

UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA
ESCUELA DE POSTGRADO
MAESTRIA EN GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS



**GESTION DE RIESGOS Y SU INFLUENCIA EN LAS ACCIONES
REALIZADAS EN LOS PUESTOS DE CONTROL EN LA
INTENDENCIA DE ADUANA DE TACNA, PERIODO 2016**

TESIS

Presentada por:

Br. Néstor Edgardo Meza Falla

Asesor:

Dr. Juan Aranibar Occola

Para Obtener el Grado Académico de:

MAESTRO EN GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

TACNA - PERÚ

2018

AGRADECIMIENTO

A Dios, por siempre iluminar mi camino y guiarme en cada paso que he dado en mi vida.

A mi esposa Yvonne por ser mi complemento perfecto, mi impulso y motivación para seguir mejorando en todo aspecto.

A mi padre Daniel, porque siempre está pendiente de mis progresos profesionales y personales.

A mis tíos: Julio y Gladys, por ser pieza clave y fundamental en todos los logros obtenidos en mi vida.

A toda mi familia, porque a pesar de la distancia siempre son un apoyo importante para seguir adelante.

A todas las personas que de alguna forma han contribuido al desarrollo del presente trabajo de investigación, a todas ellas muchas gracias.

DEDICATORIA

A mi madre Victoria, quien a pesar de no estar conmigo físicamente, siempre está presente en mis pensamientos, la que me acompaña en todos y cada uno de los pasos que doy en la vida, quien me enseñó desde niño a distinguir entre lo bueno y lo malo, y a la cual llevaré siempre en mi corazón.

A mi hijo Martín, porque desde que nació es el motor y motivo de mi vida, por quien sigo adelante día a día, y por ser la motivación perfecta para continuar desarrollándome personal y profesionalmente.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA	i
AGRADECIMIENTO	ii
DEDICATORIA	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	iv
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
INTRODUCCIÓN	1
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	8
1.2.1. Problema Principal	8
1.2.2. Problemas específicos	8
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	9
1.3.1. Justificación	9
1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	10
1.4.1. Objetivo Principal	10
1.4.2. Objetivos específicos	10
1.5. CONCEPTOS BÁSICOS	10
1.6. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	14
CAPÍTULO II: FUNDAMENTO TEÓRICO CIENTÍFICO	19
2.1 Gestión de Riesgos en el Contexto Aduanero:	19
2.1.1 Nivel estratégico	24
2.1.2 Nivel Táctico	30
2.1.3 Nivel Operativo	32
2.2 Acciones de control en los puestos de la Intendencia	34
2.2.1 Inmovilización e Incautación	38
2.2.2 Control Operativo	40
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO	45

3.1	HIPÓTESIS	45
3.1.1	Hipótesis General	45
3.1.2	Hipótesis Específicas	45
3.2	VARIABLES	46
3.2.1	Variable Independiente: Gestión de Riesgos Aduaneros	46
3.2.2	Variable Dependiente: Acciones de control en los puestos de control en la Intendencia de Aduana de Tacna	46
3.3	TIPO DE INVESTIGACIÓN	47
3.4	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	47
3.5	ÁMBITO DE ESTUDIO	48
3.6	POBLACIÓN DEL ESTUDIO	48
3.6.1	Unidades de Estudio	48
3.6.2	Población	48
3.7	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	49
3.7.1	Técnicas	49
3.7.2	Instrumentos	50
	CAPITULO IV: RESULTADOS	51
5.1	DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO	51
5.2	DISEÑO DE LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS	51
5.3	PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS	53
5.3.1	Gestión de riesgos aduaneros	53
3.1.1.	Acciones realizadas en los puestos de Control	62
5.4	PRUEBA ESTADISTICA	71
5.5	COMPROBACIÓN DE HIPOTESIS	71
5.5.1	Hipótesis General	71
5.5.2	Hipótesis Específicas	73
5.6	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	77
	CAPITULO V: CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS	79
6.1	CONCLUSIONES	79

6.2 RECOMENDACIONES	81
6.3 PROPUESTA	82
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	86
ANEXOS	90
ANEXO N° 01 - MATRIZ DE CONSISTENCIA	90
ANEXO N° 02 - OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	91
ANEXO N° 03 - CUESTIONARIO	93
ANEXO N° 04 – ACCIONES DE CONTROL	95
ANEXO N° 05 – LUCHA CONTRA EL CONTRABANDO	99
ANEXO N° 06 – CONTROL-PG.01	100
ANEXO N° 07 - CONTROL-PE.10.01	109

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Población	49
Tabla 2: Resumen de procesamiento de casos	52
Tabla 3: Estadísticas de fiabilidad	52
Tabla 4: Considera que cuenta con políticas y asignación de recursos adecuados	53
Tabla 5: Considera que la administración tiene identificado los sectores de riesgo	54
Tabla 6: Se tiene identificado la posibilidad de fraudes para la toma de decisiones	55
Tabla 7: Se cuenta con métodos para detectar engaños y ocultamientos	56
Tabla 8: Considera que se vienen aplicando correctivos de manera inmediata	57
Tabla 9: Procedimientos con inteligencia experiencia y destreza son adecuados	58
Tabla 10: Considera que existe un nivel de control adecuado	59
Tabla 11: Se evalúan los riesgos de manera oportuna para la toma de decisiones	60
Tabla 12: Considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente	61
Tabla 13: Elementos logísticos necesario para el control de almacenes	62
Tabla 14: La programación de las inspecciones de mercancías son adecuadas	63
Tabla 15: Las actas de inspección son entregadas de manera oportuna	64
Tabla 16: Las actas de inmovilización son informadas oportunamente	65
Tabla 17: Se cumple con la normatividad sobre mercancías inmovilizadas	66
Tabla 18: Medidas preventivas de inmovilizacion o incautación adecuadas	67
Tabla 19: Se ejecutan acciones de control de acuerdo a la programación	68
Tabla 20: Se cuenta con medidas preventivas para la devolución de mercancías	69
Tabla 21: Se previene delitos aplicando correctivos de manera oportuna.	70
Tabla 22: Coeficiente de correlación Hipótesis General	72
Tabla 23: Coeficiente de correlación específica 1	73
Tabla 24: Coeficiente de correlación especifica 2	74
Tabla 25: Coeficiente de correlación especifica 3	76

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Estimación del Contrabando del 2009 al 2014	1
Figura 2: Zonas de ingreso del Contrabando 2014	2
figura 3: Estructura Orgánica SUNAT	6
Figura 4: Estructura Orgánica de la Intendencia de Aduana de Tacna	6
Figura 5: Cuenta con políticas y asignación de recursos adecuados	53
Figura 6: La administración tiene identificado los sectores de riesgo	54
Figura 7: Tiene identificado la posibilidad de fraude para toma de decisiones	55
Figura 8: Se cuenta con métodos para detectar engaños y ocultamientos	56
Figura 9: Considera que se vienen aplicando correctivos de manera inmediata	57
Figura 10: Procedimientos inteligencia experiencia y destreza son adecuados	58
Figura 11: Considera que existe un nivel de control adecuado	59
Figura 12: Se evalúan los riesgos de manera oportuna para toma de decisiones	60
Figura 13: Considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente	61
Figura 14: Elementos logísticos necesario para el control de almacenes	62
Figura 15: La programación de las inspecciones de mercancías son adecuada	63
Figura 16: Las actas de inspección son entregadas de manera oportuna	64
Figura 17: Acta de inmovilización/incautación son informada oportunamente	65
Figura 18: Se cumple con la normatividad sobre mercancías	66
Figura 19: Medidas preventivas de inmovilización o incautación adecuadas	67
Figura 20: Se ejecutan acciones de control de acuerdo a la programación.	68
Figura 21: Se cuenta con medidas preventivas para devolución de mercancías	69
Figura 22: Se previene delitos aplicando gestión de riesgo y correctivos	70
Figura 23: Acciones de control en mercancías	95
Figura 24: Acciones de control - Inspección	95
Figura 25: Acciones de control - inmovilización	96
Figura 26: Acciones de control - Incautación	97
Figura 27: Estimación del Contrabando y Defraudación de Rentas 2011 – 2014	99
Figura 28: Resultados de la Lucha contra el Contrabando 2011 – 2014	100

RESUMEN

El desarrollo del presente trabajo de investigación está enfocado a los aspectos relacionados a una adecuada Gestión de riesgos, como herramienta para minimizar la posibilidad de error que se pueda presentar en las acciones de control, teniendo en cuenta que no se tiene intención de realizar un acto ilícito hasta que se demuestre lo contrario. El presente trabajo de investigación es no experimental porque se obtienen datos directamente de la realidad objeto de estudio, asimismo es descriptivo, luego explicativa y finalmente correlacionada de acuerdo a la finalidad de la investigación.

El área de investigación está enmarcada en el control aduanero, estableciendo cómo la gestión de riesgos influye en las acciones realizadas en los puestos de control de la intendencia de Aduana de Tacna, a través del nivel estratégico, nivel táctico y nivel operativo

Así mismo se viene observando la falta de acciones de control por parte de la Intendencia de Aduana, ya que es necesaria la inspección de mercancías a fin de poder controlar el tránsito de bienes de acuerdo a las normativas vigentes, la inmovilización e incautación no tiene un control adecuado por la falta de medidas de seguridad y también las acciones relacionadas al Control Operativo muchas veces no cuentan con el apoyo logístico necesario para la realización de dichas actividades de manera óptima.

Por lo que finalmente se llega a la conclusión de que la implementación de una adecuada Gestión de Riesgos influye significativamente en las acciones realizadas en los Puestos de Control de la intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

Palabras Claves: Gestión de riesgos, acciones de control, inspección.

ABSTRACT

The development of this research work is focused on the aspects related to proper risk management, as a tool to minimize the possibility of error that may occur in control actions, taking into account that there is no intention to perform an act illicit until proven otherwise. The present research work is non-experimental because data are obtained directly from the reality under study, it is also descriptive, then explanatory and finally correlated according to the purpose of the research.

The research area is framed in the customs control, establishing how the risk management influences the actions of control posts in the Tacna customs intendancy, through the strategic level, tactical level and operational level

Likewise, the lack of control actions by the customs administration has been observed, since the inspection of merchandise is necessary in order to be able to control the transit of goods according to the regulations in force, the immobilization and seizure does not have a adequate control for the lack of security measures and also operative control often do not have the necessary logistical support.

So finally it is concluded that the implementation of adequate Risk Management significantly influences the actions taken in the Control Posts of the Customs office of Tacna, 2016 period.

Key words: Risk management, control actions, inspection.

INTRODUCCIÓN

En el contexto nacional, se viene observando que la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) no cuenta con una adecuada gestión de riesgos, lo que genera algunas deficiencias relacionadas con la inspección de mercancías, inmovilización e incautación y el control operativo, evidenciando la falta de acción de los puestos de control, existiendo la necesidad de que los esfuerzos de las aduanas se orienten al cumplimiento de la normatividad. Esto se refleja en cifras presentadas por SUNAT, las cuales indican que en los últimos años los montos estimados de contrabando vienen aumentando:



Figura 1: Estimación del Contrabando del 2009 al 2014

Fuente: (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2015)

Asimismo, SUNAT presenta cifras en las cuales se puede apreciar que por Tacna ingresa aproximadamente el 20% de contrabando a nivel nacional, con lo cual es el tercer mayor punto de ingreso de mercancía ilícita:

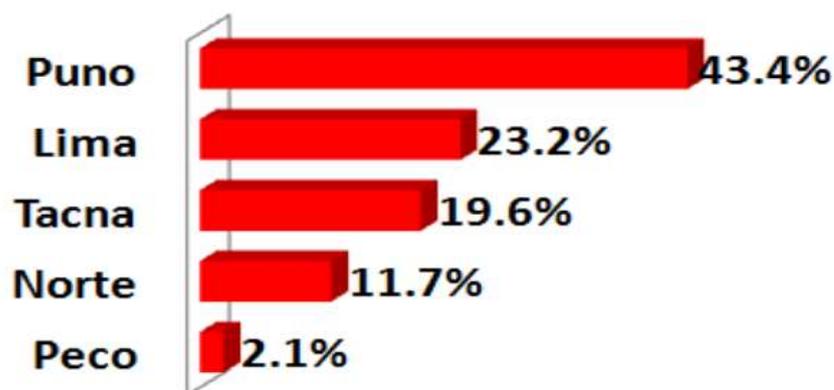


Figura 2: Zonas de ingreso de contrabando 2014

Fuente: (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2015)

La gestión de riesgo como método sistemático permite identificar, evaluar y controlar los eventuales sucesos negativos y sus consecuencias. En la gestión de riesgos se puede distinguir tres aspectos: la probabilidad de ocurrencia, la magnitud del impacto y el daño que puede causar al estado. Un adecuado control permitirá optimizar la recaudación con el incremento de ingresos tributarios y por ende habrá un buen desarrollo local, y se podrá cubrir las expectativas de la población; la investigación planteada contribuirá a evaluar las Acciones de control en los puestos de la intendencia, a través de la gestión de riesgos aduaneros, mejorando los procedimientos de recaudación y control.

El presente trabajo de investigación se ha dividido en cinco capítulos, en el Capítulo I, se desarrolla todo lo relacionado al planteamiento del problema, formulación del problema, objetivos de la investigación, se indica la justificación, definición de términos básicos, antecedentes; en el Capítulo II, se desarrolla el marco teórico, bases teóricas; en el Capítulo III se desarrolla el sistema de hipótesis y variables, metodología, el tipo de investigación, diseño, población y muestra, técnicas e instrumento; procesamiento de datos; en el Capítulo IV se desarrolla los resultados y su discusión, el análisis estadístico, presentación de resultados, contrastación de la hipótesis y la discusión de resultados; finalmente se desarrollan las conclusiones y sugerencias; dentro de la conclusión final se tiene que la gestión de riesgos aduaneros influye significativamente en la acciones realizadas en los Puestos de Control de la Intendencia de Aduana de Tacna.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Teniendo en cuenta que la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria controla las diferentes operaciones sobre el traslado de bienes, esta situación tiene sus riesgos ya que actualmente tiene que lidiar con un problema social que se encuentra en crecimiento con el pasar del tiempo que es el “Contrabando” y los delitos aduaneros en general. Para poder contrarrestar esta problemática, el control aduanero se debe aplicar basado en la Gestión de Riesgos, con el fin de minimizar la posibilidad de error que se pueda presentar en las acciones de control, teniendo en cuenta que no se tiene intención de realizar un acto ilícito hasta que se demuestre lo contrario.

Existe la necesidad de que los esfuerzos de las aduana se orienten a evitar que se incumpla con la normatividad vigente y se perjudique a los intereses fiscales, económicos, la salud y la seguridad de los ciudadanos y que los usuarios no tengan inconveniente para trasladar y/o retirar sus mercancías de los recintos aduaneros. Al usar la gestión del riesgo como método sistemático para identificar, evaluar y controlar los eventuales sucesos negativos y sus consecuencias, la aduana puede cumplir sus deberes legales. En la Gestión de Riesgos se puede distinguir tres aspectos: La probabilidad de ocurrencia, la magnitud del impacto y el daño que puede causar al Estado.

El proceso de la Gestión de Riesgos, se inicia con la identificación de las áreas de riesgo de acuerdo al contexto aduanero. Una vez identificados los riesgos, estos son evaluados y se les asigna un tratamiento a cada caso particular de riesgo. Finalmente se termina en la evaluación y monitoreo para empezar de nuevo el ciclo. Un componente esencial de la Gestión de

Riesgos, sobre todo en la parte del análisis y evaluación del riesgo, es el uso de los perfiles de riesgo, a través de los cuales se evalúa el nivel de riesgo de las declaraciones que ingresan por la aduana y se define el tratamiento que se le va a dar en cada caso particular. Existen tres momentos para uso de perfiles de riesgo en el control aduanero: Previo, Concurrente y Posterior.

Área Base

El **Área Base** seleccionada para la investigación son: Control Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” ya que estos puestos son los más significativos a nivel de flujo de personas vehículos y carga dentro de la Intendencia de Aduana de Tacna.

Problemáticas encontradas en las acciones de control:

- **Problemática en la inspección de mercancías**

La inspección que se realiza de manera aleatoria por parte del inspector no despierta muchas sospechas por lo que no se revisa detenidamente la mercancía.

- **Problemática en la inmovilización e incautación**

Dentro de los despachos aduaneros, al momento de aplicarse medidas preventivas como son la incautación o inmovilización de mercancías, los despachadores de aduana o usuarios, suelen argumentar como defensa frente a la aplicación de dichas medidas, el desconocimiento o cambio repentino de la normatividad en la materia.

- **Problemática en el Control Operativo**

El personal de la División de Control Operativo, de la Intendencia de Aduana de Tacna destacados ejercen un control aduanero sin contar con equipos tecnológicos y herramientas adecuados para un óptimo control y

prevención de infracciones y de delitos aduaneros TID; asimismo, el personal designado no cuenta en su totalidad con una capacitación homogénea y especializada en materia aduanera. Estas limitaciones en el control aduanero traen como consecuencia el obstaculizar la fluidez de los despachos aduaneros.

Descripción de la Entidad Objeto de Estudio

La Intendencia de Aduana de Tacna tiene el objetivo de administrar de la jurisdicción la aplicación de los regímenes y operaciones aduaneras, así como la recaudación de derechos y tributos que de ellos se generen, dentro del marco de la Ley General de Aduanas, su reglamento y los convenios internacionales, así también llevar a cabo las acciones conducentes a reprimir los actos lícitos establecidos en la Ley de Delitos Aduaneros y su reglamento, con la finalidad de agilizar el comercio exterior lícito y disminuir el contrabando.

Misión de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

Servir al país proporcionando los recursos necesarios para la sostenibilidad fiscal y la estabilidad macroeconómica, contribuyendo con el bien común, la competitividad y la protección de la sociedad, mediante la administración y el fomento de una tributación justa y un comercio exterior legítimo.

Visión de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

Convertirnos en la administración tributaria y aduanera más exitosa, moderna y respetada de la región.

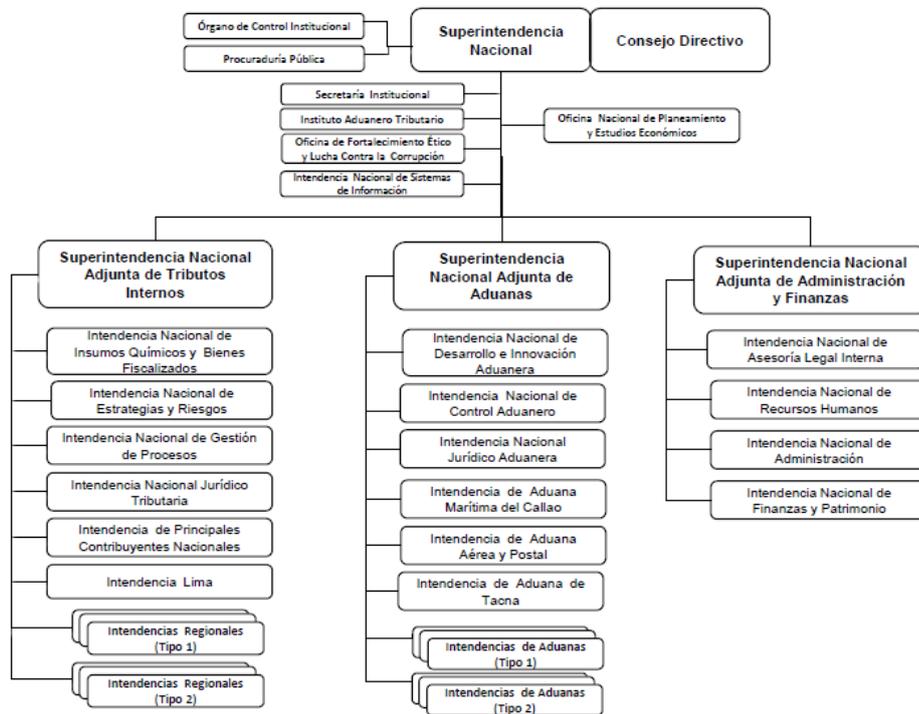


Figura 3: Estructura Orgánica de Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

Fuente: (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2016)

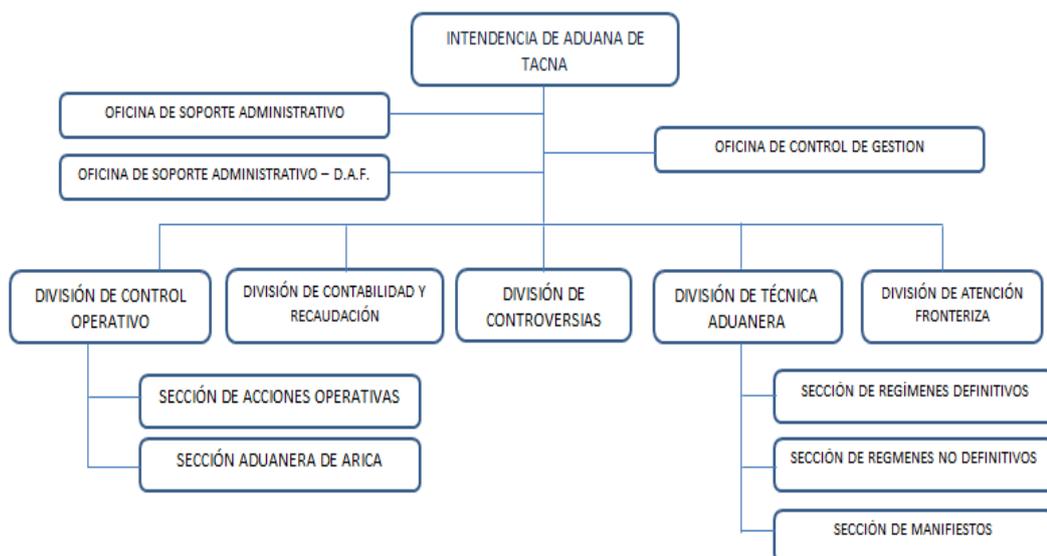


Figura 4: Estructura Orgánica de la Intendencia de Aduana de Tacna.

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria

Objetivos de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – Intendencia de Aduana de Tacna

- Autorizar los despachos urgentes en conformidad a la Ley General de Aduanas, normas conexas y procedimientos correspondientes, para dar atención a los usuarios que lo soliciten.
- Autorizar la descarga y almacenamiento de mercancías en locales situados fuera de la zona primaria, conforme a la normatividad vigente para brindar un tratamiento adecuado al despacho de las mercancías.
- Autorizar el legajamiento de las declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en la intendencia de conformidad a la ley general Aduanas para la correcta trazabilidad documentaria.
- Aprobar los certificados de reposición de mercancías en franquicia emitidos por la División de Técnica Aduanera en cumplimiento de la normatividad aduanera con el propósito de que los operadores de comercio exterior puedan hacer uso del certificado y culminar el régimen aduanero.
- Dirigir los operativos planificados, así como coordinar con las autoridades e instituciones afines la ejecución de acciones tendientes a prevenir y reprimir los delitos aduaneros.
- Aprobar los roles de servicio del personal operativo de la oficina de oficiales de aduana, vigilar y controlar el tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas dentro de su circunscripción territorial a fin de prevenir y reprimir los delitos aduaneros.
- Imponer sanciones por infracción a la Ley General de Aduanas, del Procedimiento Administrativo General y de Delitos Aduaneros que se determinan en la jurisdicción, en cumplimiento de las normas.
- Resolver reclamaciones interpuestas contras actos administrativos generados en esta intendencia, así como las solicitudes de devolución de mercancías incautadas, velando la aplicación de la normatividad vigente con el propósito de contribuir con la represión del contrabando.
- Informar y denunciar a los entes correspondientes la comisión de

presuntos Delitos Aduaneros con la finalidad de dar cumplimiento a la mencionada Ley y contribuir a reprimir y prevenir los ilícitos aduaneros.

- Evaluar y autorizar los compromisos de gastos que se formule en la Intendencia de Aduana, con el propósito de garantizar la operatividad de la intendencia y cumplimiento de metas institucionales.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema Principal

¿La gestión de riesgos influye en las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016?

1.2.2. Problemas específicos

- a. ¿Cómo la gestión de riesgos influye en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna , periodo 2016?
- b. ¿Cómo la gestión de riesgos influye en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016?
- c. ¿Cómo la Gestión de riesgos influye en el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016?

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Justificación

El desarrollo del presente trabajo de investigación se justifica, teniendo en cuenta que permitirá mejorar los procedimientos así como poder evaluar el flujo de ingreso y salida de mercancías. Por tanto, esta investigación constituye un documento de mucha utilidad para la Intendencia de Aduana de Tacna, ya que permitirá evaluar la eficacia del sistema de control aduanero a través de la aplicación de una eficiente gestión de riesgos en Tacna.

