

ESCUELA DE POSGRADO NEWMAN

MAESTRÍA EN
DERECHO DE LA EMPRESA



**“Estudio sobre el impacto del COVID-19 en las actividades
de comercio exterior peruano, efectuado a través del
puerto de Matarani - Aduana de Mollendo, 2018 - 2022”**

**Trabajo de Investigación
para optar el Grado a Nombre de la Nación de:**

Maestro en
Derecho de la Empresa

Autor:

Lic. Urday Zagaceta, Sandro

Director de Tesis:

Mag. Yesica Barriga Andrade

TACNA – PERÚ

2023

SandroUrdayZagaceta

INFORME DE ORIGINALIDAD

23%

INDICE DE SIMILITUD

22%

FUENTES DE INTERNET

5%

PUBLICACIONES

12%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

“El texto final, datos, expresiones, opiniones y apreciaciones contenidas en este trabajo son de exclusiva responsabilidad del autor”.

DEDICATORIA

A mi amada esposa y amados hijos, quienes con su incondicional apoyo todo lo hacen posible.

Abg. Sandro Urday Zagaceta

INDICE GENERAL

Dedicatoria.....	3
Índice general.....	4
Índice de tablas.....	8
Índice de figuras.....	9
Resumen.....	11
Abstract.....	13
Introducción.....	15
Capítulo I: Antecedentes del estudio.....	18
1.1. Título del tema de Investigación.....	18
1.2. Planteamiento del problema.....	18
1.2.1. Exposición del problema.....	18
1.2.2. Proyección del problema a futuro.....	21
1.2.3. Contribución del presente Trabajo de Investigación a la solución o a la mejora de la situación problemática.....	21
1.3. Objetivos de la Investigación.....	22
1.3.1. Objetivo General.....	22
1.3.2. Objetivos específicos.....	22
1.4. Metodología.....	23
1.4.1. Tipo de investigación.....	23
1.4.2. Nivel de Investigación.....	24
1.4.3. Método de investigación.....	24
1.4.3.1. Histórico.....	24
1.4.3.2. Comparativo.....	25
1.4.4. Diseño de la Investigación.....	25

1.4.5. Población y Muestra.....	25
1.4.6. Técnicas e instrumentos.....	26
1.4.7. Recursos de información.....	26
1.4.8. Criterios de inclusión y exclusión de la muestra.....	27
1.4.8.1. Criterios de inclusión.....	27
1.4.8.2. Criterios de exclusión.....	28
1.5. Justificación.....	29
1.6. Principales definiciones.....	29
1.6.1. Coronavirus – COVID 19.....	29
1.6.2. Comercio Exterior.....	30
1.6.3. Régimen Aduanero.....	30
1.6.4. Declaración Aduanera de Mercancías (DAM).....	30
1.6.5. Mercancía extranjera.....	31
1.6.6. Mercancía nacional.....	31
1.6.7. Valor de la mercancía.....	32
1.6.8. Puerto.....	32
1.6.9. Aduana.....	32
1.6.10. Administración Aduanera en el Perú.....	33
1.7. Alcances y limitaciones.....	33
1.7.1. Alcances.....	33
1.7.2. Limitaciones.....	34
Capítulo II: Marco Teórico.....	35
2.1. Antecedentes de la investigación.....	35
2.2. Conceptualización de las variables o tópicos clave.....	35

2.2.1. Coronavirus – COVID-19 19 como pandemia mundial.....	36
2.2.2. Impacto del COVID-19 en el comercio exterior.....	38
2.2.3. Comercio exterior peruano.....	38
2.2.4. Importación para el consumo.....	41
2.2.5. Exportación definitiva.....	41
2.2.6. Tránsito aduanero.....	41
2.2.7. Puerto de Matarani – Aduana de Mollendo.....	42
2.2.8. Cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías declaradas.....	43
2.2.9. Valor FOB declarado.....	43
2.2.10. Movimiento de carga expresada en toneladas métricas.....	44
2.2.11. Tiempo total de liberación de mercancías (TTLM).....	44
2.3. Importancia de las variables o tópicos clave.....	45
2.3.1. Importancia del COVID-19.....	45
2.3.2. Importancia del comercio exterior.....	47
2.3.3. Importancia del puerto de Matarani – Aduana de Mollendo.....	47
2.3.4. Importancia de la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías declaradas.....	48
2.3.5. Importancia del valor FOB declarado.....	48
2.3.6. Importancia del movimiento de carga expresada en toneladas métricas.....	48
2.3.7. Importancia del Tiempo total de liberación de mercancías (TTLM).....	49
2.4. Análisis comparativo.....	54
2.5. Análisis crítico.....	55
Capítulo III: Marco Referencial.....	58
3.1. Reseña histórica de la organización.....	58

3.2. Filosofía organizacional.....	60
3.2.1. Finalidad en materia aduanera.....	60
3.2.2. Principios.....	61
3.2.3 Misión y visión.....	63
3.3. Diseño organizacional.....	65
3.4. Productos y/o servicios.....	72
3.5. Diagnóstico organizacional.....	73
3.6. Análisis de FODA.....	74
3.6.1. Fortalezas de la aduana de Mollendo.....	74
3.6.2. Oportunidades de la aduana de Mollendo.....	74
3.6.3 Debilidades de la aduana de Mollendo.....	75
3.6.4. Amenazas de la aduana de Mollendo.....	75
Capítulo IV: Resultados.....	77
4.1. Resultados y discusiones	77
4.1.1. Resultados en base a objetivos	77
4.1.1.1. Resultados con relación al primer objetivo específico.....	77
4.2.1.2. Resultados con relación al segundo objetivo específico.....	92
4.2.1.3. Resultados con relación al tercer objetivo específico.....	97
Capítulo V: Conclusiones y sugerencias.....	101
5.1. Conclusiones.....	101
5.2. Sugerencias.....	103
Bibliografía.....	107
Anexos.....	111

Índice de tablas

Tabla 1. Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el Régimen de Importación para el consumo.....	77
Tabla 2. Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el Régimen de Exportación definitiva.....	78
Tabla 3. Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el Régimen de Tránsito aduanero.....	78
Tabla 4. Porcentaje de diferencia de Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas entre años comparados.....	91
Tabla 5. Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM).....	93
Tabla 6. Porcentajes de diferencia entre años del Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM).....	96
Tabla 7. Movimiento de carga en toneladas métricas (TM).....	97
Tabla 8. Porcentajes de diferencia entre años respecto del movimiento de carga en toneladas métricas (TM).....	100

Índice de figuras

Figura 1. Estructura organizacional de la Aduana de Mollendo.....	65
Figura 2. Intendencias de aduana Tipo 1.....	66
Figura 3. Cantidad de DAM numeradas en el régimen aduanero de importación para el consumo.....	79
Figura 4. Curva evolutiva de la cantidad de DAM numeradas en el régimen aduanero de importación para el consumo.....	80
Figura 5. Valor FOB (US\$) declarado en el régimen aduanero de importación para el consumo.....	81
Figura 6. Curva evolutiva del valor FOB declarado en el régimen aduanero de importación para el consumo.....	82
Figura 7. Cantidad de DAM numeradas en el régimen aduanero de exportación definitiva.....	83
Figura 8. Curva evolutiva de la cantidad de DAM numeradas en el régimen aduanero de exportación definitiva.....	84
Figura 9. Valor FOB (US\$) declarado en el régimen aduanero de exportación definitiva.....	85
Figura 10. Curva evolutiva del valor FOB declarado en el régimen aduanero de exportación definitiva.....	86
Figura 11. Cantidad de DAM numeradas en el régimen aduanero de tránsito aduanero	87
Figura 12. Curva evolutiva de la cantidad de DAM numeradas en el régimen aduanero de tránsito aduanero.....	88
Figura 13. Valor FOB (US\$) declarado en el régimen aduanero de tránsito aduanero.....	89

Figura 14. Curva evolutiva del valor FOB declarado en el régimen aduanero de tránsito aduanero.....	90
Figura 15. Promedio de horas consideradas como el tiempo total de liberación de mercancías (TTLM).....	94
Figura 16. Curva evolutiva del tiempo total de liberación de mercancías (TTLM)....	95
Figura 17. Movimiento de carga por toneladas métricas.....	98
Figura 18. Curva del movimiento portuario por toneladas métricas.....	99

Resumen

El trabajo de investigación que se presenta, buscó determinar el impacto que la pandemia del COVID-19 generó en las actividades de comercio exterior peruano, efectuado a través del puerto de Matarani - Aduana de Mollendo; tomando como referencia de evaluación a un periodo anterior al COVID-19, como son los años 2018 y 2019 y un periodo donde el COVID-19 estuvo presente en las diversas actividades cotidianas como son los años 2020, 2021 y 2022.

Para lograr dicha investigación se tomó como referencia la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías, valor FOB declarado en los regímenes aduaneros de importación para el consumo, tránsito aduanero y exportación definitiva; así como también el movimiento de carga de mercancías expresado en toneladas métricas movilizadas a través del puerto de Matarani y el tiempo total de liberación de mercancías usadas para que la aduana de Mollendo autorice el ingreso o salida de mercancías del puerto de Matarani; ya sea al territorio nacional o al exterior del país.

En tipo de investigación utilizada en el presente trabajo es uno del tipo documental, cuantitativo, descriptivo y diacrónico; debido a la naturaleza de la información que se utilizó para efectuar el análisis correspondiente, utilizándose para tal fin la cantidad de 73,848 declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en los regímenes aduaneros antes señalados, para el periodo comprendido entre los años 2018 y 2022 (solamente se tomó en cuenta las declaraciones aduaneras de mercancías numeradas durante el primer trimestre del año 2022), los mismos que

nos permitieron efectuar las comparaciones respectivas, los que posteriormente nos permitió extraer las conclusiones correspondientes.

En las conclusiones señaladas: se aprecia que durante el periodo correspondiente al año 2020; se produjo una disminución en la cantidades de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas, valor FOB declarado, tiempo total de liberación de mercancías y movimiento de carga en toneladas métricas; encontrando recuperación en los años siguientes; con excepción de la cantidad de declaraciones aduanera de mercancías numeradas y tiempo total de liberación de mercancías cuya tendencia es a la baja; asimismo; el movimiento de carga de mercancía en toneladas métricas, si bien el año 2021 se recuperó en comparación con el año 2020; en el año 2020 es probable que haya sufrido una variación negativa en referencia al año 2021 (esto a raíz de un proyección efectuada, tomando en cuenta que solamente se cuenta con información del primer trimestre del año 2022).

Palabras Clave: COVID-19; declaración aduanera de mercancía, valor FOB, tiempo total de liberación de mercancías, movimiento de carga, aduana de Mollendo, Puerto de Matarani.

Abstract

The research work presented here sought to determine the impact generated by the COVID-19 pandemic on Peruvian foreign trade activities, carried out through the Matarani Port- Aduana of Mollendo; taking as a reference for evaluation a prior period to COVID-19, as were the years 2018 and 2019 and a period where COVID-19 was present in the different daily activities as were the years 2021, 2021 and 2022.

To achieve this investigation, the number of customs declarations of merchandise, the FOB value declared in the customs regimes of importation for consumption, customs transit and final exportation was taken as a reference; as well as the volume of merchandise expressed in metric tons mobilized through the Matarani Port and the total release time of used merchandise for the Mollendo customs to authorize the entry or exit of merchandise from the Matarani Port; either to the national territory or to the outside of the country.

The type of investigation used in the present work is one of the documentary, quantitative, descriptive and diachronic type; due to the nature of this information that was used to carry out the corresponding analysis, using for this purpose the amount of 73,848 customs declarations of merchandise in the customs regimes mentioned above, for the period from 2018 to 2022 (only take into account the customs declaration of numbered merchandise during the first quarter of the year 2022), the same ones that allowed us to carry out the respective comparisons, which later allowed us to draw the corresponding conclusions.

In the aforementioned conclusions: it can be appreciated that during the period corresponding to the year 2020; there was a decrease in the quantities of customs

declarations of numbered merchandise, the FOB declared value, the total time of release of merchandise and cargo volume in metric tons; finding recovery in the following years; with the exception of the quantity of costumes declaration of numbered merchandise and total time of release of merchandise whose trend is downward; likewise; the volume of merchandise cargo in metric tons, although in the year 2021 recovered compared to 2020; in the year 2020 it is likely to have suffered a negative variation in reference to the year 2021 (this as a result of a projection made, taking into account that information is only available for the first quarter of the year 2022).

Keywords: COVID-19; customs declaration of merchandise, FOB value, total time of release of merchandise, cargo volume, Mollendo customs, Matarani Port.

Introducción

En el año 2020 hizo su aparición en la escena mundial el COVID-19, el mismo que fue declarado como pandemia mundial; convirtiéndose este como un elemento de afectación en todos los quehaceres habituales en todo el mundo; generando que muchas actividades incluidas las comerciales se vean impactadas de diversa manera, en algunos casos de manera negativa y en otros de manera positiva.

Muchos países, instituciones, empresas y personas no se encontraban preparadas para afrontar una pandemia que representaba un problema de gran magnitud; lo que generaba en algunos casos muchas dificultades en el desempeño de sus actividades cotidianas.

El Perú y especialmente la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, representada por la aduana de Mollendo en la Jurisdicción del departamento de Arequipa y especialmente en el puerto marítimo de Matarani, no fue ajena a las implicancias que acarrearaba el hecho de no tener información de la enfermedad COVID-19, no estar preparados para actuar en un escenario como el que produjo la pandemia.

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria tuvo que reorganizar la forma de efectuar sus labores, atendiendo a una serie de normas de carácter general como el trabajo remoto implementado por el gobierno peruano y emitiendo una serie de normas internas con la finalidad de contrarrestar la disminución sustancial de personal en trabajo presencial, contagio de su personal, entre otras; asimismo, el puerto de Matarani y demás operadores de comercio exterior también

presentaban sus propias dificultades; lo que hacía de imperiosa necesidad la realización de actividades estrictamente coordinadas debido a la poca disponibilidad de recursos humanos como logísticos.

El objetivo planteado en el presente trabajo de investigación consiste en identificar los efectos producidos por el COVID-19 que impactaron en las actividades de comercio exterior efectuadas a través del puerto de Matarani – Intendencia de Aduana de Mollendo; tomando como periodo de medición al comprendido entre los años 2018 al 2022.

El presente trabajo de investigación encuentra justificación en la necesidad de estudiar el impacto causado por una pandemia mundial como el COVID-19 en las actividades de comercio exterior y en la importancia de arribar a conclusiones que a futuro sirva como instrumento de consulta para controlar o minimizar los efectos en casos similares que se pudieran presentar a futuro.

La metodología empleada en el presente trabajo investigativo, es del tipo documental, cuantitativo, descriptivo y diacrónico; debido a que se utilizara información contenida en archivos publicados en la página web de la SUNAT e informes de gestión elaborados por la División de Técnica Aduanera de la Aduana de Mollendo.

El presente trabajo de investigación se encuentra constituida por cinco capítulos, los mismos que brevemente se detallan a continuación:

El primer capítulo denominado antecedentes del estudio, recoge el planteamiento del problema, detallándose como es que la aparición del COVID-19 generó un

cambio en las diversas actividades de distinta índoles, así como se determinó los objetivos de la investigación , metodología a emplearse, justificación , alcances y limitaciones y las definiciones que sustentan la investigación.

El segundo capítulo denominado marco teórico, contiene los conceptos teóricos relevantes que sustentan la investigación, así como un análisis comparativo y crítico del COVID-19 en las actividades de comercio exterior efectuadas a través de del Puerto de Matarani – Aduana de Mollendo.

El tercer capítulo denominado marco referencial, contiene la reseña histórica de la Aduana de Mollendo, determinándose su filosofía, diseño y diagnóstico organizacional, los productos servicios que brinda esta, así como una análisis FODA de la misma.

El cuarto capítulo denominado resultados, recoge la explicación y presentación de los resultados obtenidos en la investigación.

El quinto capítulo, denominado conclusiones y sugerencia, recoge la exposición de las conclusiones arribadas respecto de los objetivos propuestos; generándose asimismo las correspondientes sugerencias.

CAPITULO I: ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

1.1. Título del Tema de Investigación.

Estudio sobre el impacto del COVID-19 en las actividades de comercio exterior peruano, efectuado a través del puerto de Matarani - Aduana de Mollendo, 2018 - 2022.

1.2. Planteamiento del Problema.

1.2.1. Exposición del problema:

La aparición del COVID-19 como un elemento de afectación mundial; generó que muchas prácticas comerciales se vean impactadas ya sea en algunos casos de forma positiva y otros de manera negativa; cambiando en muchos casos la forma de hacer negocios, sobre todo el fortalecimiento del comercio electrónico a nivel del último eslabón de la cadena de suministros referido a la venta y entrega del producto al consumidor final; generando también el cierre de fronteras que limitaban el tráfico internacional de medios de transporte, personas y mercancías; lo que conllevó a que el flujo de mercancías se vea afectado en comparación a tiempos precovid-19; así como una variación en los precios de los productos comercializados.

El tema cuenta con un carácter relevante debido a que permitirá identificar cómo es que el COVID-19 fue impactando en las actividades de comercio exterior relacionadas a los regímenes aduaneros de importación, exportación definitiva de mercancías y tránsito aduanero internacional, que tipos de mercancías fueron las

más afectadas o menos demandadas y cuáles fueron las más beneficiadas o con mayor demanda; situación que a su vez permitirá evaluar otras posibilidades de negocios.

El sector importador/exportador al que se encuentra orientado el presente trabajo de investigación podrá contar con información relevante y actualizada respecto del impacto y los efectos causados por la pandemia del COVID-19 en las actividades de comercio exterior peruano relacionados a los regímenes aduaneros de importación, exportación definitiva de mercancías y tránsito aduanero internacional; información que permitirá a todas las empresas involucradas en actividades de comercio exterior planificar, organizar, ejecutar y monitorear sus actividades tomando en cuenta la información proporcionada conllevando a adoptar las mejores decisiones.

Asimismo, es muy importante el tema materia de investigación debido a el COVID-19 generó un escenario diferente y nuevo en los diferentes ámbitos del quehacer cotidiano y a la fecha no se conoce información de que la pandemia haya llegado a su fin; sin embargo, es probable que pueden presentarse rebrotes del COVID-19 y presentarse escenarios iguales o similares a los ya acontecidos; por lo que es importante estar preparados para poder actuar de manera eficiente en el momento oportuno.

Asimismo, es muy importante el tema materia de investigación debido a que en el Perú continúan los contagios por COVID-19 y su letalidad al 13 de marzo del 2019

asciende al 4.89%, conforme se puede apreciar en el cuadro siguiente publicado por el Ministerio de Salud en su página web¹.

También el tema materia de la presente es importante porque puede ser aplicado a un periodo post-covid19; ya que se podrían recoger algunas experiencias y buenas prácticas producidas en época COVID-19 y aplicarlas o tenerlas en cuenta en situaciones parecidas.

Asimismo, debe precisarse que existen opiniones de investigadores que han señalado que el COVID-19 ha generado efectos de diversa índole a nivel mundial, siendo una de ellas el comercio exterior o internacional; como es el caso de Marisol Anglés Hernández y Mariana Tejado Gallegos (2020), quienes señalan que “la emergencia sanitaria que surge a partir del virus SARS-CoV-2, denominado COVID-19, ha obligado de manera horizontal y transversal al confinamiento social, sin importar nivel económico, raza, credo, afiliación política ni ninguna otra categoría. Asimismo, el virus ha tenido efectos sistémicos, con incidencia en los mercados financieros, los precios del petróleo, las relaciones internacionales, el comercio internacional, la contaminación atmosférica y, el cambio climático; evidenciándose, con ello, la fragilidad de los sistemas de salud de todos los países, pues dada la capacidad de transmisión del virus y velocidad de propagación de la enfermedad, día a día las cifras de infecciones y pérdidas humanas se muestran alarmantes, a la fecha se superan los 5 millones de casos confirmados y más de 400.000 decesos a nivel mundial (Johns Hopkins University, 2020)” (p. 36)².

¹ https://covid19.minsa.gob.pe/sala_situacional.asp

² Marisol Anglés Hernández y Mariana Tejado Gallegos. Revista; La emergencia Sanitaria COVID-19 a la luz de la emergencia climática – Retos y oportunidades; pág. 36.

1.2.2. Proyección del problema a futuro:

Las alteraciones provocadas por el COVID 19; nos han permitido identificar aspectos vulnerables de la cadena logística de suministros, así como deficiencias en la infraestructura, normas legales y capacitación especializada del personal aduanero que hicieron que el problema presentado se enfrentara con serias deficiencias; las mismas que con el transcurrir del tiempo fueron de a pocos subsanadas; sin embargo, estas experiencias servirán de mucha utilidad en el caso que más adelante el COVID-19 u otra pandemia con similares características pongan en riesgo o atenten contra la salud de las personas; debido a que, podrán ser asumidas con una preparación más eficiente y con rápidas respuestas, conforme lo exige las prácticas de comercio internacional.

