del comercio de las Naciones Unidas, la selección de carga riesgosa o “selectividad” resulta más efectiva

cuando se basa en un sistema informático que permite utilizar una gran cantidad de información sobre las importaciones o exportaciones de manera automática, contrastando los datos declarados o transmitidos por los operadores de comercio exterior contra los perfiles de riesgo previamente definidos y registrados en el sistema de selección (Naciones Unidas, 2012).

Un perfil de riesgo se compone de uno o varios indicadores de riesgo y permite seleccionar la carga o mercancía que debería ser controlada en función del riesgo identificado. Se trata también de un documento registrado física o electrónicamente que guarda la trazabilidad sobre el tipo de riesgo que se presume, el tratamiento de dicho riesgo, los resultados y evaluación de la eficiencia de las medidas tomadas. Un indicador de riesgo es un criterio de selectividad específico, por ejemplo: un código del producto, país de origen, valor comercial, situación financiera del operador de comercio exterior (Organización Mundial de Aduanas [OMA], 2012).

Los profesionales de la GGRIA establecen los perfiles de riesgo en base a la información obtenida de diferentes fuentes, una de las cuales es la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas y agentes de carga internacional que se almacena en la base de datos de la SUNAT y puede ser consultada ya sea masivamente (a través de consultas a la base de datos) o individualmente (consultando los módulos aduaneros o el Portal Web de la SUNAT). Cabe precisar que a diferencia de la información de la declaración aduanera de mercancías (fase de control concurrente), la información a nivel de manifiesto de carga de ingreso (fase de control previo si aún no se ha numerado la declaración aduanera de mercancías) no contiene muchos datos importantes, tales como: a) número del documento (RUC) del importador, b) subpartida arancelaria nacional (SPN) según la cual se determina la obligación tributaria aduanera, c) descripción detallada de la mercancía, d) código del tipo de mercancía peligrosa, e) el volumen de la carga, f) monto del flete, g) valor en aduanas de la mercancía, h) código del depósito temporal o depósito aduanero al que se llevará la carga, etc.

De otro lado, si se analiza la información en la fase de control concurrente y se cuenta con la información del manifiesto de carga de ingreso y de la declaración aduanera de mercancías, se debería poder realizar el cruce de información, por ejemplo: a) verificar si coinciden los números de documentos (RUC) del consignatario (a nombre de quien está manifestada la mercancía) y del importador (a nombre de quien se numera la declaración aduanera), b) verificar si coincide el tipo y la descripción de la mercancía, c) verificar si coincide el país de origen de la mercancía. Sin embargo, la dificultad consiste en que no siempre se dispone de información completa, confiable y oportuna para realizar la extracción, procesamiento y análisis de la información necesaria para el perfilamiento de riesgos.

La tendencia actual radica en que las administraciones aduaneras implementen mecanismos que permitan inspeccionar y examinar la carga antes de su llegada al país, para lo cual es imprescindible contar con la información electrónica anticipada y determinar qué envíos o carga serán objeto de control y qué tipo de control será aplicado una vez que la mercancía llegue al territorio aduanero; se recomienda emplear tecnología moderna para la selectividad de carga de alto riesgo y para el control aduanero a través de la inspección no intrusiva (escáneres de rayos gama o de rayos X), con el objetivo de asegurar y facilitar el comercio mundial (Organización Mundial de Aduanas [OMA], 2015).

En este contexto, mediante el perfilamiento en control concurrente los analistas de riesgo de la DGRA tienen como objetivo seleccionar a canal de control rojo aquellas mercancías que representan alta probabilidad de riesgo y eso implica que la mercancía será objeto de reconocimiento físico durante el despacho aduanero; mientras que en control previo se tiene como objetivo seleccionar aquellos contenedores con carga que representa alta probabilidad de riesgo y eso significa que los contenedores serán inspeccionados mediante escáner en el lugar autorizado para ello. Teniendo en cuenta el alcance de la presente investigación, en control concurrente se trata de despacho aduanero en la jurisdicción de la

IAMC; en control previo se trata de inspección no intrusiva mediante rayos X en el Complejo Aduanero de la IAMC.

Lo ideal sería contar con toda la información sobre la mercancía y sobre los actores que participan en la cadena logística internacional antes de que la carga llegue al territorio aduanero peruano, de esta manera se podría realizar un mejor perfilamiento de riesgo. Sin embargo, según el actual marco normativo nacional y según la actual operatividad aduanera relacionada con la información del manifiesto de carga de ingreso (que también incluye las estructuras de transmisión de la información y las validaciones informáticas implementadas), no se le exige al operador de comercio exterior a declarar determinada información que resulta crucial para el análisis de riesgo (se mencionó líneas arriba la falta de información relacionada con la descripción y clasificación de la mercancía, monto del flete y valor en aduanas, etc.). De manera que los analistas de inteligencia y los analistas de riesgo aduanero se ven obligados a prescindir de dicha información y basarse sólo en aquellos datos que están disponibles; pero incluso los datos disponibles muchas veces no son confiables, toda vez que los usuarios se equivocan ya sea por desconocimiento o intencionalmente y a su vez a nivel informático no están implementadas las reglas de negocio que permitan realizar las validaciones necesarias a fin de “limpiar” o sincerar la información.

Ante esta realidad problemática, en la presente investigación se busca establecer de qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la selección de carga riesgosa. Tal como ya se ha mencionado, para efectos de delimitar el horizonte espacio-tiempo, se ha elegido como jurisdicción de aplicación de control aduanero a la IAMC, cuya carga y mercancía de riesgo es perfilada por los profesionales de la GGRIA y es seleccionada mediante el sistema automatizado por los profesionales de la DGRA, en los últimos dos años terminados: 2017 y 2018. Asimismo se pretende plantear la necesidad de la implementación de cambios normativos que permitan mejorar el contenido y la confiabilidad

de la información, así como la oportunidad de la transmisión de la información del manifiesto de carga por parte de los transportistas y agentes de carga internacional, lo cual a su vez contribuiría con la mejora de la selección de carga riesgosa que forma parte del proceso de gestión de riesgos aduaneros en las fases de control previo y control concurrente y con la optimización de los controles aduaneros focalizando los esfuerzos en controlar las importaciones que representan un alto riesgo y facilitar las importaciones con bajo nivel de riesgo.

1.3 Formulación del problema

Teniendo en cuenta lo mencionado por Hernández et al. (2014, p.36), para plantear el problema a investigar, es necesario afinar y estructurar formalmente la idea de investigación. En tal sentido, a continuación se formulan el problema general y los problemas específicos:

- **Problema general:**

¿De qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018?

- **Problemas específicos:**

Primer problema específico:

¿De qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional

influye en la selección de carga riesgosa en control previo, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018?

Segundo problema específico:

¿De qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la selección de carga riesgosa en control concurrente, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018?

1.4 Antecedentes

Antes de emprender una investigación, según una de las recomendaciones de Hernández et al. (2014, p.26), es importante conocer los antecedentes del tema materia de análisis, a fin de no repetir lo que ya se tiene estudiado y poder estructurar mejor la idea de la investigación. En tal sentido, a continuación se resumen los antecedentes internacionales y nacionales relacionados con la gestión de riesgos aduaneros y control aduanero.

- *Antecedentes internacionales*

Con relación al tema de control y fiscalización aduanera en otros países, se ha revisado la tesis del maestrista Rojas Li de la Universidad de Chile que contiene un análisis de fortalezas y debilidades de la gestión fiscalizadora aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) de Chile, la misma que contiene hallazgos que podrían servir de ejemplos para ser aplicados por otras administraciones aduaneras (Rojas, 2010, p. 2).

- *Antecedentes nacionales*

En cuanto al Control Aduanero en Perú, se ha revisado la tesis del maestrista Pérez Alvarado de la Universidad Nacional de Ingeniería, que tiene por objetivo establecer de qué manera y en qué medida la utilización de los procesos de gestión de riesgos incidió en la eficacia del control aduanero en la Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao, y en la facilitación del comercio exterior en el periodo 2002 al 2009 (Pérez, 2012, p.13).

En cuanto a la gestión de riesgos aduaneros, se ha revisado la tesis del maestrista Ordóñez Torres de la Universidad Nacional de Ingeniería, donde se señala sobre la importancia de definir los riesgos que se pretende analizar, identificar los indicadores de riesgo, calcular el riesgo (evaluando y priorizando), establecer el tipo de control y ejecutarlo (Ordóñez, 2009, pp.222-223). De otro lado, se menciona que en el ámbito aduanero existen vacíos legales en la normatividad aduanera y otra legislación relacionada con el ingreso y salida de mercancías (Ordóñez, 2009, pp.506-507).

1.5 Justificación de la investigación

De acuerdo con Hernández et al. (2014) es importante justificar la investigación exponiendo las razones o motivaciones que han incentivado al investigador a realizar el estudio del tema (p.40).

En el presente caso, el tema objeto de estudio es novedoso y moderno, toda vez que a pesar de que existen investigaciones sobre el control aduanero y sobre la información aduanera, nadie ha profundizado en cuanto a la información del manifiesto de carga de ingreso y la selección de carga riesgosa en las fases de control previo y control concurrente, lo cual a su

vez forma parte de la gestión de riesgos aduaneros, sin embargo según las recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) una aduana moderna debe promover el uso de información anticipada a nivel de carga y mejorar las técnicas de gestión de riesgos aduaneros. En tal sentido una de las tareas prioritarias es mejorar la gestión de riesgos aduaneros en cuanto al proceso de selección de carga riesgosa en base a la mejora de la información del manifiesto de carga de ingreso. En el Perú la normatividad actual no es suficiente para garantizar la obtención de la información completa, confiable y oportuna, por lo cual se requiere plantear propuestas de cambios normativos. Asimismo, la presente investigación podría servir de base para las futuras investigaciones tanto de los especialistas del sector privado como de los trabajadores de la administración aduanera, tanto a nivel nacional, como a nivel internacional.

1.6 Limitaciones de la investigación

Según Hernández et al. (2014) es necesario tomar en cuenta las deficiencias con respecto al conocimiento del problema, dicho de otra manera, el investigador debe ser consciente de lo que no está considerando y por qué, así como de lo que falta profundizar; todo ello constituye las limitaciones de la investigación. (pp.41-42)

En la presente investigación, en cuanto a la información de alcance internacional, no siempre se ha podido tener acceso a la normatividad, casuística o estadísticas, por lo cual sólo se ha recurrido a las fuentes disponibles.

Debido a que el actual grado de desarrollo y los detalles técnicos sobre la gestión de riesgos en la Aduana Peruana y en especial sobre el proceso de selección de carga riesgosa en las fases de control previo y control concurrente son temas confidenciales, éstos no se van a tratar en la presente investigación; no obstante, serviría de apoyo para futuras investigaciones o evaluaciones que puedan realizarse dentro de la SUNAT.

1.7 Objetivos de la investigación

Teniendo en cuenta lo mencionado por Hernández et al. (2014) los objetivos permiten establecer qué se pretende lograr con la investigación; estos a su vez deberían ser congruentes entre sí y con las preguntas de investigación, es decir, con los problemas planteados (p.52). En tal sentido, a continuación se describen los objetivos de la presente investigación a nivel general y a nivel específico.

- **Objetivo general:**

Establecer de qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

- **Objetivos específicos:**

Primer objetivo específico:

Establecer de qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la selección de carga riesgosa en control previo, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

Segundo objetivo específico:

Establecer de qué manera la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga

internacional influye en la selección de carga riesgosa en control concurrente, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

1.8 Hipótesis

Las hipótesis permiten formular posibles explicaciones de la interrelación entre dos o más variables, ayudan a probar las teorías y orientan el estudio del problema planteado (Hernández et al., 2014, p.103). A continuación se muestran las hipótesis del presente estudio:

- **Hipótesis general:**

La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la mejora de la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

- **Hipótesis específicas:**

Primera hipótesis específica:

La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la mejora de la selección de carga riesgosa en control previo, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

Segunda hipótesis específica:

La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la mejora de la

selección de carga riesgosa en control concurrente, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

II. MARCO TEÓRICO

De acuerdo con Hernández et al. (2014) una vez realizado el planteamiento del problema, es importante efectuar el sustento teórico del estudio desarrollando la perspectiva teórica, dicho de otra manera, se debe conocer y analizar las teorías, conceptos y todo tipo de literatura sobre el tema materia de estudio (p.60). A continuación, se desarrolla el marco conceptual, donde están los conceptos importantes y las bases teóricas de la presente investigación.

2.1 Marco Conceptual

2.1.1 *Conceptos importantes*

Agente de carga internacional: es una empresa que puede ser persona natural o persona jurídica, autorizada por la SUNAT para efectuar y recepcionar embarques, así como para la consolidación y desconsolidación de la carga (cuando se trata de carga perteneciente a varios vendedores y/o compradores), emitiendo documentos de transporte y otros relacionados con el transporte internacional de mercancías (Poder Ejecutivo del Perú, 2008).

Carga consolidada: es mercancía agrupada que pertenece a uno o varios compradores (consignatarios), está acondicionada en un contenedor u otro medio similar para ser transportada de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre de origen a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre de destino. Se trata de la mercancía que está amparada en un mismo documento de transporte master (Poder Ejecutivo del Perú, 2008).

Consignatario: es una persona natural o persona jurídica a nombre de quien está manifestada la mercancía (Poder Ejecutivo del Perú, 2008).

Control aduanero: medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la aduana (Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, p.6).

Control previo: control aduanero que se realiza antes de la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM).

Control concurrente: control aduanero que se realiza luego de la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) y antes del levante aduanero o conclusión de despacho, según corresponda, para la mercancía amparada en las DAM asignadas a canal rojo o canal naranja.

Disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso: se refiere a un conjunto de factores relacionados con la calidad de la información para el proceso de gestión de riesgos aduaneros, que se estima en función del contenido completo de la información, confiabilidad y oportunidad de su transmisión.

División de Gestión de Riesgos Aduaneros: es una unidad orgánica, de cuarto nivel organizacional, dependiente de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras, encargada de la gestión operativa de riesgos aduaneros; así como de la programación y/o selección de los controles aduaneros en zona primaria y secundaria, conforme a los lineamientos establecidos por los órganos competentes (SUNAT, 2017b).

División de Inteligencia Aduanera: es una unidad orgánica, de cuarto nivel organizacional, dependiente de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras, encargada de los procesos relacionados a la conformación, la implementación y seguimiento de la red nacional de inteligencia aduanera; así como de realizar investigaciones y acciones para prevenir y reprimir el fraude aduanero incluido lo relativo a la prevención, detección y represión de los ilícitos e incumplimientos de las disposiciones tributario-aduaneras

y otras que contengan regulaciones de control aduanero, y colaborar con la neutralización de las organizaciones criminales vinculadas (SUNAT, 2017b).

Gestión de Riesgo en la Aduana Peruana: se refiere a la gestión de riesgos aduaneros de la SUNAT como administración aduanera, que permite focalizar el control aduanero en los eventos de alto riesgo.

Gestión de riesgos aduaneros: la aplicación sistemática de prácticas y procedimientos de gestión que proporciona a la aduana la información necesaria para manejar los movimientos y/o envíos que presentan un riesgo (Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, p.8).

Información del manifiesto de carga de ingreso en vía marítima: se trata de aquella información del manifiesto de carga de ingreso que se transmite por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano.

Inspección: acción de control extraordinario a través de la cual se realiza la revisión física de mercancías, personas y medios de transporte; o inspección no intrusiva o la apertura y cierre de contenedores, entre otros. Puede ser efectuada antes, durante y después del despacho aduanero (SUNAT, 2018a).

Inspección no intrusiva en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao: se trata de la forma de control a la carga y/o a las mercancías que ingresan por el puerto del Callao a la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, se realiza mediante el uso de escáner con rayos X y el Sistema de Inspección No Intrusiva (SINI) de las mercancías acondicionadas en contenedores que son trasladados al Complejo Aduanero de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao para efectos de ser sometidos a inspección no intrusiva. Sólo en casos de sospecha de incidencia, se procede a la realización de una inspección física de la carga (SUNAT, 2011).

Manifiesto de carga: documento que contiene información respecto del número de bultos; del peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga,

incluida la mercancía a granel; del medio o unidad de transporte; así como del documento de identificación y nombre o razón social del dueño o consignatario. La presente definición también es aplicable al manifiesto de carga consolidado y desconsolidado (Poder Ejecutivo del Perú, 2008).

Manifiesto de carga de ingreso: es aquel manifiesto de carga que debe ser transmitido por el transportista antes de que el medio de transporte y la mercancía extranjera lleguen al territorio aduanero. Contiene información sobre el medio de transporte y descripción general de la carga a nivel de documentos de transporte directos (de carga que viene a nombre de un solo comprador o consignatario) o “master” (de carga consolidada que viene a nombre de más de un comprador o consignatario).

Manifiesto de carga desconsolidado: es aquel manifiesto de carga de ingreso que debe ser transmitido por el agente de carga internacional antes de que la mercancía extranjera llegue al territorio aduanero. Contiene información específica de la carga a nivel de documentos de transporte “hijos” (que provienen de un documento de transporte “master”, pero están a nivel desconsolidado toda vez que se trata de aquella parte de la carga que corresponde a cada uno de los consignatarios o compradores cuya carga inicialmente llegó al país consolidada).

Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa: es un indicador que permite medir el nivel de eficiencia de la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude y se calcula dividiendo la cantidad de hallazgos o casos con incidencia (en los que se encontró incumplimientos a la legislación aduanera o en los que hubo indicios de comisión de delito aduanero) con respecto al total de los casos seleccionados a control. En control concurrente el nivel de incidencia se puede medir a través del porcentaje de declaraciones aduaneras de mercancías con incidencia con respecto al total de las declaraciones aduaneras de mercancías controladas (seleccionadas a canal de control rojo o naranja); mientras que en

control previo el nivel de incidencia se puede medir a través del porcentaje de carga con incidencia con respecto al total de la carga seleccionada para inspección no intrusiva, la misma que corresponde a un determinado documento de transporte de un manifiesto de carga de ingreso.

Selección de carga riesgosa: se refiere a uno de los procesos iniciales que a su vez conforman el proceso de gestión de riesgos aduaneros, consiste en determinar qué envíos o carga será seleccionada a control aduanero, se aplica en control previo y en control concurrente. Según las recomendaciones de los organismos internacionales, dicha selección debe focalizarse en los envíos o carga de alto riesgo y se espera que los niveles de incidencia detectados como resultado del control aduanero sean altos.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT: de acuerdo a su Ley de Creación N° 24829, Ley General aprobada por Decreto Legislativo N° 501 y la Ley 29816 de Fortalecimiento de la SUNAT, es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con personería jurídica de derecho público, con patrimonio propio y goza de autonomía funcional, técnica, económica, financiera, presupuestal y administrativa que, en virtud a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, expedido al amparo de lo establecido en el numeral 13.1 del artículo 13° de la Ley N° 27658, ha absorbido a la Superintendencia Nacional de Aduanas, asumiendo las funciones, facultades y atribuciones que por ley, correspondían a esta entidad. Tiene domicilio legal y sede principal en la ciudad de Lima, pudiendo establecer dependencias en cualquier lugar del territorio nacional (SUNAT, 2019a).