Así mismo responde al problema sobre la influencia de la gestión de riesgos en las acciones de control en los puestos de la Intendencia, observándose que no se cuenta con los recursos y políticas necesarios, en consecuencia el presente trabajo de investigación propone establecer las acciones correctivas necesarios para mejorar el equipamiento necesario para un mejor desempeño de funciones, así como implementar las políticas y recursos necesarios, a fin de mejorar la ejecución de las acciones de control. Por lo que es necesario evaluar los riesgos a fin de gestionarlos y minimizarlos a través de la elaboración de los procedimientos necesarios que permitan un mejor control aduanero, de una manera ágil y eficaz en el cumplimiento de las funciones de la Intendencia de Aduana de Tacna.

También, la investigación tiene utilidad metodológica porque plantea procedimientos e instrumentos que le van a permitir analizar datos y medir los resultados del cumplimiento de las funciones de los diferentes Puestos de Control de la Intendencia de Aduana de Tacna, teniendo en cuenta que estos tienen una relevancia social ya que constituye una fuente importante de recaudación para el estado.

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo Principal

Analizar cómo la gestión de riesgos influye en las acciones de control realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

1.4.2. Objetivos específicos

- a. Determinar cómo la gestión de riesgos influye en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.
- b. Determinar Cómo la gestión de riesgos influye en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.
- c. Determinar cómo la Gestión de riesgos influye en el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

1.5. CONCEPTOS BÁSICOS

Acciones de control extraordinario.- Aquellas que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las ordinarias, para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización, entre otros. La realización de estas acciones no opera de manera formal ante un trámite aduanero regular, pudiendo

disponerse antes, durante o después del trámite de despacho, por las aduanas operativas o las intendencias facultadas para dicho fin. (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2º, 2008)

Acciones de control ordinario.- Aquellas que corresponde adoptarse para el trámite aduanero de ingreso, salida y destinación aduanera de mercancías, conforme a la normatividad vigente, que incluyen las acciones de revisión documentaria y reconocimiento físico, así como el análisis de muestras, entre otras acciones efectuadas como parte del proceso de despacho aduanero, así como la atención de solicitudes no contenciosas. (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2º, 2008)

Contrabando.- El que se sustrae, elude o burla el control aduanero ingresando mercancías del extranjero o las extrae del territorio nacional o no las presenta para su verificación o reconocimiento físico en las dependencias de la Administración Aduanera o en los lugares habilitados para tal efecto. (Ley N° 28008 “Ley de Delitos Aduaneros”, Art 2º, 2003)

Control aduanero.- Conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.

Declaración aduanera de mercancías (DAM).- Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación. Comprende tanto a la Declaración Única de Aduanas como la Declaración Simplificada. (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2º, 2008)

Defraudación de Rentas.- El que mediante trámite aduanero, valiéndose de engaño, ardid, astucia u otra forma fraudulenta deja de pagar en todo o en parte los tributos u otro gravamen o los derechos antidumping o compensatorios que gravan la importación o aproveche ilícitamente una franquicia o beneficio tributario (Ley N° 28008 “Ley de Delitos Aduaneros”, Art 2°, 2003)

Despacho aduanero.- Cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero. (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2°, 2008)

Gestión de riesgo: 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. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006)

Incautación.- Medida preventiva adoptada por la Autoridad Aduanera que consiste en la toma de posesión forzosa y el traslado de la mercancía a los almacenes de la SUNAT, mientras se determina su situación legal definitiva. (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2°, 2008)

Inmovilización.- Medida preventiva mediante la cual la Autoridad Aduanera dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale, a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias. (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2°, 2008)

Inspección.- Es una acción de control aduanero que incluye la inspección física de mercancías, personas, medios de transporte, entre otros. Se pueden efectuar en la zona primaria, adicional al reconocimiento físico realizado en

el despacho aduanero, en forma excepcional, o cuando se necesite. (Control.PG-01 “Acciones de Control Aduanero”, 2017)

Operadores de Comercio Exterior.- Los despachadores de aduana, transportistas o sus representantes, agentes de carga internacional, almacenes aduaneros, empresas del servicio postal, empresas de servicio de entrega rápida, almacenes libres (Duty Free), beneficiarios de material de uso aeronáutico, dueños, consignatarios y en general cualquier persona natural o jurídica interviniente o beneficiaria, por sí o por otro, en los regímenes aduaneros previstos en el presente Decreto Legislativo sin excepción alguna. Artículo 15° LGA (D.Leg. 1053 “Ley General de Aduanas”, Art 2°, 2008)

Perfil de riesgo: Una combinación predeterminada de indicadores de riesgo, basada en la información que ha sido recabada, analizada y categorizada. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006)

Riesgo Aduanero: La probabilidad de que no se cumpla con las leyes aduaneras. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006)

Puestos de Control.- Son los recintos aduaneros, ubicados estratégicamente, cuya finalidad es el control de personas, mercancías y medios de transporte mediante la ejecución de un conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de la Legislación Aduanera y los Convenios Internacionales vigentes (Control.PG-01 “Acciones de Control Aduanero”, 2017)

Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas.- El que utilizando cualquier medio o artificio o infringiendo normas específicas introduzca o

extraiga del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida. (Ley N° 28008 “Ley de Delitos Aduaneros”, Art 2°, 2003)

1.6. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Chacón C y Chávez M (2010), en su tesis para optar el grado académico de magíster en Gestión de Operaciones, de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Escuela de Postgrado, programa de Maestría en Gestión de Operaciones, Titulada: *Propuesta de mejora de la Gestión de procesos del departamento de Almacén de mercancías de la Intendencia de Aduana de Tacna - Incremento de la Rotación del Stock Mercancías*; en la que concluye que siendo que el hacinamiento de mercancías en el Departamento de Almacén de Mercancías de la Intendencia de Aduana de Tacna es el principal problema materia del presente trabajo de investigación, se ha demostrado que existen diferentes medios y mecanismos coordinados que pueden generar el incremento en la rotación del stock de bienes en los inventarios de almacenes.

La información es la materia prima más importante para agilizar la eliminación de los bienes del almacén. Por lo tanto, el Jefe del Departamento de Almacén debe concentrar los esfuerzos de su equipo en la gestión permanente de la información, así como en las Organizaciones Orgánicas de la Intendencia Aduanera y en las organizaciones estatales que se encargan de la evaluación de los documentos relacionados con el delito y el crimen de contrabando. Otro aspecto a resaltar está relacionado con la selección de personal según el perfil deseado por el área de usuario. De acuerdo con la recomendación, la asignación de recursos humanos, no se puede hacer una tarea que se adapte a las necesidades de los usuarios que no están familiarizados con el medio ambiente.

Comentario: De acuerdo a Chacón C y Chávez M. indican que en la administración de almacenes, se debe realizar cualquier tipo de designación

arbitraria de recursos. La planificación y ejecución de acciones de mejora para la disposición de los bienes da como resultado una gestión eficiente de la gestión del almacén. Estos son aspectos que permiten un aumento en la rotación de inventarios en el almacén de mercancías de la Administración de Aduanas de Tacna, acceso adecuado a la información sobre las Unidades Orgánicas Operativas, así como información del Ministerio Público y el Poder Judicial, la asignación correcta de personal en apoyo de la gestión de almacenes y gestión eficiente del inventario de mercancías por parte de la administración actual. La materia prima, el suministro de información y la buena selección del personal de acuerdo al perfil que se necesita por área, son los medios que permiten agilizar la rotación del stock de mercancías, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación ya que buscan menguar los riesgos, que afectan a la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria.

Churata R. (2014), en su tesis para optar el Título profesional de: Licenciado en Administración, Universidad Nacional del Altiplano, Facultad de Ciencias Contables y Administrativas, Escuela Profesional de Administración; Titulada: *Estrategias Técnico Administrativas para la disminución del delito aduanero: intendencia de aduana Ilo, periodo 2010*, en la que concluye que los procedimientos técnico – administrativos que se aplicaron para la fiscalización de entrada y salida de mercancías no tuvieron efecto positivo en el control de transporte terrestre con la revisión de documentos e inspección física de vehículos y mercancías en el control aduanero.

También el número de acciones operativas disminuyó en 3.5% para el año 2010 y que de los bienes incautados en la Intendencia de Aduana de Ilo se utiliza ropa que tiene la mayor tasa de incautaciones en 2010 es el 56% del total. En cuanto a las fallas técnico-administrativas que no permiten detectar el contrabando de mercancías en la Intendencia Aduanera - Ilo,

considerando el Diagrama de Flujo, se ha detectado que en las acciones: origen de los vehículos, selección al azar, revisión de mercadería y confiscación de la mercadería de los vehículos por origen en el transporte de pasajeros y / o carga por la patrulla volante Montalvo, son los funcionarios de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria así como el personal de apoyo que está expuesto a contingencias en la pista (pisoteo, agresión, etc.) que pueden afectar su integridad física, así como la custodia de mercancías y bienes públicos ya que no tienen las condiciones físicas y de infraestructura.

Comentario: Churata R. menciona que los lineamientos propuestos generalmente son el resultado de la investigación y experiencia laboral en esta actividad aduanera y son: - Reducir los márgenes de ganancia de los contrabandistas, reduciendo las tasas impositivas del comercio internacional a través de acuerdos comerciales y al mismo tiempo la Superintendencia Nacional de Aduanas e Impuestos. La administración y las fronteras nacionales deberían fortalecerse y modernizarse, supervisando y supervisando el transporte de mercancías mediante GPS y supervisando las paradas de vehículos. - Evaluaciones de las acciones realizadas o intervenciones para llevar a cabo una mejora continua. El nivel técnico (valoración de mercancías) de los oficiales debe ser alto para poder proceder de manera eficiente y rápida a las diferentes operaciones de despacho. Seguridad (personal) en el ejercicio de los controles. - La Comunicación, que incluye dos aspectos: comunicación interna y externa. Los procedimientos técnico – administrativos que se aplicaron para la fiscalización de entrada y salida de mercancías no tuvieron efecto positivo en el control de transporte terrestre, asimismo existe fallas técnicas que impiden detectar el contrabando, también propone que se reduzca las tasas tributarias por medio de tratados comerciales, modernizar la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y que se emplee nuevas tecnologías en el supervisión de transporte de

mercaderías, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación porque en ambas investigaciones tienen como fin común la disminución de riesgos, que se cumpla con la normatividad vigente y no se perjudique a los intereses fiscales, económicos, la salud y la seguridad de los ciudadanos y que los usuarios no tengan inconveniente para trasladar y/o retirar sus mercancías de los recintos aduaneros.

Pérez E y Arce J (2012), en su tesis para optar el grado de maestro en ciencias con mención en Comercio Exterior, de la universidad nacional de ingeniería – UNI. Facultad de Ingeniería Económica y Ciencias Sociales, titulada: *El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de oficiales de la aduana marítima del Callao*; en la que concluye que la teoría económica nos dice que existen dos razones por las que puede surgir el comercio entre países: la primera razón es que los países comercian porque son diferentes entre sí (en tecnología, dotaciones o preferencias) y pueden beneficiarse de ese comercio si cada uno produce y vende lo que sabe hacer relativamente mejor; la segunda razón se fundamenta en que existen fallas de mercado que hacen que existan Empresas Monopólicas y Oligopólicas que produzcan en economías de escala ,aprovechen economías externas, produzcan barreras tecnológicas , logrando mínimos costos de producción así como también existen organizaciones industriales que producen y comercializan a nivel interindustrial , cuyo comercio se da entre países desarrollados, logrando ganancias por este comercio y hacen que ante tales situaciones tengan que intervenir el estado con políticas comerciales ya sea en contra de empresas transnacionales o a favor de políticas estratégicas que promuevan un determinado sector . Según el Director General de la OMC, Pascal Lamí, la relación entre el comercio internacional y el valor del PIB mundial ha aumentado del 5,5 por ciento en 1950 a más del 20 por ciento en la actualidad, es así que El incremento del volumen, velocidad y complejidad del comercio internacional, estimulado por los avances tecnológicos que han

revolucionado las prácticas globales del comercio, ha afectado significativamente la manera en que las autoridades aduaneras cumplen sus funciones, buscando lograr un balance apropiado entre facilitación y control regulatorio. La aplicación de los principios y procesos de gestión de riesgos proporciona los medios para lograr ese balance. Las Administraciones Aduaneras consideran que la inversión en el desarrollo y la modernización de las Aduanas ofrece ventajas considerables a los Gobiernos, ya que sienta las bases de una economía eficiente, de una protección adecuada de la sociedad y de unas infraestructuras sólidas.

Comentario:

Pérez E y Arce J, indican que el desempeño de las Aduanas a escala nacional resulta fundamental para el cumplimiento de los objetivos del programa político de los Gobiernos.

Una administración aduanera eficaz constituye un elemento crucial para la facilitación del comercio y, por consiguiente, para los objetivos y estrategias nacionales de desarrollo económico. Las Administraciones de Aduanas sin embargo, están incorporando diversos mecanismos de control a fin de hacerlo más eficiente y efectivo, que no entorpezca el normal flujo de comercio internacional.

La necesidad de la facilitación y control regulatorio. Así mismo la aplicación de los principios y procesos de gestión de riesgos proporciona los medios para lograr un balance adecuado relacionado al control de riesgos, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTO TEÓRICO CIENTÍFICO

2.1 Gestión de Riesgos en el Contexto Aduanero:

Para las administraciones aduaneras, facilitar la circulación de mercancías y personas siempre constituye un elemento de riesgo. El alcance de los controles que aseguran el cumplimiento con las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana, debería ser proporcional al nivel de riesgo evaluado. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.08)

Hoy en día se exige a las administraciones aduaneras que proporcionen mayores facilidades y que al mismo tiempo mantengan el control sobre el movimiento internacional de mercancías, medios de transporte y personas. El nivel de riesgo se determina en el contexto de prioridades de las administraciones aduaneras, por ejemplo, la prioridad puede ser la recaudación de derechos e impuestos, o la verificación de la aplicación de prohibiciones y restricciones u otra área específica que hubiera sido definida. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.08)

Gestión de riesgo - Principios básicos de control.

La gestión de riesgo se aplica exitosamente en el sector privado, cuando las compañías de seguros, los bancos, el comercio y la industria consideran que la misma contribuye a superar los resultados comerciales. El empleo de la gestión de riesgo también puede ayudar al sector público a determinar dónde se encuentran las áreas mayormente expuestas al riesgo, y puede brindar un apoyo a la gerencia a la hora de decidir cómo repartir eficazmente los limitados recursos. En la gestión de riesgo se debe obtener un equilibrio entre costos y beneficios (estudio de rentabilidad), ya que no resultaría

económico tratar a todos los riesgos de igual manera. Es preciso definir criterios a los efectos de decidir en qué consiste un nivel aceptable o inaceptable de riesgo. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.09)

Gestión de riesgo dentro de la Aduana

La gestión de riesgo dentro de la Aduana puede ser estratégico, operacional o táctico. Se debería tener presente que el proceso de gestión de riesgo se puede aplicar transversalmente a todos estos niveles. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.11)

- **Gestión de riesgo estratégica.**

Mediante el estudio exhaustivo de la información, las administraciones aduaneras pueden identificar sectores de riesgo, descartar aquellos de menor importancia e intervenir solamente cuando sea necesario de acuerdo con la experiencia y el criterio práctico. Los sectores de riesgo en el contexto aduanero pueden incluir temas sociales (exclusión de drogas, pornografía, etc.), prohibiciones y restricciones respecto a las importaciones / exportaciones (por ejemplo CITES), salud pública, medio ambiente, medidas sobre políticas comerciales (por ejemplo: IPR, GSP), cuotas y asuntos relativos a derechos e impuestos. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.11)

- **Gestión de riesgo operacional.**

Consiste en la determinación del nivel de control necesario a los efectos de manejar eficazmente el riesgo evaluado. Un ejemplo de ello es determinar la aplicación de controles por auditoría a un importador, o cómo disponer de personal y equipamientos limitados eficazmente. De este modo, la Aduana deja de ser un “guardia” que

verifica cada movimiento, y verifica solamente los movimientos seleccionados que presentan mayores riesgos. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.11)

- **Gestión de riesgo táctica.**

Es empleada por los funcionarios en su lugar de trabajo para manejar situaciones inmediatas. Utilizando procedimientos preestablecidos, combinados con inteligencia, experiencia y destreza, ellos deciden qué movimientos requieren mayores controles. (Convenio de Kyoto Directivas del Anexo General Control Aduanero, 2006, p.11)

La política comercial es uno de los pilares fundamentales para determinar la eficiente asignación de los recursos productivos y así maximizar el bienestar de la población. Para ello, la política comercial incluye un conjunto de instrumentos de política económica que permiten asegurar la libre comercialización de bienes y servicios, tales como aranceles, reglas de origen, procedimientos aduaneros, compras públicas, promoción de la inversión, entre otros. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

Sin embargo, el crecimiento continuo de los volúmenes de comercio y los consecuentes riesgos existentes tienden a generar “cuellos de botella” en las cadenas de transporte y del tránsito entre fronteras, lo cual debe ser enfrentado con marcos normativos aduaneros que contemplen procedimientos simplificados para el manejo del flujo de mercancías en las aduanas. El enfrentar dichos problemas contribuirá a la reducción de los costos de transacción del comercio internacional, lo que, a su vez, generará un incremento de la competitividad económica del país y, por tanto, un mayor bienestar de la sociedad en general a través del aumento de las posibilidades de consumo e inversión. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

En efecto, a través de simples y eficientes procedimientos aduaneros, que permitan un eficaz y rápido despacho de mercancías, se puede tener un impacto altamente positivo sobre la competitividad de la industria nacional pues se genera un predecible ambiente para la ejecución de transacciones de comercio internacional. Ello, sin embargo, debe realizarse efectuando un correcto balance entre eficiencia (facilitación del comercio) y control (administración de riesgos), evitándose prácticas arbitrarias. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

Así, en el marco de una mayor apertura comercial desarrollada en los últimos años, la política aduanera en el Perú, a partir de la promulgación de la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N° 1053) y su reglamento (Decreto Supremo N° 010-2009-EF), ha estado sustentado en los siguientes principios generales:

- La facilitación del comercio a través de la simplificación de formalidades y procedimientos, y en la estandarización y armonización de los procesos con las prácticas a nivel internacional
- Una mejora continua de los procesos y supervisión de las posibles prácticas desleales asociados a la libre competencia asociadas al contrabando, la evasión, la elusión, la subvaluación o la sobrevaloración.

Bajo el primer principio, por ejemplo, se han contemplado procesos como el Nuevo Proceso Despacho Aduanero recogido en la Ley General de Aduanas mediante el actual se regula el despacho en 48 horas en el Punto de Llegada y sin traslado obligatorio a otros recintos o el procedimiento de Envíos de Entrega Rápida el cual permite el despacho aduanero dentro de las 6 horas siguientes a la presentación de los documentos aduaneros necesarios por parte de las empresas que brindan un servicio integral de envíos express, entre otros procedimientos. La meta es que a través de la simplificación de formalidades y procedimientos se pueda ir reduciendo constantemente el

costo de las transacciones y las complejidades para efectuar los negocios de comercio internacional. Por otra parte, es también importante resaltar el rol de las aduanas para lograr las metas gubernamentales en cuanto a la eficacia de los controles que aseguren las recaudaciones, el cumplimiento de la legislación nacional, y en garantizar la protección y seguridad de la sociedad. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

En efecto, si bien los flujos comerciales y de inversión se retraerían en los países que implementen mecanismos burocráticos y costosos, debe tomarse en cuenta que dicho flujo puede también ser repelido si se percibe que no existe un adecuado control y supervisión de prácticas desleales a la libre competencia asociadas al contrabando, la evasión, la elusión, la subvaloración o la sobrevaloración de mercancías. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

En ese sentido, bajo el segundo principio de la Ley General de Aduanas, se han desarrollado procesos de control que se basan en sofisticadas técnicas de gestión de riesgo que permiten, entre otros, optimizar los reconocimientos físicos de mercancías y salvaguardar los intereses del Estado, en general, y de los operadores de comercio exterior, en particular. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

Es importante destacar que las prácticas a nivel internacional y la rapidez del comercio internacional exigen que los controles a través de la aplicación de estas técnicas de gestión de riesgos sean cada vez más selectos, concentrándose solo en los casos de mayor riesgo y que, a su vez, facilite los despachos de mercancía. La meta es que los procedimientos y sistemas aduaneros de control sean cada vez más efectivos y no puedan ser utilizados como barreras al comercio internacional ni ser percibidos como tales. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

Por último, el Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria tiene como objetivo mejorar la infraestructura en las distintas aduanas del país, así como lograr que las prácticas en tales lugares sean consistentes con las prácticas internacionales (simplificación y estandarización de procedimientos y documentos). De manera más específica este proceso de modernización incluye los siguientes componentes: (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016, p.01)

Sofisticación de las técnicas de gestión de riesgo (evaluación de riesgo y controles de selectividad).

- Uso maximizado de sistemas automáticos.
- Intervención coordinada con otras instituciones.
- Generación de información eficiente de fácil acceso.
- Proveer sistemas relacionados con materias aduaneras.
- Retroalimentación continúa conjuntamente con el sector privado.

2.1.1 Nivel estratégico

Define las políticas y la asignación de recursos. Se necesita saber qué tipos de fraudes existen para tomar la decisión; Se realiza mediante el estudio exhaustivo de la información, las administraciones aduaneras que pueden identificar sectores de riesgo, descartar aquellos de menor importancia e intervenir solamente cuando sea necesario de acuerdo con la experiencia y el criterio práctico. (Control Aduanero, s/f, 11)

Los sectores de riesgo en el contexto aduanero pueden incluir temas sociales (exclusión de drogas, pornografía, etc.), prohibiciones y restricciones respecto a las importaciones / exportaciones (por ejemplo salud pública, medio ambiente, medidas sobre políticas comerciales y asuntos relativos a derechos e impuestos). Tienen un carácter de largo plazo en la aplicación de sus acciones. (Garret J. 2007, p.33)

Planificación estratégica

La planeación estratégica no es otra cosa que el diseño y posterior conducción de planes (estratégicos y tácticos) complementarios entre sí, perfectamente definidos y organizados de tal forma que se ordenen o entrelacen con el fin de alcanzar un objetivo único. García A. (2017)

Para alcanzar esta idea de planeación estratégica, es ampliamente deseable ver surgir la iniciativa desde el máximo liderazgo de la organización para poder definir, un plan de ruta que permita a toda la organización seguir un mismo objetivo principal, que será plasmado como la razón de ser de la misma, seguida por una serie limitada de objetivos estratégicos. Cada una de las estrategias deben ser analizadas y discutidas para luego ser nutridas con la definición de sus respectivos objetivos tácticos, representados con acciones específicas, con alcances, tiempos y costos definidos, de tal forma que delineemos para la organizaciones las acciones específicas que haya que conducir a fin de transitar cada uno de estos objetivos estratégicos para alcanzar esa razón de ser de la organización. García A. (2017)

A. Planificación Estratégica y su Articulación con la Gestión de Riesgos

De acuerdo al seminario regional de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo llamada Implicaciones del Modelo OECD: Planificación Estratégica y su Articulación con la Gestión de Riesgos, indica que la planificación estratégica en la gestión de riesgos ayuda a:

- Orientar a la administración al manejo de las actividades y del desarrollo organizacional; Imaginar la visión a largo plazo;
- Lograr el consenso sobre la visión a largo plazo de la administración;
- Identificar las brechas y capacidades necesarias para su implementación;
- Obtener el compromiso tanto de los socios internos como externos para implementar la visión

- Convencer a los decisores políticos del destino organizacional y obtener su compromiso
- Obtener un apoyo financiero, político o estratégico de los socios externos
- Facilitar la elaboración de planes de acción u operacionales

Asimismo la planificación estratégica No es un ejercicio teórico, idealista, sino un proceso real de cuestionamientos, Es un enfoque creativo y ambicioso pero basado en realidad, Plantea condiciones y posibilidades que corresponden a las necesidades y Constituye una guía, no una camisa de fuerza (Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2012)

Objetivos Estratégicos

De acuerdo a Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, los objetivos estratégicos describen lo que quiere lograr la administración en el futuro; Corresponden a las acciones necesarias para lograr la Misión y llegar a la Visión; Son lejanos en el tiempo y muy amplios; Son específicos, Medibles, Alcanzables, representan Reto y tienen límites en el Tiempo para obtener resultados (SMART); Definen los elementos organizacionales que se quiere fortalecer/cambiar y los sub-objetivos permiten lograr los objetivos.