1.2.3. Contribución del presente Trabajo de Investigación a la solución o a la mejora de la situación problemática.

La investigación permitirá arribar a conclusiones respecto de los problemas presentados que dificultaron las actividades de comercio exterior de mercancías efectuadas a través del puerto de Matarani, jurisdicción y competencia de la Aduana de Mollendo durante la pandemia COVID 19; y a partir de estas conclusiones nos permitirá efectuar alternativas de solución , las mismas que podrán ser tomadas en consideración para eventos que se podrían presentar a futuro de igual o mayor envergadura que el COVID 19.

Giovanni F. Priori Posada (2004), señala que “la jurisdicción precisa quiénes tienen, en general, esa potestad constitucionalmente atribuida, mientras que la

competencia precisa quién, dentro de aquellos que tienen la potestad constitucionalmente atribuida, puede, según la ley, conocer válidamente un asunto en particular”³ (p. 39); por lo que; en el presente caso la dependencia de la Aduana de Mollendo cuenta con la jurisdicción y competencia para efectuar los despachos de mercancías correspondientes a los regímenes aduaneros de exportación definitiva de mercancías, importación para el consumo, y tránsito aduanero internacional.

1.3. Objetivos de la Investigación.

1.3.1. Objetivo general:

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo general identificar los efectos producidos por el COVID-19 que impactaron en las actividades de comercio exterior efectuadas a través del puerto de Matarani – Intendencia de Aduana de Mollendo; para el periodo comprendido entre los años 2018 al 2022.

1.3.2. Objetivos específicos:

Dentro de los objetivos específicos tenemos los siguientes:

Primer Objetivo Específico.

Determinar los efectos causados por el COVID-19 en la cantidad de operaciones de importaciones, tránsito aduanero y exportaciones efectuadas por el puerto de

³ Giovanni F. Priori Posada, Revista Derecho y Sociedad: La competencia en el proceso civil peruano; pág. 39.

Matarani a través de la cantidad de Declaraciones Aduaneras de Mercancías Numeradas y el valor de transacción o valor FOB declarado ante la Aduana de Mollendo; para los regímenes aduaneros de exportación definitiva de mercancías, importación para el consumo y Tránsito Aduanero; en el periodo comprendido entre el 01 de enero del 2018 al 31 de marzo del 2022.

Segundo Objetivo Específico

Determinar las variaciones causadas por el COVID-19, en el Tiempo de demora o Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM) en los despachos aduaneros de los regímenes aduaneros gestionados a través del puerto de Matarani; para el periodo comprendido entre el 01 de enero del 2018 al 31 de marzo del 2022.

Tercer Objetivo Específico.

Identificar la variación sufrida por el COVID-19 en el movimiento de mercancías del puerto de Matarani, determinado mediante la cantidad total de toneladas métricas (TM) que ingresaron o salieron del puerto de Matarani con la finalidad de ser destinadas a operaciones de comercio exterior; periodo comprendido entre el 01 de enero del 2018 al 31 de marzo del 2022.

1.4. Metodología.

1.4.1. Tipo de Investigación:

Por la naturaleza y condiciones observadas en el presente trabajo investigativo; conforme a lo señalado por Sanchez, Reyes y Mejía (2018)⁴, este reúne las

⁴ Sanchez, Reyes y Mejía : Manual de Términos en Investigación Científica, Tecnológica y Humanística; pág. 80-82

características para ser desarrollado como una investigación del tipo documental, cuantitativo, descriptivo y diacrónico; debido a que se utilizara información contenida en archivos publicados en la página web de la SUNAT e informes de gestión elaborados por la División de Técnica Aduanera de la Aduana de Mollendo y comprendida dentro de un periodo anterior al COVID-19 hasta un periodo en que los efectos del COVID-19 va cediendo en su cantidad de contagios; con la finalidad de poder efectuar comparaciones entre ambos, que permitirá evaluar, comparar y arribar a conclusiones tomando en cuenta la información contenida en las declaraciones aduaneras de mercancías numeradas ante la aduana de Mollendo entre los años 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022, respecto del impacto generado por el COVID-19 en las operaciones de comercio exterior efectuadas a través del puerto de Matarani – Aduana de Mollendo.

1.4.2. Nivel de Investigación:

De conformidad con la naturaleza del trabajo de investigación planteado, este reúne las características de un estudio exhaustivo, comparativo y explicativo.

1.4.3. Método de la Investigación:

Con la finalidad de arribar a conclusiones que nos permitan identificar los efectos del problema planteado, se aplicarán los siguientes métodos:

1.4.3.1. Histórico:

A través del cual se evaluará la evolución y los cambios o variaciones sufridas en el tiempo en el problema a investigar.

1.4.3.2. Comparativo:

El mismo que nos permitirá efectuar comparaciones antes y durante el periodo de tiempo planteado para el presente trabajo de investigación.

1.4.4. Diseño de la Investigación:

El presente trabajo de investigación es comparativa y descriptiva; debido a que permitirá comparar el comportamiento de las operaciones de comercio exterior antes y durante la presencia del COVID-19; para lo cual se tomaran como referencia de medición el periodo comprendido entre el 01 de enero del 2018 al 31 de marzo del 2022.

1.4.5. Población y Muestra.

La población o Universo en el presente caso se encuentra conformada por el total de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas ante la aduana de Mollendo, para el periodo comprendido entre los años enero 2018 a marzo 2022, la misma que es finita y asciende al total de 73,848 declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en los regímenes aduaneros de importación para el consumo, exportación definitiva y tránsito aduanero.

En el presente trabajo se usara la población como objeto de estudio y no la muestra; debido a que la información contenida en cada declaración aduanera de mercancía no es homogénea y pueden distorsionar los resultados.

1.4.6. Técnicas e instrumentos.

La técnica o instrumento que se usará para la recolección de datos es la de revisión documental o análisis documental; solicitándose para tal fin a la aduana de Mollendo mediante el expediente administrativo N° 145-URD999-2023-327388 al Amparo de la Ley de Transparencia a la Información Pública – Ley N° 27806 información referente a las declaraciones aduaneras de mercancías que se presentan en los regímenes aduaneros que se despachan por esa dependencia; asimismo, se revisará la información contenida en la página web de la SUNAT como complemento a la información proporcionada.

Sobre la revisión documental o análisis documental José Luis Arias Gonzales (2020), ha señalado lo siguiente: “El análisis de documentos o también llamado análisis documental es un proceso de revisión que se realiza para obtener datos del contenido de dicho documento; en este caso, los documentos deben ser fuentes primarias y principales que facultan al investigador obtener datos y le permitan presentar sus resultados para concluir el estudio⁵”. (p. 52)

1.4.7. Recursos de información

⁵ José Luis Arias Gonzales. Técnicas e instrumentos de investigación científica. (Libro Virtual) https://repositorio.concytec.gob.pe/bitstream/20.500.12390/2238/1/AriasGonzales_TecnicasEInstrumentosDelInvestigacion_libro.pdf. (Pág.52)

La presente investigación considera toda la información respecto de las declaraciones aduaneras de mercancías presentadas ante la Aduana de Mollendo correspondientes a los años 2018, 2019, 2020 y 2021. Dicha información se obtuvo del portal institucional de la Sunat e Informe de gestión para el año 2021 y primer trimestre del año 2022 de la División de Técnica Aduanera para el año 2021, solicitud dirigida al Jefe de la División de Técnica aduanera de la I Mollendo; división que de acuerdo a sus competencias y facultades administran todos los regímenes aduaneros de la Intendencia de Aduana de Mollendo.

- Validez del instrumento

Para la validación se tomó en cuenta que los instrumentos empleados para la obtención de la información que sustenta la presente investigación reviste un total grado de certeza y confiabilidad debido a que estos no permitirán evaluar, analizar y efectuar las conclusiones correspondiente en base a una información de carácter público; la misma que puede ser solicitada por cualquier persona interesada en contar con ella.

1.4.8. Criterios de inclusión y exclusión de la muestra

1.4.8.1. Criterios de inclusión:

a.- Se seleccionaron el íntegro de las declaraciones aduaneras de mercancías correspondientes a los años 2018, 2019, 2020 y 2021 de los regímenes

aduaneros contemplados en la Ley General de Aduanas; con excepción de las declaraciones aduaneras que fueron legajadas ya sea de oficio o a solicitud de parte.

b.- Para verificar el universo de declaraciones aduaneras de mercancías a través del portal institucional de la SUNAT, se utilizó la siguiente ruta:

i. Se ingresó al Portal de la SUNAT www.sunat.gob.pe

ii. Se buscó el enlace denominado operatividad aduanera.

iii. Se ingresa a una DUA.

iv. Luego se ingresa al enlace para verificar la cancelación de la Declaración.

v. Se consigna el código 145 correspondiente a la Aduana de Mollendo, año que se desea consultar, régimen aduanero y número de declaración y finalmente se ingresa a la opción consultar, mediante este procedimiento se puede identificar el total de declaraciones numeradas por año.

1.4.8.2. Criterios de exclusión

En el presente trabajo se excluyen las declaraciones aduaneras de mercancías que han sido objeto de legajamiento, que consiste en la acción de dejar sin efecto una declaración por los supuestos contemplados en la Ley General de Aduanas.

1.5. Justificación.

El presente trabajo de investigación reviste un alto nivel de importancia, debido a que permitirá efectuar una medición y comparación de los efectos que puede ocasionar una circunstancia que altera el regular proceso de tráfico internacional de mercancías o comercio exterior como lo es el COVID-19 a través del puerto más representativo e importante del Sur del Perú como es el Puerto de Matarani y cómo puede este afectar de forma positiva o negativa en los operadores de comercio exterior, ciudadanos y trabajadores de la Aduana de Mollendo; asimismo, servirá como instrumento de consulta para minimizar los efectos en casos similares que se pudieran presentar a futuro.

1.6. Principales definiciones.

1.6.1. Coronavirus COVID-19:

Enriquez y Saenz (2021), han señalado que “según la Organización Mundial de la Salud (2021), los coronavirus son una extensa familia de virus que pueden causar enfermedades tanto en animales como en humanos. En los humanos, se sabe que varios coronavirus causan infecciones respiratorias que pueden ir desde el resfriado común hasta enfermedades más graves como el síndrome respiratorio de Oriente Medio (MERS) y el síndrome respiratorio agudo severo (SRAS). El COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto este nuevo virus como la enfermedad que provoca eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China), en diciembre de

2019. El 31 de diciembre de ese año, el Gobierno chino notificaba oficialmente a la OMS la aparición de un nuevo virus causante de SARS-CoV-2”⁶.

1.6.2. Comercio Exterior:

Fernando Lafuente, señala que “Al comercio exterior puede considerársele como una técnica de economía exterior, denominada sector exterior; abarca el conjunto de relaciones de intercambio de bienes y servicios comerciales de un país (residentes) con socios extranjeros (no residentes) mediante ventas o compras que originan créditos y obligaciones en divisas y euros, relación que implica obligatoriedad jurídica nacional e internacional. Ha de calificarse de circulación mercantil exterior la de una economía nacional que, por regla, excede la frontera estatal”⁷ (p. 20).

1.6.3. Régimen aduanero:

“Modalidad escogida por el operador de comercio exterior para destinar las mercancías que ingresan o salen desde y hacia el territorio nacional”. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895.

1.6.4. Declaración Aduanera de Mercancías (DAM):

⁶ Alberto Enriquez, Carlos Saenz, Publicación Estudios y Perspectivas, serie 189 – Primeras Lecciones y desafíos de la pandemia de COVID-19 para los países del SICA

⁷ Fernando Lafuente, Aspectos del Comercio Exterior (Libro Virtual) <https://infolibros.org/pdfview/3215-aspectos-del-comercio-exterior-fernando-lafuente/>

“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”⁸. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895.

Ramón Deza Villasanz, en su libro Derecho Aduanero – Vertiente tributaria y penal; señala sobre la declaración aduanera lo siguiente: “Definida la “declaración en aduana “en el art. 5. Aptado 12 del CAU como el acto por el que una persona expresa, en la forma y modo establecidos, la voluntad de incluir las mercancías en un determinado régimen aduanero, con mención en su caso, de las disposiciones particulares que deban aplicarse”⁹.

1.6.5. Mercancía extranjera:

“Se considera mercancía extranjera a aquella mercancía producida en el exterior que se encuentra pendiente su nacionalización; asimismo, también se considera mercancía extranjera aquella mercancía nacionalizada en el extranjero producida en el Perú”. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895.

1.6.6. Mercancía nacional:

⁸ Artículo 2° de Ley General de Aduanas – D. Leg N° 1053.

⁹ Deza Villasanz, Ramón. Derecho Aduanero – Vertiente tributaria y penal; edición 2019. Editorial Universidad Internacional de Andalucía. Pag 43.

“La producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas”. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895.

1.6.7. Valor de la mercancía:

“El valor de la mercancía para efectos aduaneros lo constituye el monto total pagado por ella, producto de la realización de la operación de compraventa internacional”.

1.6.8. Puerto:

Según el Informe Anual Tráfico Portuario en la Comunidad Andina (2018), define a un puerto como “cualquier localidad dotada de facilidades permanentes que permitan a los buques comerciales amarrar y descargar o cargar mercancías, así como desembarcar y embarcar pasajeros movilizados en el tráfico marítimo o por aguas interiores”¹⁰ (p. 6).

1.6.9. Aduana:

Marco Antonio Huaman Sialer (2019) señala la siguiente definición: “Aduana es

10 Informe Anual Tráfico Portuario en la Comunidad Andina, 2018. Pagina web: <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE883.pdf>

una entidad considerada como la expresión física del Estado en el control del tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte”¹¹ (p. 3)

1.6.10. Administración Aduanera en el Perú:

“Órgano de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera. El término también designa un órgano, una dependencia, un servicio o una oficina de la Administración Aduanera”¹². Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895

1.7. Alcances y limitaciones.

1.7.1. Alcances:

Se enfocara en las actividades de comercio exterior efectuados a través del Puerto de Matarani – Aduana de Mollendo.

Está orientado a evaluar como las actividades de comercio exterior fueron afectadas por el COVID-19.

11 Marco Antonio Huaman Sialer, Derecho Aduanero y de Comercio Internacional ; Primera Edición – Febrero 2019; Instituto Pacifico SAC; pag. 3; ISBN

12 Artículo 2° de la Ley General de Aduanas – Decreto Legislativo N° 1053.

1.7.2. Limitaciones:

En la presente investigación se trabajó con información pública obtenida de una entidad pública; la misma que dificulta la utilización de muestras, debido a que no es posible identificar las fechas de las operaciones de comercio exterior y agruparlas por periodos de tiempo; asimismo, la información contenida en las declaraciones aduaneras no es homogénea.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación.

Siendo que la enfermedad del Coronavirus es una enfermedad con efecto de pandemia a nivel mundial; así como se han efectuado algunos estudios sobre los efectos producidas por esta al comercio internacional; no existe o no se ha identificado investigación alguna que relacione los efectos del coronavirus con las actividades de comercio exterior a través del puerto de Matarani – Aduana de Mollendo; por tanto, se concluye que el presente trabajo de investigación es de carácter innovador ya que no cuenta con alguna referencia o antecedente efectuado con anterioridad.

2.2. Conceptualización de las variables o tópicos clave.

El comercio de mercancías que se efectúa entre distintos países del mundo con la finalidad de satisfacer necesidades internas y externas, hace necesario que este se efectúe en las mejores condiciones tanto económicas, de tiempo y seguridad de las mercancías que permitan a unos maximizar sus ganancias y a otros satisfacer sus necesidades en el menor tiempo posible; razón por la cual se hace indispensable fijar los conceptos de las variables que resultan indispensables en la presente investigación.

Debido a la aparición del COVID-19 los estados especialmente el peruano tomaron varias medidas restrictivas tanto en lo referente de las labores realizadas por el personal involucrado en dicha actividad, como en el acceso ya sea de ingreso

o salida del territorio nacional de medios de transportes y mercancías; por lo que en el presente trabajo se han considerado los siguientes conceptos.

2.2.1. Coronavirus – COVID-19 como pandemia mundial.

A inicios del año 2020, específicamente en el mes de marzo, día 11, la Organización Mundial de la Salud “reconoce al COVID-19 como una pandemia de alcance mundial”, conforme al siguiente comunicado efectuado a través de su página web¹³:

“Buenas tardes.

A lo largo de las dos últimas semanas, el número de casos de COVID-19 fuera de China se ha multiplicado por 13, y el número de países afectados se ha triplicado.

En estos momentos hay más de 118 000 casos en 114 países, y 4291 personas han perdido la vida. Miles de personas más están luchando por sus vidas en los hospitales.

En los días y semanas por venir esperamos que el número de casos, el número de víctimas mortales y el número de países afectados aumenten aún más.

¹³ <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>

Desde la OMS hemos llevado a cabo una evaluación permanente de este brote y estamos profundamente preocupados tanto por los alarmantes niveles de propagación y gravedad, como por los alarmantes niveles de inacción.

Por estas razones, hemos llegado a la conclusión de que la COVID-19 puede considerarse una pandemia.

«Pandemia» no es una palabra que deba utilizarse a la ligera o de forma imprudente. “Es una palabra que, usada de forma inadecuada, puede provocar un miedo irracional o dar pie a la idea injustificada de que la lucha ha terminado, y causar como resultado sufrimientos y muertes innecesarias”.

El gobierno peruano en atención a estas circunstancias y con la intención de salvaguardar o proteger la salud de sus habitantes dispuso mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM “ declarar el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de quince (15) días calendario, y el aislamiento social obligatorio (cuarentena), por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19”¹⁴.

Es importante señalar también que mediante el artículo 8° del Decreto Supremo N° 044-2020-PCM se establecía el cierre de fronteras; sin embargo, se dejaba constancia mediante el mismo dispositivo legal que las actividades de ingreso y

¹⁴ Artículo 1° del Decreto Supremo N° 044-2020-PCM

salida de mercancías del territorio nacional podían seguir efectuándose desde puestos aeropuertos y lugares habilitados.

2.2.2. Impacto del COVID-19 en el comercio exterior.

A pesar de que el gobierno peruano garantizaba el ingreso y salida de mercancías desde y hacia el territorio nacional, las actividades de comercio exterior se vieron sustancialmente afectadas, debido a que surgieron una serie de situaciones que afectaron a esta; como por ejemplo: La falta de personal en los puertos, aeropuertos y lugares habilitados debido al aislamiento social obligatorio decretado, la mala calidad de la prestación de servicios por los trabajadores de los diversos operadores de comercio exterior debido al temor de contagio, la crisis mundial de contenedores, la disminución de los volúmenes de mercancías producidas a nivel mundial, el incremento de fletes internacionales y nacionales, entre otros.

2.2.3. Comercio exterior peruano.

Las actividades de comercio exterior a evaluar durante el periodo de pandemia se encuentran circunscriptas al Puerto de Matarani; lugar por donde ingresan y salen mercancías del territorio nacional a través de medios de transporte marítimos

Se denomina comercio exterior peruano a todas las actividades que implican el traslado de mercancías del Perú a otro extranjero ó desde un país extranjero hacia el Perú; traslado que se efectúa a mérito de operaciones de compraventa de bienes o servicios.

El ingreso de bienes o servicios al territorio nacional se originan en la necesidad de que el Perú satisfaga su demanda interna de bienes y servicios no producidos u ofertados en el país; estos sean insuficientes para satisfacer la demanda total, ingresen al territorio nacional para darles un valor agregado o para cumplir una función determinada y posteriormente salir del país.

La exportación de bienes o servicios desde el territorio peruano al exterior, se origina en la necesidad de obtener divisas, vender el excedente de la producción nacional, obtener mejores precios, diversificar el riesgo, salir del territorio nacional para que en territorio extranjero se le genere un valor agregado, ganar nuevos mercados, entre otros.

La actividad de comercio exterior peruana puede ser afectada por factores internos o externos, tales como política tributaria, aplicación de medidas en frontera, establecimiento de cuotas, medidas no arancelarias, crisis en el transporte internacional, crisis de contenedores, conflictos armados, pandemias, entre otros. Para el presente caso se evaluará los efectos producidos por la pandemia COVID-19.