Transmisión de información del manifiesto de carga: El operador de comercio exterior y los administradores o concesionarios de las instalaciones portuarias, aeroportuarias o terminales terrestres internacionales según corresponda, transmiten por vía electrónica a la administración aduanera la información de:

- a) El manifiesto de carga de ingreso o salida, manifiesto de carga desconsolidado, y manifiesto de carga consolidado;
- b) Los documentos vinculados al manifiesto de carga de ingreso o salida; y,
- c) Los actos relacionados con el ingreso o salida de las mercancías.

La administración aduanera establece la forma y condiciones de la trasmisión de la citada información (Ministerio de Economía y Finanzas, 2009).

Transportista: es aquella persona natural o persona jurídica que se encarga del traslado efectivo de las mercancías y/o está al mando del medio de transporte o es responsable de éste.

En el contexto del presente documento, al mencionar al “transportista”, se hace referencia a un transportista internacional, toda vez que este término es el que se menciona tanto en la Ley General de Aduanas (Poder Ejecutivo del Perú, 2008) como en el Procedimiento General de Manifiesto de Carga DESPA-PG.09 (SUNAT, 2016a).

2.1.2 Bases teóricas

2.1.2.1 Investigaciones internacionales de teorías pertinentes.

A. Gestión de riesgos en el contexto aduanero. De acuerdo con los lineamientos de la Organización Mundial de Aduanas contenidos en el capítulo 6 del Convenio de Kyoto Revisado, existe el principio del control aduanero que consiste en facilitar el Comercio Exterior y a la vez garantizar el cumplimiento de legislación aduanera y otra normatividad relacionada con el ingreso de mercancías extranjeras al país y salida de las mercancías nacionales o nacionalizadas del país.

En este sentido, los controles aduaneros deberían realizarse selectivamente, utilizando con mayor énfasis las técnicas de gestión de riesgos aduaneros, lo cual permitirá a la Aduana lograr los siguientes objetivos:

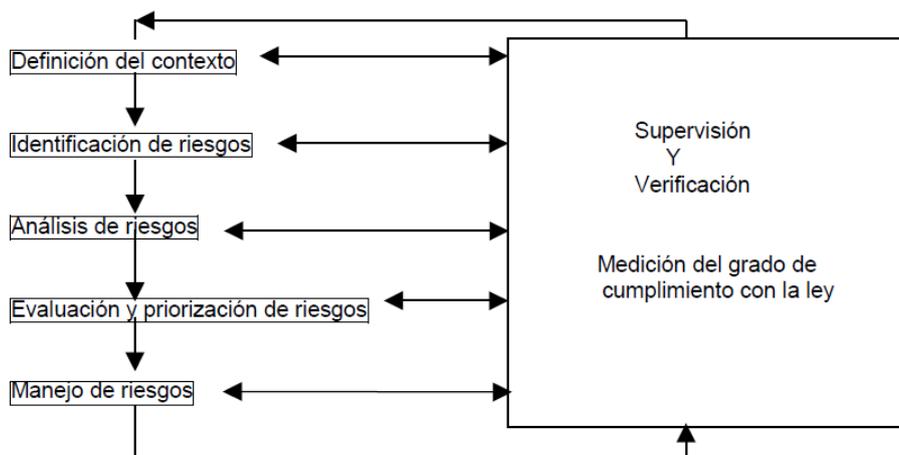
- a) enfocarse en las áreas de alto riesgo, lo cual a su vez permite mejorar la recaudación y nivel de detección de incumplimientos y/o ilícitos aduaneros;
 - b) detectar irregularidades o incumplimientos de comerciantes y viajeros;
 - c) facilitar las gestiones aduaneras a los comerciantes y viajeros que cumplen con la ley;
 - d) facilitar la circulación de personas y el comercio internacional de las mercancías
- (Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, p.8).

La gestión de riesgo en el contexto aduanero permite a la administración aduanera mantener un equilibrio entre la facilitación y el control aduanero del ingreso y salida de mercancías, medios de transporte y personas.

El proceso de gestión de riesgos aduaneros tiene las fases similares a las aplicadas en el sector privado, por ejemplo, en la gestión de riesgo de las entidades financieras, se tiene el siguiente esquema:

Figura 1

Fases del proceso de gestión de riesgos aduaneros



Nota. Fuente: Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, p.9

A continuación se describen cada una de las etapas (Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, pp.9-11):

Definición del contexto

Esta etapa se enfoca en la comprensión del contexto estratégico y organizacional, es decir, para iniciar el proceso de gestión de riesgos se debe tener como fundamento los lineamientos institucionales a largo, mediano y corto plazo. En base a ello, es necesario identificar los sectores de riesgo, definir los criterios de riesgo y establecer la estructura de análisis.

Identificación de riesgos

Determinar los tipos de riesgos que puedan presentarse, plantear por qué y cómo se originan estos riesgos y qué consecuencias podrían acarrear. Se recomienda describir en detalle el actual proceso de control, incluyendo los siguientes elementos:

- partes interesadas, beneficiarios o participantes;
- análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas;
- posible lugar, momento y modalidad de ocurrencia del riesgo;
- posible impacto del evento de riesgo;
- condiciones que contribuyen con la comisión de fraudes aduaneros.

Análisis de riesgo

Estimar la probabilidad de ocurrencia del evento de riesgo, así como sus consecuencias y los tipos de control aduanero aplicables según la importancia del

riesgo. Si el nivel de riesgo es bajo, es posible optar por no realizar ningún tipo de control.

Evaluación y priorización de riesgos

En base a los criterios formulados en la etapa de definición del contexto, se procede a analizar y comparar los niveles de riesgo. De acuerdo a la clasificación del riesgo, se establecen las prioridades de la gestión. Una forma simple de clasificar es según nivel de riesgo alto, medio o bajo. Otra forma más detallada de clasificación puede ser asignando un puntaje de riesgo desde 0 (el más bajo, equivalente a “sin riesgo”) hasta 100 (máximo nivel de riesgo, equivale a “alto riesgo”), queda a criterio de los directivos establecer los puntajes que determinan los niveles “alto”, “medio” y “bajo”.

Es importante revisar periódicamente la evolución de los riesgos, toda vez que puede cambiar el nivel, la importancia y las circunstancias que originan la ocurrencia de los eventos de riesgo.

Manejo de riesgos

Con respecto a los riesgos importantes, formular e implementar un plan de gestión de riesgos, considerando los recursos humanos, económicos, de infraestructura y tecnología.

Con respecto a los riesgos de nivel bajo, aceptarlos y monitorearlos en cuanto a su evolución.

Supervisión y revisión – medición del cumplimiento de la ley

Consiste en supervisar y revisar el funcionamiento y los resultados del sistema de gestión de riesgos aduaneros, así como los factores que podrían afectarlo, teniendo en cuenta la normatividad y operatividad aduanera.

Documentación

Es recomendable tener y actualizar el registro de riesgos que contenga la información sobre los riesgos evaluados en función de los criterios de riesgos y prioridades. Dicho registro permite hacer seguimiento y tener trazabilidad de los análisis y acciones efectuadas.

B. Normatividad aduanera internacional relacionada con la Información del manifiesto de carga de ingreso. Para efectos de conocer la normatividad aduanera internacional relacionada con el manifiesto de carga de ingreso y en especial con la información que deben transmitir los operadores de comercio exterior, se ha elegido dos países:

- Canadá, por ser uno de los países “desarrollados” con alto nivel de avance en las políticas de comercio exterior, normatividad aduanera y el sistema de gestión de riesgos aduaneros;
- Ecuador, por ser uno de los países de la región de Sudamérica, “en vías de desarrollo”, que está en proceso de modernización en cuanto a las tecnologías, procedimientos y desarrollo del sistema de gestión de riesgos.

Manifiesto de carga de ingreso en Canadá

Con respecto a la información del manifiesto de carga de ingreso y de documentos

de transporte que deben transmitir los “Carrier” (transportistas) y los “Freight Forwarder” (agentes de carga internacional) de Canadá para la vía marítima, a continuación se resume qué tipo de información se tiene que transmitir (Gobierno de Canadá, 2019a).

Información exigible al transportista:

- 1) Número del manifiesto de carga;
- 2) Número correlativo secuencial del manifiesto de carga;
- 3) Código del régimen aduanero;
- 4) Número del documento de transporte;
- 5) Número del viaje;
- 6) Número, tipo y tamaño de cada contenedor;
- 7) Número de precinto de cada contenedor;
- 8) Indicar si los contenedores están vacíos o llenos;
- 9) Nombre del barco;
- 10) Código del transportista marítimo;
- 11) Puerto de embarque;
- 12) Puerto de destino;
- 13) Embarcador;
- 14) Consignatario;
- 15) Aduana de destinación;
- 16) Breve descripción de las mercancías;
- 17) Cantidad de mercancías;
- 18) Peso de las mercancías.

Información exigible al agente de carga internacional:

- 1) Código del tipo de movimiento de la carga;
- 2) Número del manifiesto de carga;
- 3) Número correlativo secuencial del manifiesto de carga;
- 4) Número de secuencia de la carga según el agente de carga internacional;
- 5) Indicar si la carga contiene todo o parte de las mercancías del documento de transporte;
- 6) Descripción de las mercancías;
- 7) Número del ítem arancelario;
- 8) Cantidad de mercancías;
- 9) Volumen de mercancías;
- 10) Peso de mercancías;
- 11) Nombre y dirección del embarcador;
- 12) Nombre y dirección del consignatario.

Lo que se observa es que a los agentes de carga internacional se les exige transmitir el “Número del ítem del Arancel de Aduanas” (“Customs Tariff item number”), de todas las mercancías que se declaran en el documento de transporte (Gobierno de Canadá, 2019a).

De otro lado, se ha consultado la definición del término “Número del ítem del Arancel de Aduanas” (“Customs Tariff item number”) en el Arancel de Aduanas de Canadá: se refiere a la descripción de las mercancías según lo establecido en el Arancel, así como a las tarifas o derechos arancelarios aplicables y al código de 8

dígitos (Gobierno de Canadá, 2019b).

Entonces, en términos aduaneros nacionales, se trata de la información de la “partida arancelaria de 8 dígitos”, que debe ser transmitida por los agentes de carga internacionales.

Manifiesto de carga de ingreso en Ecuador

Con respecto a la información del manifiesto de carga de ingreso y de documentos de transporte que deben transmitir los transportistas y agentes de carga internacional de Ecuador, existe un Instructivo para el uso del sistema para manifiesto marítimo; a continuación se muestra la imagen que contiene su resumen y las firmas de los funcionarios que lo han aprobado:

Figura 2

Instructivo para el uso del sistema para Manifiesto Marítimo de Ecuador

HOJA DE RESUMEN			
Descripción del documento:			
Instructivo para el Uso del Sistema, opción MIM – Manifiesto Marítimo.			
Objetivo:			
Describir en forma secuencial las tareas para el uso adecuado del portal externo denominado Ecuapass, opción MIM – Manifiesto Marítimo.			
Elaboración / Revisión / Aprobación:			
Nombre / Cargo / Firma / Fecha	Área	Acción	
X  12/07/2013 Ing. Patricia Coronado Domínguez Analista de Mejora Continua y Normativa	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Elaboración	
X  12/07/2013 Ing. Alberto Olazábal Hernández Jefe de Calidad y Mejora Continua	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Revisión	
X  12-07-2013 Ing. Javier Morales Vélez Director de Mejora Continua y Normativa	Dirección Nacional de Mejora Continua y Tecnologías de la Información	Aprobación	
Actualizaciones / Revisiones / Modificaciones:			
Versión	Fecha	Razón	Responsable
1	Julio 2013	Versión Inicial	Ing. Patricia Coronado D.

Nota. Fuente: Aduana de Ecuador [SENAE], 2013, p. 2

Mediante el uso del sistema aduanero Ecuapass, se recibe la información que envía el transportista y/o la empresa consolidadora (agente de carga internacional), entre otros, de los campos a nivel general del manifiesto de carga de ingreso y a nivel detallado del documento de transporte del manifiesto de carga de ingreso, según se muestra a continuación en la Figura 3 y Figura 4:

Figura 3

Información general del Manifiesto de Carga de Ingreso-Ecuador

1)	Tipo de Manifiesto: Marítimo (importación) Fluvial (importación)
2)	Fecha y Hora del Informe: dd/mm/aaaa am ó pm
3)	Distrito: Guayaquil — aéreo Manta Esmeraldas Quito Puerto Bolívar Latacunga
4)	Agente Operador de la Carga
5)	Clasificación del Manifiesto: Línea de transporte regular, Línea no regular, Sin transportista
6)	Puerto de Descarga;
7)	Terminal de Descarga;
8)	Cantidad de Documentos de Transporte: # # ,# # # ,# # # ,# # #
9)	Total de Peso (Kg): # ,# # # ,# # # ,# # #
10)	Total de Cantidad de Bultos: # # ,# # # ,# # # ,# # #
11)	Nombre/Matricula del Medio de Transporte;
12)	Empresa Propietaria de Transporte: Código de la empresa propietaria del medio de transporte (OWNER)
13)	Nombre del Propietario del Medio de Transporte
14)	Número de Viaje/Vuelo: Número de vuelo del Medio de Transporte
15)	Fecha Estimada de Llegada: dd/mm/aaaa
16)	Bandera del Medio de Transporte: Nacionalidad o Bandera del Medio de transporte
17)	Puerto de Origen del Viaje/Vuelo
18)	Fecha de Salida en Origen: dd/mm/aaaa
19)	Puerto de Embarque

Nota. Fuente: Aduana de Ecuador [SENAE], 2013, pp. 6-19.

Figura 4

Información del Documento de Transporte del Manifiesto de Carga

1)	No. de Secuencia (M-B/L): Número secuencial para el documento de transporte (MSN : Master B/L Sequence No)
2)	No. de Doc. de Transporte (M-B/L)
3)	Simple o Consolidado Simple (master only) Console (consolidation - with house) Empty container
4)	Agente de Carga Local
5)	Tipo de Documento de Transporte: Air way bill, Express master, Post master
6)	Clasificación de la Carga: Transbordo, Transporte multimodal, Ninguna
7)	Peso (Kg.): # ,# # # ,# # # ,# # # .# #
8)	Cantidad de Bultos: # # ,# # # ,# # # ,# # #
9)	Tipo de Doc. de Identidad del Consignatario: Ruc, Cedula de identidad, Catastro, Pasaporte, Otros
10)	Num. de Doc. de Identidad del Consignatario
11)	Nombre del Consignatario
12)	Dirección de Consignatario
13)	Tipo de Doc. de Identidad del Notificado: Ruc, Cedula de identidad, Catastro, Pasaporte, Otros
14)	No. de Doc. de Identidad del Notificado
15)	Nombre de Notificado
16)	Dirección de Notificado
17)	Nombre del Embarcador
18)	Dirección del Embarcador
19)	Puerto de Origen de la Mercancía
20)	Puerto de Destino Final
21)	Depósito: Depósito donde ingresará la mercancía.
22)	Régimen[aduanero]
23)	Consolidador de Carga
24)	Cantidad de Unidades de Carga : # # ,# # # ,# # # ,# # #
25)	Método de Pago del Flete;
26)	Moneda del Flete
27)	Monto del Flete S/: # ,# # # ,# # # ,# # # ,# # # .# # #
28)	Moneda del Seguro;
29)	Monto del Seguro S/: # ,# # # ,# # # ,# # # ,# # # .# # #
30)	Método de Pago de Otros Gastos;
31)	Moneda de Otros Gastos;
32)	Monto de Otros Gastos S/: # ,# # # ,# # # ,# # # ,# # # .# # #
33)	Fecha de Embarque
34)	Puerto de Transbordo
35)	Fecha de Transbordo
36)	Lugar de Emisión
37)	Fecha de Emisión
37)	Instrucciones al Transportista(Máx: 210)
38)	No. de Secuencia (H-B/L): Número secuencia para el documento de transporte hijo (HSN : House B/ L Sequence No)
39)	No. de Doc. de Transporte (H-B/L);
40)	No. de Secuencia (M-B/L): Presentar el número introducido en la pestaña de "Documento de Transporte".
41)	No. de Doc. de Transporte (M-B/L): Presentar el número introducido en la pestaña de "Documento de Transporte".
42)	Secuencia: # # # #
43)	Tipo de Carga: Carga General, Carga Suelta, Carga a Granel, Carga Contenerizada
44)	Peso (Kg): # ,# # # ,# # # ,# # # .# #
45)	Cantidad de Bultos: # # ,# # # ,# # # ,# # #
46)	Embalaje
47)	Marcas y Números
48)	Sustancia Peligrosa IMO 1: No peligroso, Explosivos, Explosivos-peligro de explosión masiva, Explosivos-peligro de proyección, Explosivos-peligro de incendio, etc.
49)	Sustancia Peligrosa IMO 2 e IMO 3
50)	Descripción de la Carga(Máx: 1000)
51)	Condición de la Unidad de Carga: FCL/ FCL FCL/ LCL LCL/ FCL LCL/ LCL, VACIO
52)	Tara: # ,# # ,# # ,# # # .#
53)	Calificador de la Unidad de Carga: Container, Plataforma, Pallet – aéreo, Trailer, Flat rack
54)	Proveedor de la Unidad de Carga;

Nota. Fuente: Aduana de Ecuador [SENAE], 2013, pp. 6-19.

Lo que se observa es que la información exigible a los transportistas y a los agentes de carga internacional es bastante detallada y completa, incluye la descripción detallada de la mercancía y su clasificación según tipo de carga y tipo de peligrosidad, incluyendo el régimen aduanero al cual se destinará la mercancía, el depósito al cual se dirigirá la mercancía, el monto del flete; así como información de los participantes de la operación de comercio internacional, tales como consignatario, notificado y embarcador.

2.1.2.2 Investigaciones nacionales de teorías pertinentes.

A. Gestión de riesgos aduaneros en la SUNAT. En el planteamiento del problema de investigación (numeral 1.1 del presente documento) se ha mencionado que en el artículo 163° de Ley General de Aduanas aprobada mediante el Decreto Legislativo N° 1053 se establece la necesidad de uso de las técnicas de gestión de riesgo para el ejercicio del control aduanero (Poder Ejecutivo del Perú, 2008). En el artículo 224° del Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 010-2009-EF (Ministerio de Economía y Finanzas, 2009) se precisa que las técnicas de gestión de riesgo consisten en aplicar de manera sistemática las prácticas y procedimientos de gestión que provea a la administración aduanera de la información indispensable para administrar las operaciones de comercio exterior con alto riesgo de probabilidad de comisión de fraude aduanero.