B. El proceso de gestión estratégica

Los procesos de gestión estratégica pueden ser entendidos como procesos de cambio

Los procesos de gestión estratégica bien implementados generan cambios en los hábitos y paradigmas y, por lo tanto, provocan cambios en las personas y su forma de trabajar. En tal sentido, estos procesos deben realizarse “con las personas”, en lugar de “para las personas”. Si bien es un proceso que requiere esfuerzo y persistencia, puede sentar las bases para el éxito de la

implementación de los planes estratégicos en aduanas, ya que apuntan directamente al cambio cultural. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.04)

Conocer el estado de situación de las organizaciones aduaneras es determinante para el diseño de los planes estratégicos

En términos generales, los participantes concuerdan en que uno de los primeros pasos a dar en un proceso de gestión estratégica es determinar el estado de situación o punto de origen. En este sentido, elaborar diagnósticos es una práctica relevante y altamente recomendada. Para ello, los participantes entienden importante priorizar las fortalezas internas y las oportunidades externas, sin olvidar las debilidades y las amenazas, así como los lineamientos de cada Gobierno, las demandas de la sociedad, las recomendaciones de organismos internacionales de apoyo y la experiencia de otras aduanas. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.04)

Herramientas como la matriz FODA y el análisis de los grupos de interés son de gran utilidad, aunque deben tomarse de forma complementaria y con el único fin de establecer el estado de situación a un momento determinado. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.04)

Existe acuerdo general en el diseño de los planes estratégicos

Los participantes coinciden en que el diseño del plan estratégico debe continuar con la elaboración o revisión de la misión, visión y valores de la organización, para luego determinar un número acotado/limitado de objetivos estratégicos que permitan comunicar cómo la organización determina el camino a seguir para cumplir con su misión y lograr su visión. Para esta definición, es básico tomar en cuenta los estándares de la Organización Mundial de Aduanas, en especial el documento “Las Aduanas del Siglo XXI” que establece los roles de una aduana moderna. Adicionalmente, se comparte la importancia de establecer cuáles son las

conductas deseadas de los funcionarios, para corroborar que se están delineando los mecanismos correctos para su generación y evitar, de ese modo, establecer incentivos incorrectos. Generar instancias de reflexión en esta etapa del proceso agrega valor al resto del proceso, evitando re-trabajos posteriores. Acordados los objetivos estratégicos, los asistentes entienden que los próximos pasos son determinar los indicadores y metas para evaluar el avance en el logro de los objetivos, establecer los proyectos que favorecerán su cumplimiento y medir, al menos, los impactos de los proyectos y la disponibilidad económica para llevarlos a cabo. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.04)

Se concuerda en la importancia de establecer criterios claros para la priorización de proyectos, evitando seleccionar proyectos por afinidad o visibilidad. En tal sentido, se entiende importante identificar un número de iniciativas alineadas con los objetivos y que permitan alcanzar las metas definidas, tomando en cuenta la capacidad de ejecución de la aduana, tanto en términos de recursos humanos, como financieros y de asistencia técnica. Debe tomarse en consideración que es mejor tener un plan estratégico con pocas iniciativas realizables y no definir un escenario ideal que finalmente no posea un nivel de factibilidad real para su implementación. Cumplido lo anterior, se requiere elaborar planes operativos anuales (POA), los que deberán estar alineados con la visión, la misión y los objetivos estratégicos de la organización y partir de las iniciativas estratégicas establecidas en el plan estratégico. A su vez, deberán estar vinculados a los indicadores y metas establecidas y contener una versión detallada de cada proyecto, que incluya como mínimo, actividades, hitos, plazos, responsable(s) y uso de recursos. Finalmente, se coincide en que el proceso debe monitorearse y retroalimentarse en función a los resultados obtenidos periódicamente, generando de ese modo un ciclo de revisión y mejora continua. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.04)

El éxito en la implementación de los planes estratégicos está vinculado a aspectos clave, entre estos: el compromiso de la dirección, la asignación de recursos, los incentivos al desempeño, el involucramiento de las personas y una apropiada estrategia de comunicación.

Cualquier esfuerzo en materia de planificación estratégica que no cuente con un aval y liderazgo centrado en la máxima autoridad de la aduana termina siendo fallido, por el grado de compromiso que la implementación requiere. Por lo tanto, una conclusión importante a la que se llega, es que el Director General de la Aduana debe ser quien lidere el proceso de gestión estratégica. Los participantes entienden que la asignación de presupuesto a los proyectos es considerada fundamental no solo para ejecutar los proyectos, sino para implementar la estrategia. Además, debe ser la guía para gestionar de mejor forma tanto los recursos financieros propios, como los provenientes de asistencia de organismos internacionales. En otras palabras, se estima necesario vincular las iniciativas del plan estratégico con la gestión presupuestaria de la administración aduanera, lo cual permitirá establecer planes operativos debidamente financiados y justificados, una buena práctica ya aplicada por otras administraciones como la brasileña, por ejemplo. Los incentivos al desempeño deben estar vinculados al plan estratégico, como una herramienta de implementación, ya que atañe directamente al logro de las conductas esperadas. Los participantes enfatizan que los incentivos y reconocimientos no solamente pueden ser económicos, sino que contribuyan con el desarrollo profesional del funcionario, por ejemplo, capacitación, entrenamiento, entre otros. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.05)

El involucramiento de las personas está directamente vinculado a la determinación y ejecución de modelos de incentivos al desempeño. Lograr esa sinergia entre incentivos a determinados comportamientos y el nivel de involucramiento es fundamental, ya que, en definitiva, cualquier plan que

pretenda implementarse, sea estratégico u operativo, necesita del compromiso de quienes lo deben llevar adelante. Implementar planes estratégicos requiere la coordinación de acciones sistemáticas, ya se trate de actividades cotidianas, internas o externas, enmarcadas en la gestión de proyectos. En este último caso, los participantes entienden que son fundamentales las actividades de seguimiento y monitoreo de los planes, así como la capacitación a los gestores de proyectos. La estrategia de comunicación tiene un rol fundamental para que el plan estratégico sea comprensible, claro y que alcance a toda la organización y a la sociedad. Es por ello que la comunicación debe estar contemplada en el propio plan estratégico y formar parte de él, desde su gestación. Para lograrlo, se entiende necesario contar con un responsable de comunicación a lo largo de todo el proceso de elaboración, implementación y comunicación del plan estratégico. En definitiva, como se indicó anteriormente, son buenos planes, aquellos que logran ser implementados. (Castro P. & Da Costa M, 2017, p.05)

2.1.2 Nivel Táctico

Es empleada por los funcionarios en su lugar de trabajo para manejar situaciones inmediatas. Utilizando procedimientos preestablecidos, combinados con inteligencia, experiencia y destreza, ellos deciden qué movimientos requieren mayores controles. (Control Aduanero, s/f, 11)

Se estudia cómo son realizados esos fraudes, cuáles son los patrones y métodos de engaños u ocultamientos. Es empleado por los funcionarios en su lugar de trabajo para manejar situaciones inmediatas, utilizando procedimientos preestablecidos, combinados con inteligencia, experiencia y destreza, ellos deciden qué movimientos requieren mayores controles. (Cedeño C, 2014, p.06)

La Intendencia Nacional de Prevención del Contrabando y Fiscalización Aduanera - INPCFA indica las acciones vinculadas al control aduanero de la División de Inteligencia y Operaciones Tácticas:

- a) Evaluar las denuncias y canalizar su atención.
- b) Atender requerimientos de Investigación del Ministerio Público.
- c) Realizar investigaciones y labores de inteligencia sobre presuntos fraudes aduaneros.
- d) Proponer la realización de auditorías especializadas y derivar a la División de Gestión de Riesgos Aduaneros.
- e) Programar auditorías específicas referidas al control de operadores de comercio exterior, control de declaraciones aduaneras y fiscalizaciones inmediatas y simultáneas del valor.
- f) Programar inspecciones de carga en zona primaria
- g) Emitir informes de inteligencia sobre presuntos delitos o infracciones aduaneras, que son remitidos a la Gerencia de Prevención del Contrabando y Operaciones Especiales u otras intendencias de aduana para la evaluación, programación y ejecución de acciones de control, de corresponder.

Recopilación y análisis de la información

El funcionario aduanero designado por la jefatura realiza investigaciones sobre fraude aduanero; si como resultado de la investigación se detecta indicios sobre la comisión de infracciones o presuntos delitos aduaneros; proponen la realización de acciones de control que correspondan. Asimismo el funcionario aduanero evalúa las denuncias sobre fraude aduanero presentadas ante Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y los requerimientos presentados por el Ministerio Público, determina su desestimación o programa acciones de control. (Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 00187-2013/SUNAT/300000INPCFA-PG.01, 2013)

2.1.3 Nivel Operativo

Consiste en la determinación del nivel de control necesario a los efectos de manejar eficazmente el riesgo evaluado. Un ejemplo de ello es determinar la aplicación de controles por auditoría a un importador, o cómo disponer de personal y equipamientos limitados eficazmente. De este modo, la Aduana deja de ser un “guardia” que verifica cada movimiento, y verifica solamente los movimientos seleccionados que presentan mayores riesgos. (Control Aduanero, s/f, 11)

Preguntas concretas: ¿Cuál contenedor abrir? ¿Dónde abrirlo? ¿Cuándo abrirlo? ¿Cuál empresa inspeccionar primero? Consiste en la determinación del nivel de control necesario para manejar eficazmente el riesgo evaluado. Un ejemplo de ello es determinar la aplicación de controles por auditoría a un importador, o cómo disponer de personal y equipamientos limitados eficazmente. De este modo, la Aduana deja de ser un “guardián” que verifica cada movimiento, sino que se encarga solamente de los movimientos seleccionados que presentan mayores riesgos. Tiene un carácter temporal de aplicación de mediano Plazo. (Pérez E y Arce J, 2012, p. 132)

Cambiar el medio operativo

Las administraciones aduaneras son responsables de la implementación de un amplio abanico de políticas gubernamentales en distintos ámbitos como: la recaudación de impuestos, el cumplimiento de la ley por parte de las empresas y pasajeros, la protección de la sociedad, el patrimonio cultural, la propiedad intelectual, la recopilación de estadísticas y la protección del medio ambiente. Existen además, otros ministerios o servicios gubernamentales que asumen estas responsabilidades e implementan distintos regímenes de control.

Las aduanas se encargan de la administración y el cumplimiento de las reglamentaciones pertinentes en los puntos de importación y exportación. Además de la responsabilidad global que consiste en ejercer un control sobre el movimiento transfronterizo de bienes, personas y medios de transporte, las administraciones aduaneras tienen como misión la facilitación adecuada del comercio y los viajes, y ejercen en consecuencia un control para reducir lo más posible la incidencia de las estrategias intervencionistas. Esto significa reducir al mínimo el grado de intervención para lograr un resultado en materia de política general y tratar de que el cumplimiento de los requisitos reglamentarios (obligaciones administrativas) no resulte demasiado engorroso o excesivamente reglamentado. Tratar de establecer un equilibrio entre control y facilitación se considera como un “juego de suma cero” en el que cualquier aumento de una de las variables implica necesariamente la disminución de la otra. Esto es falso y es importante entender que control y facilitación no son objetivos que se excluyen mutuamente. Por el contrario, se refuerzan mutuamente y es posible lograr que ambos alcancen niveles óptimos. Además de ampliar los objetivos de las aduanas, es importante destacar que en el ambiente comercial se produjeron grandes cambios –la forma en que se transportan y comercializan las mercaderías, la rapidez de las transacciones y el volumen de las mercaderías que se intercambian en el mundo. En las últimas décadas, hubo algunos cambios significativos en las prácticas comerciales globales y las administraciones aduaneras de todo el mundo debieron adaptar los métodos operativos para que sigan siendo eficaces y apropiados. Por ejemplo, la aparición de enormes aviones, de contenedores para expedición, el comercio electrónico, y la mayor complejidad de los acuerdos comerciales internacionales influyeron en la forma en que las aduanas asumen sus responsabilidades y éstas constataron a nivel mundial un importante aumento del volumen de trabajo en todas los ámbitos de trabajo. Las administraciones aduaneras decidieron incorporar las técnicas de gestión de riesgos cuando se dieron cuenta de que era imposible llevar a

cabo las operaciones como lo venían haciendo debido al aumento de los movimientos transfronterizos y el cambio de prioridades gubernamentales.

Tomar conciencia de estos cambios y aceptarlos significa además, que la administración deberá volver a evaluar en profundidad su misión, sus funciones y sus métodos operativos. Las administraciones reconocen que no pueden controlar la totalidad de los movimientos transfronterizos y deben abandonar los controles tradicionales inherentes a su función de “guardia” para adoptar un modelo basado en los riesgos.

Para superar este desafío, la mayoría de las administraciones implementaron la selección y detección de riesgos. Sabemos sin embargo, que una estrategia moderna de gestión de riesgos aunque incluya estas técnicas, deberá ir más allá de la selección y detección de los riesgos e incorporar nuevos métodos de trabajo. Las administraciones se verán obligadas a adoptar un enfoque global de gestión para cumplir la ley basado en los riesgos, que les permita distribuir en forma más eficiente los recursos en nombre del gobierno. (República de Argentina, 2018, p.03)

2.2 Acciones de control en los puestos de la Intendencia

Según el procedimiento aduanero Control-PG.01 denominado “Acciones de control aduanero”, el inicio de acciones de control aduanero ordinario son definidas en procedimientos correspondientes. Las acciones de control aduanero extraordinario se inician desde el momento en que la autoridad aduanera lo dispone. La comunicación de dicha acción se realiza al responsable de las mercancías o medios de transporte y puede ser efectuada por medios electrónicos. (Sec A.1.1)

Las acciones de control aduanero que realiza la Administración Aduanera pueden comprender, entre otras:

- a) Control de declaraciones aduaneras. Control que puede comprender la revisión documentaria, reconocimiento físico de mercancías
- b) Control de viajeros. Es el control que se efectúa a las personas que ingresan o salen del territorio aduanero, su equipaje y menaje de casa, así como a los tripulantes de las empresas de transporte internacional que ingresan, respecto a sus prendas de vestir y objetos de uso personal.
- c) Control de vehículos para turismo. Es el control del ingreso o salida temporal de vehículos con fines turísticos.
- d) Fiscalización aduanera posterior. Acción de control post-despacho aduanero efectuado a las personas y operadores del comercio exterior, para verificar el cumplimiento de las obligaciones tributario-aduaneras o cuando se presuma la existencia de indicios de la comisión de delitos aduaneros, otros ilícitos penales u otro incumplimiento vinculado a los despachos u operaciones en los que hubiesen intervenido.
- e) Inmovilización e incautación. Son medidas preventivas dictadas por la autoridad aduanera.
- f) Inspección. Es una acción de control aduanero que incluye la inspección física de mercancías, personas, medios de transporte, entre otros. Se pueden efectuar en la zona primaria, adicional al reconocimiento físico realizado en el despacho aduanero, en forma excepcional, o cuando se necesite.
- g) Inspección no intrusiva. Acción de control que se realiza mediante la utilización de sistemas tecnológicos, para mercancías y medios de transporte.
- h) Inspección no invasiva de personas.- Acción de control realizada mediante el empleo de escáner.
- i) Operativos especiales. Conjunto de acciones planificadas y organizadas, que se concretan con la realización de una intervención en un lugar en zona primaria aduanera y tiempo determinado por parte del personal aduanero responsable.

j) Visitas de inspección. Son las acciones de control que realiza la Administración aduanera que incluye visita a locales de sujetos de control aduanero, tales como los almacenes aduaneros, despachadores de aduanas, empresas de servicio postal, empresas de servicios de entrega rápida. (Control-PG.01, Sec A.1.3)

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria a través de las unidades competentes, puede programar otras acciones de control de acuerdo a la evaluación de riesgo y en base a las disposiciones establecidas en la legislación aduanera, normas y procedimientos respectivos. Las acciones de control aduanero realizadas deben ser registradas en los aplicativos informáticos correspondientes, según los procedimientos respectivos, a fin de contar con un sistema de información que permita monitorear las acciones y evaluar los resultados, conforme lo establecen los procedimientos específicos o instructivos. (Control-PG.01, Sec A.1.4)

Programación de acciones de control aduanero

1. En la programación de acciones de control sobre los medios de transporte, personas y mercancías, se puede realizar un control selectivo mediante el uso de técnicas de gestión de riesgo. (Control-PG.01, Sec B.1.)
2. Todo operativo especial requiere un documento previo de evaluación del riesgo, que es registrado y autorizado según los procedimientos respectivos. Los operativos especiales pueden comprender la participación de otras entidades en los casos que corresponda y pueden ser de carácter reservado en la etapa previa a su ejecución. (Control-PG.01, Sec B.2.)

3. La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria a través de las unidades competentes, realiza la programación de operativos para prevenir y reprimir el contrabando, y el tráfico ilícito de mercancías, de manera conjunta o independiente, en forma coordinada con las unidades participantes, en base a técnicas de gestión de riesgo. El SIGAD selecciona o asigna el canal de control al que debe ser sometida la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), sobre la base de la evaluación de riesgo, considerando los criterios de selección de evaluación de riesgos, normativos o aleatorios. (Control-PG.01, Sec B.3.)

Ejecución de acciones de control aduanero

1. El reconocimiento físico o revisión documentaria se aplica de acuerdo al resultado del canal de control. (Control-PG.01, Sec C.1.)
2. Las condiciones especiales de cada canal o de la revisión a la que es sometida la declaración y la mercancía se detallan en los procedimientos que regulan los regímenes aduaneros. (Control-PG.01, Sec C.2.)
3. Los funcionarios de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria que participan en las acciones en los puestos de control aduanero y en los centros de atención en frontera, disponen la medida preventiva que corresponde a las mercancías o medios de transporte según sea el caso. Dichas acciones se ejecutan conforme al procedimiento correspondiente. (Control-PG.01, Sec C.3.)
4. El control del viajero, su equipaje y menaje de casa se realiza conforme a las disposiciones establecidas en la legislación aduanera y en los procedimientos respectivos, para tal efecto el viajero o el tripulante brinda su colaboración y la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria facilita los controles con el instrumental tecnológico óptimo para dicho propósito. (Control-PG.01, Sec C.4.)

5. Los operadores de comercio exterior y los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales deben brindar las facilidades necesarias a los funcionarios de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, para la realización de sus funciones de control aduanero. (Control-PG.01, Sec C.5.)

6. Las intervenciones de la Policía Nacional del Perú se efectúan dentro de los alcances de la Quinta Disposición Complementaria Final de la Ley General de Aduanas. (Control-PG.01, Sec C.6.)

2.2.1 Inmovilización e Incautación

Control-PE.00.01 : Inmovilización- Incautación y Determinación Legal de Mercancías, el funcionario de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria que ejecuta acciones de control está facultado para disponer medidas preventivas de inmovilización o incautación en aplicación de la Ley General de Aduanas y de la Ley de los Delitos Aduaneros.

La mercancía incautada debe ser internada en los almacenes de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria ubicados en la circunscripción, salvo que por sus características, naturaleza u otras circunstancias no pueda ser ingresada a dichos recintos; en este caso, el funcionario de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria coordina su internamiento y custodia en el almacén de otra entidad pública, y de no existir almacén público en la jurisdicción, en una entidad privada. Este almacenamiento se realiza previo reconocimiento físico y valoración de la mercancía. (Sec VI.2)

El funcionario de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, por excepción y en casos debidamente justificados y autorizados por el jefe inmediato, puede disponer el traslado

de las mercancías inmovilizadas a un almacén de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, solo para efectos de su custodia, variando la medida preventiva a incautación. El responsable de custodiar las mercancías inmovilizadas o incautadas tiene la calidad de depositario conforme a las disposiciones establecidas en el Código Civil. (Control-PE.00.01, Sec VI.3-4)

La relación de Actas de Inmovilización - Incautación es publicada en el portal web de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (www.sunat.gob.pe), debiendo detallar aquellas que consignen mercancía abandonada, sin referencia o sin identificación plena del intervenido. La resolución que determina la situación legal de las mercancías objeto de medidas preventivas puede ser reclamada conforme al procedimiento general “Reclamos Tributarios”, INPCFA.PG.04. (Control-PE.00.01, Sec VI.5-6)

El funcionario de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria utiliza el Acta de Inmovilización - Incautación para inmovilizar mercancía en el marco del Decreto Legislativo N.º 1092, que aprueba medidas en frontera para la protección de los Derechos de Autor o Derechos Conexos y los Derechos de Marcas. (Control-PE.00.01, Sec VI.7)

Tratándose de las medidas preventivas adoptadas en el marco de la Ley General de Aduanas, si el funcionario de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria encuentra indicios razonables de la comisión de delitos tipificados en la Ley de los Delitos Aduaneros, inmediatamente debe comunicar al representante del Ministerio Público a fin que proceda de acuerdo a su competencia, para lo cual remite un informe técnico legal y demás documentación sustentatoria. (Control-PE.00.01, Sec VI)

2.2.2 Control Operativo

La División de Control Operativo es una unidad orgánica, de cuarto nivel organizacional, dependiente de la Intendencia de Aduana, que se encarga de ejecutar las acciones de control aduanero respecto de las mercancías, medios de transporte y personas que ingresan y salen del país, aplicando las sanciones que correspondan, así como de ejecutar, en los horarios y días no habituales de la prestación normal del servicio, los servicios relativos a los regímenes aduaneros en sus distintas modalidades. (Reglamento de Organización y Funciones - Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2016)

Siguiendo al Anexo-70-2016: Modificación del reglamento de organización y funciones de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, son funciones de la División de Control Operativo (1):

- a) Ejecutar las acciones de control orientadas a garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable en el ámbito de su competencia, así como para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de mercancías, el contrabando, otras modalidades de delitos aduaneros y otros ilícitos, dentro de su jurisdicción.
- b) Vigilar y controlar el tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas dentro de su jurisdicción, mediante la investigación y planificación, utilizando técnicas de gestión de riesgo.
- c) Realizar el reconocimiento físico y la valoración de las mercancías sujetas a una medida preventiva, dentro de la jurisdicción aduanera, poniendo la mercancía a disposición del almacén correspondiente.
- d) Determinar la autenticidad de los comprobantes de pago que presenten los usuarios para sustentar la procedencia legal de sus mercancías y resolver las solicitudes de devolución de mercancías incautadas o inmovilizadas, así como otras solicitudes sobre asuntos no contenciosos con motivo de sus acciones de control.

- e) Aplicar las sanciones por infracción a la Ley General de Aduanas, Ley de Delitos Aduaneros y normatividad conexas, en el ámbito de su competencia.
- f) Emitir, modificar, rectificar, actualizar, anular y reformular liquidaciones de cobranza en el ámbito de su competencia, así como remitirlas conjuntamente con los documentos de determinación al ejecutor coactivo cuando corresponda.
- g) Ejecutar las acciones para dar cumplimiento a las resoluciones emitidas por el Tribunal Fiscal y el Poder Judicial y aquellas emitidas por otras dependencias de la institución que se encuentren consentidas, en el ámbito de su competencia.
- h) Ejecutar, en los horarios y días no habituales de la prestación normal del servicio, los servicios relativos a los regímenes aduaneros en sus distintas modalidades. (Reglamento de Organización y Funciones - Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2016)

Son funciones de la División de Control Operativo (2):

- a) Ejecutar o conducir, según corresponda, las acciones de control orientadas a garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable en el ámbito de su competencia, así como para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de mercancías, el contrabando, otras modalidades de delitos aduaneros y otros ilícitos, dentro de su jurisdicción.
- b) Vigilar y controlar el tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas dentro de su jurisdicción, mediante la investigación y planificación, utilizando técnicas de gestión de riesgo, conduciendo aquellas que ejecuten las unidades orgánicas a su cargo.
- c) Realizar o conducir, según corresponda, el reconocimiento físico y la valoración de las mercancías sujetas a una medida preventiva, dentro de la jurisdicción aduanera, poniendo la mercancía a disposición del almacén correspondiente.