El ingreso o salida de mercancías desde y hacia el territorio peruano se efectúa a través de regímenes aduaneros; los mismos que se encuentra contemplados en la Ley General de Aduanas – Decreto Legislativo N° 1053¹⁵ y su reglamento¹⁶; dicha

¹⁵ Sección Tercera de la Ley General de Aduanas (Artículos 47° al 98°)

¹⁶ Artículo 59° del Reglamento de la Ley General de Aduanas – D. S. N° 010-2009-EF.

actividad se puede medir a través de la cantidad de declaraciones aduaneras numeradas; valor de las mercancías y partidas arancelarias involucradas.

Los regímenes aduaneros contemplados en la Ley General de Aduanas y su reglamento son los siguientes:

a) De importación:

- Importación para el consumo;
- Reimportación en el mismo estado; y
- Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

b) De exportación:

- Exportación definitiva; y
- Exportación temporal para reimportación en el mismo estado.

c) De perfeccionamiento:

- Admisión temporal para perfeccionamiento activo;
- Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo;
- Drawback; y
- Reposición de mercancías con franquicia arancelaria.

d) De depósito:

- Depósito aduanero.

e) De tránsito:

- Tránsito aduanero;
- Transbordo; y
- Reembarque.

f) Otros regímenes aduaneros o de excepción:

- Los señalados en el artículo 98º de la Ley.

2.2.4. Importación para el consumo.

“Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubieren, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras”. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895.

2.2.5. Exportación definitiva.

“Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior”. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895.

2.2.6. Tránsito aduanero.

“Régimen aduanero que permite que las mercancías provenientes del exterior que no hayan sido destinadas sean transportadas bajo control aduanero, de una aduana a otra, dentro del territorio aduanero, o con destino al exterior, con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, previa presentación de garantía y el cumplimiento de los demás requisitos y condiciones de acuerdo a lo que establezca el Reglamento. El tránsito aduanero interno se efectúa por vía

marítima, aérea o terrestre de acuerdo a lo establecido en el Reglamento en los siguientes casos:

- a. Contenedores debidamente precintados;
- b. Cuando se trate de mercancías cuyas dimensiones no quepan en un contenedor cerrado;
- c. Cuando la mercancía sea debidamente individualizada e identificable”. Decreto Legislativo N° 1053. Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Aduanas. 2008, 27 de junio. 374895

2.2.7. Puerto de Matarani - Aduana de Mollendo.

El ingreso o salida de mercancías desde y hacia el territorio peruano de conformidad a la Ley General de Aduanas se efectúa a través de regímenes aduaneros y por lugares debidamente habilitados por la SUNAT¹⁷, siendo uno de ellos el Puerto de Matarani, ubicado en la Provincia de Islay – Departamento de Arequipa; puesto sobre el cual ejerce jurisdicción y competencia para controlar el ingreso y salida de mercancías la Aduana de Mollendo; que es una unidad orgánica dependiente de la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas de la Sunat, que a su vez es un órgano que forma parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT¹⁸.

¹⁷ Ley General de Aduanas – D. Leg. N° 1053 - Artículo 100.- Lugares habilitados:

“Son lugares habilitados los espacios autorizados dentro del territorio aduanero para el ingreso y salida de mercancías, medios de transporte y personas, tales como puertos, aeropuertos, vías, terminales terrestres y centros de atención en frontera, en los cuales la autoridad aduanera ejerce su potestad.

Todo medio de transporte, mercancía o persona que ingrese o salga del territorio aduanero debe someterse al control aduanero.

La Administración Aduanera regula el ingreso y salida de mercancías por tuberías, ductos, cables u otros medios, así como las provenientes de naufragio, de accidentes o de los casos calificados de arribo forzoso”.

¹⁸ Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT y ANEXOS

2.2.8. Cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas.

La cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas o DAM numeradas, se constituye en uno de los elementos o variables indispensables en el trabajo de investigación, debido a que esta nos permitirá evaluar si las operaciones aduaneras efectuadas a través del puerto de Matarani – Aduana de Mollendo han sufrido algún impacto provocado por el COVID-19 y de que manera fueron estas.

A través de la cantidad de DAM numeradas se puede inferir si es que los efectos del COVID-19 tuvieron un impacto positivo o negativo respecto del flujo de mercancías objeto de comercio exterior que circulan por el puerto de Matarani, jurisdicción de la aduana de Mollendo.

2.2.9. Valor FOB declarado.

El valor FOB según el documento publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) denominado Metodología Exportación e Importación FOB en Valor Real¹⁹(p. 4); ha sido definido de la siguiente manera: “Siglas en inglés de "libre a bordo" o "puesto a bordo" (free on board). Término que describe la forma de tasar un bien cuando en el precio del mismo no se incluyen los costos de exportación asociados a su traslado, como seguros y fletes”.

¹⁹ Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (Octubre 2021). *METODOLOGÍA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN FOB EN VALOR REAL* <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia-de-comercio-exterior.pdf>

En el trabajo de investigación se deberá evaluar y determinar cual ha sido el comportamiento del valor FOB que se ha declarado en las declaraciones aduaneras de mercancías durante la vigencia de la pandemia COVID-19 comparada con un periodo PRE COVID.

2.2.10. Movimiento de carga expresada en toneladas métricas.

El movimiento de carga expresada en toneladas métricas, se encuentra referida al peso total de las mercancías durante un periodo determinado, que son objeto de comercio internacional y que para su salida al exterior o su ingreso al territorio nacional utilizan las instalaciones portuarias del puerto de Matarani con la finalidad de ser sometidas al control aduanero por parte de la aduana de Mollendo y quedar expeditas ya sea para su exportación, importación o tránsito aduanero según sea el caso.

2.2.11. Tiempo total de liberación de mercancías (TTLM).

El Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM), en el régimen aduanero de importación para el consumo, es el tiempo que transcurre desde la llegada de la nave hasta que se produce el levante de las mercancías, o en el caso del régimen aduanero de exportación definitiva desde que la mercancía ingresa al terminal portuario y se autoriza por parte de la aduana su carga al medio de transporte y su posterior traslado al exterior; para el caso del régimen de tránsito aduanero no existe un instrumento de medición respecto del tiempo total de liberación de mercancías; debido a que por la naturaleza del mismo; la mercancía se encuentra ya depositada en una zona primaria (puerto o depósito temporal) y lo único que se efectúa es una

solicitud por parte del transportista para el traslado de una zona primaria controlada por la aduana a otra también controlada por otra aduana.

2.3. Importancia de las variables o tópicos clave.

2.3.1. Importancia del COVID-19.

En los acontecimientos mundiales sufridos a raíz de la pandemia generada por el COVID-19, este adquiere una gran importancia, debido a que causó cambios drásticos en muchas sino todas las actividades humanas en el mundo; cambios que incluyen el comercio internacional de mercancías, donde se generaron una serie de situaciones que alteraron la forma normal en que estas se desempeñaban. determinando que estas actividades se adecúen a las nuevas circunstancias que se presentaron a raíz del COVID-19.

Las nuevas circunstancias producidas por el COVID-19 originaron que la SUNAT emitiera una serie de disposiciones legales, con la finalidad de implementar medidas que garanticen el tráfico de mercancías ya sea estas como importación o exportación, como por ejemplo las siguientes:

- Resolución de Superintendencia N° 062-2020/SUNAT (25.03.2020):
“Resolución de superintendencia que establece procedimientos especiales para la inscripción en el RUC y la obtención de la clave SOL para las personas que se contraten para enfrentar el brote del COVID-19”.

- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 012-2020-SUNAT/300000 (26.06.2020): “Aprueban Facultad discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas”.
- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 013-2020-SUNAT/300000 (03.07.2020): “Aprueban Facultad discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas durante el aislamiento social obligatorio dispuesto en el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM como consecuencia del COVID-19”.
- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 014-2020-SUNAT/300000 (09.07.2020): “Modifican resolución de superintendencia nacional adjunta de aduanas que aprobó la facultad discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas”.
- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 016-2020-SUNAT/300000 (09.08.2020): “Aprueban facultad discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas durante el aislamiento social obligatorio dispuesto como consecuencia del COVID-19”.
- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 019-2020-SUNAT/300000 (14.09.2020): “Aprueban facultad discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley

General de Aduanas durante el aislamiento social obligatorio dispuesto como consecuencia del COVID-19”.

- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 00026-2020-SUNAT/300000 (18.11.2020): “Aprueban Facultad discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas”.
- Resolución de Superintendencia N° 00053-2021/SUNAT (15.04.2021): “Resolución de Superintendencia que modifica el procedimiento específico Reconocimiento físico – Extracción y Análisis de Muestras – DESPA-PE.00.03 (Versión 3)”.

2.3.2. Importancia del Comercio Exterior.

Las actividades de comercio exterior adquieren una relevante importancia; debido a que a través de estas los diversos países obtienen divisas extranjeras productos de la venta de sus productos nacionales y adquieren productos que no estos no producen o su industria no produce en las cantidades necesarias para satisfacer sus necesidades internas.

2.3.3. Importancia del Puerto de Matarani - Aduana de Mollendo.

El puerto de Matarani y la Aduana de Mollendo revisten vital importancia en el comercio exterior efectuado en el sur del Perú, debido a que el puerto de Matarani es el más importante en todo el sur peruano debido a su infraestructura, ubicación y movimiento de ingreso y salida de mercancías; movimiento que al efectuarse dentro

de la jurisdicción de la Aduana de Mollendo son controladas por esta, en estricto cumplimiento de su competencia y potestad aduanera.

2.3.4. Importancia de la Cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas.

Las declaraciones aduaneras de mercancías revisten importancia debido a que estas reflejan como se encuentra el movimiento de operaciones portuarias y aduaneras, debido a que mientras se numeren un mayor número de declaraciones, mayor será el flujo de operaciones, las mismas que a su vez generan otros efectos colaterales como mayor demanda de personal con el consecuente incremento de puestos de trabajo, entre otros.

2.3.5. Importancia del valor FOB declarado.

El incremento o disminución de valor FOB declarado en las declaraciones aduaneras de mercancías revisten una gran interés e importancia a nivel nacional, debido a que depende de su comportamiento determinará el incremento o disminución de los ingresos fiscales; esto a razón de que el valor FOB forma parte de la base imponible para la determinación de los tributos, recargos y multas que podrían presentarse durante las operaciones de despacho aduanero y otras operaciones aduaneras tales como acciones de control extraordinario, control no intrusivo, etc.

2.3.6. Importancia del movimiento de carga expresada en toneladas métricas.

El aumento o disminución del movimiento de carga efectuado en el puerto de Matarani es importante debido a que depende de su comportamiento esta implicara una mejora para el puerto de Matarani en cuanto a sus labores operativas, asimismo; implicara que al incrementar su movimiento de carga su nivel de competitividad es buena respecto de otros puertos cercanos tanto nacionales como internacionales.

2.3.7. Importancia del Tiempo total de liberación de mercancías (TTLM).

Respecto de la evolución del tiempo total de liberación de mercancías es preciso señalar que resulta muy importante que mientras mayor sea la disminución de este, será mejor tanto para los operadores de comercio exterior como para la aduana; en el caso de los operadores de comercio exterior obtienen menores costos operativos y competitivos debido a que su mercancía pueden disponerla en menores tiempos y se ahorra gastos de almacenaje; en lo referente a la aduana los beneficios que obtendría sería la de una mejora en su imagen.

La reducción del tiempo total de liberación de mercancías no es una labor que le compete exclusivamente a la aduana, puesto que esta también depende de las labores que efectúan los operadores de comercio exterior u operadores intervinientes.

Sobre los operadores de comercio exterior, la Ley General de Aduanas – D. Leg. N° 1053, en su artículo 15° los ha definido como: “Es operador de comercio exterior aquella persona natural o jurídica autorizada por la Administración Aduanera”.

Asimismo, a los terceros intervinientes la Ley General de Aduanas – D.L. N° 1053; los ha definido en su artículo de la siguiente manera: “Es operador interviniente el importador, exportador, beneficiario de los regímenes aduaneros, pasajero, administrador o concesionario de las instalaciones portuarias, aeroportuarias o terminales terrestres internacionales, operador de base fija, laboratorio, proveedor de precinto, y en general cualquier persona natural o jurídica interviniente en un régimen o trámite aduanero, o en una operación relacionada a aquellos, que no sea operador de comercio exterior”.

Respecto de las obligaciones de los operadores de comercio exterior y de los terceros intervinientes, la Ley General de Aduanas – D. Leg. N° 1053, ha establecido en su artículo 17° lo siguiente: “Son obligaciones del operador de comercio exterior y del operador interviniente, según corresponda”:

- a) “Cumplir, mantener y adecuarse a los requisitos exigidos para la autorización”.
- b) “Someterse al control aduanero, lo que implica facilitar, no impedir y no obstaculizar la realización de las labores de reconocimiento, de inspección, de fiscalización o de cualquier acción de control dispuesta por la autoridad aduanera”.
- c) “Proporcionar, exhibir, expedir o transmitir la información o documentación veraz, auténtica, completa y sin errores, incluyendo aquella que permita identificar la mercancía antes de su llegada o salida del país, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera. La documentación que determine la Administración Aduanera debe ser conservada por el plazo que esta fije, con un máximo de dos (2) años”.

- d) “Comparecer ante la autoridad aduanera cuando sean requeridos”.
- e) “Cumplir con las obligaciones en los plazos establecidos por la normatividad aduanera o la Administración Aduanera, según corresponda”.
- f) “Entregar, recibir, retirar, vender, disponer, trasladar, destinar a otro fin, transferir o permitir el uso por terceros de las mercancías, conforme a lo establecido legalmente o cuando cuenten con la autorización de la Administración Aduanera, según corresponda”.
- g) “Almacenar y custodiar las mercancías que cuenten con documentación sustentatoria en lugares autorizados para cada fin, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento o la Administración Aduanera, según corresponda”.
- h) “Contar y mantener la infraestructura física y adoptar las medidas de seguridad necesarias que garanticen la integridad de la carga, eviten su falta o pérdida, impidan su contaminación u otra vulneración a la seguridad cuando la carga se encuentre bajo su responsabilidad; así como implementar y mantener las medidas de seguridad dispuestas por la autoridad aduanera, la Administración Aduanera, el operador de comercio exterior o el operador interviniente, distintas a las dispuestas en el inciso f) del artículo 20”.
- i) “Otras que se establezcan en el Reglamento”.

La Ley General de Aduanas – D. Leg. N° 1053, ha establecido en su artículo 19° lo siguiente: “Son operadores de comercio exterior”:

a) El despachador de aduana.

Es el que presta el servicio de gestión del despacho aduanero y puede ser:

1. El dueño, consignatario o consignante.
2. El despachador oficial.
3. El agente de aduanas.

b) El transportista o su representante en el país.

Es el que presta el servicio de traslado internacional de pasajeros y mercancías, o que tiene el mando del transporte o la responsabilidad de este, y que cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.

c) El operador de transporte multimodal internacional

Es el que por sí o por medio de otro que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal en virtud del cual expide un único documento de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento. El operador de transporte multimodal actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.

d) El agente de carga internacional.

Es el que realiza y recibe embarques, consolida y desconsolida mercancías y emite los documentos propios de su actividad, que cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.

e) El almacén aduanero.

Es el que presta el servicio de almacenamiento temporal de mercancías para su despacho aduanero, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros.

f) La empresa del servicio postal.

Es la que presta el servicio postal internacional y que cuenta con la autorización conforme a la legislación vigente.

g) La empresa de servicio de entrega rápida.

Es la que presta el servicio internacional de los envíos de entrega rápida, que cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.

h) El almacén libre (Duty Free).

Es el que presta el servicio de recepción, permanencia y conservación de mercancía en los puertos y aeropuertos internacionales sujeta al régimen especial de Duty Free.

i) El beneficiario de material para uso aeronáutico.

Es el que presta el servicio de recepción, permanencia y conservación de material para uso aeronáutico, que cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.(*)

j) Asociación garantizadora.

Es aquella que, en el marco del Convenio Relativo a la Importación Temporal, garantiza las obligaciones del régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado y está afiliada a una cadena de garantía.**)

k) Asociación Expedidora.

Es aquella que, en el marco del Convenio Relativo a la Importación Temporal, expide los títulos de importación temporal para el régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado y está afiliada directa o indirectamente a una cadena de garantía.

Como puede apreciarse los operadores de comercio y exterior así como los terceros intervinientes, tienen una serie de obligaciones tales como por ejemplo los agentes de aduana tienen la obligación de numerar las DAM y transmitir toda la información de la mercancía en ella, los depósitos temporales tienen la obligación de garantizar la seguridad de la carga, resultando que a veces los precintos de seguridad han sido violentados; lo que genera una demora y por tanto un incremento el tiempo total de liberación de mercancías; razón por la cual

corresponde efectuarse un trabajo de manera conjunta y organizada para disminuir el tiempo total de liberación de mercancías.

2.4. Análisis Comparativo.

Siendo que se considera análisis comparativo al método de investigación, consistente en efectuar comparaciones entre dos o más documentos, procesos u otros datos, los mismos que permiten arribar a conclusiones; es preciso señalar que en la elaboración de la presente investigación se espera efectuar las variaciones en el tiempo de las variables establecidas con la finalidad de verificar como fue la evolución del comercio exterior efectuado a través del puerto de Matarani, jurisdicción de la Aduana de Mollendo durante la vigencia del COVID-19 comparado con un periodo PRE COVID; comparación que permitirá evaluar si hubieron o no variaciones sustanciales en cuanto al movimiento de carga de mercancías, valor FOB de las mismas y tiempos de demora en el despacho aduanero de las mismas.

Debido a que el trabajo de investigación se encuentra circunscrito al análisis del impacto que produjo el COVID-19 en la operaciones aduaneras efectuadas a través del puerto de Matarani, jurisdicción de la aduana de Mollendo, es necesario precisar que la comparación a efectuarse toma como sustento de esta, el universo total de declaraciones aduaneras de mercancías o el universo de declaraciones numeradas durante un periodo de tiempo determinado; el mismo que será tomado en cuenta para efectuar la comparación del comportamiento evolución de los factores a evaluar y poder arribar a las correspondientes conclusiones.

Asimismo, el presente trabajo de investigación se encuentra orientado a determinar si la pandemia causada por el COVID-19, generó algún tipo de impacto en las operaciones de comercio exterior efectuadas a través del puerto de Matarani – Aduana de Mollendo; con la finalidad de poder contribuir con algunas recomendaciones que a futuro podrían ser de utilidad en caso de presentarse una situación de similares características.

La comparación a efectuar permitirá evaluar en términos porcentuales y tendenciales cuales han sido el comportamiento que han tenido las variables analizadas en el periodo de tiempo determinado para tal fin y poder arribar a las conclusiones correspondientes, lo que permitirá a su vez efectuar las recomendaciones respectivas.

2.5. Análisis crítico.

El principal problema originado por el COVID-19 fue su repentina aparición en el año 2020 y rápida propagación a nivel mundial, lo que originó que muchos países no se encontraran preparados para contrarrestar las consecuencias que este acarrearía, tales como restricciones al libre flujo de personas, mercancías y medios de transportes, aislamiento social obligatorio, falta de personal en los centros de labores, alto índice de contagios, entre otros; situación que en el caso concreto del puerto de Matarani - Aduana de Mollendo sintieran los efectos de las consecuencias antes descritas que perturbaron el normal desarrollo de las actividades de comercio exterior por esta jurisdicción..

Las causas que originaron dichas perturbaciones principalmente son el desconocimiento total de la enfermedad, falta de preparación para afrontar un escenario de tal magnitud, sistema de salud deficiente y el pánico que se generalizó en toda la población.

El desconocimiento total de la enfermedad radicó en que no se tenía certeza sobre la forma de contagio, grado de mortalidad, efectos causados, tratamiento a seguir en caso de contagio; lo que conllevó a que muchos gobiernos por precaución decretaran la inmovilización social obligatoria.

Asimismo, al no estar preparado el gobierno ni la sociedad para afrontar una pandemia desconocida, hizo que se tomaran muchas decisiones equivocadas y que a la postre causaron efectos involuntarios a las diversas actividades cotidianas entre ellas las de comercio exterior.

Otro factor que contribuyó a que los efectos del COVID-19 sean más significativos, es el sistema de salud deficiente con el que contamos; debido a que las instalaciones sanitarias no cuenta con la infraestructura suficiente y adecuada, equipos e insumos médicos adecuados, así como personal capacitado que permita responder ante la situación presentada con oportunidad y eficiencia.

Es necesario señalar también que a inicios del año 2020, cuando se decretó el inicio de la pandemia COVID-19, el pánico que se generalizó en toda la población; logrando que muchas personas se auto aislaran, generando esta situación una ausencia de personas en sus centros de labores.

También es preciso señalar que conjuntamente con la aparición de la pandemia del COVID-19, aparecieron otras situaciones que perturbaron las actividades de comercio exterior en el mundo, tales como por ejemplo el incremento significativo de los fletes de transportes internacional y la crisis de contenedores, situación que acarrió que las mercancías demoren demasiado tiempo para ser transportadas desde su país de origen al país de destino.