El área centralizada que se encarga de gestionar el Control Aduanero a nivel nacional es la Intendencia Nacional de Control Aduanero (INCA), ésta a su vez cuenta entre otras con la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA), a la cual a su vez pertenecen la División de Inteligencia

Aduanera (DIA) y la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA). El área donde se realiza la selección automatizada y centralizada para el control aduanero en todas las fases (previo, concurrente y posterior) es la DGRA, sin embargo la gestión de riesgos aduaneros no sólo es competencia de la DGRA, GGRIA o INCA, sino que se trata de un proceso transversal en el cual participan otras unidades orgánicas, según su competencia: áreas normativas, operativas, administrativas, informáticas y de Proyectos Institucionales de cambios. La ejecución del control aduanero en control previo y concurrente se realiza por las aduanas operativas, según la jurisdicción donde se realizan los despachos y/u operaciones aduaneras; mientras que la ejecución del control posterior se realiza por los auditores de la División de Fiscalización Posterior (DFP) que es un área centralizada y pertenece también a INCA.

Uno de los procesos iniciales que a su vez conforman el proceso de gestión de riesgos aduaneros es la selección de carga riesgosa, se realiza en la fase de Control previo y en la fase de control concurrente y es aplicado por los profesionales de GGRIA: tanto por los analistas de inteligencia de la DIA como por los analistas de riesgo de la DGRA. Cabe precisar que por lo general los analistas de inteligencia se enfocan en gestionar riesgos aduaneros en control previo, mientras que los analistas de riesgo principalmente se dedican a la gestión de riesgos aduaneros en control concurrente, aunque ambas áreas en general pueden gestionar el riesgo aduanero en las tres fases de control aduanero: control previo, control concurrente y control posterior. Los profesionales de ambas unidades orgánicas de la SUNAT realizan la selección de carga riesgosa a nivel nacional, pero teniendo en cuenta que el movimiento de carga de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao

representa alrededor del 89% del total nacional (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2019a), los esfuerzos de dicho proceso se enfocan especialmente en dicha aduana operativa.

Al mencionar el término “selección de carga riesgosa”, se sobreentiende que se trata de aquella mercancía que está declarada a nivel de manifiesto de carga. Cuando la selección se realiza en la fase de control previo, en la mayoría de los casos aún no se cuenta con la información de la declaración aduanera y por ende sólo se dispone de la información preliminar que aún no contiene la precisión que sí se da a nivel de Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), tales como: a) descripción completa y precisa de la mercancía, b) subpartida arancelaria nacional, c) valor FOB de la mercancía, d) valor del Flete, e) valor del Seguro Internacional, f) datos del importador, g) datos del depósito temporal, h) datos de la agencia de aduanas, entre otros.

En cambio, cuando la selección se realiza en la fase de control concurrente, se tiene tanto la información del manifiesto de carga como la información de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) y se puede realizar cruces de información y comparar si coinciden los datos del consignatario (a nivel de manifiesto de carga) con los datos del importador (a nivel de DAM), así como contrastar si la descripción de mercancías declarada en el manifiesto de carga es consistente con la descripción de mercancías declarada en la DAM.

B. Normatividad aduanera nacional relacionada con la información del manifiesto de carga de ingreso. A nivel de procedimientos relacionados con el manifiesto de

carga en general, es importante tener en cuenta los siguientes:

- Procedimiento General “Manifiesto de Carga” DESPA-PG.09 (versión 6);
- Procedimiento Específico “Rectificación del Manifiesto de Carga, Actos Relacionados, Documentos Vinculados e Incorporación” DESPA-PE.09.02 (versión 6).

En el Procedimiento General “Manifiesto de Carga” DESPA-PG.09 se describen, entre otros puntos, las obligaciones de los transportistas y de los agentes de carga internacional en cuanto al contenido y plazos de la transmisión de la información del manifiesto de carga y manifiesto de carga desconsolidado. En cuanto al contenido de la información a transmitir, se trata de datos generales del medio de transporte y de los documentos de transporte de la mercancía que consiste en la carga manifestada para el lugar de ingreso, así como la identificación del consignatario, etc. En cuanto al plazo de la transmisión, éste para la mercancía que viene por vía marítima es de 48 horas antes de que llegue el medio de transporte, salvo que se trate de un puerto cercano en cuyo caso el plazo es antes de que llegue el medio de transporte (SUNAT, 2016a).

En el Procedimiento Específico “Rectificación del Manifiesto de Carga, Actos Relacionados, Documentos Vinculados e Incorporación” DESPA-PE.09.02 se describen los lineamientos para rectificar la información del manifiesto de carga y de los documentos de transporte que puede consistir en modificar datos del documento de transporte, así como anular o incorporar documentos de transporte (SUNAT, 2016b).

Ambos procedimientos han sido objeto de discusión al inicio del año 2019, toda vez que la SUNAT ha prepublicado las modificaciones a ambos procedimientos y ha recibido una serie de cuestionamientos por parte del sector privado (principalmente, asociaciones de transportistas y/o agentes de carga internacionales).

Entre las propuestas de modificación de procedimientos destaca aquella según la cual se obligaba a los transportistas y a los agentes de carga internacional a transmitir la descripción de mercancía más precisa que permita identificar mejor las características de la mercancía, así como transmitir la subpartida del sistema armonizado, es decir, los primeros 6 dígitos de la subpartida arancelaria nacional de la mercancía (SUNAT, 2019b).

A continuación se muestra un extracto de la página web institucional con los datos sobre los citados proyectos:

Figura 5

Pre-publicación de los procedimientos aduaneros

Proyectos de Procedimientos Aduaneros

PRE PUBLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS
ADUANEROS 2018

FECHA PUBLIC.	Nro.	CÓDIGO	TÍTULO DEL PROCEDIMIENTO	ESTADO
23.01.19	002	Procedimiento	Proyecto de modificación del Procedimiento Específico "Rectificación del Manifiesto de Carga, Actos Relacionados, Documentos Vinculados e Incorporación", DESPA-PE.09.02 (versión 6)	Iniciado
22.01.19	001	Procedimiento	Proyecto de modificación del Procedimiento General "Manifiesto de Carga", DESPA-PG.09 (versión 6)	Iniciado

Nota. Fuente: SUNAT, 2019b

Sin embargo, luego de evaluar las críticas de los gremios empresariales que se han recibido al respecto, se tomó la decisión de no exigir dicha información en aras de la facilitación aduanera tanto para los transportistas como para los agentes de carga internacional. Lamentablemente, en este sentido, se ha perdido la oportunidad de mejorar la disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso para la selección de carga riesgosa.

C. Operatividad Nacional relacionada con la información del manifiesto de carga de ingreso. La información que debe ser transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional se especifica en la página Web de la SUNAT, en el portal de Operatividad Aduanera (SUNAT, 2019c). A continuación, se muestran algunos extractos:

Figura 6

Estructura de información del manifiesto de carga de ingreso-SUNAT

DETALLE DE LA MERCANCIA DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE	
Detalle de mercancía Mínimo: 1 Máximo: ilimitado	M
Secuencia	M
Condición de la carga	O
Descripción de mercancía	M
Valor de la Mercancía	O
Moneda del valor	C
Naturaleza de la carga	M
Partida Arancelaria o Código de mercancía en aduana	O
Entidad reguladora de mercancía peligrosa	C
Identificador de peligrosidad por UN	M
Flashpoint de líquidos inflamables	O
Unidad de temperatura asociada al Flashpoint de líquidos inflamables	O
Clasificación de peligrosidad	O
Número de página en documento de clasificación	O
VIN de vehículos	C
Incoterm	O

Peso bruto	M
Unidad del peso	M
Volumen de mercancía	O
Unidad del volumen	C
Marcas y números	O
Cantidad de bultos	M
Tipo de bulto	M

EMBARCADOR (SHIPPER) -(PARTICIPANTE)	
Embarcador Mínimo: 0 Máximo: 1	M
Nombre	O
Identificación	O
Rol de participante	M
Ciudad	O
País	O
Dirección	C
Teléfono	O
Fax	O
Correo electrónico	O
Tipo de identificación	C

NOTIFICAR AL ARRIBO(PARTICIPANTE)	
Notificar al arribo Mínimo: 0 Máximo: 1	Obligatoriedad
Nombre	M
Identificación	O
Rol de participante	M
Ciudad	O
País	O
Dirección	C
Teléfono	O
Fax	O
Correo electrónico	O
Tipo de identificación	C

CONSIGNATARIO(PARTICIPANTE)	
Consignatario Mínimo: 0 Máximo: 1	Obligatoriedad
Nombre	O
Identificación	O
Rol de participante	M
Ciudad	O
País	O
Dirección	C

Teléfono	O
Fax	O
Correo electrónico	O
Tipo de identificación	C

CONSOLIDADOR(PARTICIPANTE)	
Consolidador Mínimo: 0 Máximo: 1	Obligatoriedad
Nombre	M
Identificación	O
Rol de participante	M
Ciudad	O
País	O
Dirección	C
Teléfono	O
Fax	O
Correo electrónico	O
Tipo de identificación	C
Bultos manifestados	M

Leyenda: Obligatoriedad:

M: Mandatorio

C: Condicional

O: Opcional

X: No aplica

Nota. Fuente: SUNAT, 2019c

Como podemos apreciar de dichos extractos, el transportista y agente de carga internacional tienen que transmitir una serie de datos con relación a la mercancía consignada en el documento de transporte del respectivo manifiesto de carga de ingreso, así como con relación a los diferentes actores o participantes relacionados con la operación de transporte internacional y con el ingreso de la mercancía al país, en especial, se requiere de los datos del embarcador (quien embarca la mercancía del país de origen), del consignatario (a nombre de quien está consignada la mercancía en el país de destino), del notificado (persona natural o empresa a nombre de la cual se notifica la llegada de la mercancía al país de destino) y del consolidador (agente de carga internacional). En términos generales,

la información es bastante completa y en la mayoría de los casos su transmisión es obligatoria; sin embargo, hay varios datos que no son mandatorios (son opcionales) y además no todos los datos tienen validaciones informáticas que permitan asegurar la calidad de datos transmitidos por el usuario.

A comparación de la información exigible a los operadores de comercio exterior con relación al manifiesto de carga de ingreso en Canadá, la principal diferencia radica en que en Canadá se exige a los agentes de carga internacional a transmitir el “Número del ítem del Arancel de Aduanas” (“*Customs Tariff item number*”) que en términos aduaneros de Perú consiste en la información de la “partida arancelaria de 8 dígitos”; mientras que en Perú la transmisión de la información de “Partida Arancelaria o Código de mercancía en aduana”, es decir, de la subpartida arancelaria de la mercancía, es opcional y al ser opcional en la mayoría de los casos dicha información no es declarada por los transportistas y/o agentes de carga internacional, por lo cual no se dispone de información de clasificación arancelaria de la mercancía, lo cual limita la posibilidad de seleccionar mercancía riesgosa según dicha característica.

A comparación de la información exigible a los operadores de comercio exterior con relación al manifiesto de carga de ingreso en Ecuador, la principal diferencia radica en que en Ecuador se exige a los transportistas y/o agentes de carga internacional a transmitir la información del régimen aduanero al cual se destinará la mercancía, el depósito al cual se dirigirá la mercancía y el monto del flete internacional; mientras que en Perú no se exige la transmisión del dato del régimen aduanero (sólo se requiere especificar si se trata de ingreso, salida, tránsito o

transbordo), no se exige la transmisión del dato del depósito a donde se trasladará la mercancía y la transmisión del dato del monto del flete es opcional y por ende muchas veces no es transmitida por los transportistas y agentes de carga internacional.

Es por eso que se hace necesario realizar una propuesta normativa que permita obtener una mayor cantidad de información del transportista y del agente de carga internacional, toda vez que se sabe que para sus operaciones en el ámbito privado ambos operadores de comercio exterior cuentan con información adicional que actualmente no es exigida por la Administración Aduanera y/o no se considera obligatoria. Entre los datos concretos cuya transmisión debería ser obligatoria se encuentran: a) la subpartida arancelaria de la mercancía (por lo menos a 8 dígitos, pero lo ideal es que sea a nivel de 10 dígitos que es la cantidad máxima de dígitos de la subpartida arancelaria en Perú); b) el régimen aduanero al cual se destinará la mercancía; c) el depósito temporal o depósito aduanero (almacén aduanero) al cual se trasladará la mercancía; d) el monto del flete internacional. De esta manera se garantizaría que los analistas de inteligencia y los analistas de riesgo que realizan la selección de carga riesgosa puedan identificar plenamente la mercancía riesgosa por su clasificación arancelaria y puedan tener el monto referencial del flete para las comparaciones respectivas según tipo de mercancía y según el lugar de procedencia de la mercancía; así como tengan el conocimiento sobre el lugar al cual se dirigirá la mercancía y tengan en cuenta el régimen aduanero al cual se someterá la mercancía.

Asimismo, se debería plantear una propuesta normativa para contar con la

información del manifiesto de carga de ingreso con una mayor anticipación: el actual plazo es de 48 horas antes del arribo de la nave, pero en las aduanas de países desarrollados dicho plazo es de 96 horas.

Es importante lograr que ambas propuestas, tanto con respecto al contenido y confiabilidad de la información, como con respecto a la oportunidad de la transmisión de la información del manifiesto de carga de ingreso, efectivamente sea materializada; por lo cual la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA) como área centralizada que está a cargo del proceso de selección de carga riesgosa en las fases de control previo y control concurrente debería impulsar dichas propuestas.

De otro lado, es necesario realizar una propuesta de validaciones informáticas de los datos del manifiesto de carga de ingreso a fin de asegurar la confiabilidad de los datos transmitidos por el transportista y el agente de carga internacional; una vez consensuada dicha propuesta entre las áreas normativas, operativas y de informática, deberían implementarse dichas validaciones.

D. Evaluación del desempeño de la Aduana Peruana por parte de los organismos internacionales.

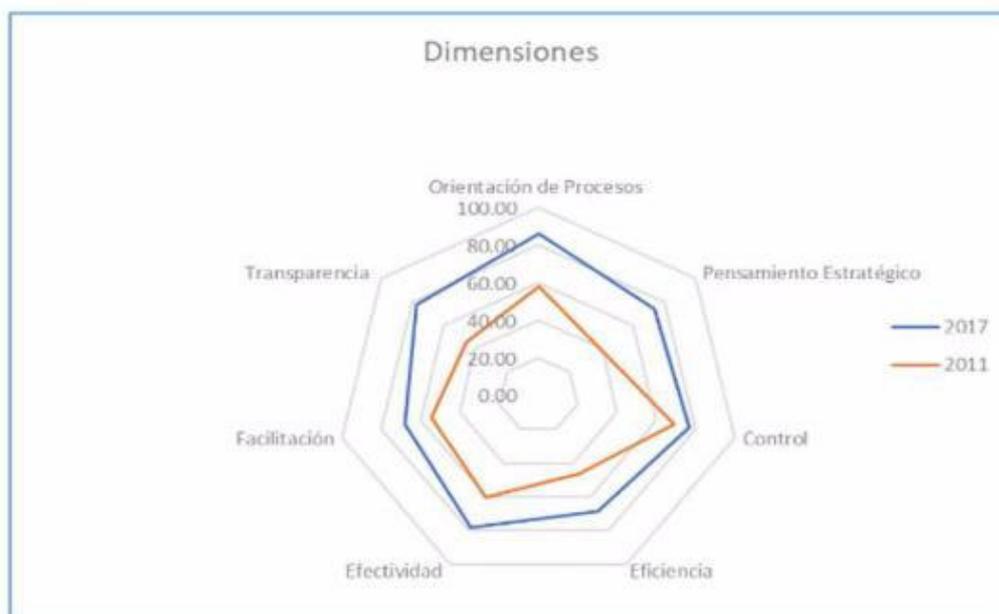
d.1 Reporte del “*Customs Assessment Trade (CAT-R)*” – 2017

En el mes de setiembre de 2017 el Banco Mundial realizó una evaluación a la Aduana Peruana, los resultados de la cual fueron publicados en octubre de 2017 en

el reporte del “*Customs Assessment Trade (CAT-R)*” preparado para la SUNAT utilizando la herramienta integrada de monitoreo *Customs Assessment Trade Toolkit (CATT)*, la cual permite efectuar la medición del desempeño de Aduanas a nivel mundial a través del tiempo en base a un conjunto de más de cien indicadores relacionados con las operaciones aduaneras y las buenas prácticas de gestión de recursos humanos, procesos y tecnologías (SUNAT, 2019d). Cabe precisar que los indicadores a su vez se elaboraron en función a las recomendaciones de organismos internacionales tales como la Organización Mundial de Aduanas, Organización Mundial de Comercio, Banco Mundial y la Cámara Internacional de Comercio. Uno de los aspectos que es crucial según el *CATT* para evaluar el desempeño de una Aduana es el tiempo necesario para el despacho y la liberación de mercancías. Además, se toma en cuenta el grado de desarrollo de los controles selectivos mediante el análisis de riesgo, la forma de obtención y explotación de datos mediante tecnologías de información, mayor transparencia y cooperación con el sector privado, infraestructura, orientación a procesos y orientación al servicio al ciudadano. Las medidas derivadas de estas áreas (denominadas también “indicadores benchmark”) se agrupan en siete dimensiones que permiten cuantificar las prácticas y desempeño general de una Aduana: orientación a procesos, pensamiento estratégico, transparencia, eficiencia, efectividad, control y seguridad, facilitación. A continuación se muestran gráficamente los resultados por dimensiones, comparando los resultados del año 2017 con respecto a los del año 2011 (evaluación anterior):

Figura 7

Resultados de evaluación CATT 2017 versus 2011



Nota. Fuente: SUNAT, 2019d.