- d) Determinar la autenticidad de los comprobantes de pago que presenten los usuarios para sustentar la procedencia legal de sus mercancías y resolver las solicitudes de devolución de mercancías incautadas o inmovilizadas, así como otras solicitudes sobre asuntos no contenciosos con motivo de las acciones de control efectuadas por esta división y por las unidades orgánicas a su cargo.
- e) Aplicar las sanciones por infracción a la Ley General de Aduanas, Ley de Delitos Aduaneros y normatividad conexas, en el ámbito de su competencia.
- f) Emitir, modificar, rectificar, actualizar, anular y reformular liquidaciones de cobranza en el ámbito de su competencia, así como remitirlas conjuntamente con los documentos de determinación al ejecutor coactivo de ser el caso, así como conducir dichas acciones según corresponda. (Reglamento de Organización y Funciones - Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2016)

Puestos de Control a cargo de la Intendencia de Aduana de Tacna:

a) Complejo Fronterizo SANTA ROSA

El Complejo Fronterizo Santa Rosa es un edificio de control migratorio ubicado cerca de la Línea de la Concordia que separa a Perú de Chile. Ubicado en la Carretera Panamericana a casi 250 metros de la frontera internacional, este complejo forma parte obligatoria de entrada o salida del Perú hacia el país sureño. Cuenta con un área total de más de 168 000 metros cuadrados.¹ Está bajo la administración de SUNAT. En este Complejo se realiza el control tanto de ingreso como de salida de personas, vehículos y carga. A diferencia de los otros puestos de control, el personal de Aduanas que labora en este complejo pertenece a la División de Atención Fronteriza, mientras que los otros puestos se encuentran a cargo de la División de Control Operativo (ambas divisiones pertenecen a la Intendencia de Aduana de Tacna.

b) Centro de Control Aduanero TOMASIRI:

El Complejo de Control Aduanero Tomasiri se encuentra ubicado en la carretera Panamericana Sur, en la salida de Tacna hacia las ciudades de Moquegua y Puno. En este Complejo se realiza el control de pasajeros, equipajes y vehículos particulares, de transporte público (colectivos, buses, etc) y de transporte de carga tanto nacional como internacional.

c) Puesto de Control Aduanero VILA VILA:

Este puesto de control se encuentra en la carretera Costanera, a la altura del balneario de Vila Vila, en el cual se controlan pasajeros, equipajes y vehículos particulares, de transporte público (colectivos, buses, etc) y de transporte de carga tanto nacional como internacional, que normalmente se dirigen a la ciudad de Ilo.

d) Puesto de Control AEROPUERTO:

Este puesto de control se encuentra ubicado en el Aeropuerto Internacional Carlos Ciriani Santa Rosa de la ciudad de Tacna. En este puesto se realiza el control de los pasajeros que van de la ciudad de Tacna hacia las ciudades de Arequipa y Lima. Asimismo, se realiza el control de las encomiendas llegadas via aérea a la ciudad de Tacna.

e) Puesto de Control TERMINAL TERRESTRE:

Este puesto de Control se encuentra ubicado en el Terminal Terrestre de transportes nacionales. Aquí se realiza el control de encomiendas que salen de la ciudad de Tacna con destino a las distintas ciudades del país.

f) Puesto de Control ZOFRATACNA

Ubicado en el complejo ZOFRATACNA. En este puesto se realiza el despacho de mercancías tanto de ingreso como de salida del país.

g) Puesto de Control FERROCARRIL:

Ubicado en la estación del Ferrocarril, en el cual se realiza el control de ingreso y de salida de pasajeros (y sus equipajes) que hacen uso del servicio de ferrocarril que cubre la ruta Tacna- Arica y viceversa.

3 CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1 HIPÓTESIS

3.1.1 Hipótesis General

Existe influencia significativa entre la gestión de riesgos y las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

3.1.2 Hipótesis Específicas

- a. La gestión de riesgos influye significativamente en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

- b. La gestión de riesgos influye significativamente en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

- c. Existe influencia significativa entre la Gestión de riesgos y el control operativo que realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

3.2 VARIABLES

3.2.1 Variable Independiente:

Gestión de Riesgos Aduaneros

Es función de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías, cualquiera sea su origen y naturaleza a nivel nacional; así, como prevenir, reprimir, sancionar, perseguir y denunciar las infracciones y delitos aduaneros. El control de las personas, mercancías y medios de transporte en los puestos de control, lugares de paso por frontera, aguas jurisdiccionales, vías de transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, y ferroviario, es ejecutado por personal de las Intendencias de Aduana, dentro de su circunscripción territorial.

3.2.1.1 Indicadores

X1. Nivel Estratégico

X2. Nivel Táctico

X3. Nivel Operativo

3.2.1.2 Escala de medición

Categórica Ordinal

3.2.2 Variable Dependiente:

Acciones de control en los puestos de control en la Intendencia de Aduana de Tacna

Control de declaraciones aduaneras. Control que puede comprender la revisión documentaria, reconocimiento físico de mercancías. Control de viajeros. Es el control que se efectúa a las personas que ingresan o salen del territorio aduanero, su equipaje y menaje de casa, así como a los tripulantes de las empresas de transporte internacional que ingresan, respecto a sus prendas de vestir y objetos de uso personal. Control de vehículos para

turismo. Es el control del ingreso o salida temporal de vehículos con fines turísticos.

3.2.2.1 Indicadores

Y1. Inspección de Mercancías

Y2. Inmovilización e Incautación

Y3. Control Operativo

3.2.2.2 Escala para la Medición de la variable:

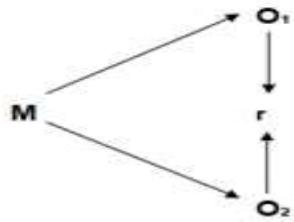
Catógica Ordinal

3.3 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente Trabajo se considera como una Investigación aplicada de acuerdo a la clasificación que siguen Ander-Egg y Bunge. Se caracteriza en la aplicación, utilización y consecuencias prácticas de los conocimientos; asimismo es descriptivo, luego explicativa y finalmente correlacionada de acuerdo a la finalidad de la investigación.

3.4 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Para efectos de la contrastación de la hipótesis, se utilizara el diseño no experimental, correlacional, porque procura verificar la existencia de asociación significativa entre las variables. Responde a los diseño no experimentales porque no recurre a la manipulación de alguna de las variables de estudio, sino que estas se analizan tal y como suceden en la realidad. Responde a los estudios correlacionales ya que procura verificar la existencia de asociación significativa entre las variables. En la presente investigación se empleara el método descriptivo, el mismo que se complementara con el estadístico, (Hernández Sampieri, 2010).

**Dónde:**

M = Muestra

O₁ = Observación de la variable 1 “Gestión de riesgos”

O₂ = Observación de la variable 2 “Acciones de control en los puestos de la Intendencia”

r = Correlación entre dichas variables.

3.5 ÁMBITO DE ESTUDIO

La investigación se desarrollara en los 03 puestos de control más significativos (a nivel de afluencia de personas, equipajes y medios de transporte) de la Intendencia de Aduana de Tacna (Área Base: Complejo Fronterizo Santa Rosa, Centro de Control Aduanero Tomasiri, Puesto de Control Aduanero Vila Vila).

3.6 POBLACIÓN DEL ESTUDIO**3.6.1 Unidades de Estudio**

Para el presente trabajo de investigación se considera como unidad de estudio a los puestos de control de la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

3.6.2 Población

La población para el presente estudio estará conformada por los trabajadores

(Especialistas) de los 03 puestos de control (Área Base: Complejo Fronterizo Santa Rosa, Centro de Control Aduanero Tomasiri, Puesto de Control Aduanero Vila Vila) de la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

Tabla 1

Población

DESCRIPCION	CANTIDAD
Complejo Fronterizo Santa Rosa	
Control de Pasajeros	10
Buses	5
Vehículos	5
Control de Carga	4
Centro de Control Aduanero Tomasiri	
Control de Pasajeros, vehículos y Carga	6
Puesto de Control Aduanero Vila Vila	
Control de Pasajeros, vehículos y carga	6
Total	36 Trabajadores

3.7 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

3.7.1 Técnicas

Encuesta

Es una de las técnicas de recolección más usadas, la encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas. (Hernández, 2000).

Las encuestas se realizaran a los servidores de las diferentes áreas de los puestos de control de la Intendencia de Aduana de Tacna, quienes proporcionarán datos sobre la variable independiente: Gestión de Riesgos y la variable dependiente: Acciones de los puestos de Control.

3.7.2 Instrumentos

Cuestionario

Por cada variable se diseñara un conjunto de preguntas de tipo cerrada las cuales se organizaron sistemáticamente en un orden lógico de manera que facilite la comprensión del entrevistado y la labor del entrevistador.

Las preguntas cerradas contienen alternativas de respuestas que fueron delimitadas pudiendo seleccionar solo una o categoría de respuesta. Las preguntas dieron la oportunidad al entrevistado de profundizar sobre los motivos de su comportamiento, estas preguntas se codificaran una vez conocidos las principales tendencias de respuesta de los sujetos a las que se aplicó el instrumento.

CAPITULO IV

RESULTADOS

3.8 DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO

En el trabajo de campo se efectuó las encuestas, utilizando como instrumento un cuestionario con 18 preguntas, 9 preguntas por variables a las diferentes áreas administrativas, involucradas en la gestión de riesgos para poder evaluar como esto influye en las acciones de control en los puestos de la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

3.9 DISEÑO DE LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Para la recolección de datos se hizo previamente la validación de los ítems (18 preguntas). En el caso de la validez se construyó un instrumento para la revisión por parte de los expertos, para verificar:

- La claridad del instrumento, si esta formulado con el lenguaje apropiado.
- Objetividad, si esta expresado en conductas observables.
- Actualidad, adecuado al avance de la ciencia y tecnología.
- Organización, existe una organización lógica.
- Suficiencia, comprende los aspectos en cantidad y calidad.
- Intencionalidad, Adecuado para valorar aspectos de las estrategias científicas.
- Consistencia, basado en el aspecto teórico científico.
- Coherencia, entre los índices, indicadores y las dimensiones.
- Metodología, la estrategia responde al propósito del diagnóstico.

En el caso de la confiabilidad se usó el método Alfa Cronbach, obteniéndose el valor de 0.909 tal como lo señala el cuadro exportado. El referido valor se considera aceptable estadísticamente por la tendencia de la aproximación a la unidad.

Fiabilidad

Tabla 2

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Valido	36	100.0
	Excluido	0	0.0
TOTAL		36	100.0

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

Fuente: Elaboración propia - SPSS

Tabla 3

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0.909	18

Fuente: Elaboración propia – SPSS

3.10 PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

3.10.1 Gestión de riesgos aduaneros

Tabla 4

Considera que cuenta con políticas y asignación de recursos adecuados

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	8	22.2%
Algunas veces	23	63.9%
Casi siempre	5	13.9%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

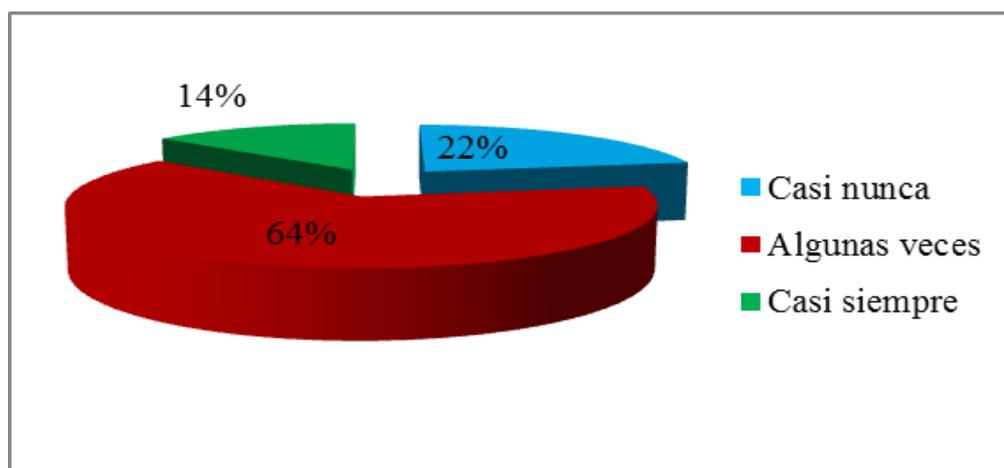


Figura 5: Considera que cuenta con políticas y asignación de recursos adecuados

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

En lo que se refiere a sí considera que cuenta con políticas y asignación de recursos adecuados, el 64% indica que algunas veces, el 22% indica que casi nunca, el 14% indica que casi siempre.

De lo que se entiende que no se cuenta con los recursos y políticas necesarios, debiendo efectuar los correctivos para su implementación.

Tabla 5

Considera que la administración tiene identificado los sectores de riesgo

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	1	2.8%
Casi nunca	9	25.0%
A veces	20	55.6%
Casi siempre	6	16.7%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

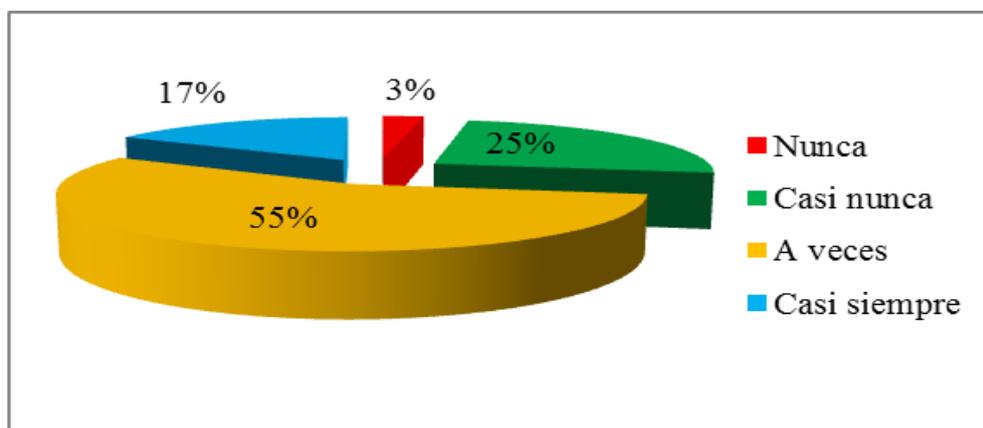


Figura 6: Considera que la administración tiene identificado los sectores de riesgo

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

De acuerdo a la pregunta si considera que la administración tiene identificado los sectores de riesgo, el 55% manifiesta que a veces, el 25% indica que casi nunca, el 17% revela que casi siempre y el 3% muestra que nunca.

De lo que se puede apreciar que falta mejorar la identificación de los sectores con mayores posibilidades de riesgo, debiendo mejorar e implementar los cambios necesarios en los procedimientos respectivos.

Tabla 6

Se tiene identificado la posibilidad de fraudes para la toma de decisiones

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	12	33.3%
A veces	13	36.1%
Casi siempre	11	30.6%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

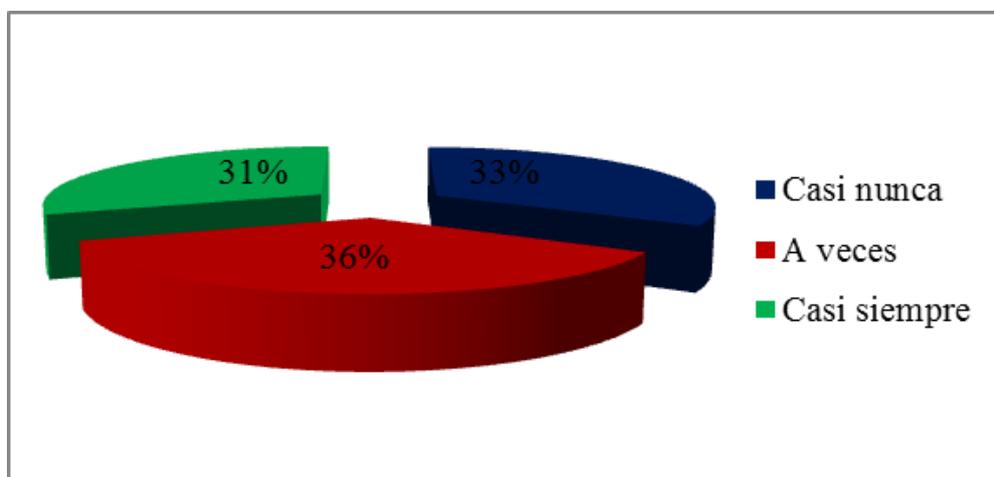


Figura 7: Se tiene identificado la posibilidad de fraude para la toma de decisiones

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

Sobre la pregunta si se tienen identificados los fraudes para la toma de decisiones, el 36% manifiesta que a veces, el 33% indica que casi nunca y finalmente el 31% revela que casi siempre.

De lo que se observa que aún falta mejorar la identificación de posibilidad de fraude, debiendo implementar los correctivos necesarios.

Tabla 7

Se cuenta con métodos para detectar engaños y ocultamientos

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	3	8.3%
Casi nunca	8	22.2%
A veces	13	36.1%
Casi siempre	12	33.3%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

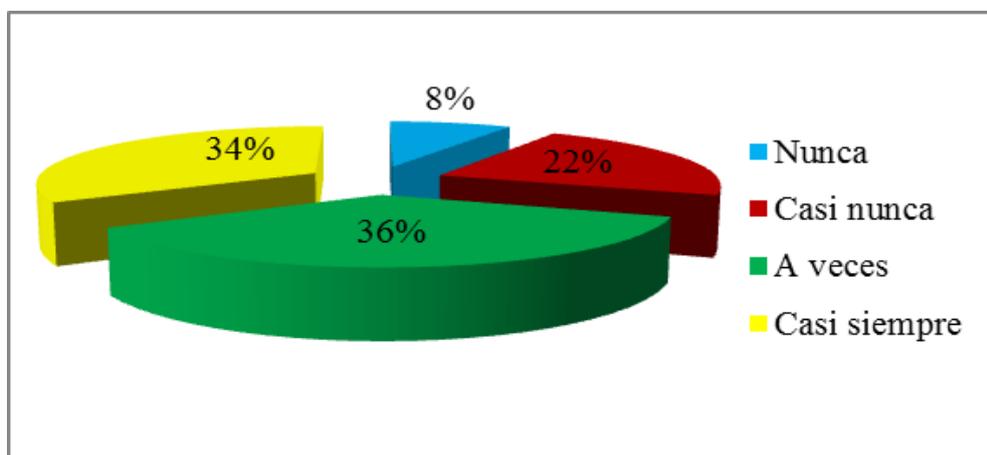


Figura 8: Se cuenta con métodos para detectar engaños y ocultamientos

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

De acuerdo a la pregunta a si se cuenta con métodos para detectar engaños y ocultamientos, el 36% manifiesta que a veces, el 34% indica que casi siempre, el 22% revela que casi nunca y finalmente el 8% señala nunca.

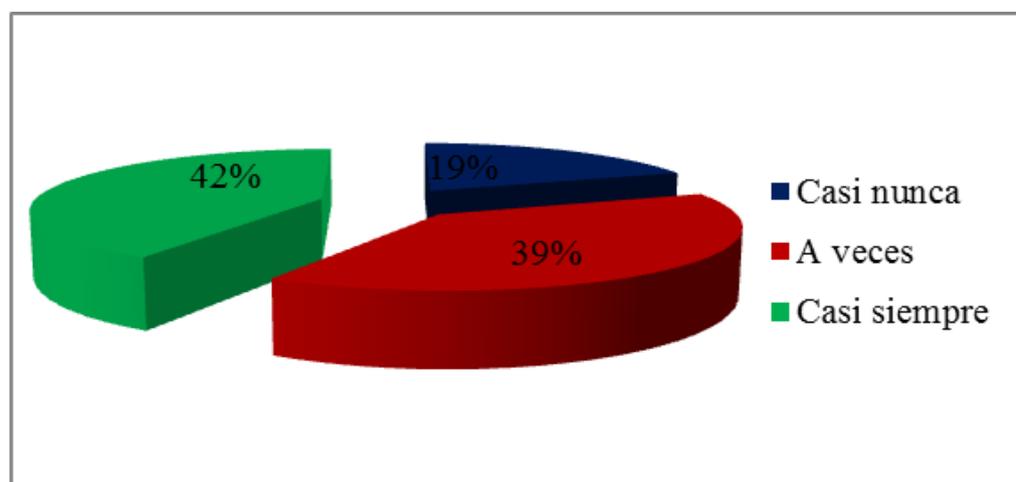
De lo que se entiende que falta mejorar los procedimientos para un mejor control y detección de bienes ocultos, así como realizar capacitaciones en estos temas.

Tabla 8

Considera que se vienen aplicando medidas correctivas de manera inmediata

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	7	19.4%
A veces	14	38.9%
Casi siempre	15	41.7%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 9:** Considera que se vienen aplicando correctivos de manera inmediata

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

Sobre la pregunta si se considera que se vienen aplicando medidas correctivas de manera inmediata, el 42% revela que casi siempre, el 39% manifiesta que a veces, el 19% indica que casi nunca.

De lo que se puede apreciar que los correctivos se vienen aplicando de manera parcial, debiendo efectuar los correctivos necesarios para su implementación.

Tabla 9

Procedimientos con inteligencia, experiencia y destreza son adecuados

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	11	30.6%
A veces	15	41.7%
Casi siempre	10	27.8%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

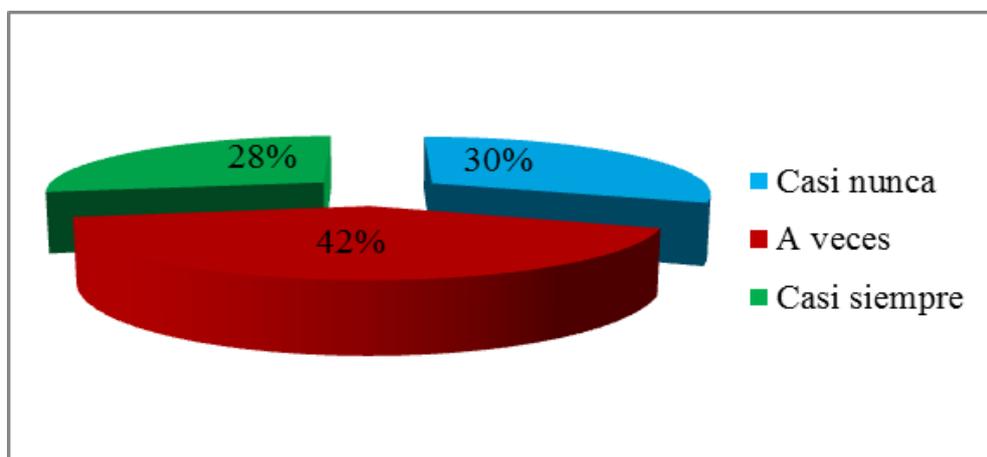


Figura 10: Procedimientos con inteligencia experiencia y destreza son adecuados

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

Sobre la pregunta relacionada a si los procedimientos con inteligencia experiencia y destreza son adecuados, el 42% indica que a veces, el 30% manifiesta que casi nunca y el 28% revela que casi siempre.

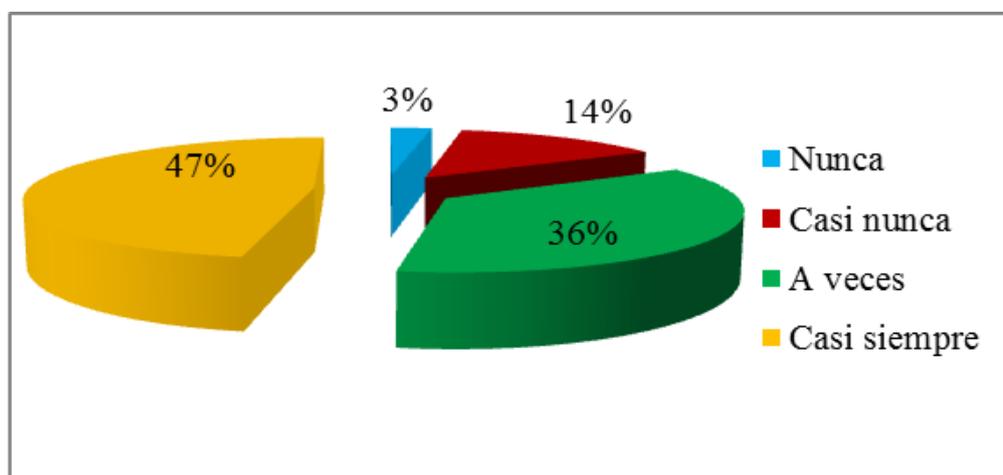
De lo que se puede apreciar que falta mejorar aun los procedimientos de experiencia y destreza para un control adecuado, debiendo efectuar los correctivos necesarios.

Tabla 10

Considera que existe un nivel de control adecuado

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	1	2.8%
Casi nunca	5	13.9%
A veces	13	36.1%
Casi siempre	17	47.2%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 112:** Considera que existe un nivel de control adecuado

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

En la pregunta a si considera que existe un nivel de control adecuado, el 47% indica que casi siempre el 36% muestra que a veces, el 14% manifiesta que casi nunca y el 3% revela que nunca.

De lo que se puede apreciar que aún falta mejorar los procedimientos para contar con un nivel de control adecuado, debiendo establecer los correctivos necesarios.