Finalmente es necesario precisar que resulta muy importante aprender las lecciones que nos dejó la pandemia del COVID-19, con la finalidad de prevenir y estar preparados mediante una rápida respuesta y eficiente toma de decisiones ante un eventual rebrote del COVID-19 o presencia de otra enfermedad con similares características.

CAPITULO III: MARCO REFERENCIAL

3.1 Reseña histórica de la organización.

El estudio planteado se encuentra intrínsecamente relacionado a las actividades de comercio exterior, es decir a las mercancías que se comercian entre personas que se encuentran en diferentes países; respecto del comercio exterior podemos manifestar que esta constituye una actividad tan antigua como la aparición de los países u otras formas de organización parecidas (imperios, ciudades estado, etc) y esto nace en la exigencia de satisfacer necesidades insatisfechas, debido a que no se encuentran disponibles en el mercado interno.

De otro lado participar en actividades de comercio exterior ya sea adquiriendo o vendiendo bienes y servicios, hace que un país forme parte de una economía global.

El ingreso o salida de estos bienes y servicios desde o hacia un país, necesitan ser controlados por las autoridades correspondientes con la finalidad de evitar daños a su política fiscal, seguridad nacional, salubridad pública, etc; dicha facultad de control ha sido delegada en el caso peruano a la aduana peruana.

Mediante Decreto Supremo N° 061-2002-PCM publicado el 12.07.2002, el gobierno peruano dispuso la fusión por absorción de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria con la Superintendencia Nacional de Aduanas; siendo la absorbente la primera de ellas; razón por la cual en la actualidad la Aduana

Peruana forma parte de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT.

Como dato histórico se señala que en el Perú la aduana fue creada en el año de 1773 por el Virrey Manuel Amat y Juniet, con fines recaudatorios y controlar el ingreso y salida de mercancías.

Como se señaló anteriormente, en la actualidad la SUNAT es la institución a la cual el estado peruano ha delegado la labor de efectuar el Control Aduanero, esto en arreglo de su Ley de creación N° 24829, Ley General aprobada por Decreto Legislativo N° 501 y la Ley 29816 de Fortalecimiento de la SUNAT, mediante las cuales se reconocen que la SUNAT es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con personería jurídica de derecho público, con patrimonio propio y goza de autonomía funcional, técnica, económica, financiera, presupuestal y administrativa; y, que en virtud a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, expedido al amparo de lo establecido en el numeral 13.1 del artículo 13° de la Ley N° 27658, ha absorbido a la Superintendencia Nacional de Aduanas, asumiendo las funciones, facultades y atribuciones que por ley, correspondían a esta entidad. Tiene domicilio legal y sede principal en la ciudad de Lima, pudiendo establecer dependencias en cualquier lugar del territorio nacional²⁰, siendo una de estas dependencias la Aduana de Mollendo.

²⁰ <https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/index.html>

Mediante la Ley General de Aduanas se regula la relación jurídica que se establece entre la SUNAT y las personas naturales y jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías hacia y desde el territorio aduanero²¹. Asimismo, se le dota de las debidas facultades y atribuciones para ejercer dicha labor²².

Dichas facultades y atribuciones ejercidas por la SUNAT, a su vez han sido delegadas a la aduana de Mollendo para que en el ámbito de su jurisdicción puedan ejercerlas.

3.2. Filosofía organizacional.

La SUNAT, como toda institución que se precie de ser seria, ha definido algunos conceptos (aplicables a la dependencia de la aduana de Mollendo que es objeto del presente trabajo de investigación) sobre los cuales regirán los actos que esta realice para cumplir sus objetivos y fines.

3.2.1. Finalidad en materia aduanera:

También tiene como finalidad la implementación, la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte, facilitando las actividades

²¹ Ley General de Aduanas - D Leg. N° 1053 - Artículo 1°: "El presente Decreto Legislativo tiene por objeto regular la relación jurídica que se establece entre la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT y las personas naturales y jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías hacia y desde el territorio aduanero".

²² Ley General de Aduanas - D Leg. N° 1053 - **Artículo 164°.- "Potestad aduanera** :Potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero".

aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia²³.

3.2.2. Principios:

La SUNAT; promueve que sus trabajadores incluidos los que laboran en la aduana de Mollendo (materia del trabajo de investigación) actúen observándolos siguientes principios²⁴:

Autonomía

“La SUNAT debe ejercer sus funciones aplicando sus propios criterios técnicos, preservando su independencia y estabilidad institucional”.

Honestidad

“La actuación de la SUNAT y de sus miembros tiene que ser justa, recta, íntegra y de respeto a la verdad e implica la coherencia total entre el pensamiento, el discurso y la acción. Es la base en que se sustenta la SUNAT”.

Compromiso

“Dado el carácter singular de la SUNAT como entidad que provee la mayor parte de los recursos al Estado y promueve la competitividad y la protección a la sociedad, la institución y sus miembros deben tener un fuerte compromiso con el bien común, basado en la justicia, respeto a los

²³ Portal Sunat Virtual : <https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/finalidad.html>

²⁴ Portal Web Sunat: <https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/valores.html> (13.04.2022)

derechos humanos, y orientado a la búsqueda del progreso de nuestro país, el bienestar de todos los peruanos y a garantizar la igualdad de oportunidades”.

“Asimismo, el colaborador debe estar plenamente identificado con la institución, sus metas y tener predisposición para hacer más de lo esperado a efectos de lograr los objetivos. Debe desear pertenecer a la institución y estar orgulloso de ello”.

Profesionalismo

“El capital humano de la SUNAT debe caracterizarse por su excelencia ética y técnica. Debe ser imparcial, objetivo y efectivo, en caso de conflicto de intereses debe preferir el interés público y abstenerse de participar en aquellas situaciones que pudieran poner en duda la transparencia de su proceder”.

Vocación de Servicio

“La institución y sus miembros deben tener una permanente orientación a brindar un servicio de calidad que comprenda y satisfaga las necesidades de los contribuyentes, usuarios y operadores de comercio exterior, ciudadanos, así como de los usuarios internos de la institución; utilizando eficientemente los recursos y optimizando la calidad de nuestros servicios”.

Trabajo en Equipo

“Debemos trabajar en un ambiente de colaboración en el que se comparte información y conocimiento, privilegiando los resultados colectivos por sobre los individuales”.

Flexibilidad

“Supone cuestionarse permanentemente cómo se pueden hacer mejor las cosas, tener disposición y capacidad para buscar nuevas alternativas; y, además, tener mente abierta y habilidad para adaptarse a lo nuevo”.

3.2.3 Misión y visión:

La SUNAT; ha establecido como misión y visión (aplicables a la aduana de Mollendo) los siguientes conceptos²⁵:

Misión

“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

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

²⁵ Portal Web Sunat: <https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/misionvision.html> (13.04.2022)

- “Exitosa, porque lograremos resultados similares a los de las administraciones de los países desarrollados”.
- “Moderna, porque incorporaremos en nuestros procesos las tecnologías más avanzadas y utilizaremos los enfoques modernos de gestión de riesgo y fomento del cumplimiento voluntario para enfrentar con éxito los desafíos”.

- Respetada por:
 - “El Estado: por mantener niveles bajos de evasión y de fraude en la tributación interna y el comercio exterior, y contribuir a financiar los programas sociales y el desarrollo del país”.
 - “Los contribuyentes y usuarios de comercio exterior: porque aquellos que son cumplidores se sienten respetados; reciben todas las facilidades para el cumplimiento de sus obligaciones y tienen confianza en la capacidad de la institución de detectar y tratar los incumplimientos”.
 - “Sus trabajadores: porque laboran en una institución con mística, modelo dentro del estado; orgullosos de pertenecer a la organización y comprometida con su misión”.
 - “Sus trabajadores potenciales: porque es una institución atractiva para trabajar, que compite de igual a igual con las

instituciones más atractivas del Estado y con las más respetadas empresas por los mejores egresados de las más prestigiosas instituciones educativas; y es capaz de atraer gente con experiencia que se destaque en el sector público o el privado”.

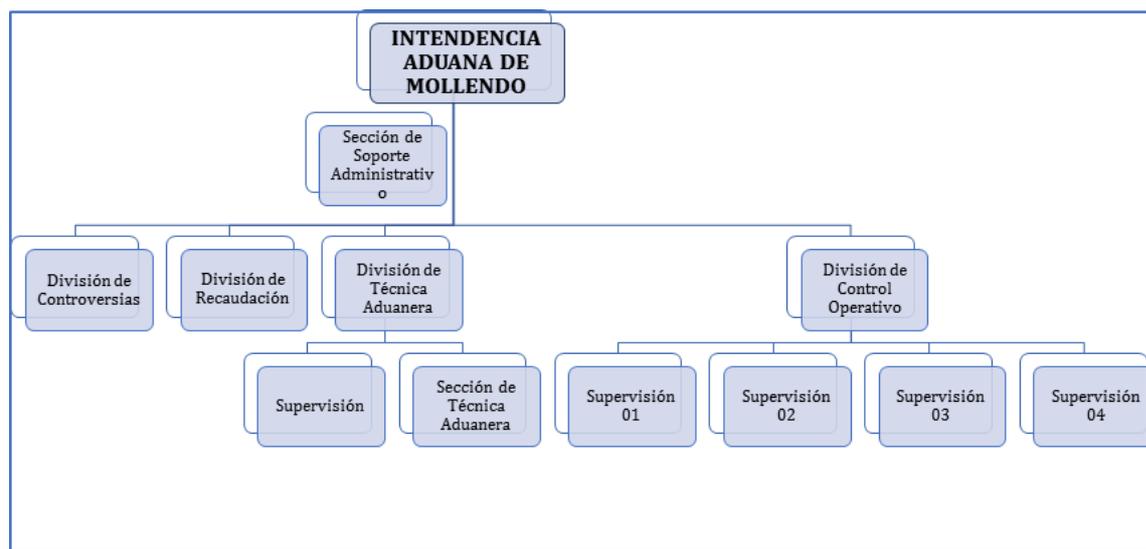
- “Otras administraciones: porque la consultan y la toman como referente”.

3.3. Diseño organizacional.

La Aduana de Mollendo cuenta con el siguiente diseño organizacional:

Figura 1

Estructura organizacional de la Aduana de Mollendo



Nota: El gráfico representa las unidades organizacionales en que se encuentra dividida la Aduana de Mollendo

Fuente: Informe de gestión – primer trimestre 2022 – IA Mollendo

Sin embargo, se señala que la Aduana de Mollendo de conformidad al Anexo 1 del Documento de Organización y Funciones Provisional (DOFP) aprobado por Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT²⁶, vigente a partir del 01 de mayo de 2022 es una dependencia de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, reconocido como Aduana Tipo 1; de conformidad con lo señalado en el Anexo 4 de la antes citada resolución y cuyo cuadro se adjunta a continuación.

Figura 2

Intendencias de aduana Tipo 1

ANEXO 4
CLASIFICACIÓN DE INTENDENCIAS DE ADUANAS Y UNIDADES DE ORGANIZACIÓN DEPENDIENTES
INTENDENCIAS DE ADUANAS (TIPO 1)

N°	Intendencia de Aduana	Unidades de Organización
1	Intendencia de Aduana de Mollendo	División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 2)
		Sección de Técnica Aduanera
		División de Control Operativo (Tipo 1)
2	Intendencia de Aduana de Paíta	División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 1)
		División de Control Operativo (Tipo 2)
		Sección de Atención Fronteriza
3	Intendencia de Aduana de Puno	División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 1)
		División de Control Operativo (Tipo 2)
		Sección de Atención Fronteriza
4	Intendencia de Aduana de Tumbes	División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 1)
		División de Control Operativo (Tipo 2)
		Sección de Acciones Operativas
		Sección de Atención Fronteriza

Nota: La figura representa la categoría asignada por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria a la Aduana de Mollendo.

²⁶ Portal Web Sunat: <https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/igo/dofp/2022/estructuraOrganica.pdf> (13.04.2022)

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 77° de la Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT (p. 40) la Intendencia de Aduana de Mollendo “es considerada como un los órganos dependientes de la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas, que se encargan de supervisar la administración de los regímenes aduaneros, la recaudación, la determinación de la deuda tributaria aduanera, recargos y sanciones administrativas previstas en las normas pertinentes, la gestión de garantías, las devoluciones y las acciones de vigilancia y control del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, así como las relativas a la prevención y represión de los delitos aduaneros, dentro de la jurisdicción establecida por Resolución de Superintendencia. Para el efecto, se encargan de cautelar y verificar la aplicación de la legislación que regula el comercio exterior, así como los tratados y convenios internacionales vigentes, y de supervisar la aplicación de sanciones y atender los recursos regulados por la Ley del Procedimiento Administrativo General presentados contra los actos administrativos emitidos por sus unidades de organización y las quejas que correspondan a la Intendencia, con excepción de las que están a cargo de la Intendencia Nacional de Impugnaciones”.

Asimismo, el artículo 78° de la Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT - establece las funciones que les corresponde a las aduanas Tipo 1 (Incluye a la Aduana de Mollendo); las mismas que son las siguientes:

- a) “Autorizar la salida de mercancías de zona de tributación especial a zona de tributación común, conforme a la normatividad vigente”.
- b) “Resolver las solicitudes de extensión de zona primaria, con excepción de

los casos comprendidos en el proceso de despacho anticipado”.

- c) “Suscribir, modificar, cancelar y solicitar el levantamiento de garantías, así como suscribir para tal efecto, los contratos y otros documentos pertinentes dentro del ámbito de su competencia.
- d) “Supervisar la determinación de la clasificación arancelaria, el valor de las mercancías y la liquidación de la obligación tributaria, de acuerdo a ley”.
- e) “Supervisar la ejecución de los procesos de su competencia, así como la gestión de las unidades de organización bajo su dependencia”.
- f) “Emitir las resoluciones que atienden los recursos de apelación regulados por la Ley del Procedimiento Administrativo General y las que atienden las quejas sin incidencia tributaria; así como elevar al Tribunal Fiscal los expedientes de queja con incidencia tributaria, con excepción de los que están a cargo de la Intendencia Nacional de Impugnaciones”.
- g) “Aprobar y remitir al órgano competente las propuestas de mejora y los informes sobre el desempeño de los sistemas y procedimientos aplicados en el ámbito de su competencia”.
- h) “Cumplir otras funciones que, en el ámbito de su competencia, le encomiende la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas”.

Finalmente para el presente trabajo de investigación donde se evaluara el impacto del coronavirus en las actividades de comercio exterior peruano, efectuado a través del puerto de Matarani - Aduana de Mollendo; es necesario señalar las funciones de la División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 2) de la aduana de Mollendo, que es una subunidad orgánica dependiente de la Intendencia de Aduana²⁷, ya que es esta unidad organizacional “es la que se encarga de atender los servicios relativos al manifiesto de carga²⁸, regímenes aduaneros²⁹ y lo que corresponda a las Zonas Especiales de Desarrollo (ZED) en su jurisdicción, salvo aquellos que se inicien en la Sección de Técnica Aduanera a su cargo, en cuyo caso los conduce; así como de evaluar los recursos regulados por la Ley del Procedimiento Administrativo General y las quejas, con excepción de las que están a cargo de la Intendencia Nacional de impugnaciones, y las consultas que correspondan a la Intendencia y a sus unidades de organización. Asimismo, se encarga de administrar, gestionar y contabilizar la recaudación de los ingresos

²⁷ Documento de Organización y Funciones Provisional (DOFP) aprobado por Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT – Artículo 263°

²⁸ Ley General de Aduanas – D. Leg. 1053 – Artículo 2° : “**Manifiesto de carga.-** Documento que contiene información respecto del número de bultos; del peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel; del medio o unidad de transporte; así como del documento de identificación y nombre o razón social del dueño o consignatario”.

La presente definición también es aplicable al manifiesto de carga consolidado y desconsolidado

²⁹ Reglamento de la Ley General de Aduanas – D.S. N°010-2009-EF -Artículo 59°.-

Los regímenes aduaneros son los siguientes:

- a) De importación:
 1. Importación para el consumo;
 2. Reimportación en el mismo estado; y
 3. Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.
- b) De exportación:
 1. Exportación definitiva; y
 2. Exportación temporal para reimportación en el mismo estado.
- c) De perfeccionamiento:
 1. Admisión temporal para perfeccionamiento activo;
 2. Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo;
 3. Drawback; y
 4. Reposición de mercancías con franquicia arancelaria.
- d) De depósito:
 1. Depósito aduanero.
- e) De tránsito:
 1. Tránsito aduanero;
 2. Transbordo; y
 3. Reembarque.
- f) Otros regímenes aduaneros o de excepción:
 1. Los señalados en el artículo 98° de la Ley.

Artículo 60°. Documentos en los regímenes aduaneros

Los documentos en los regímenes aduaneros son:

- a) Para la importación para el consumo
- b) (...)

tributarios aduaneros, derechos compensatorios, así como de los provenientes por ingresos varios, que correspondan al ámbito de la Intendencia. Adicionalmente, se encarga de la determinación de la deuda tributaria aduanera, recargos y sanciones administrativas previstas en las normas pertinentes, resolver las solicitudes de devolución por pagos indebidos o en exceso y las solicitudes de restitución simplificado de derechos arancelarios (drawback) a cargo de la Intendencia” (Anexo del D.S. N° 000042-2022/SUNAT p. 245).

Las funciones de la Funciones de la División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 2) de la Aduana de Mollendo, se encuentran debidamente reguladas en el artículo 624° del Documento de Organización y Funciones Provisional (DOFP) aprobado por Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT; señalando que son funciones de la División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad (Tipo 2) las siguientes:

- a) “Atender o conducir, según corresponda, los servicios relativos al manifiesto de carga, regímenes aduaneros y lo que corresponda a Zonas Especiales de Desarrollo (ZED), que se tramitan en su jurisdicción, de conformidad con la normatividad aplicable”.
- b) “Ejecutar o conducir, según corresponda, la revisión documentaria de las declaraciones y/o el reconocimiento físico de las mercancías, la formulación de actas de inmovilización o incautación de mercancías y demás procesos técnicos del despacho”.
- c) “Determinar la deuda tributaria aduanera, recargos y sanciones

administrativas previstas en las normas pertinentes, vinculadas a los procesos de su competencia, excepto las que resulten de las intervenciones de otras unidades de organización; así como emitir las resoluciones que declaran la prescripción de la determinación de la deuda tributaria aduanera y de la aplicación de sanciones administrativas”.

- d) “Ejecutar las acciones necesarias a fin de que los almacenes aduaneros y otros lugares habilitados entreguen a la institución las mercancías en abandono legal y en comiso, en la forma y plazos establecidos, remitiendo a la oficina de soporte administrativo la relación de dichas mercancías para su recepción y traslado. Asimismo, comunicar a la referida oficina de soporte administrativo la relación de mercancías para su disposición”.
- e) “Autorizar el legajamiento de las declaraciones de aduanas de los regímenes aduaneros de conformidad a las disposiciones legales vigentes”.
- f) “Proyectar las resoluciones que atienden las solicitudes de traslado definitivo o temporal de mercancías de la zona de tributación especial a zona de tributación común”.
- g) “Emitir, modificar, rectificar, actualizar, anular y reformular las liquidaciones de cobranza, en el ámbito de su competencia, así como administrar dichas acciones según corresponda”.
- h) “Recibir, evaluar, registrar, custodiar y realizar el seguimiento de las garantías solicitadas en el ámbito de su competencia. Asimismo, se

encarga de realizar las acciones necesarias para su renovación, devolución, canje o ejecución cuando corresponda”.

- i) “Proyectar las resoluciones que atienden las solicitudes de extensión de zona primaria, con excepción de los casos comprendidos en el proceso de despacho anticipado”.
- j) “Proyectar las resoluciones que atienden los recursos de apelación regulados por la Ley del Procedimiento Administrativo General y las que atienden las quejas sin incidencia tributaria; así como tramitar las quejas con incidencia tributaria, con excepción de las que están a cargo de la Intendencia Nacional de Impugnaciones”.
- k) “Atender, en coordinación con las unidades de organización correspondientes, los requerimientos de información o documentación solicitados por el Tribunal Fiscal”.

3.4. Productos y/o servicios.

La aduana de Mollendo presta el Servicio Administrativo de despacho de mercancías que consiste en la verificación de que los operadores de comercio exterior (dueños o consignatarios de las mercancías) cumplan con el conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero.

Los regímenes aduaneros a los que se pueden someter las mercancías son variados; sin embargo, para efecto del presente trabajo los regímenes aduaneros que se tomarán para ser evaluados son los de Importación para el Consumo y Exportación General de Mercancías.