De las cifras obtenidas se destaca que a comparación del año 2011 en el que la SUNAT obtuvo un puntaje de 52 aproximadamente, en el año 2017 la SUNAT obtuvo un puntaje entre 72 y 79 puntos, considerando que el puntaje máximo es de 100, con lo cual se evidencia que la Administración Aduanera del Perú avanzó en más de un 20%, siendo que en cuanto a los indicadores de las prácticas y en cuanto a los indicadores de desempeño, en promedio sus calificaciones se encuentran cada vez más cerca de los niveles atribuibles a las aduanas de clase mundial y por encima de algunos de los países de América Latina (SUNAT, 2019d).

d.2 Reporte “*Doing Business*” del Banco Mundial – 2018

En el reporte “*Doing Business*” (DB) del Banco Mundial correspondiente al año

2018 (publicado en octubre de 2017) se evalúan 10 pilares relacionados con la competitividad del país en cuanto a la actividad empresarial, uno de ellos es el octavo pilar denominado “comercio transfronterizo” orientado a la medición de la eficiencia de los procesos logísticos en el comercio transfronterizo entre el Perú y las economías que destacan a nivel mundial según dicho reporte. Se toman en cuenta aspectos relacionados con los procesos de importación y exportación en cuanto al cumplimiento documentario (requisitos de documentación según el país de origen, país de destino y países de tránsito), cumplimiento fronterizo (tiempo y costos del despacho) y en cuanto al transporte interno (tiempos y costos de envíos desde el almacén hasta el puerto marítimo o frontera terrestre de mayor frecuencia). No obstante, la información sobre el transporte interno no se ha tomado en cuenta para las cifras del ranking toda vez que depende de factores externos (geopolíticos y de infraestructura).

El primer puesto en el pilar de “comercio transfronterizo” ocuparon 16 economías que se señalan a continuación: Austria, Bélgica, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Francia, Hungría, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía; todas tienen en común que el tiempo para importar o para exportar es de una hora y su costo es de cero (0) dólares. Dicho comportamiento se mantiene desde la evaluación del año 2016 y se debe a que en todos estos países se ha dado la optimización de los procesos de despacho aduanero con el uso intensivo de sistemas electrónicos y tecnologías modernas.

Nuestro país ocupa el puesto 92 entre las 190 economías donde se aplicó la medición y el puesto 15 entre las 32 economías de Latinoamérica. Comparando los

indicadores que conforman el pilar analizado entre el Perú y las cifras promedio de las economías de Latinoamérica, se observa que Perú requiere de 96 horas para exportar y 144 horas para importar, tiempo menor al promedio de la región que es de 115.8 horas y 144.3 horas, respectivamente. De otro lado, nuestro país registra costos de US\$ 510 para exportar y US\$ 663 para importar, costo menor al promedio de la región que es de US\$ 637.1 y US\$ 803.6, respectivamente. Según la evaluación del *Doing Business* del año 2018, se considera que la reforma del año 2011 en la cual se implementó una nueva base de datos electrónica contribuyó con la mejora de los resultados de los tiempos y costos de despacho aduanero en el Perú (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2018).

d.3 Reporte “*Doing Business*” del Banco Mundial - 2019

Según el análisis del “*Doing Business* 2019 del Banco Mundial” (publicado en octubre de 2018) realizado por la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERU) y publicado en enero de 2019, el Perú se encuentra en el puesto 110 de las 190 economías donde se realiza la evaluación, es decir, ha retrocedido en 18 posiciones con respecto a la medición correspondiente al año 2018; y a nivel de la región de Latinoamérica pasó del puesto 15 de 32 economías al puesto 20 de 33 economías, lo cual también representa un retroceso con respecto a la medición del año anterior.

Realizando la comparación con los países de la región más cercanos al desempeño de Perú, que son Chile, Colombia y México, se observa que el Perú ha mantenido los mismos tiempos que los reportados en el *Doing Business* correspondiente al

año 2018, mientras que los costos han aumentado de US\$ 510 a US\$ 680 para exportar y de US\$ 663 a US\$ 780 para importar, lo cual ubicó al Perú en posición desfavorable ante Chile y México y favorable ante Colombia en los indicadores excepto a los costos de importación que en Colombia son menores y ascienden a US\$ 595. A continuación, se muestra el gráfico respectivo:

Figura 8

Pilar “Comercio Transfronterizo”: Perú, Chile, Colombia y México



Nota. Fuente: Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2019b

Sin embargo, en el análisis se señala que se están impulsando diferentes proyectos y acciones orientadas a la facilitación de comercio, tales como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) 2.0, la implementación del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio de la Organización Mundial del Comercio y además se aprobó la Política Nacional de Competitividad y Productividad y están en proceso de elaboración los planes respectivos (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2019b).

E. Estadísticas, indicadores, logros y proyectos institucionales de la SUNAT relacionados con el nivel de incidencia en control concurrente y control previo.

e.1 Planeamiento Estratégico de la SUNAT relacionado con Aduanas y con el tema materia de la presente investigación

En primer lugar, cabe precisar que la SUNAT es una entidad pública que cuenta con planes estratégicos institucionales que son aprobados y/o actualizados con cierta periodicidad de por lo menos un año, pero contienen una proyección para los próximos tres o cuatro años. En cuanto a los años del alcance de la presente investigación (2017 y 2018), existen dos documentos que se debe tener en cuenta: el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2017-2019 y el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2018-2020, precisándose que ambos a su vez están articulados con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN) y el Plan Estratégico Sectorial del Sector Economía y Finanzas (PESEM). De otro lado, cada PEI da origen a la formulación de un plan a nivel de corto plazo de un año que se denomina Plan Operativo Institucional (POI) y éste a su vez tiene su presupuesto asociado.

De acuerdo con el PEI 2017-2019 (SUNAT, 2016c), existen dos Objetivos Estratégicos Institucionales (OE o OEI) relacionados con el quehacer aduanero:

- OE1: Mejorar el cumplimiento tributario y aduanero.
- OE2: Reducir los costos de cumplimiento de las obligaciones tributarias y aduaneras.

Estos OE a su vez se traducen en Acciones Estratégicas Institucionales (AE o AEI) asociadas a uno de estos Objetivos Estratégicos. Los que más se aproximan al tema

materia de la presente investigación son los siguientes:

- AE1.3: Mejora de las capacidades de control: consiste en mejorar la eficacia de las acciones de control mediante el fortalecimiento de capacidades analíticas para la identificación y verificación oportuna de fraudes tributarios y aduaneros; así como para el mejoramiento de los procesos, procedimientos y normas en base a las recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA).
- AE1.4: Mejora de la gestión de riesgo y fortalecimiento de las capacidades de control en las operaciones de ingreso y salida de mercancías: radica en mejorar la capacidad de explotar la información para la implementación de perfiles de riesgo en base a la selectividad automatizada en el control concurrente; así como el desarrollo de investigaciones y propuestas de acciones de control previo relacionados con operaciones de origen ilícito y tráfico ilícito de drogas.
- AE2.3 Mejora del proceso de despacho aduanero: consiste en la reducción de tiempos de despacho aduanero, promoviendo la digitalización, atención preferencial para los Operadores Económicos Autorizados (OEA), mejorando el intercambio de información con los operadores de comercio exterior con la finalidad de incrementar la competitividad y optimización de los servicios aduaneros.

De acuerdo con el PEI 2018-2020 (SUNAT, 2017c), con respecto al quehacer aduanero, se mantienen los dos Objetivos Estratégicos (OE) del PEI 2017-2019, pero además se agrega un Objetivo Estratégico Institucional (OEI) adicional:

- OEI.03: Reducir el fraude aduanero.

Las AEI de los OEI.01 y OEI.02 son similares a las del PEI 2017-2019, mientras que el OEI.03 tiene asociada la siguiente AEI relacionada con el tema materia de la presente investigación:

- AEI.03.01 Mercancía seleccionada para control concurrente.

Según el Informe de Seguimiento y Evaluación del Plan Operativo Institucional (POI) 2017 (SUNAT, 2018b), el Indicador del PEI y del POI “Tiempo total de liberación de mercancías de importación” (más conocido como TTLM) al cierre del año 2017 fue de 100.1 horas, menor al rango meta de 105-108 horas, con lo cual se logró un nivel de avance de 104.9%, es decir, se cumplió la meta anual propuesta. Al respecto, cabe precisar que el citado indicador es similar a uno de los indicadores que se consideran dentro del reporte “*Doing Business del Banco Mundial*” en cuanto al tiempo promedio necesario para importar, sin embargo según las cifras de dicho reporte publicado en octubre de 2017 (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2018) y en octubre de 2018 (Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU], 2019b), para el Perú se considera el promedio de 144 horas para importación, lo cual se debe a distintas metodologías de cálculo y criterios técnicos de cada indicador.

En cuanto a los demás indicadores mencionados en el Informe de Seguimiento y Evaluación del Plan Operativo Institucional (POI) 2017, (SUNAT, 2018b), se tiene los siguientes indicadores relacionados con el tema materia de la presente investigación:

Para control previo:

- Acciones de control programadas en lucha contra el tráfico ilícito de drogas: se ejecutó 3864 acciones siendo la meta de 3240, con lo cual se logró el nivel de avance de 119.3%.
- Resultado de las acciones en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas: se intervino 7194.6 kilogramos de droga siendo la meta de 3500, con lo cual se logró el nivel de avance de 205.6%.

Para control previo, concurrente y posterior:

- Nivel de ajuste tributario por control aduanero: el nivel de ejecución fue de 12.5% siendo la meta de 8.5%, con lo cual se logró el nivel de avance de 146.6%.

Para control concurrente:

- Nivel de control aduanero concurrente en importaciones: el nivel de ejecución fue de 13% siendo la meta de 16%, con lo cual se logró el nivel de avance de 123.3%.
- Nivel de incidencia sustancial en canal rojo en el régimen de Importación para el consumo: el nivel de ejecución fue de 45.8% siendo la meta de 34%, con lo cual se logró el nivel de avance de 134.6%.
- Número de DAM asignadas a canal de control: se asignó a canal de control 97,430 DAM siendo la meta de 116,185 DAM, con lo cual se logró el nivel de avance de 119.3%.

De acuerdo al Informe de Evaluación de implementación del Plan Operativo Institucional (POI) 2018 (SUNAT, 2019e), no se ha publicado el resultado del

Indicador PEI y POI de TTLM, pero sí se ha publicado el resultado del indicador del POI “Número de DAM asignadas a canal de control”: se asignó a canal de control 80,194 DAM siendo la meta de 116,839 DAM, con lo cual se logró el nivel de avance de 145.7%.

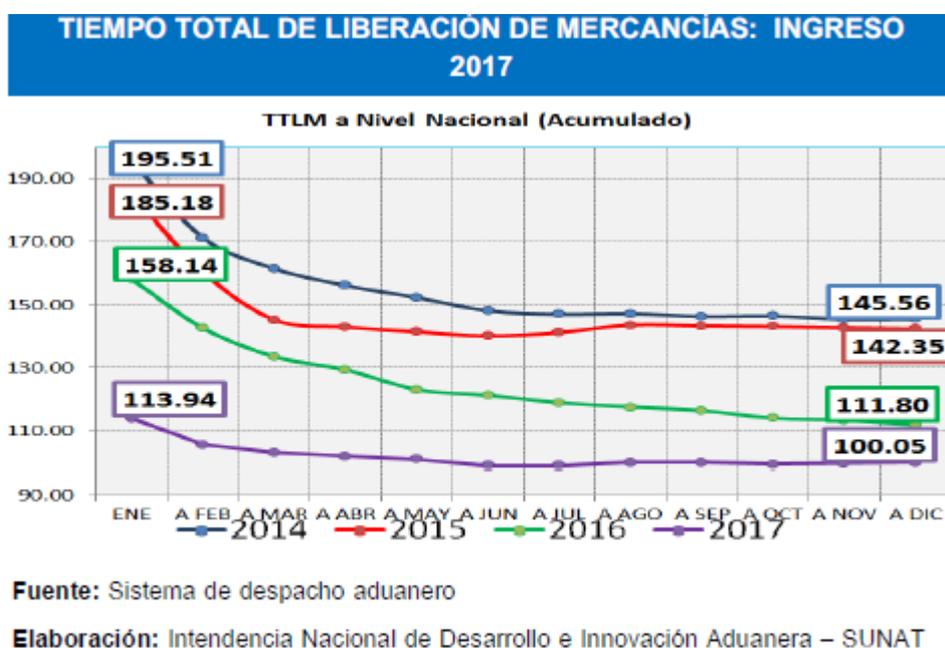
e.2 Memoria Institucional de la SUNAT 2017

Conforme a lo señalado en la Memoria Institucional de la SUNAT 2017 (SUNAT, 2018c), la institución continuó con el desarrollo de las acciones orientadas a fortalecer los procesos de control y facilitación en base a la gestión de riesgo, explotación de la información y uso de tecnología moderna fomentando el comercio exterior legítimo. En el campo aduanero se promovió la reducción de tiempos de atención y mejoramiento de la calidad de servicio brindado al usuario de comercio exterior; así como la reducción de contrabando y defraudación de rentas de Aduanas y fortalecimiento del control aduanero.

Con respecto al indicador Tiempo total de liberación de mercancías de importación - TTLM, se señala que éste fue de 100.1 horas al término del año 2017, lográndose una importante reducción con relación al resultado del año 2016 que fue de 111.8 horas. A continuación, se muestra la evolución de las cifras del citado indicador desde el año 2014 hasta el año 2017:

Figura 9

Evolución de las cifras del indicador TTLM-importación-2014-2017



Nota. Fuente: SUNAT (2018c)

En cuanto al impacto de los cambios normativos realizados durante el año 2017 en los procedimientos aduaneros para el mejoramiento de los despachos de ingreso, destaca la Circular N° 002-2017-SUNAT/5F0000 según la cual se establecieron las instrucciones sobre la transmisión de la información del manifiesto de carga con relación a los datos del documento de identificación, nombre o razón social consignatario en el documento de transporte del manifiesto de carga de ingreso y manifiesto desconsolidado en la vía marítima.

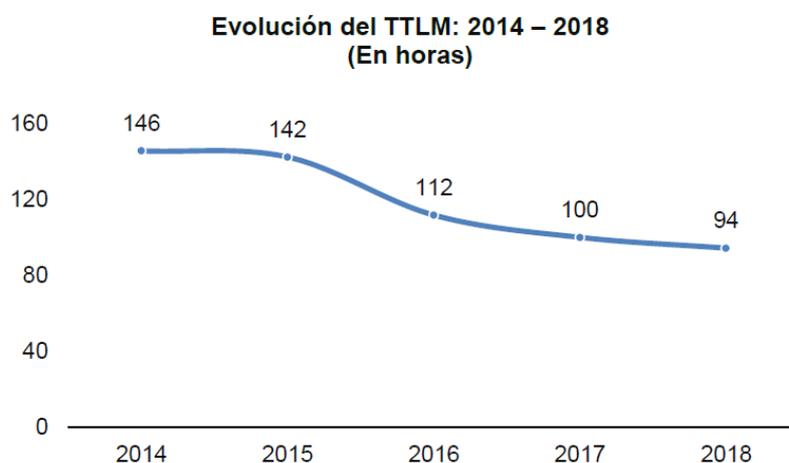
e.3 Memoria Institucional de la SUNAT 2018

Conforme a lo señalado en la Memoria Institucional de la SUNAT 2018 (SUNAT, 2019f), el Indicador del PEI y del POI “Tiempo total de liberación de mercancías

de importación-TTLM” al cierre del año 2018 fue de 94.4 horas, menor al rango meta de 95-98 horas, con lo cual se logró un nivel de avance de 100.6%, y se logró una reducción sustancial con respecto al resultado del año 2017 que fue de 100.1 horas. A continuación, se muestran las cifras comparativas de dicho indicador, desde 2014 hasta 2018:

Figura 10

Evolución de las cifras del indicador TTLM-importación-2014-2018



Fuente: SUNAT
Elaboración: Oficina de Gestión y Coordinación de Aduanas – OGCA/SNAA

Nota. Fuente: SUNAT (2019f).

Se observa claramente la tendencia de reducción del tiempo promedio para la liberación de mercancías para el régimen de importación para el consumo; la misma que en parte es explicada por la disminución de la asignación de Declaraciones aduaneras de mercancías (DAM) a canal de control naranja.

En cuanto al Indicador del PEI y del POI “Nivel de Ajuste Tributario por Control Aduanero”: el nivel de ejecución en el 2018 fue de 12.1% (similar al 12.5% del año

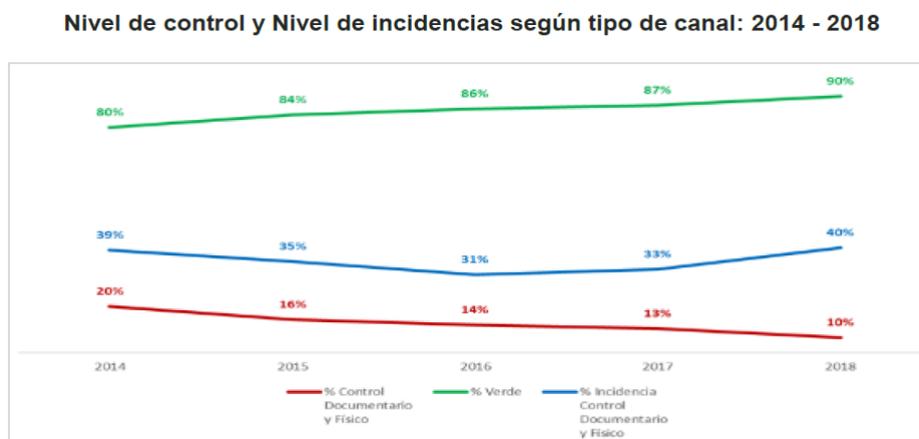
2017) siendo la meta de 8.7%, con lo cual se logró el nivel de avance de 138.9%.

Con relación al Indicador del POI “Nivel de Ajuste Tributario por Control Aduanero”: el nivel de ejecución en el 2018 fue de 12.1% (similar al 12.5% del año 2017) siendo la meta de 8.7%, con lo cual se logró el nivel de avance de 138.9%.

Cabe precisar que con respecto al tema de gestión de riesgos aduaneros y selectividad, se está aplicando el modelo de gestión de riesgos que optimiza el control y facilitación aduanera y es cada vez más afinado en cuanto al nivel de incidencia sustancial de los canales de control rojo y naranja. Asimismo, se menciona que en el régimen de importación para el consumo, el control concurrente (DAM de canal naranja y canal rojo) ha disminuido en 10 puntos porcentuales, de 20% en el año 2014 a aproximadamente 10% en el año 2018. No obstante, ello no ha reducido el nivel de incidencia en ese canal de control, adicionalmente durante el año 2018 el monto de incidencia total fue de US\$ 75'408,862, superior en 4,1% a las cifras obtenidas en el año 2017. A continuación, se muestra un gráfico con la evolución del nivel de control y del nivel de incidencias en el régimen de importación para el consumo en los últimos 5 años, tomando en cuenta las cifras de las aduanas operativas con mayor movimiento (Intendencia de Aduana Marítima del Callao, Intendencia de Aduana Aérea y Postal e Intendencia de Aduana de Tacna):

Figura 11

Nivel de control y de incidencias por Canal-importación-2014-2018



Fuente: INCA
Elaboración: INCA - SUNAT

Nota. Fuente: SUNAT (2019f).