Tabla 11

Se evalúan los criterios de riesgo oportunamente para la toma de decisiones

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	15	41.7%
A veces	12	33.3%
Casi siempre	9	25.0%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

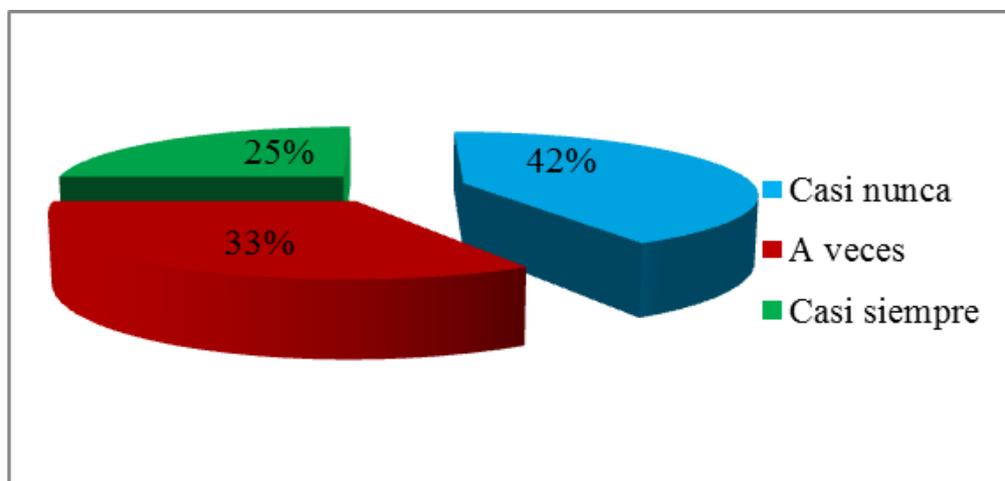


Figura 123: Se evalúan los riesgos de manera oportuna para la toma de decisiones

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

En lo relacionado a si se evalúan los riesgos de manera oportuna para la toma de decisiones, el 42% indica que casi nunca, el 33% muestra que a veces y el 25% revela que casi siempre.

De lo que se puede apreciar que falta mejorar los procedimientos para una adecuada evaluación de riesgos, para la toma de decisiones, debiendo efectuar los correctivos necesarios.

Tabla 12

Considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	10	27.8%
A veces	19	52.8%
Casi siempre	7	19.4%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

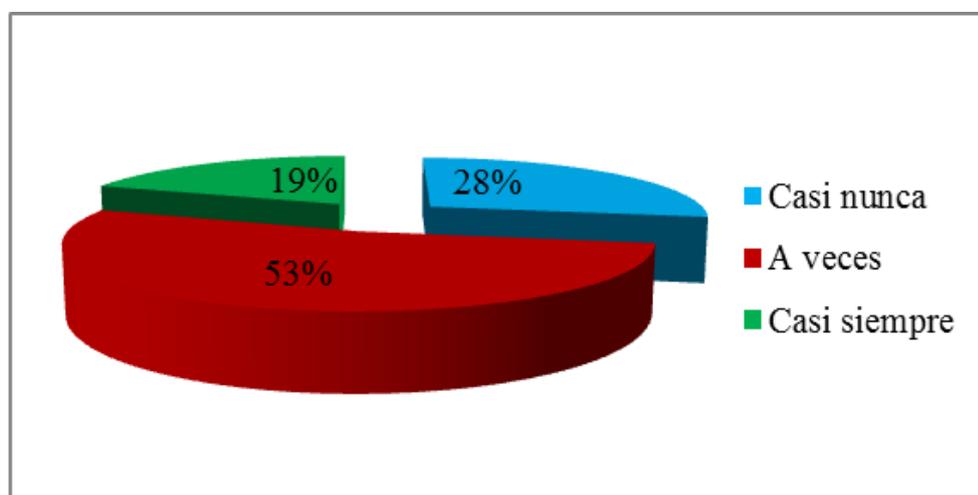


Figura 13: Considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

Con respecto a la pregunta si considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente, el 53% indica que a veces, el 28% muestra que casi nunca y finalmente el 19% revela que casi siempre.

De lo que se puede entender que aún falta mejorar el equipamiento necesario para un mejor desempeño de funciones.

2.1.1. Acciones realizadas en los puestos de Control

Tabla 13

Elementos logísticos necesario para el control.

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	1	2.8%
Casi nunca	9	25.0%
A veces	17	47.2%
Casi siempre	9	25.0%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

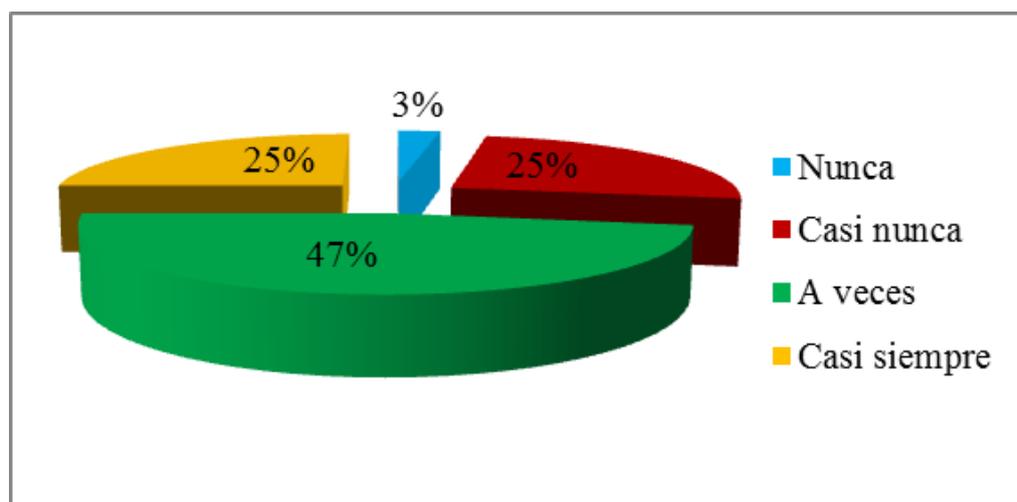


Figura 14: Elementos logísticos necesario para el control de almacenes

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

De acuerdo a la pregunta a si se cuenta con los elementos logísticos necesarios para el control, el 47% indica que a veces, el 25% muestra que casi siempre así como casi nunca y finalmente el 3% revela que nunca.

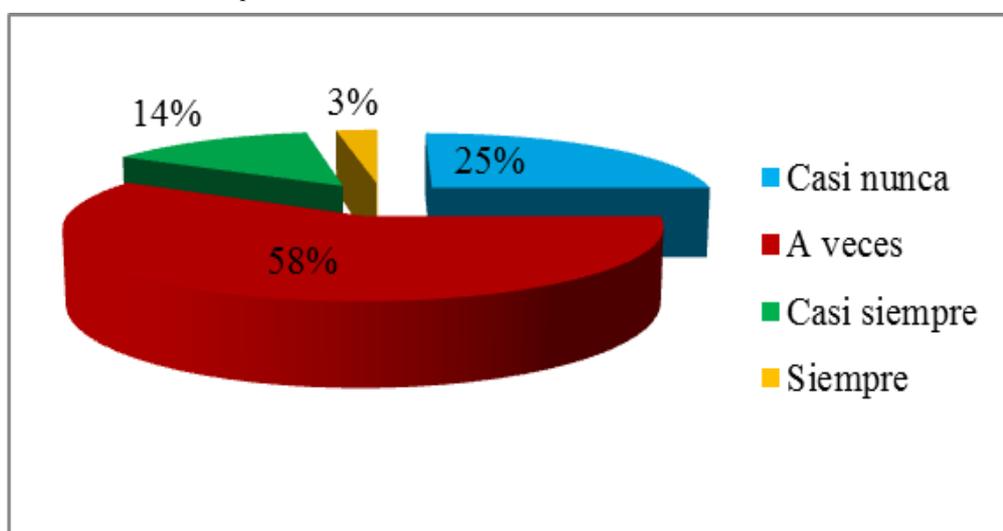
De lo que se puede apreciar que aún falta mejorar los mecanismos de control de los almacenes, debiendo establecer las acciones correctivas necesarios.

Tabla 14

La programación de las inspecciones de mercancías son adecuadas

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	9	25.0%
A veces	21	58.3%
Casi siempre	5	13.9%
Siempre	1	2.8%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 154:** La programación de las inspecciones de mercancías son adecuadas

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

En lo relacionado a si la programación de las inspecciones de mercancías son adecuadas, el 58% indica que a veces, el 25% muestra que casi nunca, el 14% revela que casi siempre y finalmente el 3% revela que siempre.

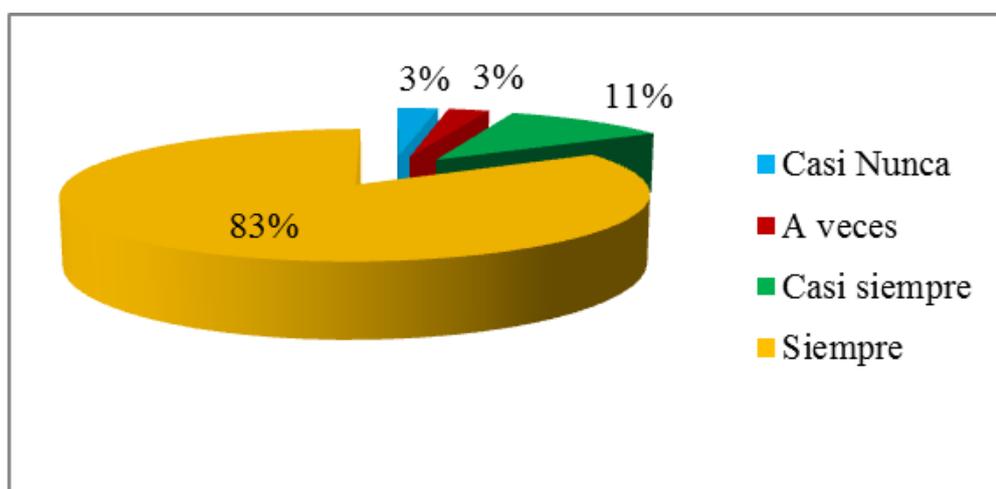
De lo que se puede entender que falta mejorar la programación en la inspección de mercancías, debiendo realizar las medidas correctivas necesarias.

Tabla 15

Las actas de inspección son entregadas de manera oportuna

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	1	2.78%
A veces	1	2.78%
Casi siempre	4	11.11%
Siempre	30	83.33%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 16:** Las actas de inspección son entregadas de manera oportuna

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

En lo que se refiere a sí las actas de inspección son entregadas de manera oportuna, el 3% indica que casi nunca, el 3% indica que a veces, el 11% indica que casi siempre y finalmente del 83% muestra que siempre.

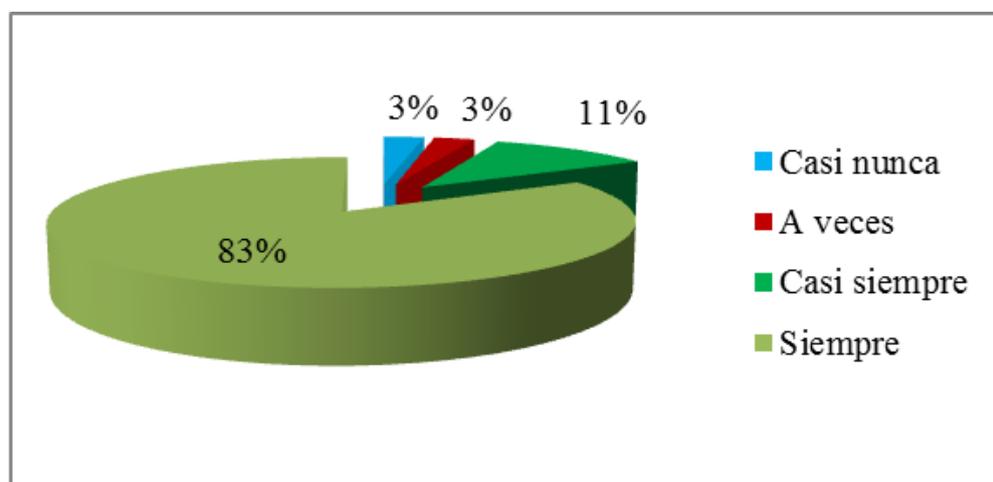
De lo que se puede apreciar que existe una correcta entrega de las actas de inspección.

Tabla 16

Las actas de inmovilización/incautación son informadas oportunamente

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	1	2.78%
A veces	1	2.78%
Casi siempre	4	11.11%
Siempre	30	83.33%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 17:** Las actas de inmovilización/incautación son informadas oportunamente

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

En lo que se refiere a sí las actas de Inmovilización/Incautación son entregadas de manera oportuna, el 3% indica que casi nunca, el 3% indica que a veces, el 11% indica que casi siempre y finalmente del 83% muestra que siempre.

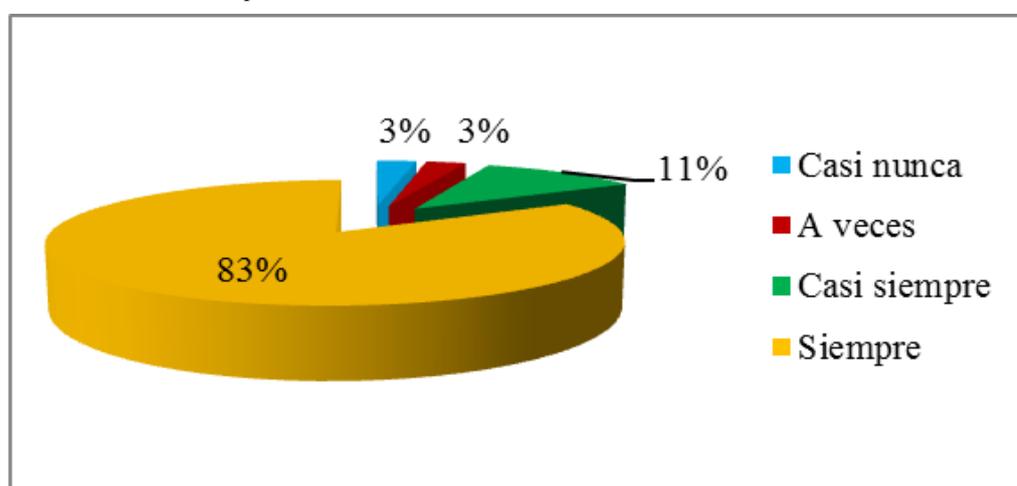
De lo que se puede apreciar que existe una correcta entrega de las actas de Inmovilización/Incautación.

Tabla 17

Se cumple con la normatividad sobre mercancías

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	1	2.78%
A veces	1	2.78%
Casi siempre	4	11.11%
Siempre	30	83.33%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 18:** Se cumple con la normatividad sobre mercancías

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

De acuerdo a la interrogante si se cumple con la normatividad relacionada a mercancías inmovilizadas o incautadas, el 3% indica que casi nunca, el 3% indica que a veces, el 11% indica que casi siempre y finalmente del 83% muestra que siempre.

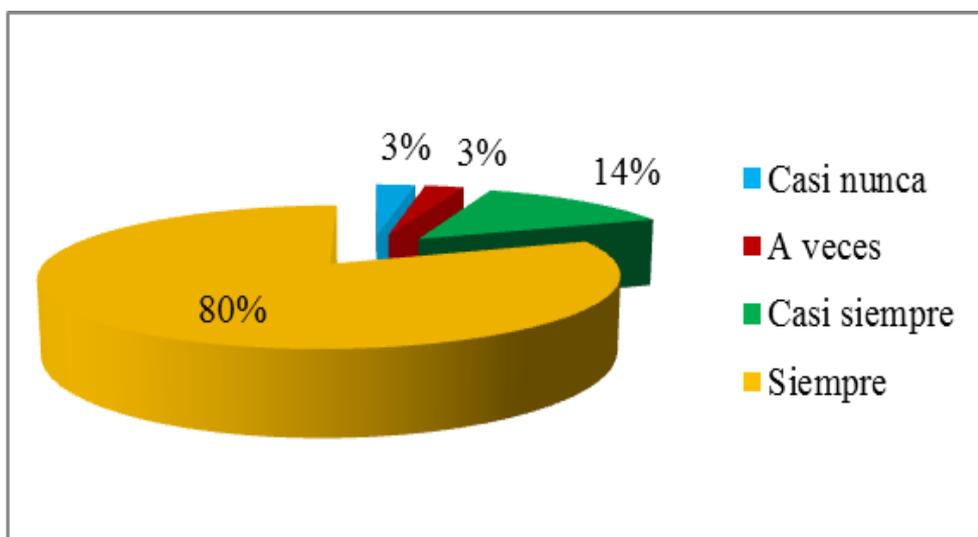
Observándose que existe una correcta aplicación de la normatividad sobre la mercancía inmovilizada o incautada, pero que aún existen aspectos por mejorar.

Tabla 18

Medidas preventivas de inmovilización o incautación adecuadas

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	1	2.8%
A veces	1	2.8%
Casi siempre	5	13.9%
Siempre	29	80.6%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 59:** Medidas preventivas de inmovilización o incautación adecuadas

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

En lo que se refiere a si las medidas preventivas de inmovilización o incautación son adecuadas, 14% indica que casi siempre y finalmente el 80% muestra que siempre.

De lo que se puede apreciar que si bien es cierto, para los encuestados, la aplicación de medidas preventivas es muy aceptable, aún falta mejorar algunos aspectos.

Tabla 19

Se ejecutan acciones de control programadas de pasajeros, equipajes y vehículos (incluyendo Carga)

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	3	8.3%
A veces	18	50.0%
Casi siempre	15	41.7%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

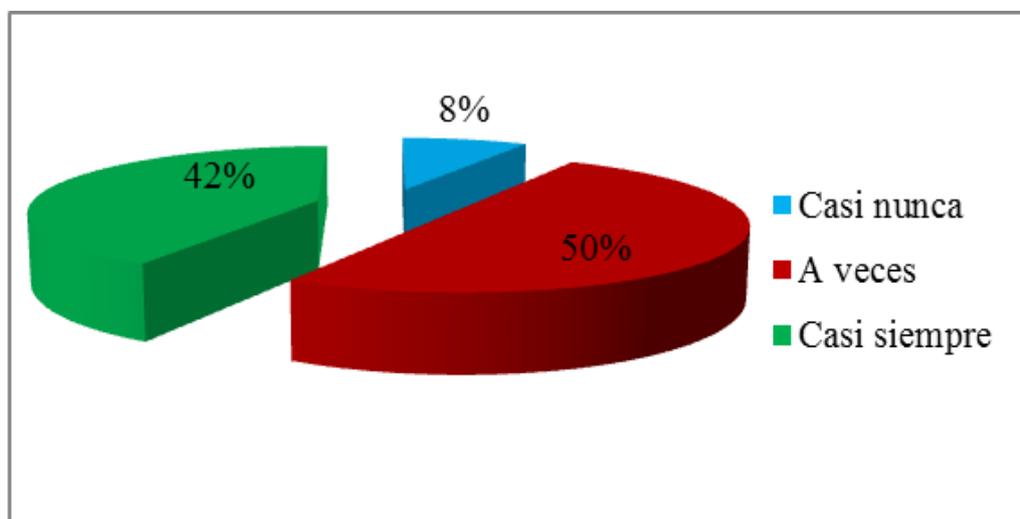


Figura 20: Se ejecutan acciones de control de acuerdo a la programación.

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

Sobre si se ejecutan acciones de control programadas de pasajeros, equipajes y vehículos (incluyendo Carga), 50% indica que a veces, el 42% casi siempre y finalmente el 8% revela que casi nunca.

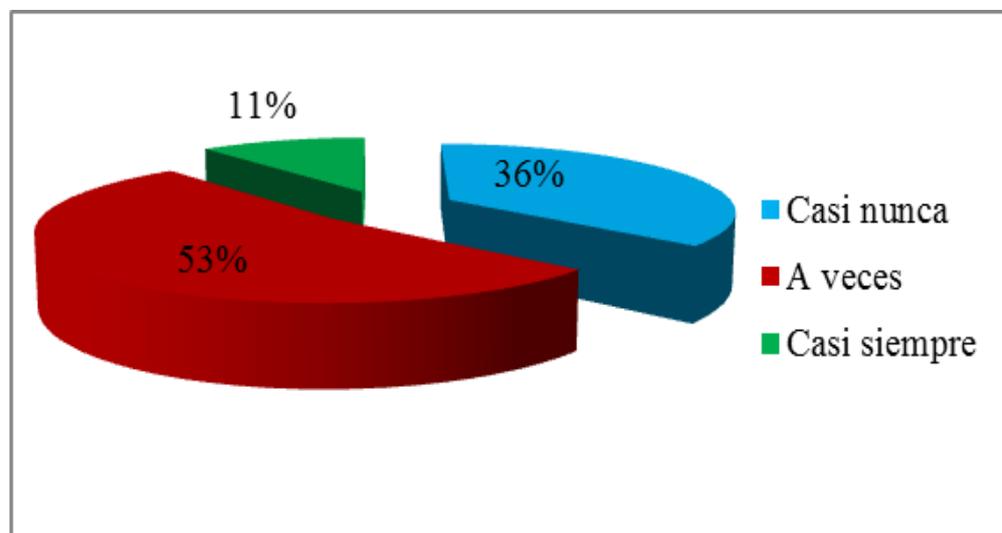
De lo que se puede entender que falta mejorar la programación y ejecución de acciones de control programadas.

Tabla 20

Se cuenta con medidas necesarias para determinar el comiso o la devolución de mercancías

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	13	36.1%
Casi siempre	19	52.8%
A veces	4	11.1%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

**Figura 21:** Se cuenta con medidas preventivas para la devolución de mercancías

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

En lo que se refiere a si se cuenta con medidas preventivas para la devolución de mercancías, 53% indica que casi siempre, el 36% revela que siempre y finalmente el 11% revela que a veces.

De lo que se puede apreciar que falta mejorar las herramientas necesarias para determinar el comiso o la devolución de mercancías, debiendo mejorar los procedimientos necesarios para su implementación.

Tabla 21

Se previene delitos aplicando gestión de riesgo y correctivos oportunos

Categoría	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	1	2.8%
Casi nunca	15	41.7%
A veces	16	44.4%
Casi siempre	4	11.1%
Total	36	100.0%

Fuente: Elaboración Propia - Encuesta

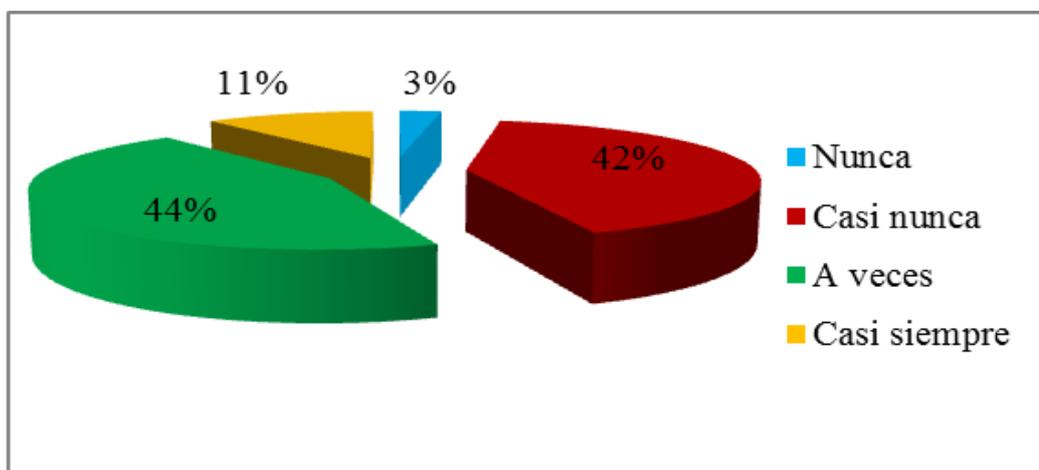


Figura 22: Se previene delitos aplicando gestión de riesgo y correctivos oportunos

Fuente: Elaboración Propia – Encuesta

Sobre la pregunta si se previene delitos aplicando gestión de riesgo y correctivos de manera oportuna, 44% indica que a veces, el 42% revela que casi nunca, el 11% indica que casi siempre y finalmente el 3% revela que nunca.

Por lo que se puede deducir que falta implementar correctivos oportunos para mejorar el control para el traslado de las mercancías.

3.11 PRUEBA ESTADISTICA

Considerando la hipótesis general y las específicas planteadas en el trabajo de investigación con respecto a la gestión de riesgos y su influencia en las acciones de control en los puestos de la intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016, una de cuyas variables dependientes es Acciones de control en los puestos de la Intendencia, en donde los ítems según sus indicaciones fueron tabulados con la aplicación del análisis estadístico en la encuestas efectuadas.