Además, brinda el servicio de orientación aduanera para todas las personas involucradas en el ámbito del comercio exterior a través del puerto de Matarani y a las personas interesadas en incursionar en este rubro.

3.5. Diagnóstico organizacional.

Actualmente la Intendencia de Aduana de Mollendo cuenta con tres sub unidades como son la División de Técnica Aduanera, Recaudación y Contabilidad; Sección de Técnica Aduanera y la División de Control Operativo; sin embargo, antes de la emisión del Documento de Organización y Funciones Provisional (DOFP) aprobado por Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT; la Intendencia de Aduana de Mollendo contaba con cinco sub unidades a su cargo como lo eran: División de Técnica Aduanera, Sección de Técnica Aduanera, División de Control Operativo, División de Controversias y al División de Recaudación y Contabilidad.

Al parecer la pandemia del COVID-19, ha tenido impacto en cuanto al flujo comercial a través del puerto de Matarani, lo que habría implicado una disminución de subunidades dependientes de la aduana de Mollendo, lo que a su vez podría acarrear una disminución en cuanto a personal que trabaja en esa dependencia y en la recaudación fiscal.

3.6. Análisis FODA de la Aduana de Mollendo.

Con la finalidad de efectuar un análisis respecto de los aspectos positivos y negativos con los que cuenta actualmente la aduana de Mollendo se procede a efectuar el siguiente análisis:

3.6.1. Fortalezas:

- Profesionalismo.
- Sistematización de sus procesos.
- Autonomía administrativa.
- Prestigio.
- Exclusividad de su competencia y jurisdicción.
- Acceso a información oportuna y veraz.
- Colaboración de otras instituciones.

Análisis e interpretación:

La aduana de Mollendo como órgano dependiente de la SUNAT; cuenta con la principal fortaleza de ser la única institución que brinda los servicios aduaneros en el departamento de Arequipa, lugar donde se encuentra ubicado el puerto de Matarani; asimismo, goza del prestigio y reconocimiento como una de las mejores instituciones del estado peruano, contando con personal altamente especializado en materia aduanera y con la colaboración de otras instituciones nacionales e internacionales que le permiten brindar un servicio de alta calidad.

3.6.2. Oportunidades:

- Contactos con entidades internacionales.

- Profundización de la integración y virtualización de los procesos y servicios.
- Automatización de servicios.
- Fiscalización conjunta con el área de tributos internos.

Análisis e interpretación:

La aduana de Mollendo al tener contacto con entidades internacionales cuenta con la posibilidad de replicar buenas prácticas institucionales; las mismas que han dado resultado en otros lugares, utilizando para tal fin los recursos con los que cuenta y con el apoyo del área de tributos internos, que le permitirán efectuar el control con mayor y mejor información, traduciéndose en resultados mas eficientes y ventajosos.

3.6.3. Debilidades:

- Baja tasa de presión tributaria latinoamericana.
- Fusión Aduanas y Tributos inconcluso.
- Percepción de una administración aduanera abusiva.

Análisis e interpretación:

La aduana de Mollendo cuenta con algunos factores que debilitan su imagen frente a la sociedad, como la percepción de una administración abusiva, sumado a otros factores como un abaja tasa de presión tributaria y un proceso de fusión iniciado en el año 2002 y que la fecha no se ha consolidado como tal; lo que conlleva a que la imagen y el servicio prestado por la aduana de Mollendo se vea afectada por estos.

3.6.4. Amenazas:

- Riesgo de influencia política.
- Meritocracia no institucionalizada.
- Menores costos operativos en puertos cercanos.
- No constitución de un círculo virtuoso de los tributos recaudados.
- Informalidad de la población
- Poca conciencia tributaria de la población

Análisis e interpretación:

La aduana de Mollendo cuenta con una serie de amenazas; las mismas que vienen afectando y podrían afectar en un futuro su prestigio y calidad de servicio; por lo que resulta de urgente necesidad tomar las medida previsorias que el caso ameritan con la finalidad de minimizar o mitigar los efectos que estas amenazas le pudieran ocasionar.

CAPITULO IV: RESULTADOS

4.1. Resultados y discusiones .

4.1.1. Resultados en base a objetivos

4.1.1.1. Resultados con relación al primer objetivo específico.

Para identificar la cantidad de operaciones de importaciones, exportaciones y operaciones de Tránsito Internacional de Mercancías efectuadas por el puerto de Matarani, se elaboró los siguientes cuadros de la información de los diversos regímenes aduaneros que se efectúan en este puerto en base a la información proporcionada por la Aduana de Mollendo:

Tabla 1.

Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el Régimen de Importación para el consumo.

IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO					
AÑO	2018	2019	2020	2021	2022 (Primer trimestre)
CANTIDAD DAM	2,552	2,620	2,468	1,538	291
VALOR FOB US\$	1,414'051,255	1,243'264,577	988'370,459	1,530'338,971	459'292,371

Nota: La presente tabla representa el total de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas y e valor FOB declarado en los años 2018 al 2022 (para el año 2022 solamente se ha considerado el primer trimestre).

Fuente: Informe de gestión de la División de Técnica Aduanera 2021 y primer trimestre del año 2022.

Tabla 2.

Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el Régimen de Exportación Definitiva

EXPORTACIÓN DEFINITIVA					
AÑO	2018	2019	2020	2021	2022 (Primer trimestre)
CANTIDAD DAM	1,925	2,334	1,863	2,678	1,193
VALOR FOB US\$	8,047'930,099	7,191'322,063	6,294'867,835	9,340'359,548	2,274,887,734

Nota: La presente tabla representa el total de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas y el valor FOB declarado en los años 2018 al 2022 (para el año 2022 solamente se ha considerado el primer trimestre).

Fuente: Informe de gestión de la División de Técnica Aduanera 2021 y primer trimestre del año 2022.

Tabla 3.

Declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el Régimen de Tránsito Aduanero.

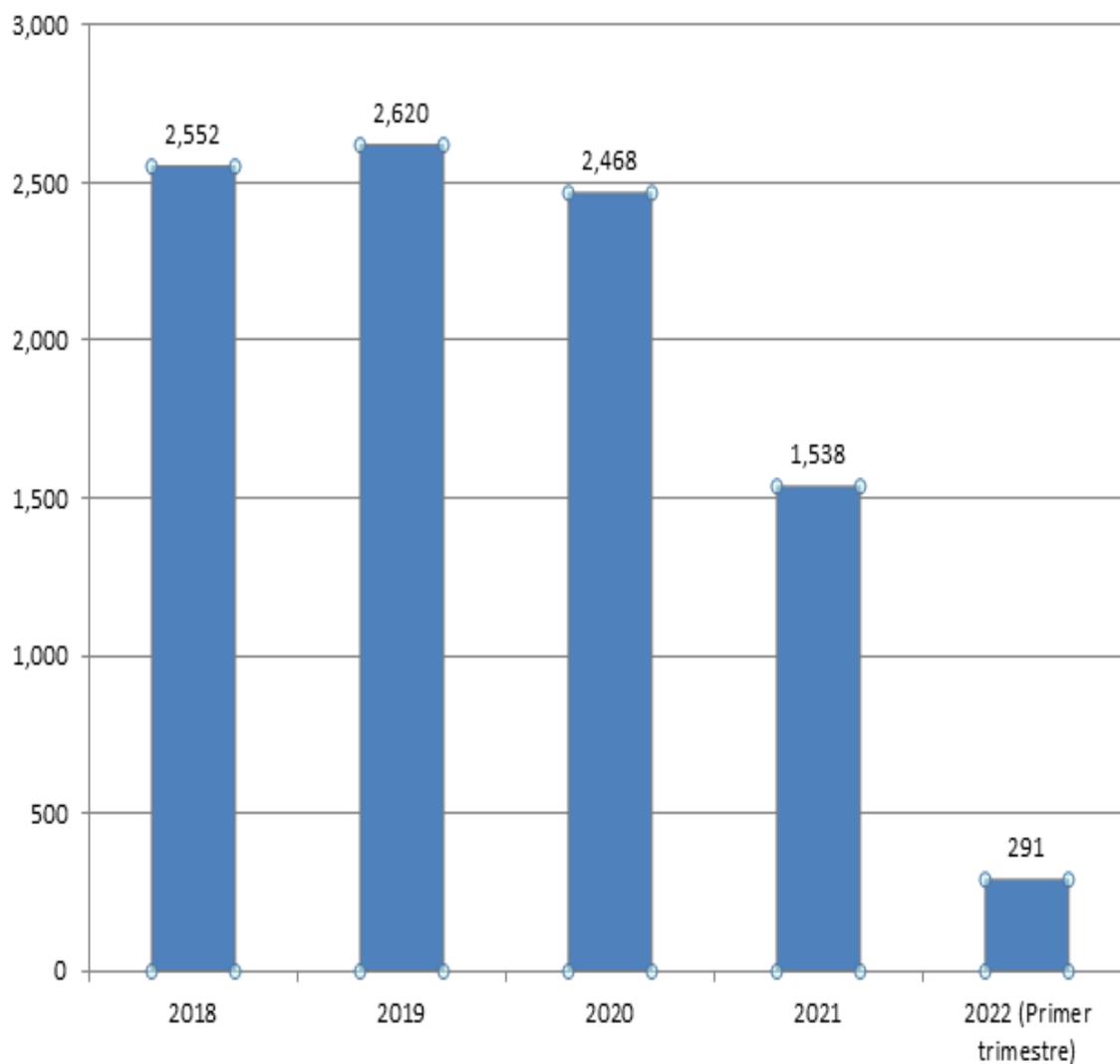
TRÁNSITO ADUNERO					
AÑO	2018	2019	2020	2021	2022 (Primer trimestre)
CANTIDAD DAM	13,059	12,190	10,841	15,442	2,854
VALOR FOB US\$	196'878,926	238'502,664	165'486,438	280'358,246	65,324,054

Nota: La presente tabla representa el total de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas y el valor FOB declarado en los años 2018 al 2022 (para el año 2022 solamente se ha considerado el primer trimestre).

Fuente: Informe de gestión de la División de Técnica Aduanera 2021 y primer trimestre del año 2022.

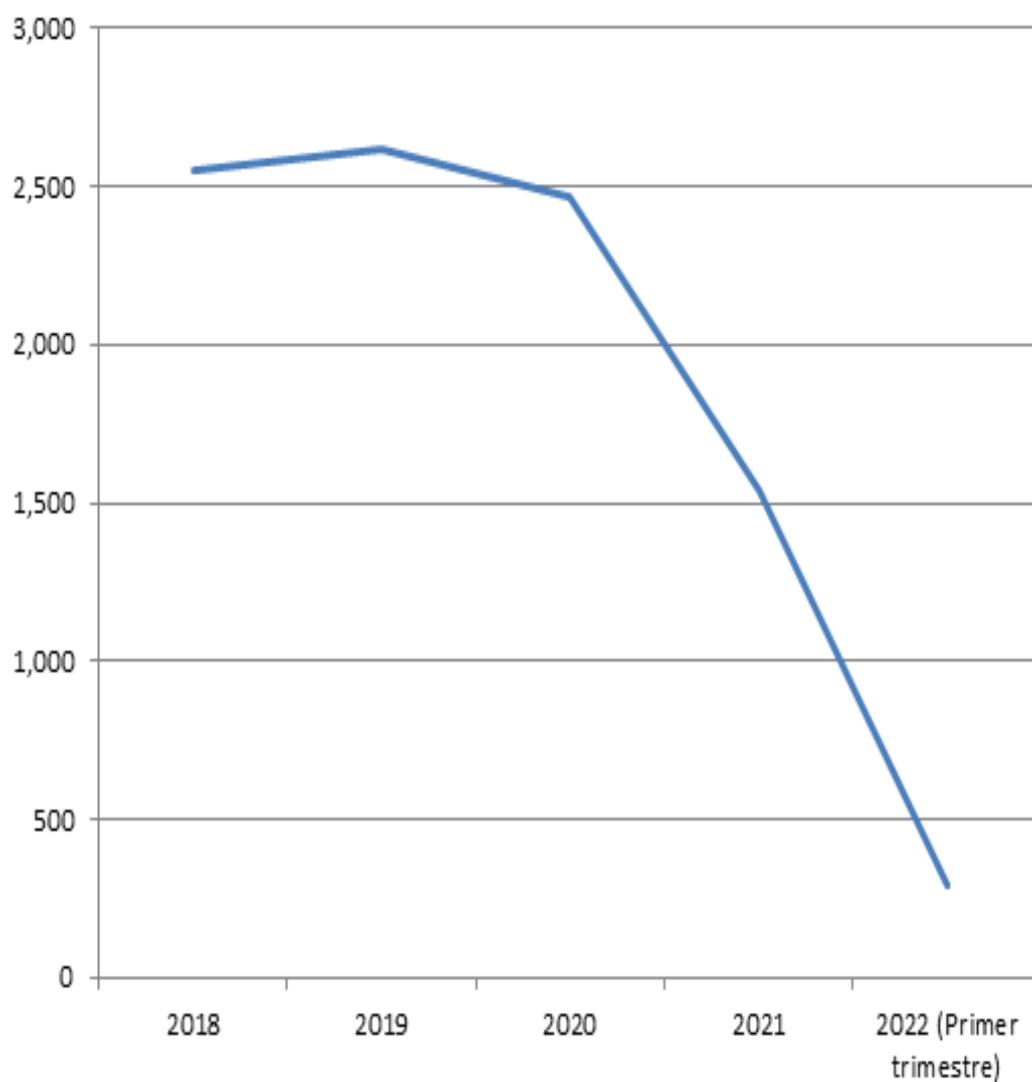
Con la finalidad de analizar la evolución del movimiento de importaciones, exportaciones y Tránsito Internacional de Mercancías de conformidad a lo establecido en el objetivo 1, se procedió a elaborar los siguientes gráficos que ilustrarán la evolución aludida.

Figura 3.

CANTIDAD DE DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO.

Nota: El gráfico representa la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el régimen aduanero de importación para el consumo tomando en consideración los años evaluados.

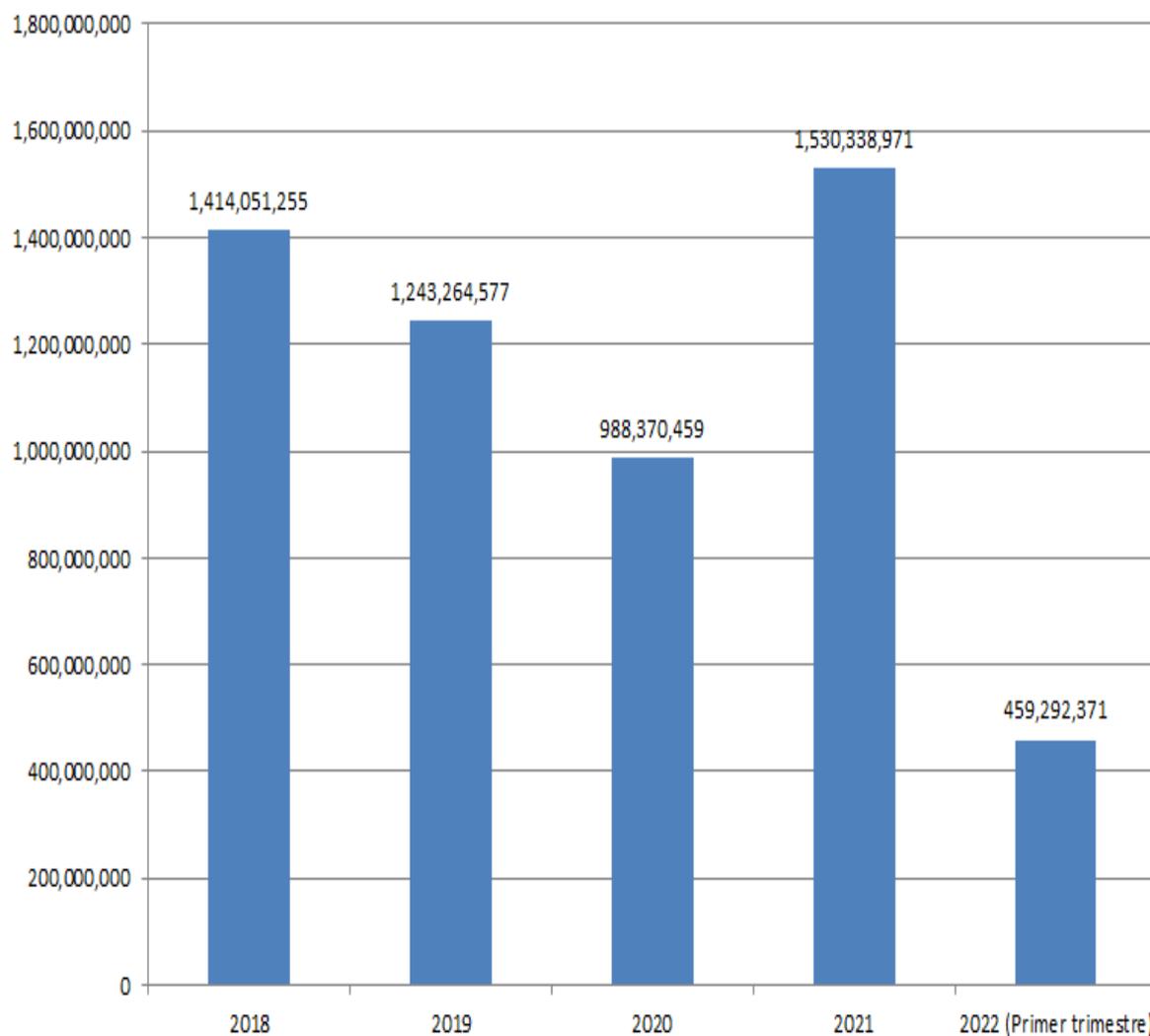
Figura 4.

CURVA EVOLUTIVA DE LA CANTIDAD DE DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO

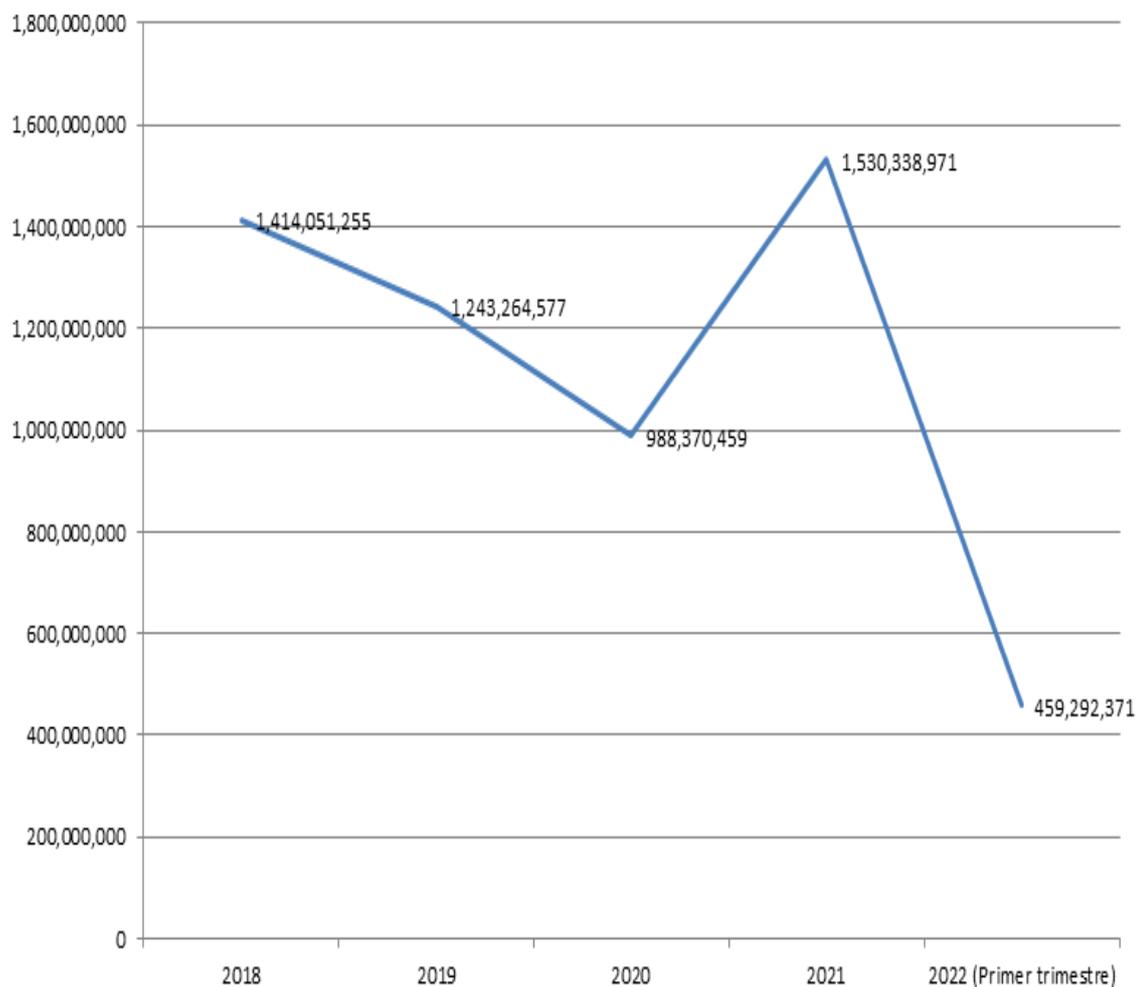
Nota: El gráfico representa la evolución o comportamiento de la curva referida a la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el régimen aduanero de importación para el consumo tomando en consideración los años evaluados.