En cuanto a proyectos institucionales relacionados con la mejora de los procesos aduaneros, control y facilitación aduaneros se menciona el Programa de Cambio “Facilitación Aduanera y Seguridad – FAST” cuyo objetivo es automatizar, agilizar, facilitar y transparentar los procesos de ingreso y salida de mercancías, de manera integrada con los procesos de gestión de operadores y con los procesos de gestión de riesgos aduaneros y de seguridad de la cadena logística. Entre los desafíos de dicho programa está el rediseño de los procesos aduaneros, de la normatividad aduanera y la implementación de sistemas de información modernos basados en el esquema de modelo de datos de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) versión 3.7. Asimismo, se precisa que a fines de 2018, el programa FAST culminó el modelamiento de los entregables a implementarse en los años 2019 – 2021.

En cuanto al componente relacionado a los Procesos de Ingreso según el Programa FAST, se ha proyectado implementar un nuevo sistema de manifiesto de carga de ingreso y un nuevo sistema de declaraciones aduaneras de mercancías (DAM) de ingreso, ambos con las adecuaciones que surgieron de las modificaciones efectuadas a la Ley General de Aduanas mediante el Decreto Legislativo N° 1433 previsto para diciembre 2019 e inicios del año 2020.

En cuanto al componente relacionado a los procesos de gestión de riesgos aduaneros según el Programa FAST, se ha previsto lo siguiente:

- Implementar reportes y gráficos, así como información personalizada para investigaciones y análisis de riesgo en base a los principales indicadores de riesgos aduaneros e información sobre control aduanero y selectividad de los regímenes de ingreso, para fines del año 2019;
- Implementar mejoras al sistema de selección, a fin de identificar la carga y mercancía riesgosa en base a las variables de cumplimiento tributario y aduanero, para diciembre del 2019;
- Implementar un módulo de dossier de gestión de riesgo donde se pueda realizar consultas de información para el control aduanero en base al perfil de los operadores de comercio exterior o en base a indicadores de riesgo de mercancías y/o medios de transporte, para agosto del 2020;
- Implementar el sistema de selectividad automatizada en base a perfiles de riesgo para las acciones de control extraordinario (ACE), para junio del 2020 (SUNAT, 2019f).

III. MÉTODO

3.1 Tipo de Investigación

La presente investigación según el tipo de método es aplicada, toda vez que se busca aplicar los conocimientos teóricos para proponer la solución a una realidad problemática: producto del análisis de la normatividad internacional y nacional se va a recomendar una propuesta de cambios normativos que permitan obtener información completa, confiable y oportuna para la adecuada gestión de riesgos aduaneros. El enfoque es cuantitativo, debido a que se van a analizar datos obtenidos luego de la aplicación de las encuestas, se van a aplicar estadísticas y se van a medir sus resultados (Hernández et al., 2014, pp.3-5).

Según la fuente de datos, es una investigación documental y de campo, teniendo en cuenta de que se van a revisar fuentes bibliográficas y normatividad nacional e internacional y asimismo se van a realizar las encuestas. Según el tiempo en que se efectúa la presente investigación, es un estudio sincrónico, debido a que se está analizando un período corto de tiempo. Según el nivel de profundidad del estudio, se trata de una investigación descriptiva correlacional, toda vez que se está describiendo la problemática y a la vez se está analizando la influencia de la variable independiente en la variable dependiente (Hernández et al., 2014, pp.88-99).

Según el tipo de diseño, la presente investigación es no experimental, toda vez que no se va a manipular las variables de estudio, y además es longitudinal, debido a que se está realizando una serie de recopilaciones de datos (Hernández et al., 2014, pp.126-129).

3.2 Población y muestra

Una vez definida la unidad de análisis, se procede a delimitar la población o universo de casos materia del estudio y luego se selecciona la muestra a la cual se aplicarán los instrumentos de medición o recolección de datos cuantitativos. El tamaño de la muestra depende de qué tan grande sea la población y se estima en base a fórmulas y conceptos de probabilidad (Hernández et al., 2014, p.15, 174).

Teniendo en cuenta que la gestión de riesgos aduaneros en control previo y en control concurrente se realiza de manera centralizada a nivel nacional en la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA), en la División de Inteligencia Aduanera (DIA) y en la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA), la unidad de análisis serían los profesionales que se dedican a realizar la gestión de riesgos aduaneros en control previo y control concurrente y la población estaría conformada por todos los trabajadores pertenecientes a dichas unidades orgánicas de la SUNAT, precisándose que a los profesionales que laboran en la DIA se les denomina “analistas de inteligencia” y a los profesionales que laboran en la DGRA se los denomina “analistas de riesgo”.

A continuación, se muestra la fórmula para determinar la cantidad de muestra probabilística (Feedback Networks, 2019):

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

donde:

N: es el tamaño de la población o universo (objeto del estudio).

k: es una constante que depende del nivel de confianza asignado. El nivel de confianza se relaciona con la probabilidad de que los resultados de la investigación

sean ciertos, por ejemplo: un 95% de confianza equivale a una probabilidad de error del 5%.

e: es el error muestral deseado. El error muestral se refiere a la diferencia entre los resultados obtenidos producto de la encuesta y el resultado esperado que se obtiene al encuestar la totalidad de la población.

p: es la proporción de individuos que tiene en la población la característica de estudio. Este dato por lo general se desconoce y se asume que $p=q=0.5$, que es la opción más neutral.

q: es la proporción de individuos que no tienen esa característica, se trata del complemento de “p” y equivale a “1-p”.

n: es el tamaño de la muestra (cantidad para la encuesta a realizar).

Actualmente la cantidad de analistas de inteligencia (DIA) y analistas de riesgo (DGRA) de la Gerencia de Gestión de Riesgos Aduaneros (GGRIA) que se dedican a gestionar riesgos aduaneros a nivel de control previo y control concurrente asciende a 40 personas, por lo tanto, $N=40$.

Se asume que las demás variables tomarán los siguientes valores:

Coeficiente $k=1.96$, considerando un Nivel de Confianza de 95%.

Proporción de individuos $p=q=0.5$.

Error muestral $e=5\%$.

Entonces, aplicando la fórmula, resulta que la muestra sería de 36 personas.

3.3 Operacionalización de variables

La operacionalización de las variables consiste en asociar las variables teóricas con sus dimensiones y luego relacionar las dimensiones con los indicadores verificables y medibles (Hernández et al., 2014, p.211). A continuación, se muestra la operacionalización de las variables de la presente investigación (ver Tabla 1- Variable Independiente “X” y Tabla 2- Variable Dependiente “Y”).

Tabla 1

Operacionalización de la variable independiente (X):

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	DEFINICIÓN DE LAS DIMENSIONES	INDICADORES
Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso	Se trata de la DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO transmitido por el transportista y la DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO DESCONSOLIDADO transmitida por el agente de carga internacional que se envía por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano.	X1: DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN TRANSMITIDA POR EL TRANSPORTISTA	Se espera que la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano esté disponible de manera COMPLETA, CONFIABLE y OPORTUNA.	X1.1- Contenido COMPLETO de la información del manifiesto de carga de ingreso. X1.2- CONFIABILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso. X1.3- Transmisión OPORTUNA de la información del manifiesto de carga de ingreso.
	El manifiesto de carga es el "documento que contiene información respecto del número de bultos; del peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga,	X2:	Se espera que la información	X2.1- Contenido

incluida la mercancía a granel; del medio o unidad de transporte; así como del documento de identificación y nombre o razón social del dueño o consignatario" (Poder Ejecutivo del Perú, 2008).	DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN TRANSMITIDA POR EL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL	del manifiesto de carga desconsolidada o transmitida por el agente de carga internacional por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano esté disponible de manera	COMPLETO de la información del manifiesto de carga de ingreso desconsolidado. X2.2- CONFIABILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso desconsolidado. X2.3- Transmisión OPORTUNA de la información del manifiesto de carga de ingreso desconsolidado.
		COMPLETA, CONFIABLE y OPORTUNA.	

Nota. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2

Operacionalización de la variable dependiente (Y):

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	DEFINICIÓN DE LAS DIMENSIONES	INDICADORES
Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao	Se refiere a la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL PREVIO y a la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL CONCURRENTE. Forma parte del proceso de Gestión de Riesgos	Y1: selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL PREVIO Y2: selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de	Es la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero que se produce antes del inicio del despacho aduanero (trámite aduanero). Es la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude	Y.1.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en la fase de CONTROL PREVIO. Y.2.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en la fase de CONTROL CONCURRENTE.

<p>Aduaneros de la SUNAT como Administración Aduanera, que permite focalizar el control aduanero en los eventos de alto riesgo. Consiste en la aplicación sistemática de prácticas y procedimientos de gestión que proporciona a la Aduana la información necesaria para manejar los movimientos y/o envíos que presentan un riesgo (Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, p.8).</p>	<p>CONTROL CONCURRENTE</p>	<p>aduanero que se produce durante el despacho aduanero (trámite aduanero).</p>
---	---------------------------------------	--

Nota. Fuente: Elaboración propia.

En el Anexo B se muestra la matriz de la operacionalización de las variables.

3.4 Instrumentos

Teniendo en cuenta que se trata de una investigación cuantitativa, se tiene que realizar instrumentos predeterminados y recolectar los datos antes de proceder con el análisis. El instrumento de medición sugerido es el cuestionario (Hernández et al., 2014, pp.15, 217). En el presente estudio se han aplicado las encuestas a fin de obtener información que permita identificar cuantitativamente las opiniones de los analistas de inteligencia y de los analistas de gestión de riesgos aduaneros y en base a dicha información se procesaron las estadísticas. El instrumento “cuestionario” consiste en un conjunto de preguntas sobre las variables de estudio que a su vez son congruentes con el planteamiento del problema y la hipótesis (Hernández et

al., 2014, p.217). En la presente investigación el término “cuestionario” es equivalente a “encuesta”, éste último término se usa con más frecuencia.

A fin de medir las actitudes de los encuestados sobre el tema materia del estudio, se empleó el escalamiento de Likert de 5 categorías, lo cual significa que para medir la reacción de las personas a quienes se les aplica la encuesta se presentan cinco (05) alternativas de respuesta que a su vez están codificadas (Hernández et al., 2014, pp.237-238), de la siguiente manera:

- (1) Totalmente de acuerdo
- (2) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo
- (4) En desacuerdo
- (5) Totalmente en desacuerdo

En el Anexo C se presenta el formato de la encuesta (cuestionario) que se utilizó como instrumento de medición de la presente investigación.

Asimismo, cabe precisar que se realizó la validación del cuestionario, para lo cual se pidió opinión de tres expertos en temas aduaneros y en docencia relacionada a cursos aduaneros y como resultado se obtuvo un alto nivel de aplicabilidad (“muy bueno”), toda vez que todas las calificaciones finales fueron mayores o iguales a 95 (ver Anexo C).

3.5 Procedimientos

Una vez elaborada la versión final del instrumento de medición (cuestionario o encuesta), es necesario capacitar al personal que va a administrarlo y calificarlo, obtener autorizaciones para aplicar el instrumento, administrar el instrumento, preparar los datos para el análisis y finalmente realizar el análisis y las conclusiones (Hernández et al., 2014, p.210).

Cabe precisar que la información relacionada con la presente investigación se recopiló utilizando las fichas de investigación; las encuestas se han aplicado a la muestra de 36 analistas de la GGRIA con experiencia en control previo y concurrente, de manera anónima.

3.6 Análisis de datos

Toda vez que se trata de una investigación cuantitativa, los datos corresponden a categorías predeterminadas y facilitan el análisis estadístico, permiten realizar la descripción de relación entre variables, así como la comparación de resultados con las estimaciones o estudios previos (Hernández et al., 2014, p.15).

En el presente estudio, luego de realizar el trabajo de campo y de concluir con la toma de las encuestas, las respuestas se trasladaron a una hoja de cálculo de Excel, donde se le dio la forma necesaria a fin de aplicar las técnicas estadísticas apropiadas y poder realizar la medición del grado de correlación entre la variable independiente y la variable dependiente en SPSS y luego arribar a las conclusiones según el análisis estadístico.

3.7 Consideraciones éticas

Uno de los aspectos importantes para efectuar una investigación muy a parte del rigor científico que ésta pueda tener, consiste en reflexionar acerca de las posibles consecuencias que podrían originarse producto de la investigación (Hernández et al., 2014, p.42).

En el presente caso, el diseño de la investigación es no experimental, por ende, no se estará realizando ninguna manipulación de variables que podría ser susceptible de cuestionamientos éticos (por ejemplo, las relacionadas con el uso de medicamentos para la población o muestra de estudio o las relacionadas con el estudio de los sentimientos profundos del ser humano).

Sobre la confidencialidad de la información relacionada con el actual grado de desarrollo y detalles técnicos de la gestión de riesgos aduaneros en el Perú, así como de la selección de carga riesgosa en las fases de control previo y control concurrente, en el numeral 1.6 del presente documento ya se ha mencionado que este aspecto no se está enfocando en la presente investigación por ser de carácter reservado.

IV. RESULTADOS

Una vez aplicado el cuestionario a la muestra establecida según lo descrito en el numeral 3.2 del presente documento, se procedió a tabular los resultados de las encuestas en una Hoja de Excel, tal como se muestra a continuación:

Figura 12

Tabulación de los resultados de las encuestas

Pregunta N°	1-Totalmente de acuerdo	2-De acuerdo	3-Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo	4-En desacuerdo	5-Totalmente en desacuerdo	Total
1	12	12	6	6	0	36
2	0	12	18	6	0	36
3	12	12	6	6	0	36
4	0	12	18	6	0	36
5	12	12	6	6	0	36
6	0	12	18	6	0	36
7	12	12	6	6	0	36
8	0	12	18	6	0	36
9	12	12	6	6	0	36
10	0	12	18	6	0	36
11	12	12	6	6	0	36
12	0	12	18	6	0	36
13	12	12	6	6	0	36
14	0	12	18	6	0	36
15	12	12	6	6	0	36
16	0	12	18	6	0	36

Nota. Fuente: Elaboración propia.

Luego se procedió a analizar la información mediante el software estadístico IBM SPSS Statistics, cuyos resultados se exponen a continuación.

- Confiabilidad del instrumento (cuestionario):

En cuanto a la confiabilidad del instrumento, producto del análisis de fiabilidad, se ha determinado que el coeficiente Alfa de Cronbach es de 0.975, lo cual significa que la encuesta tiene un alto grado de fiabilidad (ver Anexo C).

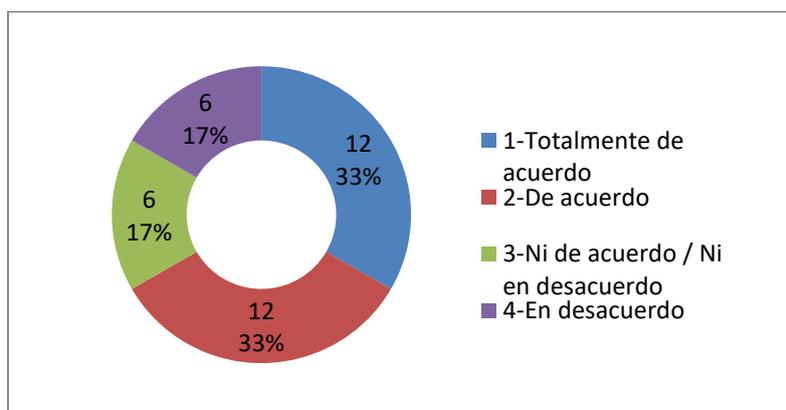
Con relación a las encuestas, a continuación se muestran los gráficos con la cantidad de respuestas y su porcentaje según el tipo de respuesta.

- Preguntas relacionadas a la Dimensión X- Disponibilidad de la información del Manifiesto de Carga de Ingreso (desde N° 1 hasta N° 12)

Pregunta 1: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos requeridos por la Administración Aduanera?

Figura 13

Respuestas a la pregunta 1

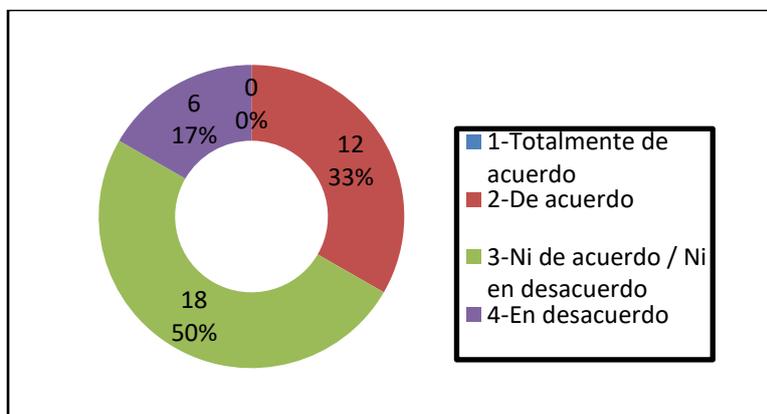


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 2: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos recomendados por los organismos internacionales?

Figura 14

Respuestas a la pregunta 2

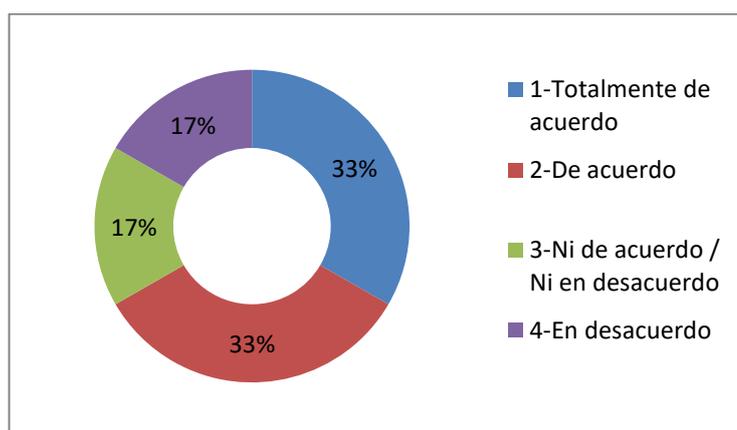


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 3: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo requerido por la Administración Aduanera?

Figura 15

Respuestas a la pregunta 3

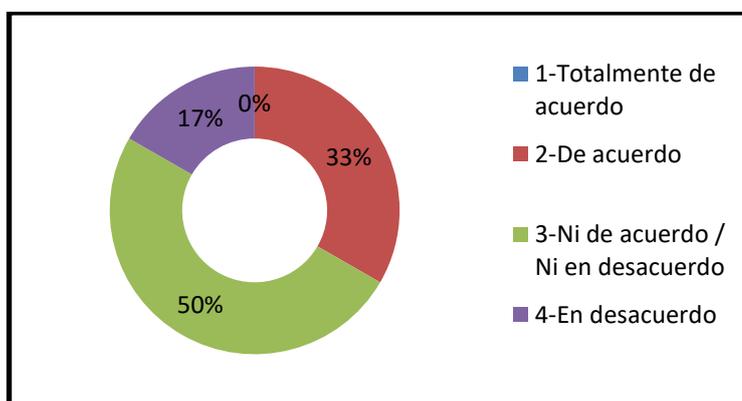


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 4: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo recomendado por los organismos internacionales?