3.12 COMPROBACIÓN DE HIPOTESIS

3.12.1 Hipótesis General

Planteamiento de Hipótesis

H₀: Hipótesis Nula

No existe influencia significativa entre la gestión de riesgos y las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

H₁: Hipótesis Alternativa

Existe influencia significativa entre la gestión de riesgos y las acciones realizadas el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016

Nivel de significancia: 0.05

Tabla 22:

Coeficiente de correlación Hipótesis General

			Gestión de riesgos	Acciones de control en los puestos de la Intendencia
Rho de Spearman	Gestión de riesgos	Coeficiente de correlación	1,000	,528**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	36	36
	Acciones realizadas en los puestos de control en los puestos de control (Área Base) en la Intendencia	Coeficiente de correlación	,528**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	36	36

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Fuente: Elaboración Propia – SPSS

Conclusión:

Los resultados, indican que el valor – p (0.001) es menor que el nivel de significancia (0.05), por lo que se rechaza la hipótesis nula H_0 , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que existe influencia significativa entre la gestión de riesgos y las acciones realizadas en los puestos de control de la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

3.12.2 Hipótesis Específicas

a) Primera Hipótesis Específica

Planteamiento de la Hipótesis

Ho: Hipótesis Nula

La gestión de riesgos no influye significativamente en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

H₁: Hipótesis Alterna

La gestión de riesgos influye significativamente en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

Nivel de significancia: 0.05

Tabla 23:

Coefficiente de correlación específica 1

			Gestión de riesgos	Inspección de mercancías
Rho de Spearman	Gestión de riesgos	Coefficiente de correlación	1,000	,642**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	36	36
	Inspección de mercancías	Coefficiente de correlación	,642**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	36	36

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Fuente: Elaboración Propia – SPSS

Conclusión:

Los resultados, indican que el valor – p (0.000) es menor que el nivel de

significancia (0.05), por lo que se rechaza la hipótesis nula H_0 , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que La gestión de riesgos influye significativamente en la inspección de mercancías en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

b) Segunda hipótesis Específica

Planteamiento del Hipótesis

H_0 : Hipótesis Nula

La gestión de riesgos no influye significativamente en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

H_1 : Hipótesis Alterna

La gestión de riesgos influye significativamente en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

Nivel de significancia: 0.05

Tabla 24:

Coefficiente de correlación especifica 2

			Gestión de riesgos	Inmovilización e incautación
Rho de Spearman	Gestión de riesgos	Coefficiente de correlación	1,000	,654**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	36	36
	Inmovilización e incautación	Coefficiente de correlación	,654**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	36	36

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Fuente: Elaboración Propia – SPSS

Conclusión

Los resultados, indican que el valor $-p$ (0.000) es menor que el nivel de significancia (0.05), por lo que se procede a rechazar la hipótesis nula H_0 , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que la gestión de riesgos influye significativamente en la inmovilización e incautación de mercancías en la Intendencia de Aduana de Tacna.

c) Tercera Hipótesis Específica

Planteamiento del Hipótesis

Ho: Hipótesis Nula

No existe influencia significativa entre la Gestión de riesgos y el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

H1: Hipótesis Alterna

Existe influencia significativa entre la Gestión de riesgos y el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.

Nivel de significancia: 0.05

Tabla 25:

Coeficiente de correlación específica 3

			Gestión de riesgos	Control operativo
Rho de Spearman	Gestión de riesgos	Coeficiente de correlación	1,000	,608**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	36	36
	Control operativo	Coeficiente de correlación	,608**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	36	36

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Fuente: Elaboración Propia – SPSS

Conclusión

Los resultados, indican que el valor – p (0.000) es menor que el nivel de significancia (0.05), por lo que se procede a rechazar la hipótesis nula H_0 , y se concluye con un nivel de confianza del 95% que existe influencia significativa entre la gestión de riesgos y el control operativo que realiza la Intendencia de Aduana de Tacna.

3.13 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se puede comprobar, a lo largo de este estudio y teniendo en cuenta las figuras anteriores finalmente podemos concluir que efectivamente la gestión de riesgos influye significativamente en las acciones realizadas en los puestos de control de la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016, así mismo el nivel estratégico, nivel táctico, nivel operativo en la gestión de riesgos de la Intendencia de Aduana de Tacna influyen de manera significativa en las acciones de control en los puestos de la Intendencia. De acuerdo a la pregunta a si considera que la administración tiene identificado los sectores de riesgo, el 55.6% manifiesta que a veces, el 25% indica que casi nunca, el 16.7% revela que casi siempre y el 2.8% muestra que nunca. De acuerdo a la interrogante a si se considera que se vienen aplicando correctivos de manera inmediata, el 41.7% revela que casi siempre, el 38.9% manifiesta que a veces, el 19.4% indica que casi nunca. De lo que se puede apreciar que los correctivos no se vienen aplicando oportunamente, debiendo efectuar los correctivos necesarios para su implementación.

Así mismo Chacón C y Chávez M (2010), en su tesis titulada: *Propuesta de mejora de la Gestión de procesos del departamento de Almacén de mercancías de la Intendencia de Aduana de Tacna - Incremento de la Rotación del Stock Mercancías*; manifiestan que la materia prima, el suministro de información y la buena selección del personal de acuerdo al perfil que se necesita por área, son los medios que permiten agilizar la rotación del stock de mercancías, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación ya que buscan menguar los riesgos, que afectan a la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria.

También, Churata R. (2014), en su tesis titulada: *Estrategias Técnico Administrativas para la disminución del delito aduanero: intendencia de aduana Ilo, periodo 2010*, indica que concluye que los procedimientos técnico administrativos que se aplicaron para la fiscalización de entrada y salida de mercancías no tuvieron efecto positivo en el control de transporte terrestre, asimismo existe fallas técnicas que impiden detectar el contrabando, también propone que se reduzca las tasas tributarias por medio de tratados comerciales, modernizar la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria y que se emplee nuevas tecnologías en el supervisión de transporte de mercaderías, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación porque en ambas investigaciones tienen como fin común la disminución de riesgos, que se cumpla con la normatividad vigente y no se perjudique a los intereses fiscales, económicos, la salud y la seguridad de los ciudadanos y que los usuarios no tengan inconveniente para trasladar y/o retirar sus mercancías de los recintos aduaneros, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación ya que buscan disminuir el delito aduanero a través de procedimientos.

Pérez E y Arce J (2012), en su titulada: *El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de oficiales de la aduana marítima del Callao*; en la que manifiestan que la aplicación de los principios y procesos de gestión de riesgos proporciona los medios para lograr un balance adecuado relacionado al control de riesgos, lo que también se relaciona con el presente trabajo de investigación.

4 CAPITULO V

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

4.1 CONCLUSIONES

Primera:

La gestión de riesgos influye en las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016. Observándose que en cada uno de los niveles estratégico, táctico y operativo, falta mejorar los procedimientos necesarios para controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías; asimismo poder minimizar las posibles infracciones y delitos aduaneros.

Segunda:

La gestión de riesgos influye en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna. Observándose que falta mejorar la identificación de los sectores de riesgo, a nivel estratégico no se cuenta con las políticas y asignación de recursos adecuados, así mismo falta mejorar los mecanismos de control de los almacenes, la programación en la inspección de mercancías no es muy eficiente.

Tercera:

La gestión de riesgos influye en la ejecución de las medidas preventivas (inmovilización e incautación) en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, observándose que en la gestión de riesgos a nivel operativo falta mejorar los procedimientos para contar con un nivel de control adecuado que permita mejorar el

equipamiento necesario del personal para un mejor desempeño de sus funciones.

Cuarta:

La Gestión de riesgos influye en el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna. Observándose que en la gestión de riesgos a nivel táctico los métodos que se utilizan para detectar engaños y ocultamientos no son suficientes, los correctivos se vienen aplicando de manera parcial, debiendo mejorar los procedimientos de experiencia y destreza, a fin de tener un mejor control operativo en el traslado de mercaderías.

4.2 RECOMENDACIONES

Primera:

Se deberá mejorar, a través de un proceso de análisis y reestructuración, los procedimientos para controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías; asimismo poder minimizar la posible comisión de infracciones y delitos aduaneros.

Segunda:

A través de la administración se deberá mejorar la identificación de los sectores de riesgo, así como también mejorar procedimientos para un mejor control y detección de la comisión de infracciones y delitos aduaneros. Capacitar al personal sobre análisis de riesgo, manejo de información (inteligencia y contrainteligencia) y perfilamiento de pasajeros, equipajes y vehículos (incluyendo vehículos de carga).

Tercera:

A través de la administración mejorar la gestión de riesgos a nivel operativo implementando los procedimientos que permitan contar con un nivel de control adecuado, mejorar el equipamiento necesario del personal para un mejor desempeño de sus funciones, las medidas y las acciones relacionadas a la aplicación de medidas preventivas (inmovilización o incautación), así también con la detección de fraude (defraudación de rentas)

Cuarta:

A través de la administración implementar correctivos oportunos para mejorar los métodos que se utilizan para detectar engaños y ocultamientos, implementar los correctivos necesarios mejorando los procedimientos de experiencia y destreza, a fin de tener un mejor control operativo en el traslado de mercadería.

4.3 PROPUESTA

PROPUESTA PARA IMPLEMENTAR UN EFICIENTE PLAN DE GESTIÓN DE RIESGO EN LOS PUESTOS DE CONTROL DE LA INTENDENCIA DE ADUANA DE TACNA

Introducción

La Intendencia de Aduana de Tacna tiene como objetivo estratégico general mejorar el cumplimiento voluntario y ampliar la base tributaria, fortaleciendo las acciones de lucha contra la evasión y del contrabando a través de la elaboración de directivas y procedimientos para una mejor administración de riesgos. La administración de riesgos como aproximación científica del comportamiento de los riesgos, ayuda a prevenir posibles pérdidas, así como evitar errores, implementando procedimientos que minimice la ocurrencia de éstos, contando con el personal necesario y adecuado para poder efectuar las auditorías programadas, así como las acciones de control que fueran necesarias

Justificación

Esta propuesta se justifica teniendo en cuenta la identificación de los factores de riesgo y la evaluación preliminar del riesgo relacionado con las aseveraciones que corresponden a los componentes individuales, lo que será de utilidad para desarrollar los diferentes procedimientos necesarios para minimizar los mismos, permitiendo mejorar la identificación de los sectores con mayores posibilidades de riesgo. El Análisis de Riesgos constituye una herramienta muy importante para el trabajo del auditor y la calidad del informe para la toma de decisiones

Implementación para la detección de riesgos

Como evitar riesgos:

Un riesgo es evitado cuando en la entidad no es aceptado. Esto se consigue dando las instrucciones sobre procedimientos de control y análisis de riesgo a los trabajadores de la entidad, así como alcanzar la normativa aplicable para que cada

uno de los órganos de la entidad conozca lo que tiene que hacer. Así como, tener los documentos de gestión actualizados y difundirlos en el personal.

Reducción de riesgos:

Los riesgos pueden ser reducidos, capacitando al personal y efectuando el asesoramiento necesario a las áreas. Así como la contratación de personal idóneo y con el perfil adecuado para cada una de las áreas expertas.

Conocimiento de los riesgos:

Cuando los riesgos son compartidos, la posibilidad de pérdida es transferida del individuo al grupo.

Medición y evaluación del riesgo:

Al conocer los posibles riesgos en la ejecución de los diferentes procesos de la auditoría, deben evaluarse con el fin de conocer el impacto y el tratamiento que éste requiere, así como la probabilidad de ocurrencia.

Propuesta:

1.- Directivas y procedimientos de capacitación de personal en Gestión de Riesgos:

La intendencia de Aduana de Tacna debe emitir las directivas y procedimientos necesarios a fin de capacitar al personal con estudios que garanticen la identificación de Riesgos como elemento fundamental para garantizar la calidad del servicio, emitir normas y procedimientos de gestión de riesgos sobre:

- Planificación de la gestión de riesgos
- Identificación de riesgos
- Valoración de riesgos
- Opción de respuestas al riesgo (evitar, reducir, compartir y aceptar) se debe seleccionar la respuesta por la administración.

Los métodos utilizados para determinar la importancia relativa de los riesgos pueden ser diversos, debiendo al menos tener una estimación de la frecuencia, probabilidad de ocurrencia y una valoración de los efectos resultantes o impacto del riesgo, con la finalidad de controlar los bienes y recursos de la entidad disminuyendo las pérdidas y actos corruptivos. Se necesita capacitar al personal sobre análisis de riesgo, manejo de información (inteligencia y contrainteligencia) y perfilamiento de pasajeros, equipajes y vehículos (incluyendo vehículos de carga).

2.- Realización de gestión de riesgo por sectores (en cada puesto de control):

Se debe realizar una gestión de riesgo en sus tres niveles (Estratégico, Operacional y Táctico) en cada uno de los puestos de control y con la recomendación que los colaboradores encargados de la realización de estas actividades participen directamente en todos los niveles, ya que esto permitirá que se tenga una mejor visión acerca de la parte estratégica y de la operacional y táctica, esto con la finalidad de que el trabajo este complementado, lo cual conllevará a la obtención de resultados positivos para la institución.

3.- Adquisición de equipamientos e implementación de equipos y tecnología:

Es necesario mejorar la gestión de riesgos a nivel operativo y táctico, para la cual se debe mejorar el equipamiento necesario del personal para un mejor desempeño de sus funciones, las medidas y las acciones relacionadas a la aplicación de medidas preventivas (inmovilización o incautación). Asimismo, es importante implementar equipos y tecnología necesaria para incrementar la detección de ilícitos, siendo las principales propuestas las siguientes:

- **Un scanner de vehículos en el Complejo Fronterizo Santa Rosa:**

La adquisición de esta tecnología podría servir para la agilización del ingreso y salida de vehículos ya que permitiría realizar la inspección de estos de una manera más rápida y efectiva. Asimismo, permitiría

reducir el riesgo que representa el ingreso de dichos vehículos, ya que a través del uso de este equipo se podría detectar la comisión de delitos aduaneros.

- **Aplicación de tecnología satelital para el seguimiento de los vehículos en tránsito dentro del territorio nacional:**

El uso de los conocidos GPS permitiría realizar un monitoreo de los vehículos de carga internacional que se encuentren en tránsito en el territorio nacional y que representen un riesgo, esto con la finalidad de poder confirmar el uso de la ruta establecida, el cumplimiento del plazo establecido y pos supuesto la llegada de estos vehículos a su destino final.

4.- Mejoras en métodos de detección:

Se necesita implementar correctivos oportunos para mejorar los métodos que se utilizan para detectar engaños y ocultamientos, y mejorar los procedimientos de experiencia y destreza, a fin de tener un mejor control operativo en el traslado de mercadería. Mejorar la normativa y establecer la Gestión de Riesgo por sectores.

5.- Concientizar a grupos de interés:

Asimismo, así como implementar medidas que permitan concientizar a los grupos de interés externos acerca de la importancia de la formalización (capacitación constante a los operadores de comercio exterior, campañas de concientización, formación de grupos de trabajo entre funcionarios de aduanas y operadores de comercio exterior, etc). De la misma forma, es importante poder dar a conocer a los grupos de interés internos (principalmente a los colaboradores de la Intendencia de Aduana de Tacna) acerca de la importancia de la Gestión de Riesgo para la institución, y su implementación en todos y cada uno de los puestos de trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (2012) Implicaciones del Modelo OECD: Planificación Estratégica y su Articulación con la Gestión de Riesgo. Recuperado de: www.captac-dr.org/c/document_library/get_file?folderId=279506&name...pp
- Chacón C y Chávez M (2010), *Propuesta de mejora de la gestión de procesos del departamento de almacén de mercancías de la Intendencia de Aduana de Tacna - incremento de la rotación del stock Mercancías*. [Tesis de maestría]. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Cedeño C, (2014) *Beneficios de la gestión de riesgos en aduana* [Trabajo monográfico] Universidad ECOTEC.
- Churata R. (2014), *Estrategias Técnico Administrativas para la disminución del delito aduanero: intendencia de aduana Ilo, periodo 2010*. [Tesis de pregrado] Universidad Nacional del Altiplano. Puno, Perú
- Castro P. & Da Costa M, (2017) *Guía para la gestión estratégica en aduanas*. Recuperado de: http://www.captac-dr.org/c/document_library/get_file?folderId=1944277&name=DLFE-15164.
- Control Aduanero (s/f) *Convenio de Kyoto Directivas del anexo general*. Cap. 6. Recuperado de: [http:// www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)
- Control-PG.01: *Acciones de control aduanero*. Publicada 23 de noviembre de 2016. Diario oficial “El Peruano” Lima. Perú.
- Control-PE.00.01: *Inmovilización-incautación y determinación legal de mercancías*. Publicada el 30 de diciembre de 2016. Diario oficial “El Peruano” Lima. Perú.
- Control-PE.01.03: *Inspección de mercancías en zona primaria*. Publicada 28 de agosto de 2013. Diario oficial “El Peruano” Lima. Perú.
- Control-PG.01 (2016): *Procedimiento general: acciones de control aduanero fiscalización y prevención del contrabando y control fronterizo Resolución: 0043-2016*. Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Diario oficial “El Peruano” Lima. Perú.

- Decreto Legislativo N° 1111. *Ley Decreto Legislativo que modifica la Ley de los Delitos Aduaneros - Ley N° 28008*. Publicado el 29 de junio de 2012. Diario Oficial El Peruano. Lima - Perú.
- Decreto Legislativo N° 1053. *Ley general de Aduanas*. Publicado el 17 de junio de 2008. Diario Oficial El Peruano. Lima - Perú.
- Decreto Supremo N° 010 – 2009 – EF.
- Decreto Legislativo N° 957. *Código Procesal Penal, el numeral 7 de su Segunda Disposición Modificatoria y Derogatoria modifica el artículo 19°*. Publicado el 29 de julio de 2004. Diario Oficial El Peruano. Lima - Perú.
- Decreto Legislativo N° 1122. *Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas y la Ley de los Delitos Aduaneros*. Publicado el 18 de julio de 2012. Diario Oficial El Peruano. Lima - Perú.
- Directiva N° 002-2014-SERVIR/GDSRH. *Normas para la gestión del sistema administrativo de gestión de recursos humanos en las entidades públicas"*
- García A. (10 de febrero de 2017) *Planeación Estratégica en Comercio Exterior*. Recuperado de: <http://www.estrategiaaduanera.mx/planeacion-estrategica-comercio-exterior/>
- Garret J. (2007) *Control Aduanero*. Recuperado de: http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201165195749libro_atr_c_control.pdf
- Hernández, S. (2010). *Metodología de investigación científica*. México: McGraw Hill/Interamericano.
- Ley N°28008. *Ley de los delitos aduaneros*. Publicado el 19 de junio de 2003. Diario Oficial El Peruano. Lima - Perú.
- Ley Penal Tributaria Decreto Legislativo No. 813, *Delitos Tributarios*, Artículos 1 a 6. Defraudación Tributaria.
- Ley N° 28510. *Ley que modifica el artículo 25° de la Ley N° 28008, Ley de Delitos Aduaneros*. Publicado el 17 de mayo de 2005. Diario Oficial

- El Peruano. Lima - Perú.
- Ley N° 29952. *Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el año fiscal 2013*. Publicado el 04 de diciembre de 2012. Diario Oficial El Peruano. Lima - Perú.
- López, F. (2017) Acciones de control aduanero durante el despacho de exportación con acogimiento al Drawback en la IAAP, 2014 – 2015. Universidad Cesar Vallejo Recuperado de: http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/6516/L%C3%B3pez_SJF.pdf?sequence=1
- Ministerio de Economía y Finanzas (10 de octubre de 2016) *Definiciones*. [Sitio Web]. Recuperado: <https://www.mef.gob.pe/es/economia-internacional/politica-aduanera/definiciones>
- Nueva estrategia (2017) *Nueva estrategia de fiscalización aduanera*. [Sitio Web] Recuperado de: http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/informfis/Nueva_Estrategia.htm
- Pérez E y Arce J (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 pregrado] Universidad Nacional de Ingeniería – UNI. Lima. Perú.
- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 00187-2013/SUNAT/300000INPCFA-PG.01 (2013) *Acciones de Control Aduanero*. Diario Oficial El Peruano. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/proyectos-ta/2013/abril/050-413/INPCFA-PG-01.doc>
- República de Argentina (08 de Enero de 2018) Compendio de Gestión de Riesgos. Recuperado de: http://www.captac-dr.org/c/document_library/get_file?folderId=312918&name=DLFE-825
- Robbins, S. y Coulter, M. (2000), *Administración*. México. Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2016)

Anexo-70-2016: Modificación del reglamento de organización y funciones de la superintendencia nacional de aduanas y de administración tributaria. [Sitio Web] Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/superin/2016/anexo-070-2016.pdf>

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria,
Control-PE.01.03 - *Inspección de mercancías en zona primaria, procedimiento específico: Resolución: 0208-2013-SUNAT-300000*

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria,
Control-PE.00.01: *Inmovilización-incautación y determinación legal de mercancías*, Resolución: 049-2016/SUNAT/5F0000.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria,
Control- PE.01.06: *Control del valor declarado en importaciones de alto riesgo*, Resolución: 00699-2010

ANEXOS

ANEXO N° 01 - MATRIZ DE CONSISTENCIA

“GESTIÓN DE RIESGOS Y SU INFLUENCIA EN LAS ACCIONES DE CONTROL EN LOS PUESTOS EN LA INTENDENCIA DE ADUANA DE TACNA, PERIODO 2016”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGIA
<p>Problema principal ¿Cómo la gestión de riesgos influye en las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016?</p> <p>Problemas Específicos a. ¿Cómo la gestión de riesgos influye en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016? b. ¿Cómo la gestión de riesgos influye en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016? c. ¿Cómo la Gestión de riesgos influye en el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016?</p>	<p>Objetivo principal Evaluar Cómo la gestión de riesgos influye en las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.</p> <p>Objetivos Específicos a. Analizar cómo la gestión de riesgos influye en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016. b. Determinar Cómo la gestión de riesgos influye en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016. c. Evaluar cómo la Gestión de riesgos influye en el control operativo que se realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.</p>	<p>Hipótesis Principal Existe influencia significativa entre la gestión de riesgos y las acciones realizadas en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.</p> <p>Hipótesis Específicas a. La gestión de riesgos en la inspección de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016. b. La gestión de riesgos influye significativamente en la inmovilización e incautación de mercancías en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016. c. Existe influencia significativa entre la Gestión de riesgos y el control operativo que realiza en el Complejo Fronterizo “Santa Rosa”, Centro de Control Aduanero “Tomasiri” y Puesto de Control Aduanero “Vila Vila” en la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016.</p>	<p>Variable Independiente (X): “Gestión de riesgos”</p> <p>1. Nivel Estratégico 2. Nivel Táctico 3. Nivel Operativo</p> <p>Variable Dependiente (Y): “Acciones de control en los puestos de la Intendencia”</p> <p>1. Inspección de Mercancías 2. Inmovilización e Incautación 3. Control Operativo</p>	<p>1. <u>Tipo de investigación</u> Aplicada</p> <p>2. <u>Diseño de investigación</u> No experimental Descriptivo</p> <p>3. <u>Nivel de investigación</u> Descriptiva y Explicativa</p> <p>4. <u>Población</u> La población estará compuesta 36 trabajadores de los puestos de control más significativos (Área Base) de la Intendencia de Aduana de Tacna</p> <p>5. <u>Técnicas</u> Encuesta</p> <p>6. <u>Instrumentos</u> Cuestionario</p>

ANEXO N° 02 - OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

**“GESTIÓN DE RIESGOS Y SU INFLUENCIA EN LAS ACCIONES DE CONTROL EN LOS PUESTOS en LA
INTENDENCIA DE ADUANA DE TACNA, PERIODO 2016”**

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
INDEPENDIENTE: Gestión de Riesgos Aduaneros	Es función de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías, cualquiera sea su origen y naturaleza a nivel nacional; así, como prevenir, reprimir, sancionar, perseguir y denunciar las infracciones y delitos aduaneros. El control de las personas, mercancías y medios de transporte en los puestos de control, lugares de paso por frontera, aguas jurisdiccionales, vías de transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, y ferroviario, es ejecutado por personal de las Intendencias de Aduana, dentro de su circunscripción territorial.	Acto o actuación de la autoridad aduanera con relación a la verificación del cumplimiento de las obligaciones y formalidades que se encuentra encargada de controlar, se clasifican en acciones de control ordinario y extraordinario, conforme a la Ley General de Aduanas	1. Nivel Estratégico 2. Nivel Táctico 3. Nivel Operativo	Categórica Ordinal

<p>DEPENDIENTE: Acciones realizadas en los puestos de control en los puestos de control (Área Base) en la Intendencia de Aduana de Tacna</p>	<p>Control de declaraciones aduaneras. Control que puede comprender la revisión documentaria, reconocimiento físico de mercancías. Control de viajeros. Es el control que se efectúa a las personas que ingresan o salen del territorio aduanero, su equipaje y menaje de casa, así como a los tripulantes de las empresas de transporte internacional que ingresan, respecto a sus prendas de vestir y objetos de uso personal. Control de vehículos para turismo. Es el control del ingreso o salida temporal de vehículos con fines turísticos.</p>	<p>Los Oficiales y Especialistas de Aduanas que participan en acciones de control y en otras labores de prevención y represión del contrabando, están autorizados para disponer la Inmovilización, Incautación o Comiso de mercancías y medios de transporte, cuando se presume la comisión de infracción o delito aduanero. Dichas acciones se ejecutan conforme al procedimiento "Inmovilización, Incautación y Comiso.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspección de Mercancías 2. Inmovilización e Incautación 3. Control Operativo 	<p>Categoría Ordinal</p>
---	--	---	--	--------------------------

ANEXO N° 03 - CUESTIONARIO

El presente cuestionario tiene por finalidad recoger información, para desarrollar el trabajo de investigación denominado Gestión de riesgos y su influencia en las acciones de control en los puestos de la Intendencia de Aduana de Tacna, periodo 2016

Instrucciones:

A continuación se presenta 18 ítems, cada una de las proposiciones tienen cinco alternativas para responder de acuerdo a su apreciación. Lea detenidamente cada ítem y marque con un aspa (X) solo una alternativa, que mejor crea conveniente.

NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
1	2	3	4	5

PREGUNTAS	VALORIZACION				
	1	2	3	4	5
a) Variable Independiente: Gestión de Riesgos Aduaneros					
Nivel Estratégico					
1. Considera que cuenta con las políticas y asignación de recursos adecuados.					
2. Considera que la administración tiene identificado los sectores de riesgo.					
3. Se tienen identificados los fraudes para la toma de decisiones.					
Nivel Táctico.					
4. Se cuenta con métodos para detectar engaños y ocultamientos.					
5. Considera que se vienen aplicando correctivos de manera inmediata.					
6. Los procedimientos combinados con experiencia y destreza son adecuados.					
Nivel Operativo					
7. Considera que existe un nivel de control adecuado.					
8. Se evalúan los riesgos de manera oportuna para la toma de decisiones.					
9. Considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente.					
b) Variable Dependiente: Acciones de control en los puestos de la Intendencia					
Inspección de Mercancías					
10. Se cuenta con los elementos logísticos necesarios para el control aduanero.					
11. La programación de las inspecciones de mercancías son adecuadas.					
12. Las actas de inspección son entregadas de manera oportuna para la toma de decisiones.					
Inmovilización e incautación					
13. Las actas de inmovilización son informadas y publicadas oportunamente.					
14. Se cumple con la normatividad vigente relacionada a la custodia de mercancías inmovilizadas.					

15. Se efectúan medidas preventivas de inmovilización o incautación adecuadamente.					
Control Operativo					
16. Se ejecutan acciones de control programadas a personas, equipajes y vehículos (incluidos los de carga).					
17. Se ejecuta correctamente el procedimiento para evaluar el comiso o devolución de mercancías.					
18. Se previene delitos y otros ilícitos aplicando gestión de riesgos y correctivos de manera oportuna					

Gracias por su colaboración...

ANEXO N° 04 – ACCIONES DE CONTROL

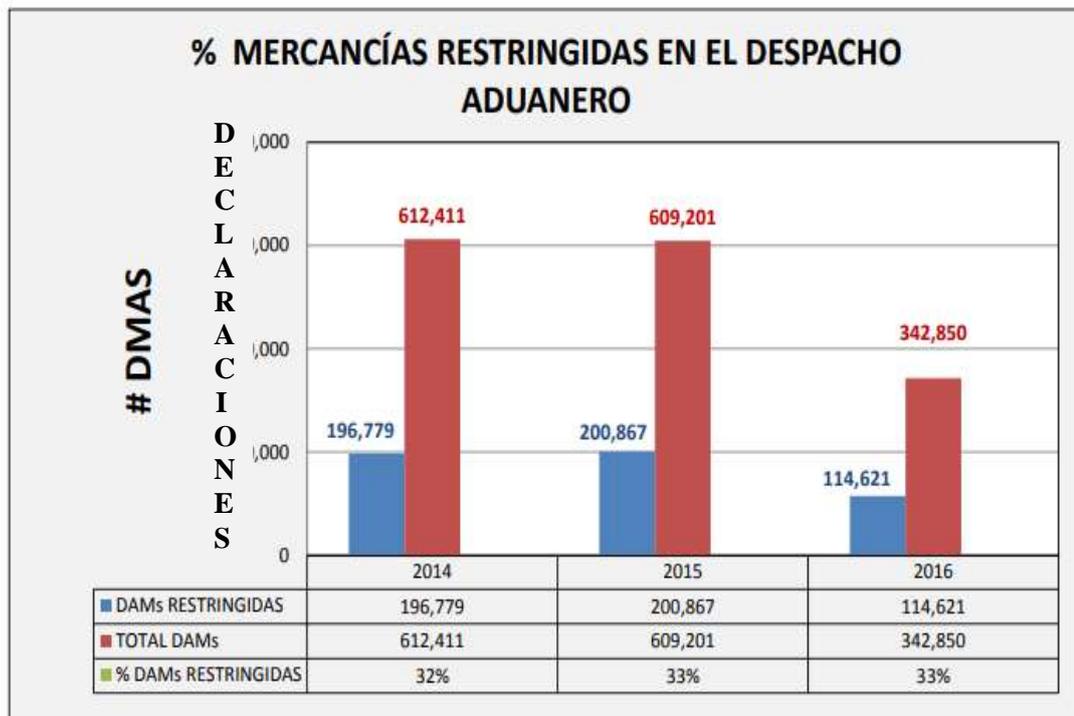


Figura 23: Acciones de control en mercancías
Fuente: López (2017)



Figura 64: Acciones de control – Inspección
Fuente: López (2017)

Interpretación

Se puede observar que las acciones efectuadas en el transcurso del año 2014 han sido de siete mil novecientos tres (7,903) acciones de Año 2014 2015 Total Inspecciones 7,903 15,384 23,287 (%) 34% 66% 100% 62 inspección, cifra que ha sido ampliamente superado por las efectuadas en el año 2015, que ascienden a la suma de quince mil trescientos ochenta y cuatro (15,384) acciones de inspección. Resulta necesario mencionar que las acciones de inspección son plasmadas en documentos denominados actas de inspección, donde se detalla las características y cualidades específicas de la mercancía encontrada a fin de dar seguimiento y verificar que guarde relación con lo consignado por el exportador/productor en los documentos aduaneros. (López, 2017)



Figura 25: Acciones de control – inmovilización
Fuente: López (2017)

Interpretación:

Se observa que las inmovilizaciones del año 2014 asciende a la suma de dos mil trescientos cuarenta y cinco (2,345), superadas al igual que las anteriores, por las inmovilizaciones efectuadas en el 2015, las que suman tres mil doscientos trece (3,213) actas elaboradas. Las mercancías sometidas a las acciones de control extraordinario son elegidas por el área

de gestión de riesgo, área encargada de efectuar los perfiles que serán sometidos a dichas acciones; en principio corresponde efectuar el acta de inspección, de encontrarse incidencia se elabora el acta de inmovilización respectiva, a efectos de asegurar el cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras, pues hay mercancías que por su naturaleza constituye la relación de mercancías prohibidas o restringidas según sea el caso, para lo cual el beneficiario deberá solicitar un documento autorizante a la entidad competente. (López, 2017)

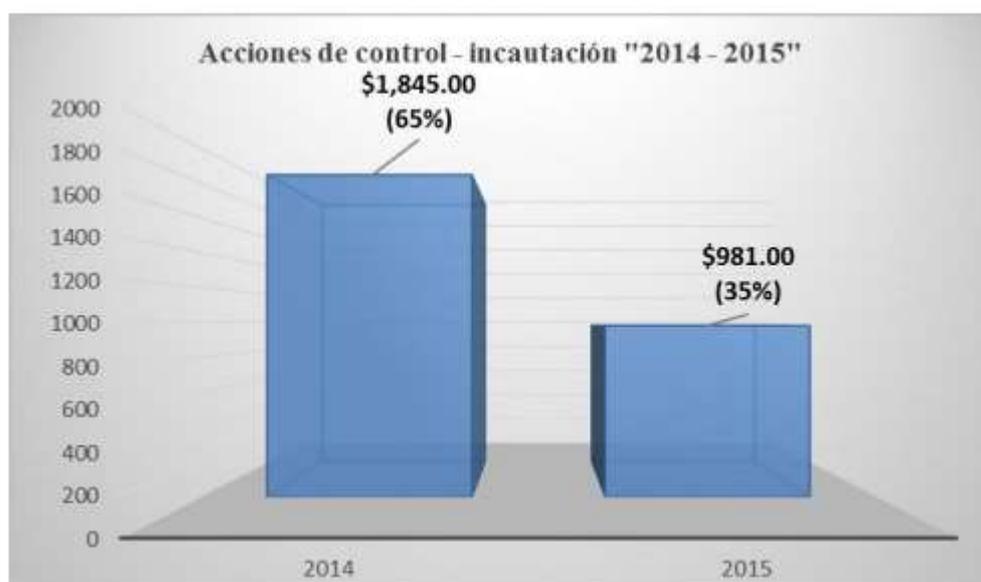


Figura 26: Acciones de control – Incautación
Fuente: López (2017)

Interpretación

Las actas de incautación han disminuido de un año para otro, pues en el 2014 se efectuaron mil ochocientos cuarenta y cinco (1,845) actas de incautación, mientras que en el año 2015 se elaboraron solo novecientos ochenta y un (981) actas de incautación. Ello refleja que las actas de inspección elaboradas no tiene incidencia y por ende se efectúa el levante de la acción de control permitiendo que el beneficiario continúe el tramite; así también que las actas de inmovilización elaboradas afín de garantizar el cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras, está

cumpliendo su objetivo, puesto que el usuario cumple con presentar la documentación requerida o subsanar los errores que precisa la autoridad aduanera y por ende se otorga el levante de la medida y finalmente, como último recurso se efectúa las actas de incautación por observaciones que no han sido subsanadas por el propietario y/o beneficiario. (López, 2017)

ANEXO N° 05 – LUCHA CONTRA EL CONTRABANDO

Estimación del Contrabando y la Defraudación de Rentas de Aduana (Delitos Aduaneros)



Fuente: SUNAT - INETyE

Región	Contrabando	%
Sur (Puno, Tacna)	356	63%
Norte	66	12%
Lima	131	23%
Selva	12	2%
	565	100%

Fraudes emergentes:

- Tráfico ilícito de drogas
- Relación entre operaciones aduaneras y fraudes en Tributos Internos
- Minería ilegal
- Tala ilegal
- Pesca ilegal

Figura 27: Estimación del Contrabando y Defraudación de Rentas de Aduanas 2011 – 2014

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria - 2015

Interpretación:

En estas cifras se puede ver que tanto el Contrabando como la Defraudación de Rentas vienen aumentando año tras año, y que en su gran mayoría dicho Contrabando se da en la Zona Sur del Perú (Tacna, Puno) concentrando el 63% del Contrabando estimado a nivel nacional, con lo cual se puede inferir que se tienen que reforzar las medidas para la lucha contra los delitos aduaneros, siendo una herramienta importante la utilización de una gestión de riesgo eficiente.

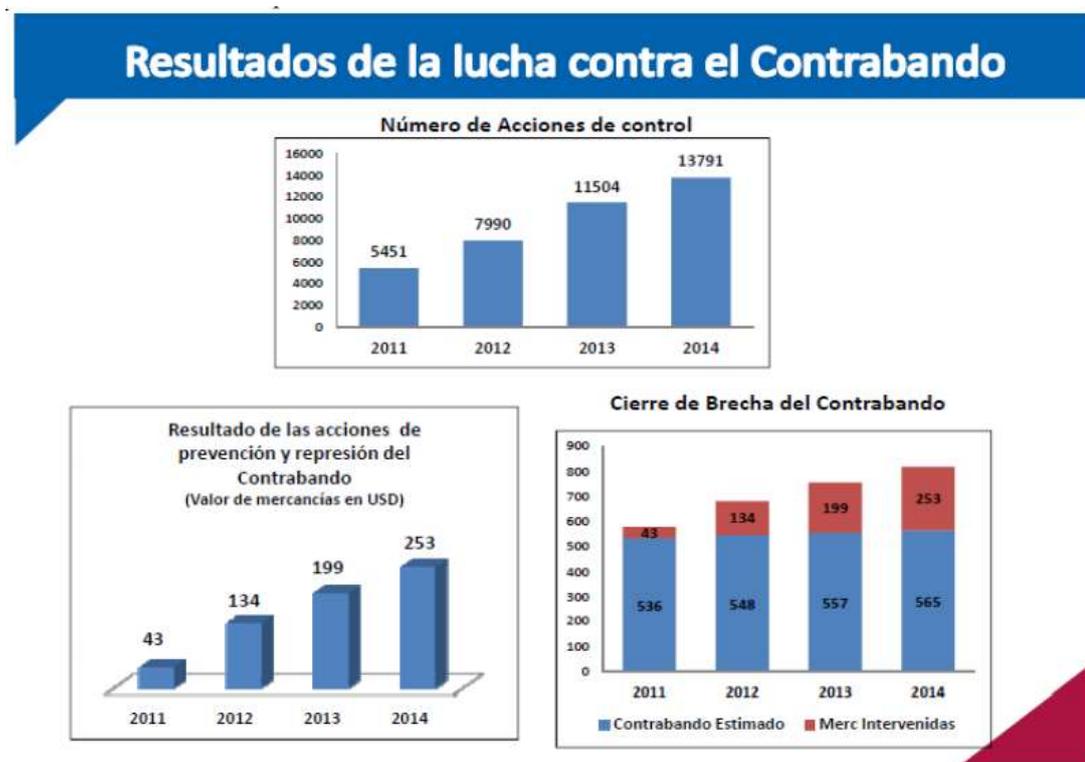


Figura 28: Resultados de la Lucha contra el Contrabando 2011 – 2014

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria - 2015

Interpretación:

Se puede apreciar que si bien es cierto en los últimos años se aprecian mejoras en el Número y resultados de las acciones de prevención y represión del Contrabando, el “Cierre de brecha” continua siendo elevado. En el año 2014 se tuvo un total de USD 253 millones en mercancía intervenida por la SUNAT, sólo representa aproximadamente un 44.7% del Contrabando estimado, con lo cual se demuestra que se tiene que trabajar para mejorar dicha cifra, siendo una buena vía para esto la realización e implementación de una mejor Gestión de Riesgos en sus tres niveles (Estratégico, operativo y táctico).

**ANEXO N° 06 - CONTROL-PG.01: ACCIONES DE CONTROL
ADUANERO**

PROCEDIMIENTO GENERAL:

CONTROL-PG.01: ACCIONES DE CONTROL ADUANERO

I. OBJETIVO

Establecer las pautas para la programación y ejecución de las acciones de control aduanero, empleando principalmente técnicas de gestión de riesgo.

II. ALCANCE

Todas las dependencias de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, a los operadores de comercio exterior, a los administradores o concesionarios de los terminales portuarios, aeroportuarios o terminales terrestres internacionales, y a las personas vinculadas a las acciones de control aduanero.

III. RESPONSABILIDAD

La aplicación, cumplimiento y seguimiento de lo establecido en el presente procedimiento es de responsabilidad del Intendente de Gestión y Control Aduanero, del Intendente Nacional de Desarrollo Estratégico Aduanero, del Intendente Nacional de Sistemas de Información, de los intendentes de aduana de la República, jefaturas y del personal de las distintas unidades organizacionales que participan en el presente procedimiento.

IV. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Para efectos del presente procedimiento se entiende por:

Acción de Control Aduanero.-Acto o actuación de la autoridad aduanera con relación a la verificación del cumplimiento de las obligaciones y formalidades que se encuentra encargada de controlar, se clasifican en acciones de control ordinario y extraordinario, conforme a la Ley General de Aduanas.

Centros de Atención en Frontera (CAF). Conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio nacional, cercano a uno o más pasos de frontera, que incluye rutas de acceso, recintos, equipos y mobiliarios necesarios para la prestación del servicio de control fronterizo del flujo de personas, medios de transporte y mercancías, en el que actúan las entidades públicas competentes de control fronterizo que brindan servicios de facilitación, control y atención al usuario.

Funcionario de la SUNAT. Trabajador de la SUNAT que realiza acciones de control, de acuerdo a su competencia.

Paso de frontera. Lugar convenido, como resultado de negociaciones entre el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú y su homólogo de cualquier otro país limítrofe, para habilitar en ellos el ingreso y salida legal del territorio nacional, de personas, medios de transporte y mercancías.

Puesto de control aduanero (PCA). Recintos establecidos por la SUNAT, ubicados en los pasos de frontera o en otras partes del territorio aduanero, cuya finalidad es el control de personas, mercancías y medios de transporte; en donde se ejecuta un conjunto de medidas destinadas a prevenir y reprimir el contrabando y otros ilícitos aduaneros, así como brindar servicios asignados por la Administración Aduanera.

V. BASE LEGAL

-Decisión 778 de la Comisión de la Comunidad Andina - Régimen Andino sobre Control Aduanero.

-Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053, publicada el 27.6.2008 y modificatorias.

-Reglamento de la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 010-2009-EF, publicado el 26.1.2009 y modificatorias.

-Ley de los Delitos Aduaneros, Ley N° 28008, publicada el 19.6.2003 y

modificatorias.

-Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros, Decreto Supremo N° 121-2003-EF, publicado el 27.8.2003 y modificatorias.

-Ley de Fortalecimiento de la SUNAT, Ley N° 29816, publicada el 22.12.2011.

-Texto Único Ordenado del Código Tributario, Decreto Supremo N° 133-2013-EF, publicado el 22.6.2013 y modificatorias.

-Reglamento del Procedimiento de Fiscalización de la SUNAT, Decreto Supremo N° 085-2007-EF, publicado el 29.6.2007 y modificatoria.

-Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, publicada el 11.4.2001 y modificatorias.

-Ley que establece las competencias para la implementación y gestión de los Centros de Atención en Frontera, Decreto Legislativo N° 1183.

VI. DISPOSICIONES GENERALES

1. Las acciones de control aduanero se realizan según lo establecido en la legislación aduanera y en los procedimientos aduaneros respectivos.

2. La SUNAT tiene acceso a la información relativa a las operaciones sujetas a control aduanero, y cumple con respetar la naturaleza confidencial de la información obtenida para tal fin.

3. La SUNAT utiliza mecanismos de acceso remoto a sistemas de monitoreo de los operadores de comercio exterior de acuerdo a lo establecido en la legislación aduanera y otras disposiciones legales que resulten aplicables.

4. La SUNAT dispone de mecanismos de asistencia mutua de cooperación internacional con otras administraciones aduaneras a fin de asegurar la correcta aplicación de la normativa aduanera.

5. El control aduanero se realiza con la finalidad de asegurar el cumplimiento de las disposiciones aduaneras y conexas. A fin de optimizar, agilizar y fortalecer el control aduanero, el funcionario de la SUNAT puede hacer uso de equipos especializados, precintos electrónicos, reactivos, entre otros. Asimismo, con la finalidad de prevenir y reprimir el tráfico ilícito de mercancías dispone, entre

otros, de equipos caninos (guía - can) y de buzos.

6. En el ámbito aduanero, además de las disposiciones nacionales establecidas sobre gestión y evaluación del riesgo, se consideran como buenas prácticas, los principios y lineamientos correspondientes a las Directivas del Anexo General, Capítulo 6 de Control Aduanero del Convenio de Kyoto Revisado de la Organización Mundial de Aduanas.

DESCRIPCION:

A. INICIO DE ACCIONES DE CONTROL ADUANERO

1 INICIO DE ACCIONES DE CONTROL ADUANERO

El inicio de acciones de control aduanero ordinario son definidas en procedimientos correspondientes. Las acciones de control aduanero extraordinario se inician desde el momento en que la autoridad aduanera lo dispone. La comunicación de dicha acción se realiza al responsable de las mercancías o medios de transporte y puede ser efectuada por medios electrónicos.

Las acciones de control aduanero que realiza la Administración Aduanera pueden comprender, entre otras:

- a) Control de declaraciones aduaneras. Control que puede comprender la revisión documentaria, reconocimiento físico de mercancías

- b) Control de viajeros. Es el control que se efectúa a las personas que ingresan o salen del territorio aduanero, su equipaje y menaje de casa, así como a los tripulantes de las empresas de transporte internacional que ingresan, respecto a sus prendas de vestir y objetos de uso personal.

- c) Control de vehículos para turismo. Es el control del ingreso o salida temporal de vehículos con fines turísticos.

d) Fiscalización aduanera posterior. Acción de control post-despacho aduanero efectuado a las personas y operadores del comercio exterior, para verificar el cumplimiento de las obligaciones tributario-aduaneras o cuando se presume la existencia de indicios de la comisión de delitos aduaneros, otros ilícitos penales u otro incumplimiento vinculado a los despachos u operaciones en los que hubiesen intervenido.

e) Inmovilización e incautación. Son medidas preventivas dictadas por la autoridad aduanera.

f) Inspección. Es una acción de control aduanero que incluye la inspección física de mercancías, personas, medios de transporte, entre otros. Se pueden efectuar en la zona primaria, adicional al reconocimiento físico realizado en el despacho aduanero, en forma excepcional, o cuando se necesite.

g) Inspección no intrusiva. Acción de control que se realiza mediante la utilización de sistemas tecnológicos, para mercancías y medios de transporte.

h) Inspección no invasiva de personas.- Acción de control realizada mediante el empleo de escáner.

i) Operativos especiales. Conjunto de acciones planificadas y organizadas, que se concretan con la realización de una intervención en un lugar en zona primaria aduanera y tiempo determinado por parte del personal aduanero responsable.

j) Visitas de inspección. Son las acciones de control que realiza la Administración aduanera que incluye visita a locales de sujetos de control aduanero, tales como los almacenes aduaneros, despachadores de aduanas, empresas de servicio postal, empresas de servicios de entrega rápida.

La SUNAT a través de las unidades competentes, puede programar otras acciones de control de acuerdo a la evaluación de riesgo y en base a las disposiciones establecidas en la legislación aduanera, normas y procedimientos respectivos.

Las acciones de control aduanero realizadas deben ser registradas en los aplicativos informáticos correspondientes, según los procedimientos respectivos, a fin de contar con un sistema de información que permita monitorear las acciones y evaluar los resultados, conforme lo establece los procedimientos específicos o instructivos.

B. PROGRAMACION DE ACCIONES DE CONTROL ADUANERO

1. En la programación de acciones de control sobre los medios de transporte, personas y mercancías, se puede realizar un control selectivo mediante el uso de técnicas de gestión de riesgo.
2. Todo operativo especial requiere un documento previo de evaluación del riesgo, que es registrado y autorizado según los procedimientos respectivos. Los operativos especiales pueden comprender la participación de otras entidades en los casos que corresponda y pueden ser de carácter reservado en la etapa previa a su ejecución.
3. La SUNAT a través de las unidades competentes, realiza la programación de operativos para prevenir y reprimir el contrabando, y el tráfico ilícito de mercancías, de manera conjunta o independiente, en forma coordinada con las unidades participantes, en base a técnicas de gestión de riesgo. El SIGAD selecciona o asigna el canal de control al que debe ser sometida la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM), sobre la base de la evaluación de riesgo, considerando los criterios de selección de evaluación de riesgos, normativos o aleatorios.

C. EJECUCIÓN DE ACCIONES DE CONTROL ADUANERO

1. El reconocimiento físico o revisión documentaria se aplica de acuerdo al resultado del canal de control.
2. Las condiciones especiales de cada canal o de la revisión a la que es sometida la declaración y la mercancía se detallan en los procedimientos que regulan los regímenes aduaneros.
3. Los funcionarios de la SUNAT que participan en las acciones en los puestos de control aduanero y en los centros de atención en frontera, disponen la medida preventiva que corresponde a las mercancías o medios de transporte según sea el caso. Dichas acciones se ejecutan conforme al procedimiento correspondiente.
4. El control del viajero, su equipaje y menaje de casa se realiza conforme a las disposiciones establecidas en la legislación aduanera y en los procedimientos respectivos, para tal efecto el viajero o el tripulante brinda su colaboración y la SUNAT facilita los controles con el instrumental tecnológico óptimo para dicho propósito.
5. Los operadores de comercio exterior y los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales deben brindar las facilidades necesarias a los funcionarios de la SUNAT, para la realización de sus funciones de control aduanero.
6. Las intervenciones de la Policía Nacional del Perú se efectúan dentro de los alcances de la Quinta Disposición Complementaria Final de la Ley General de Aduanas.

VIII. FLUJOGRAMA

No aplica.

IX. INFRACCIONES , SANCIONES Y DELITOS

Los señaladas en las normas legales correspondientes.

X. REGISTROS

No aplica.

XI. VIGENCIA

El presente procedimiento entrará en vigencia a partir del 1 de enero del 2017.

XII. ANEXOS:

No aplica.

ANEXO N° 07 - CONTROL-PE.10.01 : CONTROL DE ARTICULOS Y MERCANCIAS EN LOS PUESTOS DE CONTROL DE LA I.A. TACNA

**PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO:
CONTROL-PE.10.01: CONTROL DE ARTICULOS Y MERCANCIAS EN
LOS PUESTOS DE CONTROL DE LA IATacna**

I OBJETIVO

Establecer normas de procedimiento para el control de los artículos y mercancías en los Puestos de Control Aduanero Tomasiri y Vila Vila, así como los Puestos de Control ubicados en los terminales terrestres autorizados y el Aeropuerto Internacional de Tacna.