Figura 5.

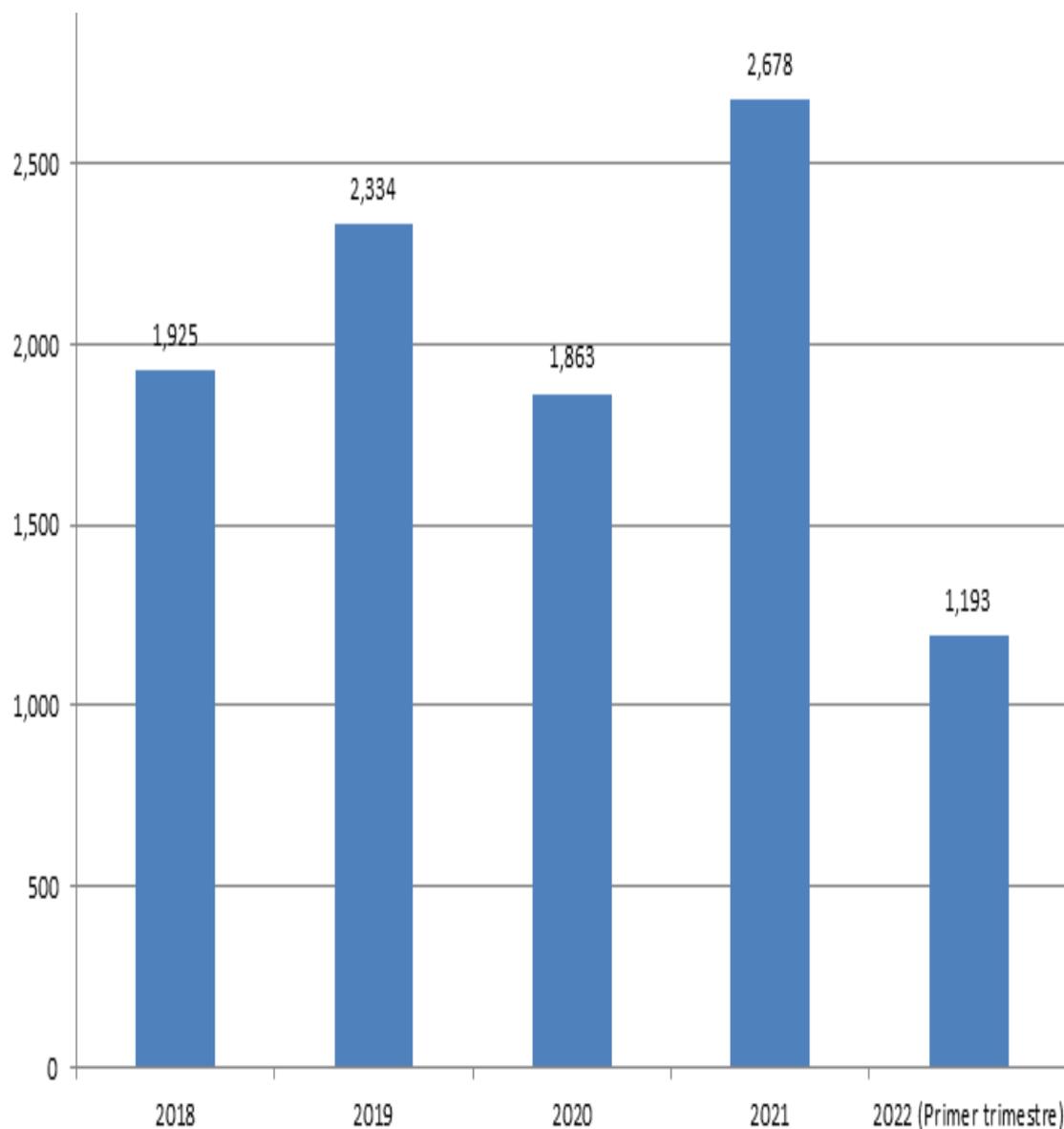
VALOR FOB (US\$) DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO.



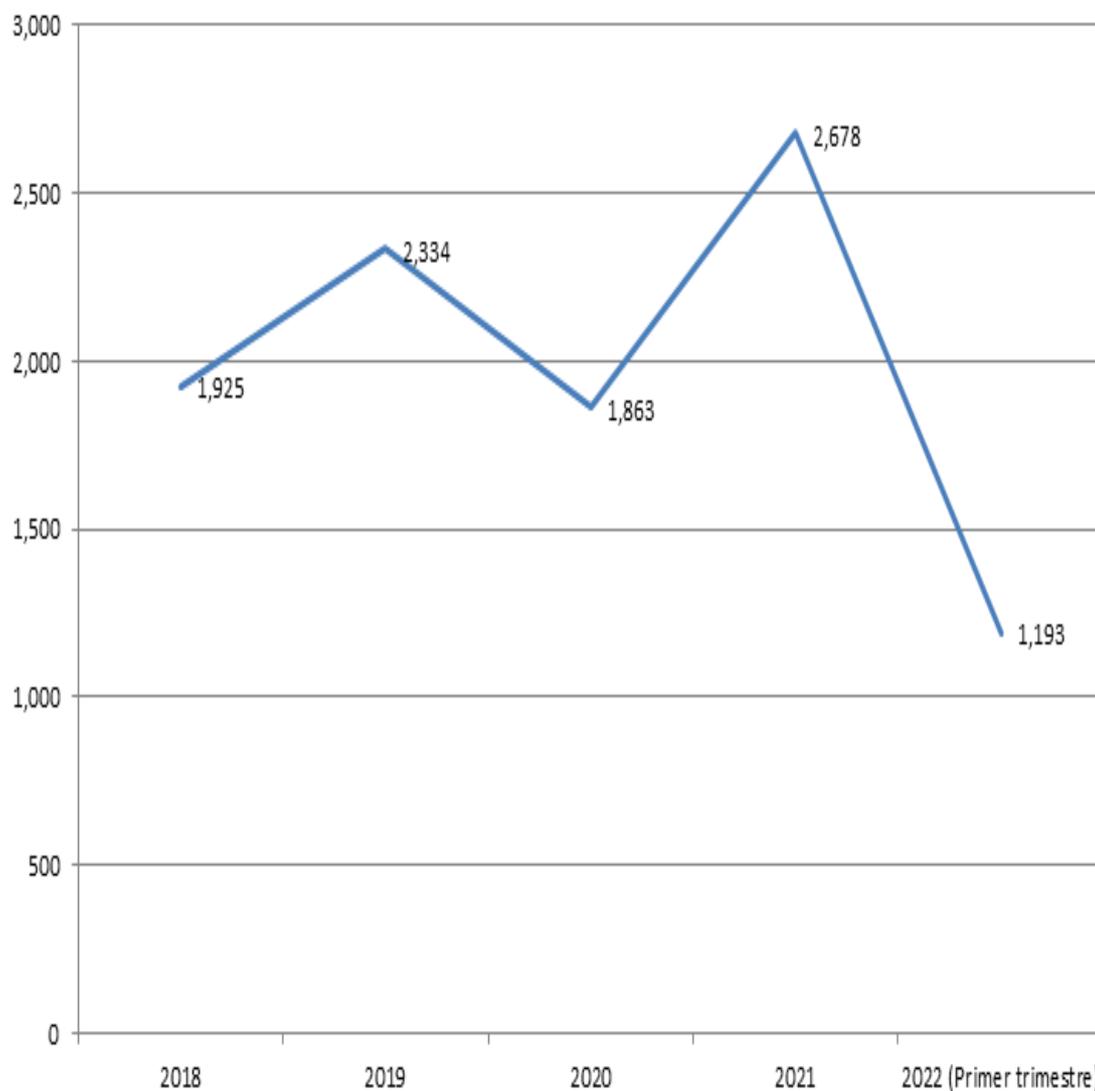
Nota: El gráfico representa el valor FOB de las mercancías declarado en el régimen de importación para el consumo en relación a los años evaluados.

Figura 6.**CURVA EVOLUTIVA DEL VALOR FOB (US\$) DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO.**

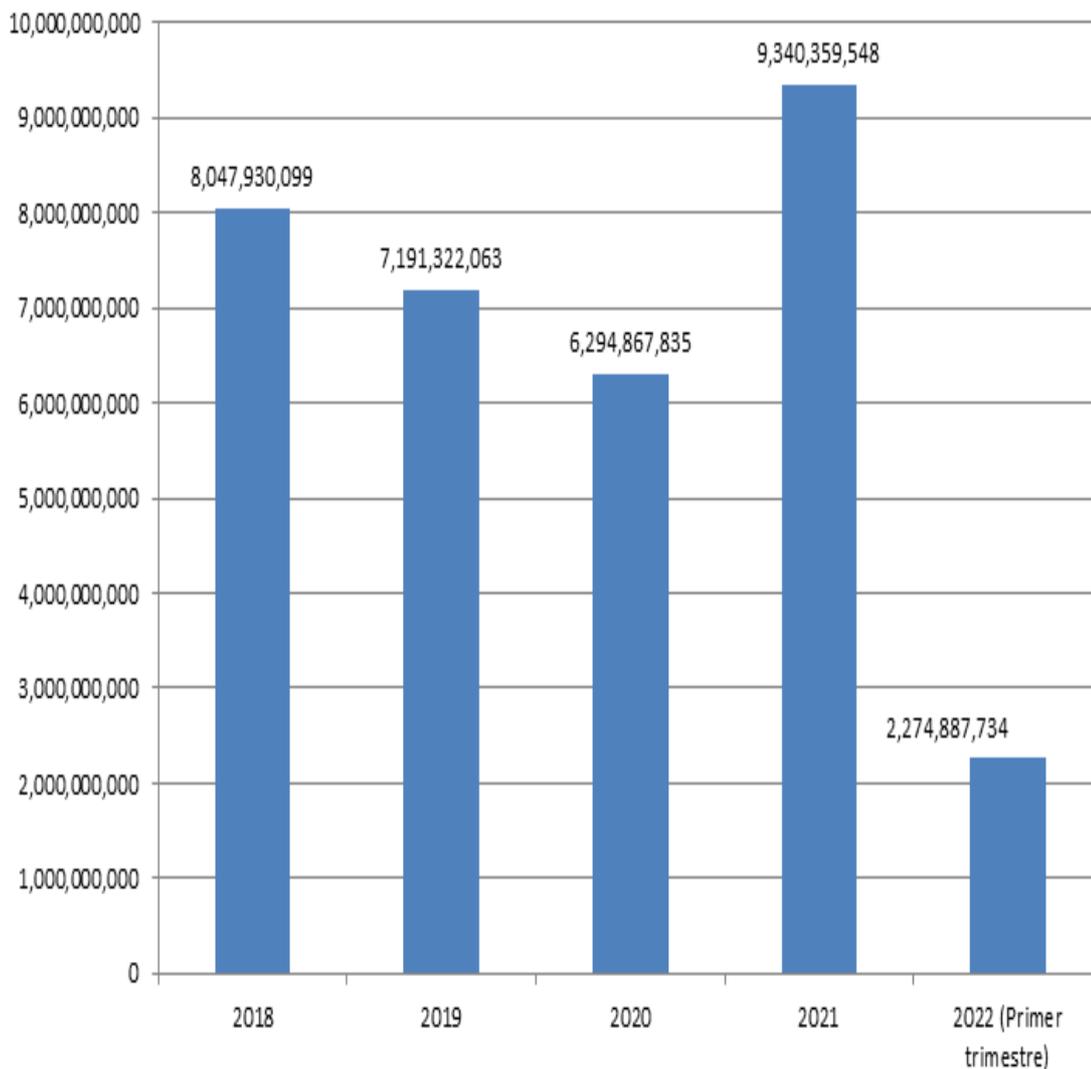
Nota: El gráfico representa la evolución de la curva referida al valor FOB de las mercancías declarado en el régimen de importación para el consumo en relación a los años evaluados.

Figura 7.**CANTIDAD DE DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA.**

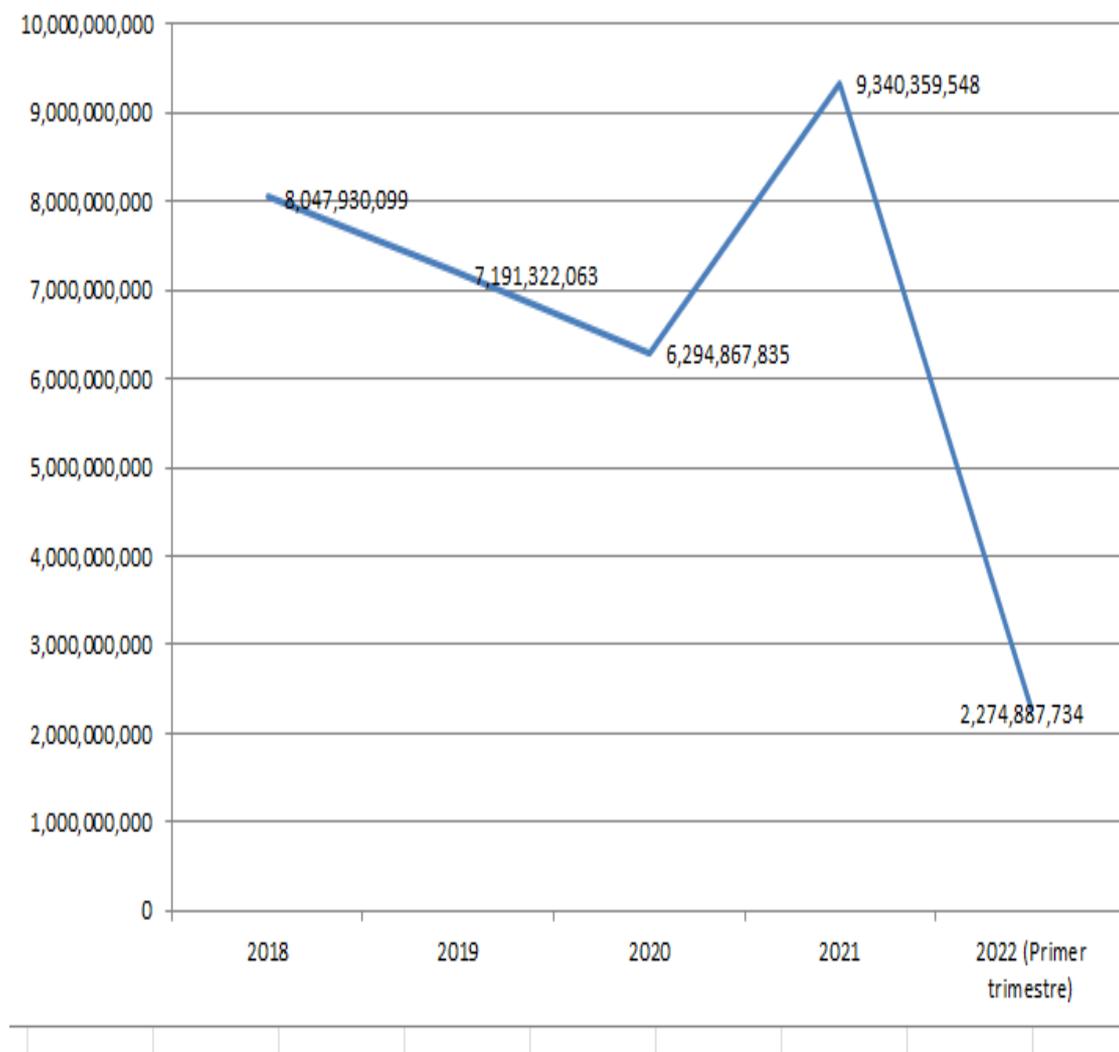
Nota: El gráfico representa la cantidad de cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el régimen de exportación definitiva tomando en consideración los años evaluados.

Figura 8.**CURVA EVOLUTIVA DE LA CANTIDAD DE DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA.**

Nota: El gráfico representa la evolución de la curva referida a la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el régimen de exportación definitiva tomando en consideración los años evaluados.

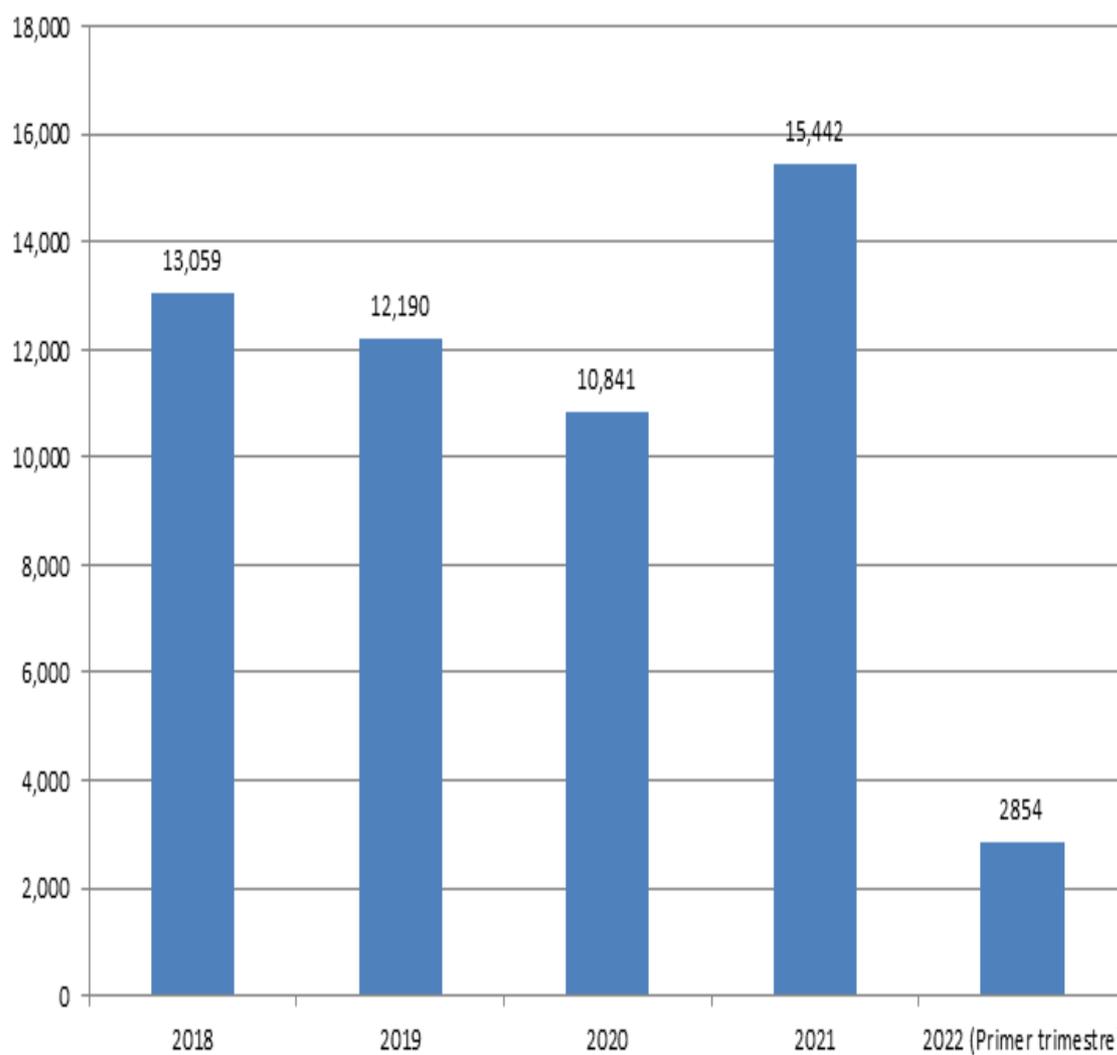
Figura 9.**VALOR FOB (US\$) DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA.**

Nota: El gráfico representa el valor FOB de las mercancías declarado en el régimen de tránsito aduanero en relación a los años evaluados.