Figura 16

Respuestas a la pregunta 4

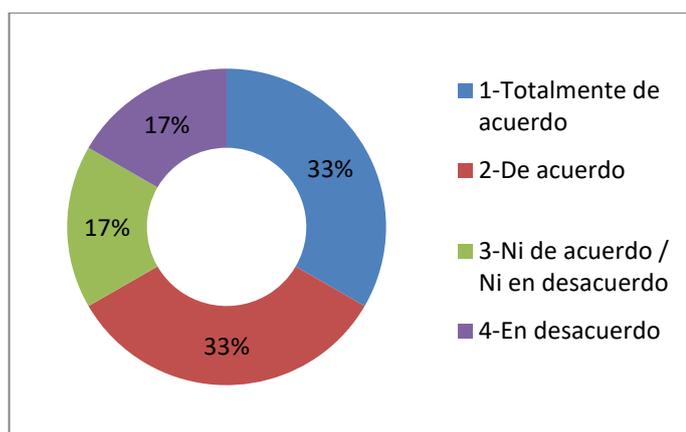


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 5: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga es transmitida oportunamente por los transportistas, es decir según los plazos requeridos por la Administración Aduanera?

Figura 17

Respuestas a la pregunta 5

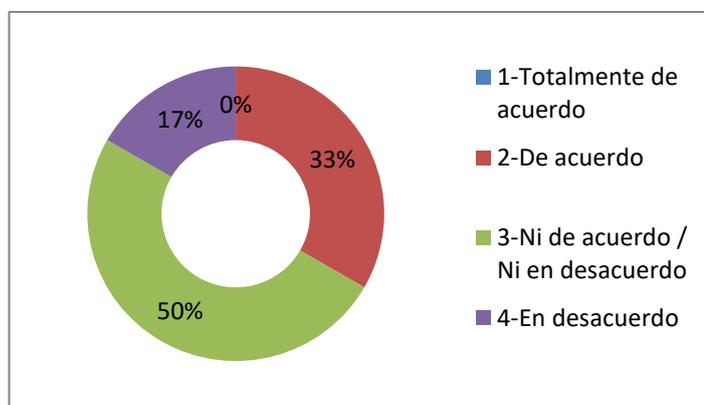


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 6: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga es transmitida oportunamente por los transportistas, es decir según lo recomendado por los organismos internacionales?

Figura 18

Respuestas a la pregunta 6

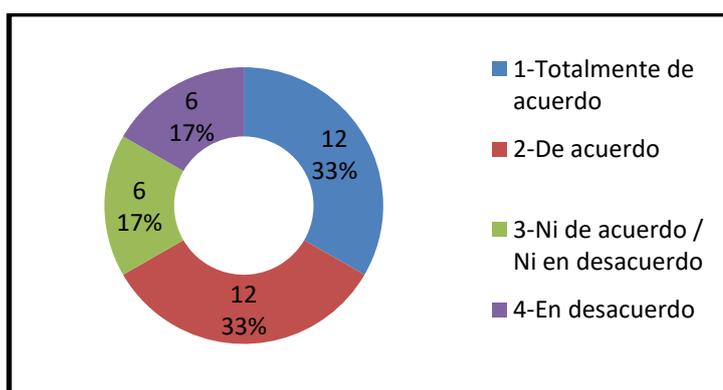


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 7: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos requeridos por la Administración Aduanera?

Figura 19

Respuestas a la pregunta 7

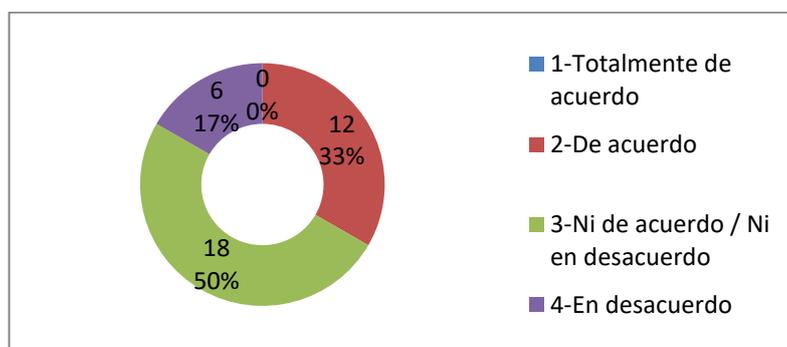


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 8: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos recomendados por los organismos internacionales?

Figura 20

Respuestas a la pregunta 8

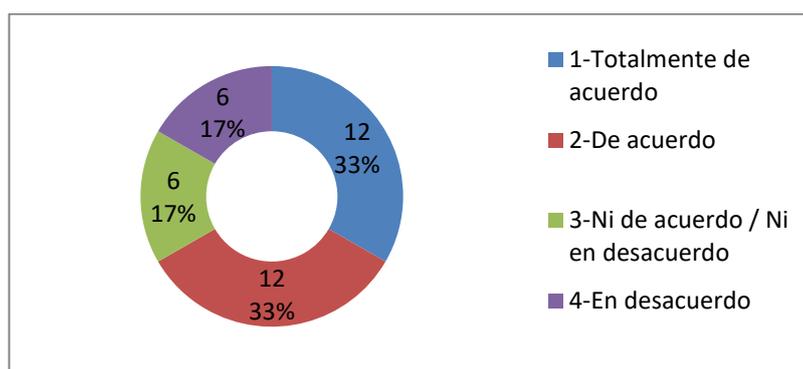


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 9: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo requerido por la Administración Aduanera?

Figura 21

Respuestas a la pregunta 9

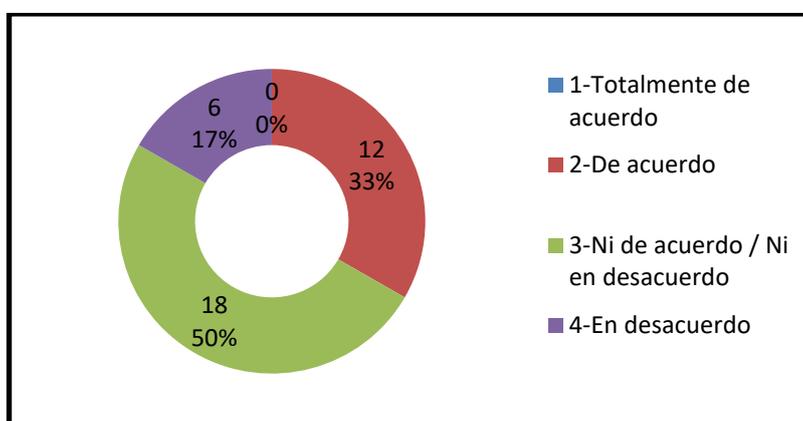


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 10: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo recomendado por los organismos internacionales?

Figura 22

Respuestas a la pregunta 10

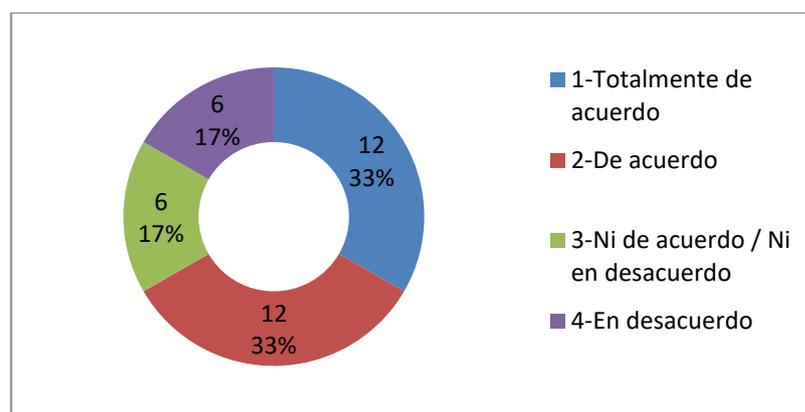


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 11: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado es transmitida oportunamente por los agentes de carga internacional, es decir según los plazos requeridos por la Administración Aduanera?

Figura 23

Respuestas a la pregunta 11

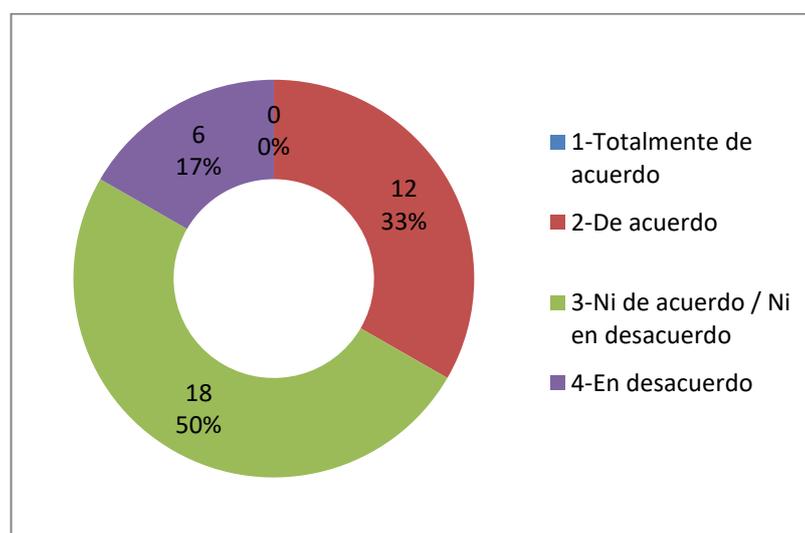


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 12: ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado es transmitida oportunamente por los agentes de carga internacional, es decir según lo recomendado por los organismos internacionales?

Figura 24

Respuestas a la pregunta 12



Nota. Fuente: Elaboración propia.

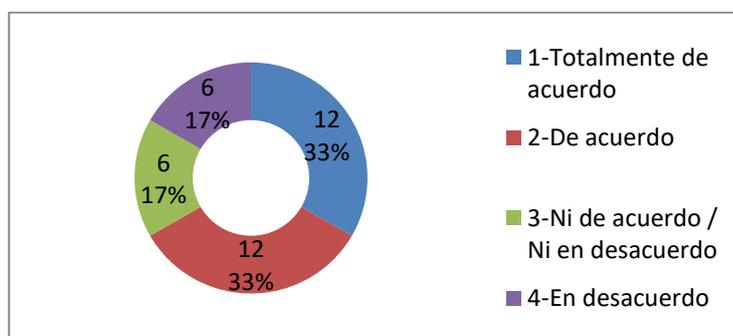
- Preguntas relacionadas a la Dimensión Y- Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao (desde N° 13 hasta N° 16)

- Preguntas relacionadas a la Dimensión Y.1- Selección de carga riesgosa en control previo (N° 13 y N° 14)

Pregunta 13: ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control previo tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera?

Figura 25

Respuestas a la pregunta 13

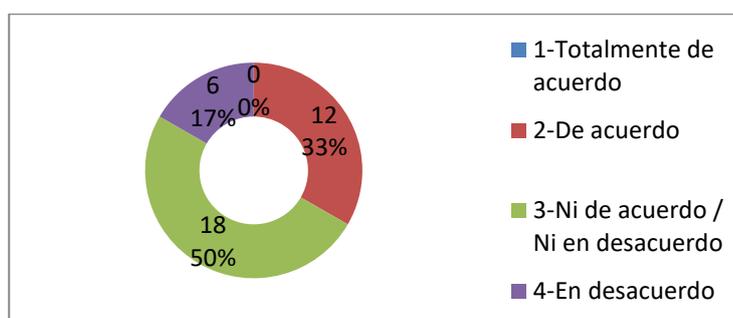


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 14: ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control previo tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por los organismos internacionales?

Figura 26

Respuestas a la pregunta 14



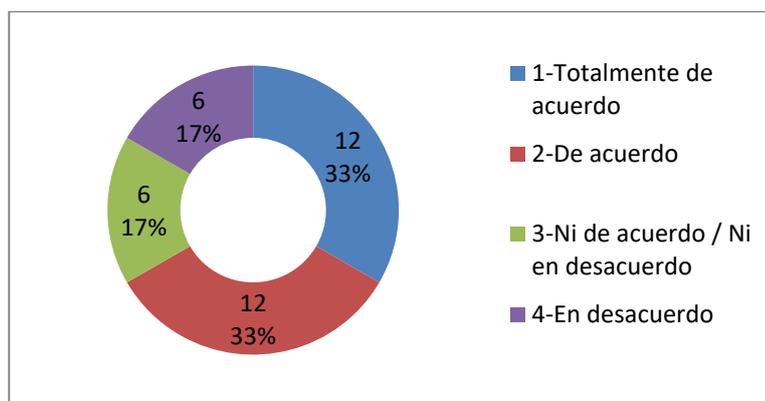
Nota. Fuente: Elaboración propia.

- Preguntas relacionadas a la Dimensión Y.1- Selección de carga riesgosa en control concurrente (N° 15 y N° 16)

Pregunta 15: ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control concurrente tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera?

Figura 27

Respuestas a la pregunta 15

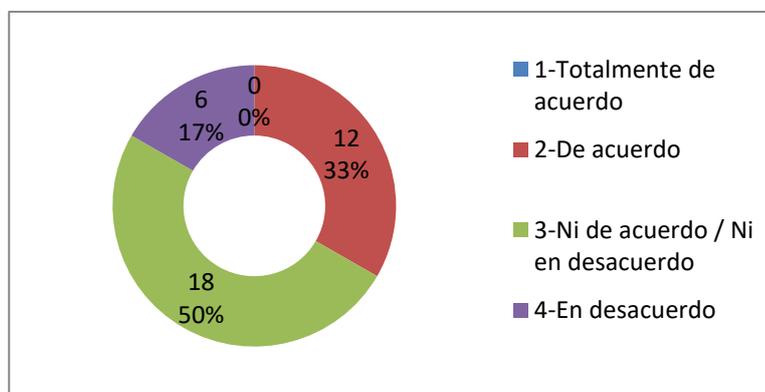


Nota. Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 16: ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control concurrente tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por los organismos internacionales?

Figura 28

Respuestas a la pregunta 16



Nota. Fuente: Elaboración propia.

- **Contrastación de hipótesis:**

o **Contrastación para la hipótesis general:**

Enunciado de la hipótesis general: “La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la mejora de la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018”.

Para efectos de la comprobación de la hipótesis general, se ha realizado la prueba Chi-cuadrado entre la variable independiente “Dimension X – Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso” (promedio de los resultados de las preguntas desde la N° 1 hasta la N° 12) y la variable dependiente “Dimension Y- Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao” (promedio de los resultados de las preguntas desde la N° 13 hasta la N° 16), obteniéndose los siguientes resultados:

Tabla 3

Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao – Tabla cruzada

		Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao			Total
		De acuerdo	Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo	En desacuerdo	
Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso	De acuerdo	18	0	0	18
	Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo	0	6	0	6
	En desacuerdo	0	0	12	12
Total		18	6	12	36

Nota. Fuente: Elaboración propia

Tabla 4

Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao –pruebas de Chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	72.000 ^a	4	.000
Razón de verosimilitud	72.821	4	.000
Asociación lineal por lineal	35.000	1	.000
N de casos válidos	36		

Nota: a. 6 casillas (66.7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1.00. Fuente: Elaboración propia

Interpretación de los resultados de la prueba Chi-cuadrado: se observa que la significación asintótica, también conocida como “Significancia”, “Sig” o “p-value”, toma el valor de 0, que es menor al nivel de confianza de 0.01, lo cual significa que existe una relación altamente significativa entre la variable independiente “Dimension X - Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso” y la variable dependiente “Dimension Y- Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao”.

○ **Contrastación para las hipótesis específicas:**

Contrastación para la primera hipótesis específica:

Enunciado de la Primera hipótesis específica: “La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la mejora de la selección de carga riesgosa en control previo, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018”.

Para efectos de la comprobación de la primera hipótesis específica, se ha realizado la prueba Chi-cuadrado entre la variable independiente “Dimension X - disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso” (promedio de los resultados de las preguntas desde la N° 1 hasta la N° 12) y la variable dependiente “Dimension Y1- Selección de carga riesgosa en control previo” (promedio de los resultados de las preguntas N° 13 y N° 14), obteniéndose los siguientes resultados:

Tabla 5

Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control previo – Tabla cruzada

		Selección de carga riesgosa en Control Previo			Total
		De acuerdo	Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo	En desacuerdo	
Disponibilidad de la información del Manifiesto de Carga de Ingreso	De acuerdo	18	0	0	18
	Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo	0	6	0	6
	En desacuerdo	0	0	12	12
Total		18	6	12	36

Nota. Fuente: Elaboración propia

Tabla 6

Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control previo – pruebas de Chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	72.000 ^a	4	.000
Razón de verosimilitud	72.821	4	.000
Asociación lineal por lineal	35.000	1	.000
N de casos válidos	36		

Nota: a. 6 casillas (66.7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1.00. Fuente: Elaboración propia

Interpretación de los resultados de la prueba chi-cuadrado: se observa que la significación asintótica, también conocida como “Significancia”, “Sig” o “p-value”, toma el valor de 0, que es menor al nivel de confianza de 0.01, lo cual significa que existe una relación altamente significativa entre la variable independiente “Dimension X - Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso” y la variable dependiente “Dimension Y1- Selección de carga riesgosa en control previo”.

Contrastación para la segunda hipótesis específica:

Enunciado de la segunda hipótesis específica: “La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la mejora de la selección de carga riesgosa en control concurrente, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018”.