II ALCANCE

Dirigido a la Intendencia de Aduana de Tacna, Administración de la ZOFRATACNA, Terminales Terrestres autorizados, empresas de transporte terrestre y aéreo, terminales de almacenamiento, depósitos francos, despachadores de aduana, turistas que adquieren artículos en la Zona Comercial de Tacna e instituciones estatales y particulares que intervengan en la ejecución del presente Procedimiento.

III RESPONSABILIDAD

La aplicación de las disposiciones establecidas en el presente Procedimiento son de responsabilidad de la Intendencia de Aduana de Tacna (IAT), Intendencia de Prevención del Contrabando y Control Fronterizo (IPCF) e Intendencia Nacional de Sistemas de Información (INSI).

IV VIGENCIA

A partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

V BASE LEGAL

1. Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, Ley N° 27688, publicada el 28.03.2002 y normas modificatorias.
2. Reglamento de la Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2002-MINCETUR publicado el 17.12.2002 y normas modificatorias.
3. Texto Único Ordenado de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 129-2004-EF publicado el 12.09.2004 y norma modificatoria.
4. Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2005-EF publicado el 26.01.2005.
5. Ley de los Delitos Aduaneros, Ley N° 28008 publicada el 19.06.2003 y norma modificatoria.
6. Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros, aprobado por Decreto Supremo N° 121-2003-EF publicado el 27.08.2003 y norma modificatoria.
7. Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 publicada el 11.04.2001 y normas modificatorias.
8. Relación de artículos que el Turista puede adquirir en la Zona Comercial de Tacna, aprobada por Decreto Supremo N° 202-92-EF, publicado el 03.12.1992.
9. Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado por Decreto Supremo N° 135-99-EF publicado el 19.08.1999 y normas modificatorias.
10. Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2004-MTC publicado el 03.03.2004 y normas modificatorias.
11. Resolución de Superintendencia N° 156-2003/SUNAT publicada el 16.08.2003, que establece la obligatoriedad de la emisión del Manifiesto de Pasajeros por la empresa transportista.
12. Lista de subpartidas nacionales que pueden ingresar a la ZOFRATACNA para su comercialización en la Zona Comercial de Tacna, aprobada por Decreto Supremo N° 124-2003-EF publicado el 03.09.2003.
13. Resolución de Superintendencia N° 007-99/SUNAT publicada el

24.01.1999, que aprueba el Reglamento de Comprobantes de Pago y normas modificatorias.

14. Ley Orgánica del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil, Ley N° 26497 publicada el 12.07.1995, que establece que el Documento Nacional de Identidad (DNI) es la única cédula de identidad personal y su uso es obligatorio para todos los nacionales y normas modificatorias.

VI NORMAS GENERALES

1. La SUNAT en ejercicio de la potestad aduanera, controla el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, hacia y desde el territorio aduanero, asimismo aplica y hace cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que constituyen el ordenamiento jurídico aduanero.

La SUNAT puede disponer la ejecución de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero.

2. El control de las mercancías nacionalizadas que se transportan por vía terrestre se efectúa en los Puestos de Control Aduanero de Tomasiri y Vila Vila, sin perjuicio de las acciones operativas que pueda realizar la SUNAT en cualquier lugar de la circunscripción de la Intendencia de Aduana de Tacna.
3. El control de vehículos de transporte interprovincial de pasajeros y de transporte de carga en el Puesto de Control Aduanero de Tomasiri se efectúa sobre la base de un sistema automatizado de selección que determinará el tipo de control al que estarán sujetos.
4. Los vehículos de transporte que arriben al Puesto de Control Aduanero de Tomasiri y sean sometidos al sistema de selección deben ser objeto de revisión documentaria si son seleccionados a canal verde. Asimismo, deben

ser objeto de revisión documentaria y física si son seleccionados a canal rojo. En el caso que se cuente con información o indicios que se presuma la comisión de infracción o delito aduanero, la Autoridad Aduanera puede disponer la revisión física del vehículo de transporte que haya sido seleccionado a canal verde.

5. La IAT puede implementar medidas que optimicen el control de las mercancías nacionalizadas que por su naturaleza sean de difícil revisión y manipuleo en el Puesto de Control Aduanero de Tomasiri.
6. Cuando el oficial de aduanas detecte algún indicio, incidencia o mercancía no declarada en el proceso de revisión procede a aplicar las acciones previstas en la normatividad vigente. Para efectos del control de la franquicia, se debe tener en consideración que todos los artículos adquiridos por los turistas lleven obligatoriamente el distintivo (sticker) que identifique que su comercio es exclusivo en la Zona Comercial de Tacna, así como para el solo uso o consumo del turista que los adquiere.

A fin de verificar el cumplimiento de las formalidades u obligaciones aduaneras o la comisión de infracciones, la Autoridad Aduanera puede disponer la medida preventiva y transitoria de incautación de las mercancías.

7. Los conductores o importadores, que transporten mercancías nacionalizadas deben obtener la “Declaración Jurada de Mercancía Nacionalizada” (según el Anexo Único) de la página web de la SUNAT o en la IAT, la que debidamente llenada en la ciudad de Tacna, debe ser presentada a la Autoridad Aduanera designada en el módulo de semáforo de importaciones.

VII DESCRIPCIÓN

A. CONTROL DE ARTÍCULOS Y MERCANCÍAS EN LOS PUESTOS DE CONTROL ADUANERO DE LA INTENDENCIA DE ADUANA DE TACNA

A.1 EN LOS PUESTOS DE CONTROL ADUANERO DE LOS TERMINALES TERRESTRES AUTORIZADOS DE TACNA.

Embarque del equipaje, pasajeros y encomiendas

1. El control de las encomiendas se realiza en el horario establecido por la IAT, para lo cual el público usuario antes de requerir los servicios de la empresa de transporte debe presentar los bultos ante la Autoridad Aduanera para su revisión física, quien una vez concluida esta revisión procede a colocar al bulto las debidas medidas de seguridad (encintado y sellado). Luego de la revisión el usuario entrega las encomiendas a la empresa de transporte quien se encarga de su ingreso a las bodegas del ómnibus en el horario de salida que le corresponda.
2. Previo al embarque del equipaje y encomiendas, los medios de transporte pueden ser revisados por la Autoridad Aduanera. En caso de encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales del presente procedimiento.
3. La Autoridad Aduanera interviene al pasajero y/o al equipaje que se embarque en caso se cuente con información o indicios que hagan presumir la comisión de una infracción o delito aduanero.
4. Previamente a la salida de los vehículos de transporte de pasajeros, la empresa de transporte debe entregar al conductor y/o copiloto el respectivo

Manifiesto de Pasajeros y Equipajes, el que debe consignar la fecha y hora de salida programada (turno), y estar debidamente firmado y sellado por el representante de la Empresa de Transportes.

5. Los propietarios o responsables autorizados mediante Carta Poder, de mercancías nacionalizadas que van a ser trasladadas en los buses de transporte interprovincial de pasajeros, deben realizar el trámite de control documentario en la Oficina de la Autoridad Aduanera del terminal terrestre portando la respectiva “Declaración”.

En el caso de traslado total o último parcial deben presentar la copia original de la “Declaración”. Luego del control documentario el propietario o responsable debe recabar la “Constancia de Revisión” del Módulo Cuenta Corriente-Importaciones emitida por la Oficina de la Autoridad Aduanera, así como la “Declaración” debidamente sellada.

A.2 EN EL PUESTO DE CONTROL ADUANERO DE TOMASIRI

Control de vehículos de transporte interprovincial de pasajeros

1. Al arribo de los vehículos al Puesto de Control Aduanero de Tomasiri, el conductor presenta el “Manifiesto de Pasajeros” debidamente llenado y firmado, así como los “Listados de Artículos Declarados”, “Constancias de Revisión” y comprobantes de pago, si los hubiese, al personal designado ubicado en el módulo de semáforo.

Luego de la recepción de los documentos y el registro de la información, los vehículos son sometidos a un proceso de selección, emitiendo el “Módulo de Selección de Vehículos” el “Reporte de Selección de Vehículos - Pasajeros” en original y copia que indique el canal seleccionado y la relación de declarantes, el cual debe ser entregado al conductor conjuntamente con los documentos presentados, debidamente sellado y firmado por el personal designado para el registro de la información.

2. Los vehículos seleccionados a canal verde prosiguen su viaje luego que el oficial de aduanas designado en el módulo C2- Pista Auxiliar lo autorice, consignando su sello en: los “Listados de Artículos Declarados” presentados por los pasajeros previa verificación con el “Reporte de Selección de Vehículos - Pasajeros”, las “Constancias de Revisión” y las “Declaraciones” presentadas.
3. El vehículo seleccionado a canal rojo debe ser ubicado en el lugar que se designe para su revisión física. Para este efecto el oficial de aduanas dispone que se abran las bodegas, a fin de que los pasajeros retiren sus equipajes e ingresen al módulo de revisión. Asimismo, solicita al conductor el “Reporte de Selección de Vehículos - Pasajeros”.
4. Para efectos de la revisión física del equipaje, el pasajero debe presentar al oficial de aduanas el “Listado de Artículos Declarados“ emitido por el SIGAD debidamente sellado por el personal de la ZOFRATACNA, conjuntamente con las boletas de venta de la Zona Comercial de Tacna, procediendo el oficial de aduanas a realizar la revisión del equipaje. En caso transporte mercancía nacionalizada, el pasajero debe entregar al oficial de aduanas las “Declaraciones”, las “Constancias de Revisión”, recabadas previamente en el terminal terrestre, y/o los comprobantes de pago correspondientes.
5. De resultar conforme la revisión física, el oficial de aduanas devuelve al pasajero el “Listado de Artículos Declarados” y sus respectivas boletas de venta debidamente selladas. En caso transporte mercancía nacionalizada devuelve las “Declaraciones”, la “Constancia de Revisión” y sus respectivos comprobantes de pago debidamente sellados. De encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, se procederá según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

6. Concluida la revisión física, el oficial de aduanas procede a colocar los precintos de seguridad en las bodegas, consignando manualmente el número de serie de los mismos en el “Reporte de Selección de Vehículos - Pasajeros”. Luego el Oficial de aduanas entrega al conductor el original de este reporte con el sello del módulo de revisión, quién debe conservarlo para cualquier control posterior por parte de la Autoridad Aduanera, quedando la copia en poder del oficial de aduanas para el registro en el SIGAD y, en caso de presentarse incidencias, en el SIGEDA.

Control de vehículos de transporte internacional de pasajeros

7. Al arribo de los vehículos al Puesto de Control Aduanero de Tomasiri, el conductor debe entregar el “Manifiesto de Pasajeros” al personal asignado al módulo de semáforo, quien registra los datos del vehículo en el Módulo del SIGAD respectivo, sin que se someta al sistema de selección, entregando al conductor la “Constancia de Registro”.
8. Luego se dirige el vehículo al área de revisión a fin que el oficial de aduanas realice la revisión del salón de pasajeros y constate los números de identificación de los precintos. En caso se verifique que los precintos se encuentren rotos, cambiados o adulterados se procede a la revisión del vehículo.
9. De encontrarse conforme la revisión, se procede a sellar el “Manifiesto de Pasajeros” y se entrega el mismo al conductor del vehículo para que continúe el viaje.
10. En caso se cuente con información o indicios que hagan presumir la comisión de una infracción o delito aduanero, la Autoridad Aduanera puede realizar la revisión del vehículo de transporte. De encontrarse incidencias durante el proceso de revisión debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

Control de vehículos particulares

11. Los turistas que viajen en vehículos particulares, a su llegada al Puesto de Control Aduanero deben entregar al oficial de aduanas, el “Listado de Artículos Declarados” con la frase: "MERCANCIAS TRANSPORTADAS EN VEHÍCULO PARTICULAR". Dichos vehículos no se someten al sistema de selección. Efectuada la recepción de los documentos el oficial de aduanas designado procede a la revisión selectiva de los artículos que transporta. En caso de encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

Control de vehículos reacondicionados en la ZOFRATACNA

12. Los vehículos reacondicionados en la ZOFRATACNA, que arriben al Puesto de Control Aduanero de Tomasiri, se deben dirigir por la vía alterna hacia el módulo de importaciones sin someterse al sistema de selección.

13. El conductor del vehículo debe presentar la documentación correspondiente (DUA, boleta de venta o factura y/o guía de remisión) al oficial de aduanas encargado de la revisión, quién verifica el número de chasis y selectivamente algunas características del vehículo, contrastándolos con la documentación recibida, verificando a su vez que no transporte mercancías sin documentación aduanera.

14. De encontrarse toda la documentación conforme el oficial de aduanas procede al descargo de la DUA en el Módulo de Cuenta Corriente-Importaciones, entregando al conductor del vehículo la DUA con el sello del módulo. En caso de presentarse mercancía con documentación aduanera, se procede a su verificación y al descargo según corresponda. De encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

Control de vehículos de transporte de carga con mercancías nacionalizadas

15. Antes de la salida de las mercancías nacionalizadas de los recintos, los almacenes aduaneros y depósitos francos, éstos deben transmitir por vía electrónica a través del Portal de la SUNAT la siguiente información:

- a) Número de placa del vehículo;
- b) Nombre del conductor;
- c) Número de las DUAs y/o Declaraciones Simplificadas;
- d) Por cada Declaración, cantidad de bultos, peso, valor CIF y si se trata de despachos totales o parciales;
- e) Fecha y hora de salida del almacén o depósito; y
- f) Número de precinto, en caso el vehículo sea precintado.

16. El conductor del vehículo o los importadores, que transporten mercancías nacionalizadas, a su arribo al Puesto de Control Aduanero de Tomasiri, deben presentar al personal designado en el módulo de semáforo de importaciones los siguientes documentos:

- a) “Declaración Jurada de Mercancía Nacionalizada” según el Anexo Único la cual puede ser obtenida de la página Web de la SUNAT o en la IAT, en original y copia.
- b) La “Declaración” acompañada de la factura o boleta de venta.
- c) Guías de remisión que amparen su traslado conforme al Reglamento de Comprobantes de Pago.

17. El traslado de la mercancía declarada puede ser total o parcial, en atención a ello el transportista debe presentar la “Declaración”, según el siguiente cuadro:

TIPO DE TRASLADO	DUA	DECLARACIÓN SIMPLIFICADA
TOTAL	Ejemplar que corresponde al importador según el Procedimiento INTA-PG.01	Copia carbonada color rosa
PARCIAL	Copia autenticada por el agente de aduana	Copia autenticada por el agente de aduana o copia simple si no ha intervenido el agente de aduana

Cuadro: Mercancía declarada

18. Recibida la documentación la Autoridad Aduanera procede a registrar la información en el Módulo de Selección de Vehículos, sometiendo a los vehículos de carga a un proceso automatizado de selección, emitiéndose el “Reporte de Selección de Vehículos - Carga”, el cual debe ser entregado al conductor en original y copia, el mismo que indica el resultado de dicha selección, debidamente sellado y firmado por el personal designado para el registro de la información.

19. Los conductores de los vehículos seleccionados a canal verde deben entregar al oficial de aduanas asignado al módulo de importaciones el “Reporte de Selección de Vehículos – Carga”, así como la documentación descrita en el numeral 17 precedente, según sea el caso, a

fin de que proceda al descargo automático de las “Declaraciones” en el Módulo de Cuenta Corriente-Importaciones, con los datos registrados en el Módulo de Selección de Vehículos – Carga; emitiéndose la “Constancia de Revisión” que debe ser firmada y sellada por el oficial revisor y el conductor. Posteriormente el oficial de aduanas entrega al conductor la “Constancia de Revisión” y le devuelve las “Declaraciones” con el sello de revisión del Puesto de Control a fin de que el vehículo prosiga con su viaje.

20. Los conductores de los vehículos seleccionados a canal rojo deben entregar al oficial de aduanas asignado al módulo de importaciones el “Reporte de Selección de Vehículos – Carga”, así como la documentación descrita en el numeral 19 precedente, según sea el caso. Posteriormente el oficial de aduanas indica la ubicación del vehículo para su revisión física y procede a efectuar un conteo de los bultos, constatando selectivamente lo verificado con lo declarado en la documentación presentada. En caso de no encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, se procede de acuerdo a lo descrito en el numeral anterior. De encontrarse incidencias, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

21. Culminados los descargos en el Módulo de Cuenta Corriente-Importaciones, tanto para los vehículos seleccionados a canal rojo como a canal verde, el oficial de aduanas responsable procede a archivar: la “Declaración Jurada de Mercancía Nacionalizada”, el “Reporte de Selección de Vehículos - Carga”, la “Constancia de Revisión”, la copia de la Guía de Remisión en caso de despachos parciales y la relación de los números de serie de fabricación de la mercancía en caso haya sido presentada. Asimismo, y de corresponder se registrará la acción preventiva y transitoria de incautación en el Módulo SIGEDA.

Control de vehículos de transporte de carga con mercancía de otros regímenes y operaciones aduaneras

22. Los conductores que transporten mercancías destinadas a otros regímenes y operaciones aduaneras, a su arribo al Puesto de Control Aduanero de Tomasiri, deben presentar a la Autoridad Aduanera asignada al módulo de semáforo de importaciones, los documentos aduaneros que amparen su traslado.
23. La Autoridad Aduanera recibe la documentación y procede al registro en el Módulo del SIGAD respectivo, sin someter al vehículo al sistema de selección, entregando al conductor del vehículo la “Constancia de Registro”, la cual debe ser firmada por dicho conductor.
24. El conductor del vehículo se dirige ante el oficial de aduanas revisor del módulo de importaciones entregándole la documentación indicada, quien procede a la verificación exterior del vehículo, contrastando los números de precintos si los hubiese. En caso de no haber incidencia, el oficial sella las “Declaraciones” presentadas o el manifiesto de carga internacional (MIC/DTA) y los entrega al transportista, quien continua con su viaje.
25. En caso se cuente con información o indicios que hagan presumir la comisión de una infracción o delito aduanero, la Autoridad Aduanera puede realizar la revisión del vehículo de transporte. De encontrarse incidencias durante el proceso de revisión debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.
26. Para el caso de los tránsitos aduaneros internacionales se aplican las disposiciones relativas al mismo.

A.3 EN EL PUESTO DE CONTROL ADUANERO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TACNA

Embarque del equipaje, pasajeros y mercancías

1. Una vez recibido y registrado el equipaje por el transportista aéreo, éste debe ser trasladado a los ambientes destinados para su revisión física por el personal aduanero encargado de esta función.
2. El turista cuyo equipaje sea sometido a revisión física presenta al oficial de aduanas designado, de corresponder, el “Listado de Artículos Declarados” emitido por el SIGAD, así como las boletas de venta de la Zona Comercial de Tacna, quien procede a la revisión física del equipaje. En caso de encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.
3. De resultar conforme la revisión física, el oficial de aduanas autoriza el traslado del equipaje a las bodegas del avión devolviendo al Turista el “Listado de Artículos Declarados” y las boletas de venta de la Zona Comercial de Tacna debidamente selladas.
4. En el caso de mercancías nacionalizadas que se transporten como carga, éstas se presentan al oficial de aduanas con la debida anticipación conjuntamente con la “Declaración” correspondiente para su revisión.

De no haber incidencia el oficial de aduanas sella la “Declaración” y procede al descargo en el Módulo de Cuenta Corriente-Importaciones, devolviendo la documentación presentada.

De encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

A.4 EN EL PUESTO DE CONTROL ADUANERO DE VILA VILA

Control de vehículos de transporte interprovincial de pasajeros

1. Al arribo de los vehículos al Puesto de Control Aduanero de Vila Vila, el conductor entrega a la Autoridad Aduanera el Manifiesto de Pasajeros, los “Listados de Artículos Declarados” y otra documentación aduanera de corresponder.
2. Luego de la recepción de los documentos, el vehículo debe ser ubicado en el lugar designado para la revisión, procediendo el oficial de aduanas a realizar el control correspondiente.
3. Concluida la revisión física el oficial de aduanas procede a colocar los precintos de seguridad en las bodegas, consignando el número de serie de los mismos en el Manifiesto de Pasajeros. Luego el oficial de aduanas entrega al conductor el original de este Manifiesto con el sello de revisión del Puesto de Control Aduanero, quien debe conservarlo para cualquier control posterior por parte de la Autoridad Aduanera, quedando la copia en poder del oficial de aduanas para su registro en el SIGAD y, en caso de presentarse incidencia, en el SIGEDA.

Control de vehículos particulares

4. Los turistas que viajen en vehículos particulares, a su llegada al Puesto de Control Aduanero deben entregar al oficial de aduanas, el “Listado de Artículos Declarados” con la frase: "MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN VEHICULO PARTICULAR". Efectuada la recepción de los documentos el oficial de aduanas designado procede a la revisión selectiva de los artículos que transporta. En caso de encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, debe procederse según lo establecido en el numeral 6

del rubro Normas Generales.

Control de vehículos reacondicionados en la ZOFRATACNA

5. El oficial de aduanas procederá en lo que corresponda, conforme a lo señalado en los numerales 13 y 14 del rubro VII A.2.

Control de vehículos de transporte de carga con mercancía nacionalizada

6. El oficial de aduanas debe proceder en lo que corresponda, conforme a lo señalado en los numerales 17, 18 y 19 del rubro VII A.2.
7. Luego de la recepción de los documentos, el vehículo debe ser ubicado en el lugar designado para la revisión correspondiente.
8. En caso de no encontrarse incidencias durante el proceso de revisión, el oficial de aduanas procede al descargo de las “Declaraciones” en el Módulo de Cuenta Corriente-Importaciones, el cual emitirá la “Constancia de Revisión” que debe ser firmada y sellada por el oficial de aduanas revisor y el conductor. Posteriormente el oficial de aduanas entrega al conductor la “Constancia de Revisión” y devuelve las “Declaraciones” con el sello de revisión del Puesto de Control, a fin de que el vehículo prosiga con su viaje. De encontrarse incidencias, debe procederse según lo establecido en el numeral 6 del rubro Normas Generales.

Control de vehículos de transporte de carga con mercancía de otros regímenes y operaciones aduaneras

9. El oficial de aduanas debe proceder en lo que corresponda, conforme a lo señalado en los numerales 22 al 26 del rubro VII A.2.

VIII GLOSARIO

- a) Constancia de Registro.- Documento emitido por el SIGAD en el cual

se registran datos del vehículo de transporte internacional de pasajeros, y de transporte de carga con mercancías de otros regímenes y operaciones aduaneras, en el cual se indica que el vehículo no ha sido sometido al sistema de selección.

- b) Constancia de Revisión.- Documento emitido por el Módulo de Cuenta Corriente – Importaciones en el que se señalan los descargos efectuados, suscrito por el oficial de aduanas de actuación y el conductor del medio de transporte o persona responsable del traslado.
- c) Declaración.- DUA y/o Declaración Simplificada
- d) Declaración Jurada de Mercancía Nacionalizada.- Documento suscrito por el conductor o representante de la empresa transportista, detallando la cantidad de mercancías nacionalizadas que se trasladan, los documentos aduaneros y guías de remisión asociados. Se encuentra en el rubro XI del presente Procedimiento.
- e) DUA.- Declaración Única de Aduanas
- f) Módulo de Cuenta Corriente – Importaciones.- Módulo del SIGAD para el control de salida de la mercancía nacionalizada en la circunscripción de la Intendencia de Aduana de Tacna.
- g) Módulo de Selección de Vehículos.- Sistema automatizado desarrollado para la selección de canales y determinación del tipo de control al que estarán sometidos los vehículos.
- h) Módulo de Semáforo.- Instalación física ubicada en el Puesto de Control Aduanero de Tomasiri en donde la Autoridad Aduanera recibe la documentación y registra la información.
- i) Reporte de Selección de Vehículos – Pasajeros.- Reporte emitido por el módulo de semáforo del Puesto de Control Aduanero de Tomasiri en el que

se señala el canal de revisión seleccionado para los vehículos de transporte interprovincial de pasajeros.

j) Reporte de Selección de Vehículos – Carga.- Reporte emitido por el módulo de semáforo del Puesto de Control Aduanero de Tomasiri en el que se señala el canal de revisión seleccionado para los vehículos de transporte de carga con mercancía nacionalizada.

k) Turista.- Toda persona natural domiciliada fuera de la provincia de Tacna, cuya finalidad de viaje no es la de ejercer una actividad comercial y/o empresarial cuyo periodo de permanencia no sea menor a un día ni mayor a sesenta (60) días.

IX INFRACCIONES, SANCIONES Y DELITOS

Las Infracciones, las sanciones así como la comisión de ilícitos se registrarán por lo establecido en la Ley General de Aduanas y en la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008, en cuyo caso la Autoridad Aduanera deberá formular la denuncia penal ante la Autoridad Competente.

X REGISTROS

- Módulo de Selección de Vehículos.
- Módulo de control de Cuenta Corriente de las Declaraciones de Importación.
- Módulo de Sistema de Gestión de los Delitos e Infracciones Aduaneras y TIM.