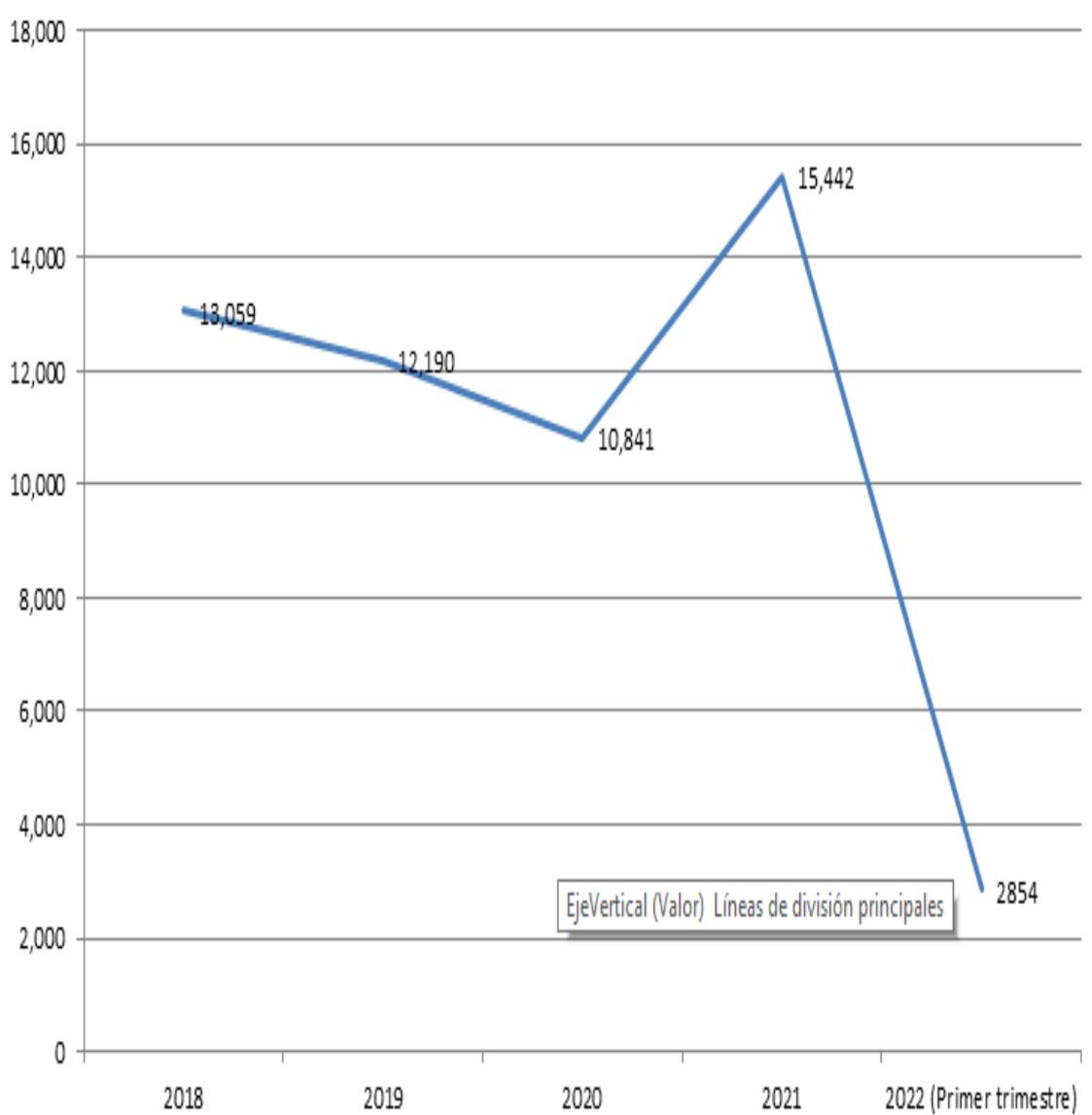
Figura 10.**CURVA EVOLUTIVA DEL VALOR FOB (US\$) DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA.**

Nota: El gráfico representa la evolución de la curva referida al valor FOB de las mercancías declarado en el régimen de exportación definitiva en referencias a los años evaluados.

Figura 11.

CANTIDAD DE DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO ADUANERO.

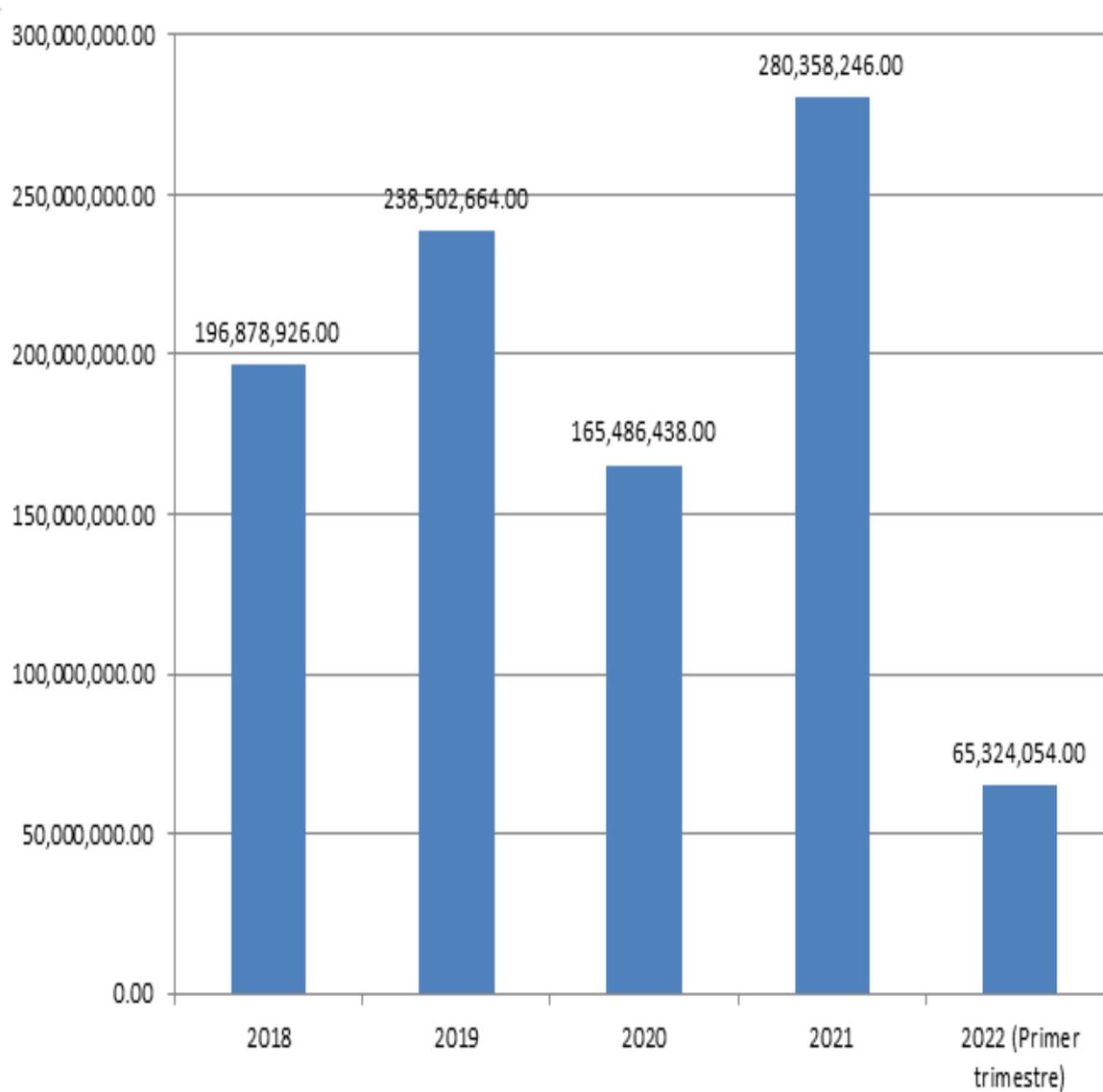
Nota: El gráfico representa la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el régimen de tránsito aduanero tomando en consideración los años evaluados.

Figura 12.**CURVA EVOLUTIVA DE LA CANTIDAD DE DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO ADUANERO.**

Nota: El gráfico representa la evolución o comportamiento de la curva referida a la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas en el régimen de tránsito aduanero tomando en consideración los años evaluados.

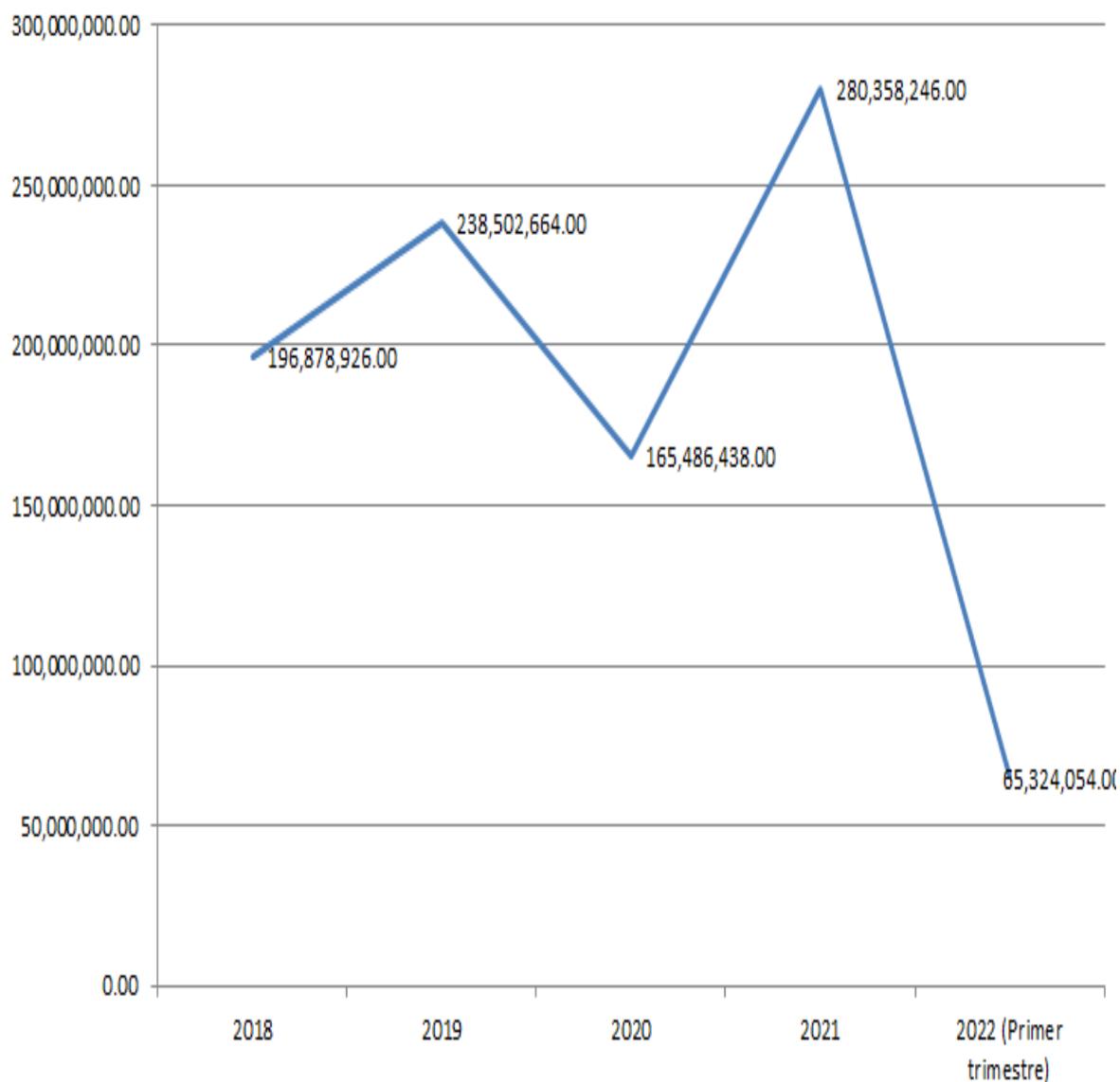
Figura 13.

VALOR FOB (US\$) DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO ADUANERO.



Nota: El gráfico representa el valor FOB declarado en el régimen de transito aduanero, expresado en dólares americanos por año evaluado.

Figura 14.

CURVA EVOLUTIVA DEL VALOR FOB (US\$) DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO ADUANERO.

Nota: El gráfico representa la evolución de la curva referida al valor FOB de las mercancías declarado en el régimen de tránsito aduanero en referencias a los años evaluados.

Como puede apreciarse la variación de los indicadores de comercio exterior referidos a las DAM numeradas y Valor FOB de las mercancías han sufrido variaciones en el tiempo; se puede apreciar que entre el año 2018 y 2019 estas variaciones han sido tanto positivas como negativas; entre los años 2019 y 2020 las variaciones son totalmente negativas y entre el 2020 y 2021 las variaciones casi en su totalidad son positivas a excepción de una de ellas referida a la cantidad de DAM numeradas, conforme se detalla en el cuadro siguiente, el mismo que ha sido elaborado en función de la aplicación de la siguiente fórmula $[(V2-V1)/V1]*100$ ³⁰:

Tabla 4.

PORCENTAJES DE DIFERENCIA DE DAM NUMERADAS ENTRE AÑOS COMPARADOS.

	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2018 y AÑO 2019	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2019 y AÑO 2020	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2020 y AÑO 2021	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2021 y PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO 2022 ³¹
DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO	+2.66	-5.80	-37.68	-81.08
VALOR FOB DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO	-12.08	-20.50	+54.83	-69.99
DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE	+ 21.25	-20.18	+43.75	-55.45

³⁰ Fórmula $[(V2-V1)/V1]*100$; donde V1= Valor inicial o pasado y V2 = Valor presente o final.

³¹ El porcentaje de variación entre el año 2021 y 2022 es sustancialmente diferente debido a que solamente se está considerando la cantidad de DAM numeradas en el primer trimestre.

EXPORTACIÓN DEFINITIVA				
VALOR FOB DECLARADO EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA	-10.64	-12.47	+48.38	-75.64
DAM NUMERADAS EN EL RÉGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO ADUANERO.	-6.65	-11.06	+42.44	+441.07
VALOR FOB DECLARADO EN EL REGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO ADUANERO.	+21.14	-30.61	+69.41	-76.70

Nota: La presente tabla representa la evolución de la cantidad de DAM numeradas a través del periodo de años comparados (para el año 2022 se ha considerado solamente el primer trimestre)

Finalmente se puede señalar que en el año 2020 que fue el año donde se inició el COVID, se produjo una afectación en cuanto a las operaciones de comercio exterior, en tanto a su cantidad como en su valor monetario; observándose también que en el año 2021 a pesar de que el COVID continúa declarada como pandemia, las operaciones de comercio exterior se han visto incrementadas, siendo en algunos casos muy significativo el incremento.

4.2.1.2. Resultados con relación al segundo objetivo específico.

Con la finalidad de identificar el Tiempo de demora o Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM) en los despachos aduaneros de los regímenes aduaneros

gestionados a través del puerto de Matarani, se elaboró el siguiente cuadro donde se detallan la cantidad de horas utilizadas para dar el levante o liberar o autorizar su ingreso o salida del punto de llegada o salida según sea el caso.:

Tabla 5

TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS

TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS					
AÑO	2018	2019	2020	2021	2022 (Primer trimestre)
HORAS	90.3	59.7	33.5	22.9	11.4

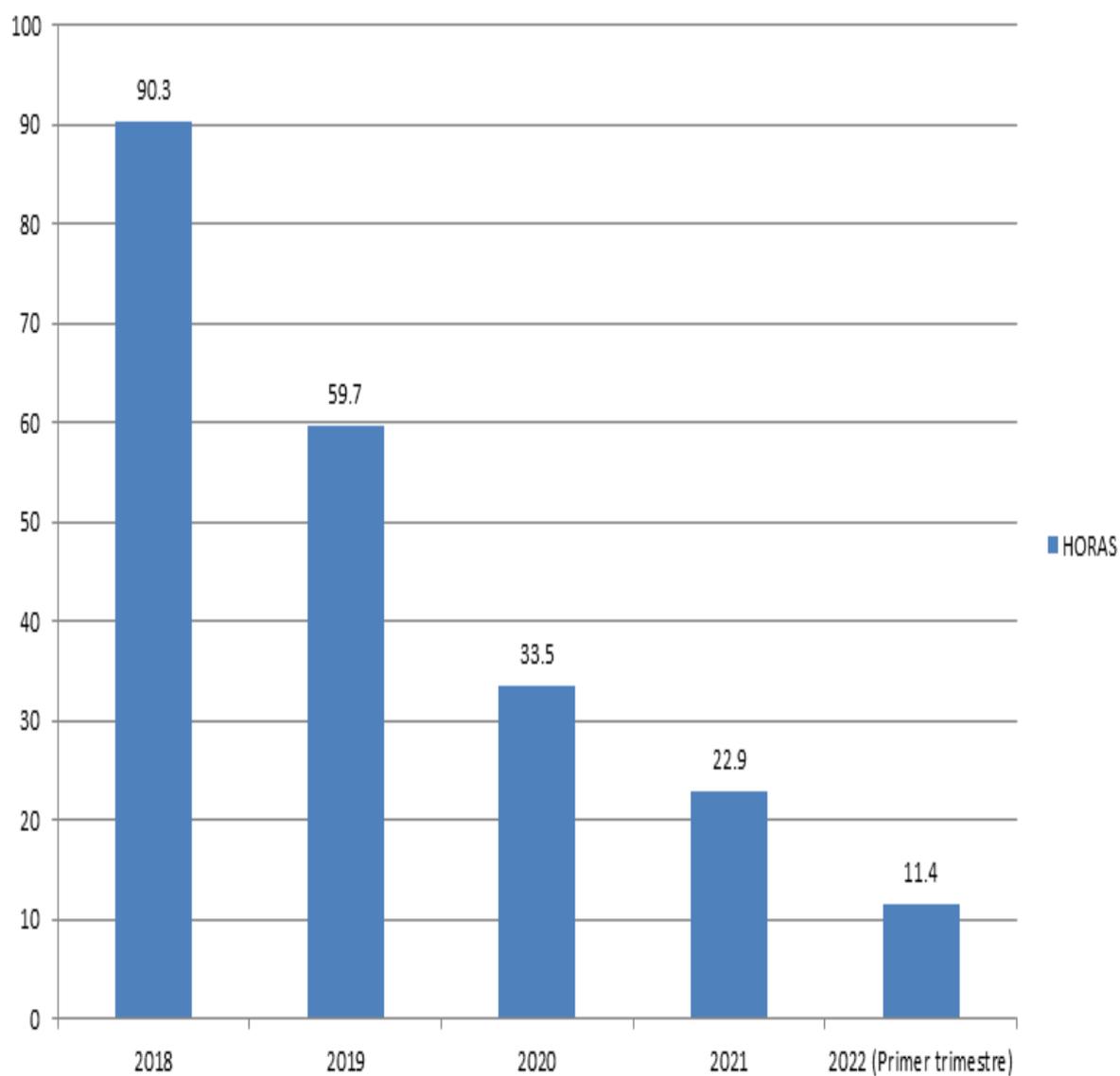
Nota: La tabla representa el promedio de horas por años tomado en cuenta para establecer el Tiempo Total de Liberación de Mercancías en el periodo de años comparados(para el año 2023 se ha tomado en cuenta solamente el primer trimestre).

Fuente: Informe de gestión de la División de Técnica Aduanera 2021 y primer trimestre del año 2022.

A efecto de evaluar si es que el servicio de despacho de mercancías brindada por la Aduana de Mollendo durante la vigencia de la pandemia COVI-19, conforme a lo establecido en el objetivo 2, se procedió a elaborar los siguientes gráficos que ilustrarán la evolución aludida.