Para efectos de la comprobación de la segunda hipótesis específica, se ha realizado la prueba Chi-cuadrado entre la variable independiente “Dimension X - Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso” (promedio de los resultados de las preguntas desde la N° 1 hasta la N° 12) y la variable dependiente “Dimension Y2- Selección de carga riesgosa en control concurrente” (promedio de los resultados de las preguntas N° 15 y N° 16), obteniéndose los siguientes resultados:

Tabla 7

Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control concurrente - Tabla cruzada

		Selección de carga riesgosa en Control Concurrente			Total
		De acuerdo	Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo	En desacuerdo	
Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso	De acuerdo	18	0	0	18
	Ni de acuerdo/Ni en desacuerdo	0	6	0	6
	En desacuerdo	0	0	12	12
Total		18	6	12	36

Nota. Fuente: Elaboración propia

Tabla 8

Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso versus selección de carga riesgosa en control concurrente - pruebas de Chi-cuadrado

	Valor	Gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	72.000 ^a	4	.000
Razón de verosimilitud	72.821	4	.000
Asociación lineal por lineal	35.000	1	.000
N de casos válidos	36		

Nota: a. 6 casillas (66.7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1.00. Fuente: Elaboración propia

Interpretación de los resultados de la Prueba Chi-cuadrado: se observa que la Significación asintótica, también conocida como “Significancia”, “Sig” o “p-value”, toma el valor de 0, que es menor al nivel de confianza de 0.01, lo cual significa que existe una relación altamente significativa entre la variable independiente “Dimension X - Disponibilidad de la información del manifiesto de

carga de ingreso” y la variable dependiente “Dimension Y2- Selección de carga riesgosa en control concurrente”.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo a los resultados de la aplicación del cuestionario, que se detallaron en la sección IV de la presente tesis, se tiene que la mitad de los encuestados están de acuerdo con la afirmación de que para el proceso de Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el período 2017-2018 se tuvo la disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional, la misma que se caracteriza por ser completa, confiable y oportuna; mientras que la tercera parte de los encuestados no está de acuerdo con dicha afirmación. Coincidentemente, la mitad de los encuestados están de acuerdo con la afirmación de que la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera y según lo recomendado por los organismos internacionales, tanto en general como en la fase de control previo y control concurrente; mientras que la tercera parte de los encuestados no está de acuerdo con dicha afirmación.

Esta marcada diferencia de opiniones se debe a que el nivel de disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso para la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao actualmente es bueno, pero aún no es el óptimo, toda vez que:

- a) Con respecto al contenido completo: se sabe que tanto los transportistas como los agentes de carga internacional disponen de información adicional que no está requerida expresamente en la legislación aduanera y/o cuya transmisión no es obligatoria.
- b) Con respecto a la confiabilidad de la información: se sabe que tanto los transportistas como los agentes de carga internacional a veces transmiten información incorrecta y/o no están implementadas las validaciones de calidad de datos en el sistema de SUNAT.

c) Con respecto a la oportunidad de transmisión de la información: se sabe que mientras que según los plazos requeridos por la Administración Aduanera se tiene 48 horas antes de que llegue la nave para que el transportista transmita la información del manifiesto de carga de ingreso y para que el agente de carga internacional transmita la información del manifiesto de carga desconsolidado; sin embargo según lo recomendado por los organismos internacionales, en otros países este plazo es de 96 horas.

De otro lado, la diferencia de opiniones en cuanto al nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el período 2017-2018, tanto a nivel general, como en las fases de control previo y control concurrente, se debe a que éste actualmente es bueno, pero aún no es el óptimo, toda vez que la Administración Aduanera peruana está en un nivel intermedio de avance en este aspecto a comparación de otros países de América Latina y a comparación de las aduanas de países desarrollados. Se tiene como referencia la evaluación realizada por el Banco Mundial a la Aduana Peruana en setiembre de 2017, los resultados de la cual están plasmados en el reporte del “*Customs Assessment Trade (CAT-R)*” preparado para la Administración Aduanera de Perú, donde se mide una serie de los indicadores de desempeño y de prácticas generales y se destaca que a comparación del año 2011 en el que la SUNAT obtuvo un puntaje de 52 aproximadamente, en el año 2017 la SUNAT obtuvo un puntaje entre 72 y 79 puntos, considerando que el puntaje máximo es de 100, y con dichas calificaciones se encuentra cada vez más cerca de los niveles atribuibles a las aduanas de clase mundial y por encima de algunos de los países de América Latina (SUNAT, 2019d).

De acuerdo con lo señalado en la investigación de Rojas sobre la gestión fiscalizadora de Chile, en los últimos años la gestión de riesgos aduaneros ha cobrado mayor importancia debido al crecimiento del comercio internacional, lo cual requiere de un control aduanero más eficaz y efectivo en base a la recopilación y análisis estructurado de la información a fin de aumentar la calidad de las acciones de control y facilitar los flujos comerciales internacionales

(Rojas, 2010, p. 19). Esta opinión es concordante con los resultados de la aplicación del cuestionario en la sección IV del presente documento, con la diferencia de que en la presente investigación se trata de un tema más específico y aplicado a la realidad aduanera del Perú: se deduce que a mayor disponibilidad de información sobre el manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas y agentes de carga internacional, el área centralizada de riesgo obtiene más insumos para identificar indicadores de riesgo e implementar perfiles de riesgo automatizados que permitan focalizar la selección en aquellas cargas que representan alto riesgo, lo cual a su vez se traduce en un mayor nivel de incidencia al ejecutarse las acciones de control en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao ya sea en control previo o control concurrente.

Según las conclusiones de la investigación de Pérez sobre el control aduanero mediante la gestión de riesgo en la Aduana Marítima del Callao, la aplicación de las técnicas de gestión de riesgo y la selección a control aduanero en base a perfiles de riesgo permiten incrementar el porcentaje de hallazgos, es decir, de las incidencias detectadas por la Administración Aduanera. En este sentido, el autor recomienda utilizar las nuevas tecnologías informáticas que permitan explotar la información proporcionada por los operadores de comercio exterior, resaltando la importancia de que dicha información sea buena (Pérez, 2012, pp.245-251). Lo señalado es totalmente consistente con los resultados de la aplicación del cuestionario en la sección IV del presente documento, toda vez que mientras mejor sea la calidad de la información en cuanto a su contenido completo y confiable y mientras se cumpla su transmisión oportuna, mejor será el valioso insumo de la información necesaria para la selección de carga riesgosa y eso a su vez impactará tanto en la facilitación del flujo de comercio exterior de la carga que no representa riesgo como en un mayor nivel de incidencia ya sea en control previo o en control concurrente.

Conforme a lo expresado en la investigación de Ordoñez sobre las medidas de control en la declaración de las regalías como parte del valor en aduanas, la información es uno de los

principales activos de la Administración Aduanera y debe cumplir con ciertos requisitos, tales como suficiencia (adecuada a las necesidades del control), calidad (datos completos, acordes con la realidad, validados y sometidos a control de calidad), actualidad (según el momento en que se producen los hechos u operaciones), accesibilidad (poder ser usada eficazmente) y organización (poder interrelacionar los datos para el análisis). Asimismo, el esquema de la obtención y explotación de la información debe tener respaldo normativo y los sistemas informáticos deben contar con mecanismos que permiten proteger la información confidencial (Ordóñez, 2009, pp.275-276). Cabe precisar que lo manifestado por este investigador es totalmente coincidente con los resultados de la aplicación del cuestionario en la sección IV del presente documento, en cuanto a la importancia de la disponibilidad de la información que a su vez debe ser completa, confiable y oportuna. De otro lado, la idea de que es necesario el respaldo normativo para recibir y usar eficientemente la información, también es concordante con los resultados de la presente investigación, toda vez que en cuanto a la información del manifiesto de carga de ingreso, existen dispositivos normativos tales como la Ley General de Aduanas y los respectivos procedimientos aduaneros, sin embargo aún hay aspectos que deberían mejorar a fin de poder recabar información de mejor calidad y de manera más anticipada.

Cabe precisar que no se ha encontrado antecedentes de estudios previos donde se haya analizado directamente la influencia de la disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso en la selección de carga riesgosa, ni mucho menos de manera específica en cuanto a las fases de control previo y control concurrente, sin embargo, de lo expresado por los tres autores citados líneas arriba se puede inferir que la información suficiente y de buena calidad obtenida de manera anticipada y procesada mediante tecnologías avanzadas con aplicación de las técnicas de gestión de riesgos contribuye con el incremento de los niveles de incidencia en los controles aduaneros a la mercancía con alto nivel de riesgo y a la vez

contribuye con la facilitación aduanera para los envíos de bajo riesgo. Por lo expuesto, se deduce que tanto la hipótesis general como las dos hipótesis específicas de la presente investigación son concordantes con la teoría de los estudios previos sobre el control aduanero y gestión de riesgos aduaneros.

VI. CONCLUSIONES

- 6.1 Los organismos internacionales recomiendan utilizar las técnicas de gestión de riesgo y tecnologías modernas para explotar la información electrónica sobre la carga obtenida con anticipación, a fin de focalizar el control en las mercancías con alta probabilidad de riesgo y facilitar el flujo comercial de las demás mercancías.
- 6.2 La disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional se puede estimar en función del contenido completo, confiabilidad y oportunidad de la transmisión. A mayor disponibilidad de dicha información, mejor será la selección de carga riesgosa realizado de manera centralizada y automatizada por los analistas de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA) para el control aduanero que se ejecuta en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao. Los resultados de la selección de carga riesgosa se reflejan en los niveles de incidencia de la carga o mercancía controlada: a mejor selección, se incrementan los niveles de incidencia.
- 6.3 Teniendo en cuenta que los analistas de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA) realizan la selección de carga riesgosa en la fase de control previo para el control aduanero que se ejecuta en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, se concluye que a mayor disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional, mejor será la selección de carga riesgosa en control previo, lo cual a su vez se traduce en el incremento de nivel de incidencia en control previo en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.
- 6.4 Teniendo en cuenta que los analistas de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA) realizan la selección de carga riesgosa en la fase de

control concurrente para el control aduanero que se ejecuta en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, se concluye que a mayor disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional, mejor será la selección de carga riesgosa en control concurrente, lo cual a su vez se traduce en el incremento de nivel de incidencia en control concurrente en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.

6.5 El nivel de disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso para la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao actualmente es bueno, pero aún no es el óptimo, toda vez que:

- con respecto al contenido: no contiene información adicional de la que disponen los operadores de Comercio Exterior pero que no está requerida expresamente en la legislación aduanera y/o cuya transmisión no es obligatoria;
- con respecto a la confiabilidad de la información: hay casos en los que transmiten información incorrecta y/o no están implementadas las validaciones de calidad de datos en el sistema de SUNAT;
- con respecto a la oportunidad de transmisión de la información: según los plazos requeridos por la Administración Aduanera se tiene 48 horas antes de que llegue la nave para que el transportista transmita la información del manifiesto de carga de ingreso y para que el agente de carga internacional transmita la información del manifiesto de carga desconsolidado; mientras que lo recomendado por los organismos internacionales es que este plazo sea de 96 horas.

6.6 La mejora de la selección de carga riesgosa se puede medir a través del nivel de incidencia de la carga controlada. El nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el período 2017-2018, tanto a nivel general, como en las fases de control previo y control concurrente, es bueno, pero aún no

es el óptimo, toda vez que la Administración Aduanera peruana está en un nivel intermedio de avance en este aspecto a comparación de otros países de América Latina y a comparación de las aduanas de países desarrollados.

- 6.7 A partir del año 2017 se han implementado mejoras informáticas y normativas a nivel de la transmisión de la información del manifiesto de carga de ingreso en la vía marítima (Circular N° 002-2017-SUNAT/5F0000), sin embargo aún se observa que existe una necesidad de mejorar el contenido, confiabilidad y oportunidad de transmisión de dicha información, para lo cual se requiere realizar cambios normativos e informáticos, que deberían ser impulsados por Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA) como área centralizada de selección de carga riesgosa.

VII. RECOMENDACIONES

- 7.1 Es recomendable que a partir de la presente investigación los especialistas aduaneros de la SUNAT puedan profundizar el estudio, teniendo en cuenta que la información sobre la selección de carga riesgosa y las estadísticas sobre los niveles de incidencia en control previo y en control concurrente con respecto a la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao son temas reservados y por ende no son de acceso público.
- 7.2 A fin de mejorar la disponibilidad de la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas y agentes de carga internacional que a su vez contribuiría con la mejora de la selección de carga riesgosa no sólo en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, sino a nivel nacional, siendo utilizada por los analistas de inteligencia de la División de Inteligencia Aduanera (DIA) y por los analistas de riesgo de la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA) de la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA), se recomienda lo siguiente:
- a) Proponer y realizar cambios normativos a nivel de la Ley General de Aduanas y su reglamento, así como a nivel del Procedimiento General “Manifiesto de Carga” DESPA-PG.09.
 - b) Proponer y realizar adecuaciones en los sistemas informáticos de la SUNAT a fin de mejorar las validaciones de datos que se exigen a los transportistas y agencias de carga internacional durante la transmisión electrónica.
 - c) Realizar capacitaciones y campañas de difusión entre los transportistas y agencias de carga internacional a fin de instarlos a transmitir la información del manifiesto de carga de manera completa, confiable y oportuna.

- d) Solicitar consultorías a las aduanas de países desarrollados y a los organismos internacionales, en materia de mejoramiento de la disponibilidad de información del manifiesto de carga de ingreso para la mejora de la selección de carga riesgosa.

VIII. REFERENCIAS

- Aduana del Ecuador [SENAE] (2013). SENAE-ISEE-2-3-005-V1. *Instructivo para el uso del sistema MIM—Manifiesto Marítimo*. Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/SENAE-ISEE-2-3-005-V1.pdf>. Extraído el 02 de marzo de 2019.
- Comunidad Andina de Naciones [CAN] (2012). *Decisión N° 778 de la CAN. Régimen Andino sobre Control Aduanero*. Recuperado de intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/DEC778.doc. Extraído el 15 de febrero del 2019.
- Consejo de Cooperación Aduanera [CCA] (1999). *Convenio de Kyoto Revisado*. (Capítulo 6. Control Aduanero). Recuperado de <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/conventions/kyoto-convention/cap6.pdf?la=fr>. Extraído el 22 de febrero de 2019.
- Cosío, E. (2012). *Comentarios a la Ley General de Aduanas Decreto Legislativo N° 1053*. Jurista Editores EIRL.
- Feedback Networks (2019). *Experiencia “Calcular la muestra correcta”*. Recuperado de <https://www.feedbacknetworks.com/cas/experiencia/sol-preguntar-calcular.html>. Extraído el 16 de marzo de 2019.
- Gobierno de Canadá (2019a). *Portal web de Legislación de Canadá sobre la información del Manifiesto de Carga*. Recuperado de <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-86-873/page-8.html#docCont>. Extraído el 01 de marzo de 2019.

- Gobierno de Canadá (2019b). *Portal web de Legislación de Canadá sobre el Arancel de Aduanas*. Recuperado de <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-54.011/page-1.html>.
Extraído el 01 de marzo de 2019.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. (6.^a ed.).
Mcgraw-Hill / Interamericana Editores S.A. de C.V.G.
- Ministerio de Economía y Finanzas (2009). Decreto Supremo N° 010-2009-EF. *Reglamento de la Ley General de Aduanas*.
- Naciones Unidas (2012). *Guía de implementación de la facilitación del comercio*. Recuperado de <http://tfig.unece.org/SP/contents/customs-risk-management.htm>. Extraído el 16 de julio de 2019.
- Ordóñez, J. (2009). *Impacto de las medidas de control en la declaración de los cánones y derechos de licencia (regalías) como parte del valor en aduanas*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos - UNMSM]. Recuperado de http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/2311/Ordo%C3%B1ez_tj.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Extraído el 28 de febrero de 2019.
- Organización Mundial de Aduanas [OMA] (2008). *La Aduana en el Siglo XXI*. Recuperado de http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/key-issues/customs-in-the-21st-century/annex_ii_es.pdf?db=web. Extraído el 15 de febrero de 2019.
- Organización Mundial de Aduanas [OMA] (2012). *Compendio sobre la Gestión de Riesgo* (Volumen 2). Bruselas. Bélgica.
- Organización Mundial de Aduanas [OMA] (2015). *Marco Normativo SAFE de la OMA*.
Recuperado de https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/file/11811/1/marco_safe_2015_en_espanol.pdf. Extraído el 15 de febrero de 2019.

Pérez, A. (2012). *El Control Aduanero como sustento de la Facilitación, Mediante la Gestión de Riesgo en la Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Ingeniería]. Recuperada de http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/1663/1/perez_ae.pdf. Extraído el 21 de febrero de 2019.

Poder Ejecutivo del Perú (2008). Decreto Legislativo N° 1053. *Ley General de Aduanas*.

Presidencia del Consejo de Ministros [PCM] (2002). Decreto Supremo N° 061-2002-PCM. *Disponen fusión por absorción de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT con la Superintendencia Nacional de Aduanas – ADUANAS*.

Rojas, L. (2010). *Análisis de la gestión fiscalizadora aduanera en el servicio nacional de aduanas de Chile*. [Tesis de maestría, Universidad de Chile]. Recuperada de http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/102277/cf-rojas_al.pdf?sequence=3&isAllowed=y. Extraído el 21 de febrero de 2019.

Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU] (2018). *Doing Business 2018: Comercio Transfronterizo*. Recuperado de <https://www.comexperu.org.pe/articulo/doing-business-2018-comercio-transfronterizo>. Extraído el 20 de julio de 2019.

Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU] (2019a). *CARGOCOMEX - Reporte mensual de COMEXPERU* (Año 3, N° 22). Recuperado de <https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/cargocomex/cargocomex022.pdf>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Sociedad de Comercio Exterior del Perú [COMEXPERU] (2019b). *Doing Business 2019 del Banco Mundial ¿Cómo está Perú en el Ranking? Análisis elaborado por ComexPerú*. Recuperado de

https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/publicaciones/doing_business_2019.pdf

f. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2011). Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 082-2011/SUNAT/A y sus modificatorias. *Procedimiento Específico CONTROL-PE.00.09: Inspección No Intrusiva, Inspección Física y Reconocimiento Físico de Mercancías en el Complejo Aduanero de La Intendencia de Aduana Marítima del Callao*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/pcontrab/procEspecif/control-pe.00.09.htm>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2014). Resolución de Superintendencia N° 122-2014/SUNAT y sus modificatorias. *Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la SUNAT*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/igo/rof/rof.html>. Extraído el 15 de febrero de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2016a). Resolución de la Intendencia Nacional de Desarrollo Estratégico Aduanero (INDEA) N° 38-2016-SUNAT-5F0000 y sus modificatorias. *Procedimiento General de Manifiesto de Carga DESPA-PG.09 (versión 6)*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/manifiestos/procGeneral/despa-pg.09.htm>. Extraído el 15 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2016b). Resolución de la Intendencia Nacional de Desarrollo Estratégico Aduanero (INDEA) N° 39-2016-SUNAT-5F0000 y sus modificatorias. *Procedimiento Específico “Rectificación del Manifiesto de Carga, Actos Relacionados, Documentos Vinculados e Incorporación” DESPA-PE.09.02 (versión 6)*. Recuperado de

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/manifiestos/procEspecif/despa-pe-09-02.htm>. Extraído el 15 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2016c). Resolución de la Superintendencia N° 336-2016/SUNAT que actualiza el Plan Estratégico Institucional 2017-2019. *Plan Estratégico Institucional 2017-2019*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2016/336-2016.pdf> y <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2016/PEI-2017-2019.pdf>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2017a). *Circular N° 002-2017-SUNAT/5F0000*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/circulares/2017/vigentes/Circular-02-2017-SUNAT-5F0000.pdf>. Extraído el 16 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2017b). *ROF-Sistematizado al 01 de Agosto de 2017*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/igo/rof/2017/ROF-SistematizadoAgo-2017.pdf> Extraído el 21 de febrero de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2017c). Resolución de la Superintendencia N° 180-2017/SUNAT que aprueba el Plan Estratégico Institucional 2018-2020. *Plan Estratégico Institucional 2018-2020*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2017/189-2017.pdf> y <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2017/PEI-2018-2020.pdf>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2018a). *Procedimiento general “Ejecución de Acciones de Control Extraordinario” CONTROL-PG.02 (versión 1)*. Recuperado de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-el->

procedimiento-general-ejecucion-de-acciones-de-resolucion-n-284-2018sunat-1717863-1/. Extraído el 15 de febrero de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2018b). *Informe de Seguimiento y Evaluación en el marco del Plan Operativo Institucional (POI) 2017, Resultado anual 2017*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/poi/informeEvaluacion-poi/informeEvalua-POI-2017.pdf>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2018c). *SUNAT-Memoria anual 2017*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/memoria/memoria2017.pdf>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2019a). *¿Qué es la SUNAT?* Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/index.html>. Extraído el 20 de febrero de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2019b). *Proyectos de Procedimientos Aduaneros - PRE PUBLICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS 2018*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/proyectos-ta/2019/proy-normas.html>. Extraído el 02 de marzo de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2019c). *Manifiesto de Carga de Ingreso: estructuras*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/operatividadaduanera/fast/estructuras/formato-Mani-Ingreso.html>. Extraído el 15 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2019d). *Resultados del Customs Assessment Trade (CAT-R) Preparado Para la Administración Aduanera de*

Perú. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/orientacion/deInteres/ReporteCATT-Peru2017.pdf>. Extraído el 15 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2019e). *Informe de evaluación de implementación del Plan Operativo Institucional (POI) del año 2018*.

Recuperado de

<http://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/poi/informeEvaluacion-poi/informeEvalua-POI-2018.pdf>. Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria [SUNAT] (2019f). *SUNAT-Memoria anual 2018*. Recuperado de

<http://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/memoria/memoria2018.pdf>.

Extraído el 25 de julio de 2019.

Superintendencia Nacional de Aduanas [ADUANAS] (2000). *Nueva estrategia de fiscalización*. Recuperado de

http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informfis/Nueva_Estrategia.htm. Extraído el 16 de julio de 2019.

IX. ANEXOS

ANEXO A: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TEMA: “INFORMACIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO Y SU EFECTO EN LA SELECCIÓN DE CARGA RIESGOSA EN LA ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO, EN EL PERÍODO 2017-2018”

PROBLEMA GENERAL Y ESPECÍFICOS	OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS GENERAL Y ESPECÍFICAS	VARIABLES E INDICADORES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO
<p>Problema General:</p> <p>¿De qué manera la DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la SELECCIÓN de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>1) ¿De qué manera la DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la SELECCIÓN de carga riesgosa en CONTROL PREVIO, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018?</p> <p>2) ¿De qué manera la DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la SELECCIÓN de carga riesgosa en CONTROL CONCURRENTE, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Demostrar que la DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>1) Demostrar que la DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la SELECCIÓN de carga riesgosa en CONTROL PREVIO, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.</p> <p>2) Demostrar que la DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la SELECCIÓN de carga riesgosa en CONTROL CONCURRENTE, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>La DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso influye en la MEJORA de la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.</p> <p>Hipótesis específicas:</p> <p>1) La DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la MEJORA de la SELECCIÓN de carga riesgosa en CONTROL PREVIO, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.</p> <p>2) La DISPONIBILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista y por el agente de carga internacional influye en la MEJORA de la SELECCIÓN de carga riesgosa en CONTROL CONCURRENTE, en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018.</p>	<p>Variable Independiente: X. Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso</p> <p>Dimensión 1:</p> <p>X.1- DISPONIBILIDAD de la información transmitida por el transportista</p> <p>Indicadores de la Dimensión 1:</p> <p>X1.1-Contenido COMPLETO de la información del manifiesto de carga de ingreso X1.2-CONFIABILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso X1.3-Transmisión OPORTUNA de la información del manifiesto de carga de ingreso</p> <p>Dimensión 2:</p> <p>X.2- DISPONIBILIDAD de la información transmitida por el agente de carga internacional</p> <p>Indicadores de la Dimensión 2:</p> <p>X2.1-Contenido COMPLETO de la información del manifiesto de carga desconsolidado. X2.2-CONFIABILIDAD de la información del manifiesto de carga desconsolidado X2.3-Transmisión OPORTUNA de la información del manifiesto de carga desconsolidado</p> <p>Variable Dependiente: Y. Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao</p>	<p>Nivel: Investigación Descriptiva Correlacional</p> <p>Diseño: No experimental, longitudinal</p> <p>Método: Investigación aplicada. Se hará investigación documental y de campo.</p>	<p>Procedimiento:</p> <p>Elaboración de Fichas de Investigación</p> <p>Técnicas:</p> <p>Análisis de encuestas</p> <p>Instrumentos:</p> <p>Encuestas</p> <p>Autor: Hernández, Fernández y Baptista Año: 2014</p>	<p>Población:</p> <p>40 profesionales de la División de Inteligencia Aduanera (DIA) y en la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA), ambas áreas pertenecen a la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA).</p> <p>Tipo de muestreo:</p> <p>Probabilístico aleatorio</p> <p>Tamaño de muestra:</p> <p>36 profesionales de la División de Inteligencia Aduanera (DIA) y en la División de Gestión de Riesgos Aduaneros (DGRA), ambas áreas pertenecen a la Gerencia de Gestión de Riesgos e Investigaciones Aduaneras (GGRIA).</p>

			<p>Dimension 1:</p> <p><i>Y.1.-Selección de carga riesgosa en control previo</i></p> <p>Indicador de la Dimensión 1:</p> <p><i>Y.1.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en control previo</i></p> <p>Dimension 2:</p> <p><i>Y.2.-Selección de carga riesgosa en control concurrente</i></p> <p>Indicador de la Dimensión 2:</p> <p><i>Y.2.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en control concurrente</i></p>			
--	--	--	---	--	--	--

ANEXO B: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente (X):

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	DEFINICIÓN DE LAS DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA
Disponibilidad de la información del Manifiesto de Carga de Ingreso	Se trata de la DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO transmitido por el transportista y la DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO DESCONSOLIDADO transmitida por el agente de carga internacional que se envía por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano. El manifiesto de carga es el "documento que contiene información respecto del número de bultos; del peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel; del medio o unidad de transporte; así como del documento de identificación y nombre o razón social del dueño o consignatario" (Poder Ejecutivo del Perú, 2008).	X1: DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN TRANSMITIDA POR EL TRANSPORTISTA	Se espera que la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por el transportista por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano esté disponible de manera COMPLETA, CONFIABLE y OPORTUNA.	X1.1-Contenido COMPLETO de la información del manifiesto de carga de ingreso.	1.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos requeridos por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					2.-¿Cree usted que la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos recomendados por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
				X1.2- CONFIABILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso.	3.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo requerido por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					4.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga de ingreso transmitida por los transportistas se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo recomendado por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
				X1.3-Transmisión OPORTUNA de la información del manifiesto de carga de ingreso.	5.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga de ingreso es transmitida oportunamente por los transportistas, es decir según los plazos requeridos por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					6.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga de ingreso es transmitida oportunamente por los transportistas, es decir según lo recomendado por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo

					7.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos requeridos por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					8.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos recomendados por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					9.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo requerido por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					10.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo recomendado por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					11.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado es transmitida oportunamente por los agentes de carga internacional, es decir según los plazos requeridos por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					12.- ¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado es transmitida oportunamente por los agentes de carga internacional, es decir según lo recomendado por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
			Se espera que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por el agente de carga internacional por vía electrónica antes de la llegada de la nave al territorio aduanero peruano esté disponible de manera COMPLETA, CONFIABLE y OPORTUNA.	X2: DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN TRANSMITIDA POR EL AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL	X2.1-Contenido COMPLETO de la información del manifiesto de carga de ingreso desconsolidado.	
					X2.2- CONFIABILIDAD de la información del manifiesto de carga de ingreso desconsolidado.	
					X2.3-Transmisión OPORTUNA de la información del manifiesto de carga de ingreso desconsolidado.	

Variable Dependiente (Y):

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	DEFINICIÓN DE LAS DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMES	ESCALA
Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao	Se refiere a la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL PREVIO y a la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL CONCURRENTE. Forma parte del proceso de Gestión de Riesgos Aduaneros de la SUNAT como Administración Aduanera, que permite focalizar el control aduanero en los eventos de alto riesgo. Consiste en la aplicación sistemática de prácticas y procedimientos de gestión que proporciona a la aduana la información necesaria para manejar los movimientos y/o envíos que presentan un riesgo (Consejo de Cooperación Aduanera [CCA], 1999, p.8).	Y1: selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL PREVIO	Es la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero que se produce antes del inicio del despacho aduanero (Trámite aduanero).	Y.1.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en la fase de CONTROL PREVIO.	13.- ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control previo tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					14.- ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control previo tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo recomendado por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
		Y2: selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero en la fase de CONTROL CONCURRENTE	Es la selección de carga que representa el riesgo de comisión de fraude aduanero que se produce durante el despacho aduanero (Trámite aduanero).	Y.2.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en la fase de CONTROL CONCURRENTE.	15.- ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control concurrente tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo
					16.- ¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control concurrente tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo recomendado por los organismos internacionales?	(1) Totalmente de acuerdo (2) De acuerdo (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo (4) En desacuerdo (5) Totalmente en desacuerdo

ANEXO C: VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTOS

Uno de los instrumentos más utilizados para recolectar los datos es el “cuestionario” que consiste en un conjunto de preguntas sobre las variables de estudio que a su vez son congruentes con el planteamiento del problema y la hipótesis (Hernández et al., 2014, p.217). En la presente investigación el término “cuestionario” será reemplazado por “encuesta”, que se usa con más frecuencia en nuestro país.

A fin de medir las actitudes de los encuestados sobre el tema materia del estudio, se empleará el escalamiento de Likert de 5 categorías, lo cual significa que para medir la reacción de las personas a quienes se les aplica la encuesta se van a presentar 5 alternativas de respuesta que a su vez están codificadas (Hernández et al., 2014, pp.237-238), por ejemplo:

- (1) Totalmente de acuerdo
- (2) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo
- (4) En desacuerdo
- (5) Totalmente en desacuerdo

A continuación se presenta el formato de la encuesta (cuestionario) que se utilizó como instrumento de medición de la presente investigación:

**ENCUESTA SOBRE “INFORMACIÓN DEL MANIFIESTO DE CARGA DE INGRESO
Y SU EFECTO EN LA SELECCIÓN DE CARGA RIESGOSA EN LA ADUANA
MARÍTIMA DEL CALLAO, EN EL PERÍODO 2017-2018”**

Estimado(a) especialista. Reciba usted un cordial saludo. La presente encuesta es anónima y tiene por objetivo recolectar datos para realizar una investigación sobre “Información del manifiesto de carga de ingreso y su efecto en la selección de carga riesgosa en la Aduana Marítima del Callao, en el período 2017-2018”. Por favor, responda con la mayor paciencia y sinceridad posible de acuerdo con su punto de vista.

INSTRUCCIONES:

Marque usted con un aspa (x) el numeral que considera en la escala siguiente, de acuerdo con su punto de vista (solo marque un casillero por ítem):

- (1) Totalmente de acuerdo
- (2) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo / Ni en desacuerdo
- (4) En desacuerdo
- (5) Totalmente en desacuerdo

Cabe precisar que todas las preguntas están relacionadas con la información del manifiesto de carga de ingreso en vía marítima que se transmite por los transportistas y agentes de carga

internacional y con el efecto que tiene dicha información en la selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el período 2017-2018.

ITEM	PREGUNTAS	ESCALA				
		1	2	3	4	5
VARIABLE independiente X: Disponibilidad de la información del manifiesto de carga de ingreso						
Dimensión 1: X.1-Disponibilidad de la Información transmitida por el transportista						
Indicador: X1.1-Contenido completo de la información del manifiesto de carga de ingreso						
1	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos requeridos por la Administración Aduanera?					
2	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos recomendados por los organismos internacionales?					
Indicador: X1.2-Confiable de la información del manifiesto de carga de ingreso						
3	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo requerido por la Administración Aduanera?					

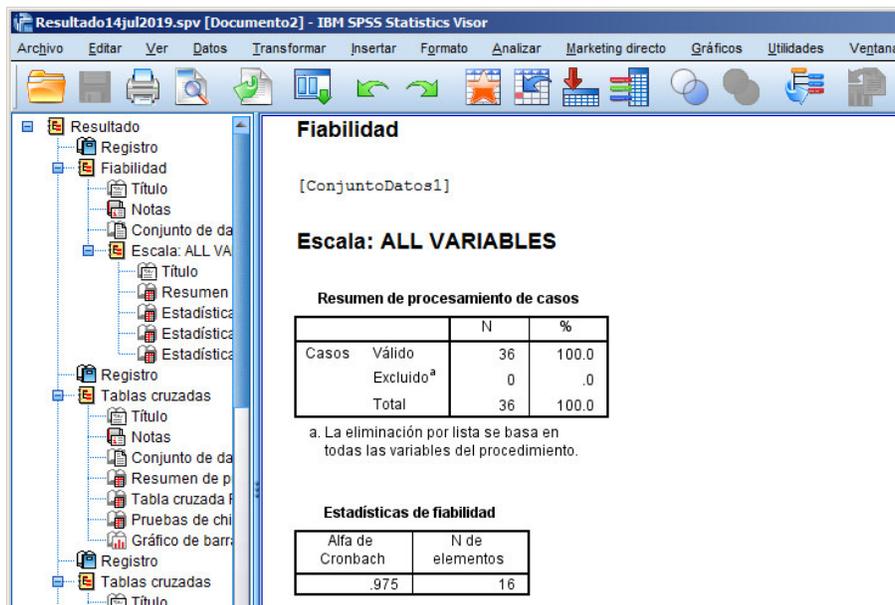
4	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga transmitida por los transportistas se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo recomendado por los organismos internacionales?					
Indicador: X1.3-Transmisión oportuna de la información del manifiesto de carga de ingreso						
5	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga es transmitida oportunamente por los transportistas, es decir según los plazos requeridos por la Administración Aduanera?					
6	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga es transmitida oportunamente por los transportistas, es decir según lo recomendado por los organismos internacionales?					
Dimensión 2: X.2-Disponibilidad de la Información transmitida por el agente de carga internacional						
Indicador: X2.1-Contenido completo de la información del manifiesto de carga desconsolidado						
7	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos requeridos por la Administración Aduanera?					
8	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga					

	internacional se caracteriza por el contenido completo, es decir es completa y suficiente en cuanto a los datos recomendados por los organismos internacionales?					
Indicador: X2.2-Confiability de la información del manifiesto de carga desconsolidado						
9	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo requerido por la Administración Aduanera?					
10	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado transmitida por los agentes de carga internacional se caracteriza por su confiabilidad, es decir proviene de fuente confiable y está transmitida con datos correctos según lo recomendado por los organismos internacionales?					
Indicador: X2.3-Transmisión oportuna de la información del manifiesto de carga desconsolidado						
11	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado es transmitida oportunamente por los agentes de carga internacional, es decir según los plazos requeridos por la Administración Aduanera?					
12	¿Cree usted que la información del manifiesto de carga desconsolidado es transmitida oportunamente por los agentes					

	de carga internacional, es decir según lo recomendado por los organismos internacionales?					
VARIABLE dependiente Y: Selección de carga riesgosa en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao						
Dimensión 1: Y.1-Selección de carga riesgosa en control previo						
Indicador: Y1.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en control previo						
13	¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control previo tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera?					
14	¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control previo tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo recomendado por los organismos internacionales?					
Dimensión 2: Y.2-Selección de carga riesgosa en control concurrente						
Indicador: Y2.1-Nivel de incidencia de la selección de carga riesgosa en control concurrente						
15	¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control concurrente tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo esperado por la Administración Aduanera?					
16	¿Cree usted que la selección de carga riesgosa en control concurrente tuvo un alto nivel de incidencia en el período 2017-2018, según lo recomendado por los organismos internacionales?					

Confiabilidad del instrumento (cuestionario):

Como se observa en los resultados del analisis de fiabilidad de la encuesta realizado con el Software IBM SPSS, el coeficiente Alfa de Cronbach es de 0.975, lo cual significa que la encuesta tiene un alto grado de fiabilidad.



Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Pregunta1	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta2	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta3	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta4	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta5	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta6	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta7	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta8	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta9	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta10	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta11	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta12	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta13	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta14	37.167	140.371	.772	.974
Pregunta15	37.833	130.086	.905	.972
Pregunta16	37.167	140.371	.772	.974

Estadísticas de escala

Media	Varianza	Desviación estándar	N de elementos
40.000	153.600	12.3935	16

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos:	RODOLFO NICOLAS CARRION SEGOVIA	DNI N°	06056682
Dirección domiciliaria:	CALLE EPSILON MZ. E LT. 36 URB. PAPA JUAN XXIII, SAN BORJA	Teléfono/ Celular:	997380487
Título profesional:	INGENIERO Químico		
Grado Académico:	DOCTOR		
Mención	EN EDUCACION		



Firma

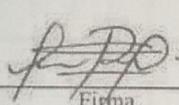
Lugar y Fecha. LINA 15/07/19.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos:	TANIA ELENA ROSALES OCHOA	DNI N°	41349341
Dirección domiciliaria:	Av. Del Pacifico 180 torre 14, Dpto 601 San Miguel - LIMA	Teléfono/ Celular:	956510721
Título profesional:	Abogada		
Grado Académico:	Magister		
Mención	Derecho con mención en Aduanas.		

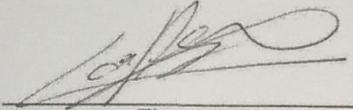

 Firma
 Lugar y Fecha... Lima, 15/07/19

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

98

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos:	Carlos Alberto Perera Luza	DNI N°	25536334
Dirección domiciliaria:	Av. Fray Luis de León 502 San Borja	Teléfono/ Celular:	995162661
Título profesional:	Abogado		
Grado Académico:	Doctor en Derecho		
Mención	Derecho		


 Firma
 Lugar y Fecha: Lima, 26/07/2019