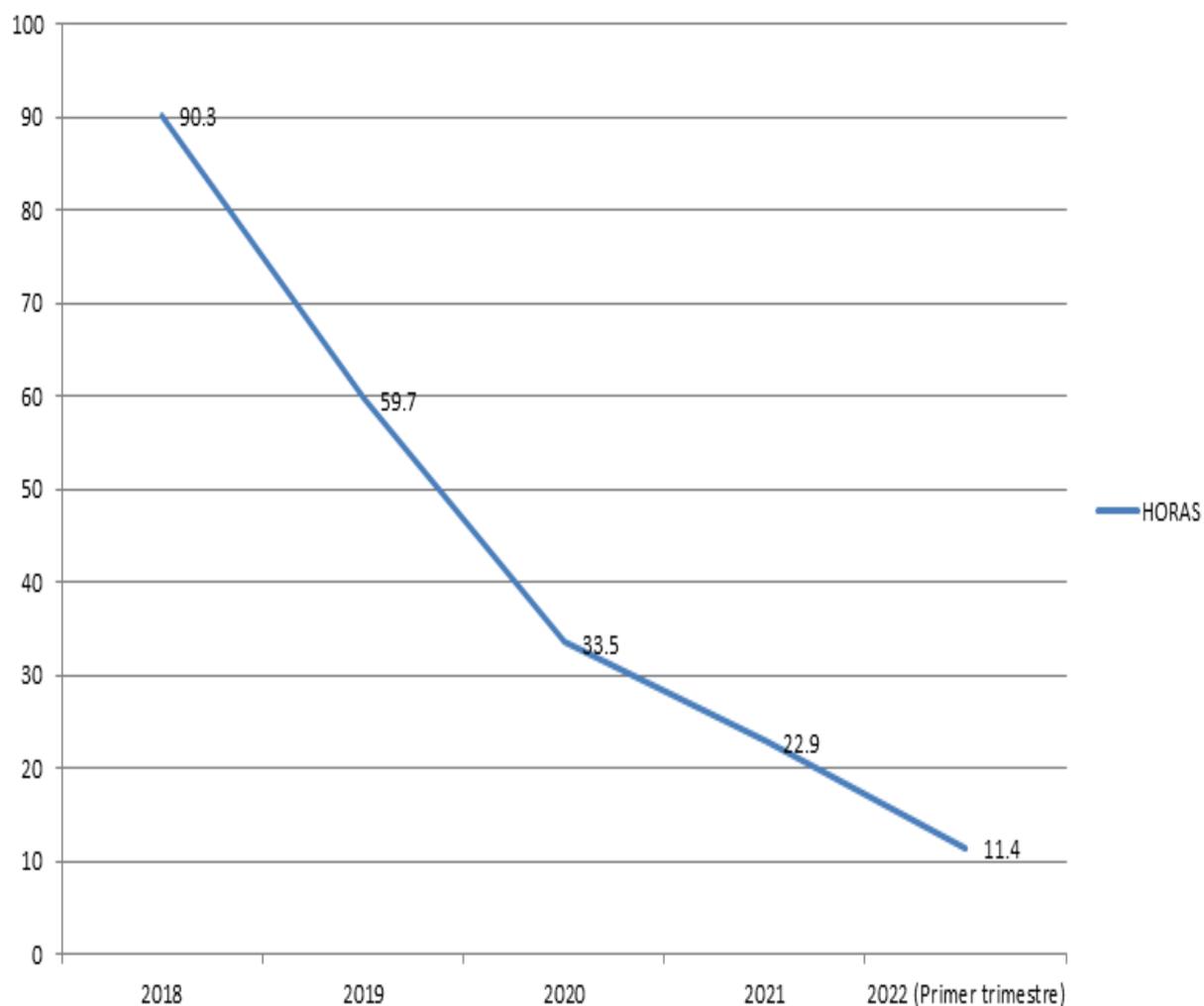
Figura 15.

PROMEDIO DE HORAS CONSIDERADAS COMO EL TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS (TTLM).



Nota: El gráfico representa el promedio de horas utilizadas y consideradas como el Tiempo Total de Liberación de Mercancías en referencia al año evaluado.

Figura 16.

CURVA EVOLUTIVA DEL TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS (TTLM).

Nota: El gráfico representa la evolución de la curva referida a la cantidad de horas utilizadas como instrumento de medición del Tiempo Total de Liberación de Mercancías en referencia al año evaluado.

Como puede apreciarse la variación de los tiempos en la liberación de las mercancías como momento de conclusión del proceso de despacho de una

mercancía sometida a un régimen aduanero han ido disminuyendo año a año; conforme se detalla en el siguiente cuadro:

Tabla 6.

PORCENTAJES DE DIFERENCIA ENTRE AÑOS DEL TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS (TTLM).

	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2018 y AÑO 2019	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2019 y AÑO 2020	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2020 y AÑO 2021	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2021 y PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO 2022
TTLM	-33.89	-43.89	-31.64	-100.88

Nota: La tabla representa como ha sido la evolución en porcentajes de la variación del Tiempo Total de Liberación de Mercancías entre los años objeto de comparación (para el año 2022 se ha considerado solamente el primer trimestre)

Fuente: Cuadro de elaboración propia.

Finalmente se puede señalar las actividades de comercio exterior efectuadas a través del puerto de Matarani, no se han visto afectadas por la demora en los tiempos de atención por parte de la Aduana de Mollendo y por el contrario se demuestra que durante la pandemia los tiempos de atención denominado tiempo total de liberación de mercancías han ido disminuyendo año a año; apreciando en el primer trimestre del año 2022 es el periodo de tiempo donde más se disminuyó el tiempo de atención con una diferencia de -100.88% 43.89 respecto del tiempo promedio del año anterior.

4.2.1.3. Resultados con relación al tercer objetivo específico.

Con la finalidad de identificar la evolución del movimiento de carga expresados en toneladas métricas, a través del puerto de Matarani del puerto en los últimos años, se ha recogido del Informe de Gestión de la División de Técnica Aduanera 2021 y primer trimestre del año 2022 el cuadro siguiente donde se muestra los detalles del mismo:

TABLA 7.

MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS (TM).

2023	2021	2020	2019	2018	AÑO		
					TOTAL DE NAVES	UNJ	CONTENEDORES
99	461	428	517	500			
885	7,436	11,092	13,191	15,501			
1,344	11,358	15,486	17,438	22,252		TEUS ³²	
13,483	113,565	188,863	239,317	282,813		TM	
117,131	574,433	589,552	613,123	429,920		TM	MERCANCÍA NO CONTENEDORIZADA
254,133	1,088,565	1,045,036	921,995	892,793		TM	GRANEL SOLIDO
944,794	4,462,039	4,044,792	4,881,078	5,382,342		TM	MINERAL
51,924	224,640	215,718	220,104	186,032		TM	GRANEL LIQUIDO
0	0	6	596	1007		TM	CARGA RODANTE
1,381,464	6,463,242	6,083,966	6,876,214	7,174,906		(INCLUYE TM CONTENEDORES RES)	TOTAL

³² Unidad de carga Marítima

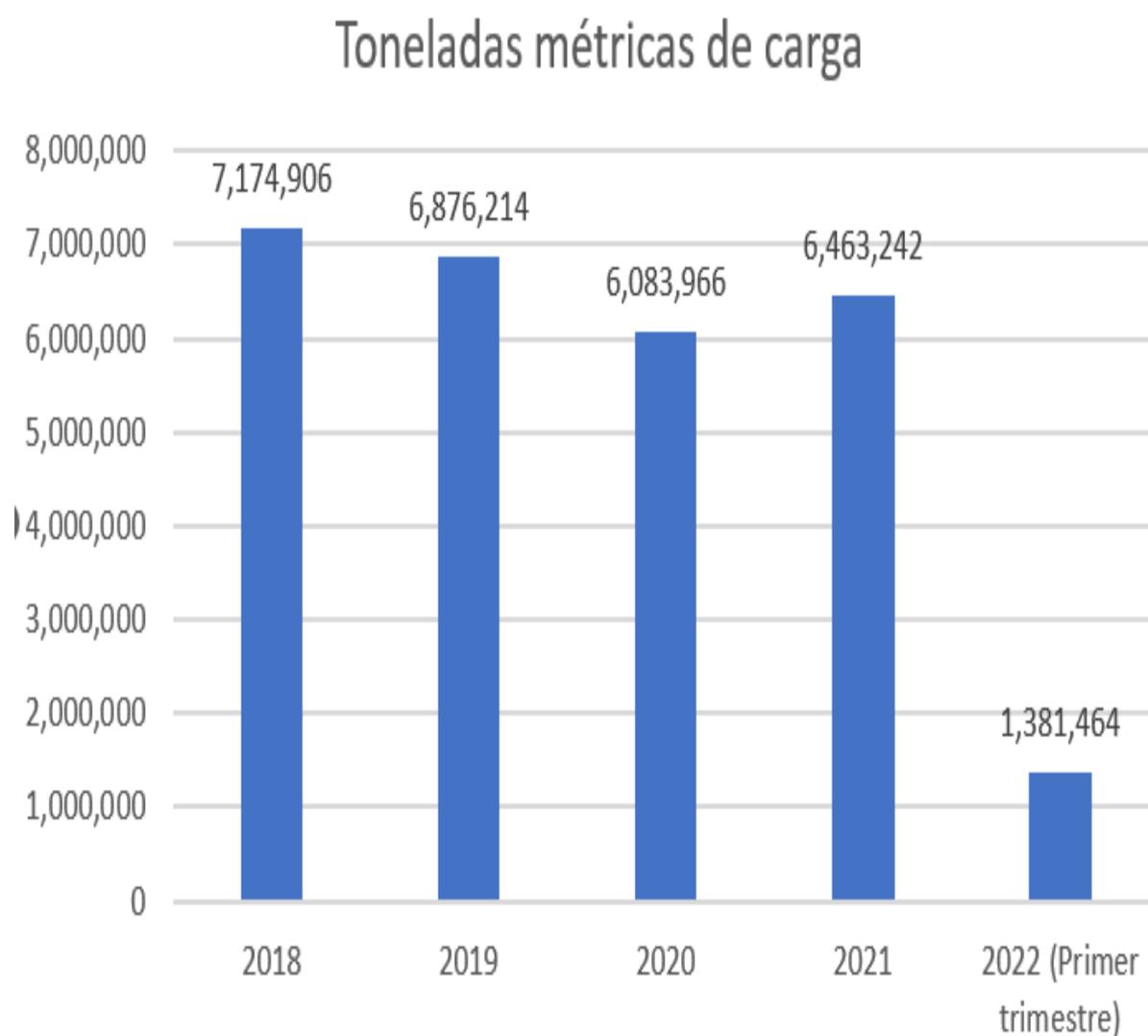
Nota: La presente tabla grafica la cantidad de mercancía expresadas en toneladas métricas movilizadas por el puerto de Matarani en el periodo de años comparados (para el año 2022 solamente se ha considerado el primer trimestre).

Fuente: Informe de gestión de la División de Técnica Aduanera 2021 y primer trimestre del año 2022

Con la finalidad de verificar el comportamiento del movimiento de carga a través del Puerto de Matarani entre los años 2018 al 2022, se procedió a elaborar los siguientes gráficos que ilustrarán la evolución aludida.

Figura 17.

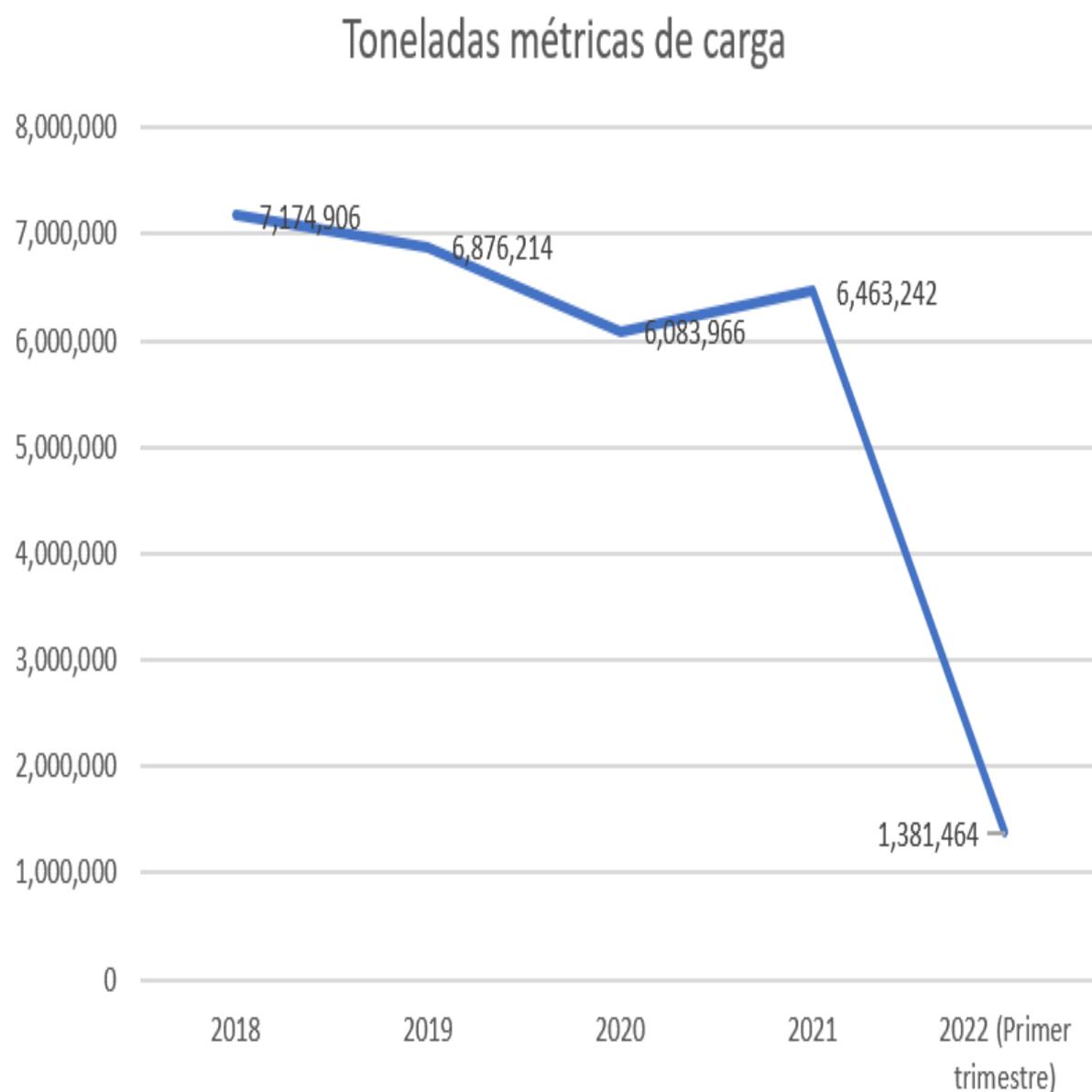
MOVIMIENTO DE CARGA POR TONELADAS MÉTRICAS.



Nota: El gráfico representa la cantidad de toneladas métricas de mercancías por año evaluado (para el año 2022 solamente se ha considerado el primer trimestre).

Figura 18.

CURVA DEL MOVIMIENTO PORTUARIO POR TONELADAS MÉTRICAS



Nota: El gráfico representa la evolución de la curva referida a la cantidad de toneladas métricas de mercancías por año evaluado.

Como puede apreciarse el comportamiento del movimiento de carga de mercancías a través del puerto de Matarani ha sufrido variaciones a través de los

años, encontrando que en el año que se desato la pandemia del COVID-19, es decir, el año 2020, reporta una disminución sustantiva respecto de los otros años de comparación; señalándose además que en el año 2021 que continuaba bajos los efectos de la pandemia se recuperó un poco, no alcanzando los niveles de ellos años pre pandemia; con la finalidad de efectuar una comparación de carácter porcentual se ha elaborado el siguiente cuadro:

Tabla 8.

PORCENTAJES DE DIFERENCIA ENTRE AÑOS RESPECTO DEL MOVIMIENTO DE CARGA EN TM.

	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2018 y AÑO 2019	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2019 y AÑO 2020	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2020 y AÑO 2021	% VARIACIÓN ENTRE EL AÑO 2021 y AÑO 2022
MVTO CARGA (TM)	-33.89	-43.89	-31.64	-78.62

Nota: La tabla representa las variaciones en porcentaje producidas en el movimiento de carga de mercancías expresadas en toneladas métricas movilizadas a través del puerto de Matarani, jurisdicción de la aduana de Mollendo para el periodo evaluado (para el año 2022 se ha considerado solamente el primer trimestre).

Fuente: Tabla comparativa de elaboración propia..

Finalmente se puede señalar las actividades de comercio exterior efectuadas a través del puerto de Matarani, no se han visto afectadas por la demora en los tiempos de atención por parte de la Aduana de Mollendo y por el contrario se demuestra que durante la pandemia del año 2020 fue donde más se disminuyó el tiempo de atención con una diferencia de -43.89 respecto del año anterior.

CAPITULO V: CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

5.1. Conclusiones.

Efectuado el trabajo de investigación y realizado el análisis diligente de la información obtenida, presentamos a continuación las conclusiones siguientes:

El comercio exterior en el Perú, sobre todo el efectuado por el Puerto de Matarani (Región Arequipa), es una actividad que presenta un alto grado de sensibilidad a factores externos; como lo fue el caso de la Pandemia COVID-19 que fue objeto del presente análisis.

El COVID-19 no fue el único factor que afectó las actividades de comercio exterior, ya que conjuntamente con la aparición del COVID-19, aparecieron otros, ya sea producto o derivado de esta u otros motivos, como son por ejemplo la crisis de los contenedores (originó que al no haber disponibles contenedores donde acondicionar las mercancías para su transporte, estas tengan que esperar un tiempo incierto para ser embarcadas produciendo una demora en su llegada al país de destino; situación que a su vez originó un sobre precio en las tarifas debido a que las compañías navieras ante la falta de contenedores y la necesidad de embarcar las mercancías incrementaron sus tarifas), otro factor que se puede identificar y que afecto en los tiempo de atención de las mercancías objeto de actividades de comercio exterior es la inexistente legislación para situaciones como la generada por la pandemia e inapropiada legislación nacional que se emitió durante la vigencia del COVID 19, que en muchos casos entorpecía las actividades de comercio exterior y

las cuestiones logísticas de puertos o aeropuertos, que no se encontraban adecuados para responder ante una situación como una pandemia de carácter mundial.

De la información obtenida, se verifica que el año 2020 en que se declaró la pandemia mundial del COVID 19 fue el año donde la cantidad de Declaraciones Aduaneras de Mercancías Numeradas bajos los regímenes aduaneros de Exportación y Tránsito Internacional de Mercancías disminuyeron en relación a los años precedentes, produciéndose un incremento de estas en el año 2021; sin embargo, respecto de la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas bajo el régimen aduanero de importación para el consumo han ido en una disminución progresiva desde el año 2018 a 2021 que es el de rango de tiempo evaluado; lo que nos permite concluir que la cantidad de declaraciones aduaneras de mercancías numeradas para el régimen de exportación definitiva se ha recuperado de mejor manera que las declaraciones aduaneras de mercancías numeradas al régimen de importación para el consumo.

Respecto del valor FOB de las mercancías objeto de investigación se ha determinado que en todos los regímenes aduaneros el año 2020 disminuyo sustancialmente respecto de los años 2019 y 2020; sin embargo, el año 2021 todos se incrementaron de manera significativa; lo que demuestra una recuperación en el valor de las mercancías comerciadas internacionalmente por el Perú; situación que ocurre de manera similar con el movimiento de carga en toneladas métricas movilizadas a través del puerto de Matarani.

Sobre el Tiempo Total de Liberación de Mercancías (TTLM), que es el tiempo transcurrido desde la llegada de la nave hasta que se produce el levante de las mercancías, observamos que esta ha ido disminuyendo año a año, lo que significa que los procesos efectuados tanto por el puerto de Matarani, como por la aduana han permitido realizar todas las acciones de despacho en el menor tiempo posible.

Finalmente concluimos que la actividad aduanera si sufrió un impacto por el COVID-19, sobre todo en el periodo inicial entendiéndose este como el año 2020; debido a que ninguno de los operadores de comercio exterior, Aduanas y estado Peruano, se encontraban preparados para afrontar de la mejor manera una situación imprevista de carácter mundial; lo que conlleva a que durante un periodo de tiempo se transite con dificultades y que en el tiempo se fueron asimilando y corrigiendo.

5.2. Sugerencias.

De conformidad a lo desarrollado en el presente trabajo de investigación y teniendo en cuenta que la aduana cumple un rol fundamental sea como ente de control del flujo de ingreso o salida de mercancías o como ente recaudador que provee de fondos económicos al estado; debiendo garantizar para tal fin una óptima, adecuada y continua atención de los diversos procesos en los que esta interviene; se procede a señalar las sugerencias que se considera aplicables al caso:

- Implementar un plan de contingencia que permita a la Aduana de Mollendo mantener el flujo de atención tanto en los tiempos esperados así como en la calidad de atención; el mismo que deberá observar los efectos que causó el COVID-19 y las

deficiencias y dificultades que se presentaron sobre todo durante el inicio de la pandemia.

- Crear un equipo de trabajo con un responsable a cargo, que tenga por finalidad determinar el momento en el que se ejecute el plan de contingencia que permita una respuesta oportuna y de calidad en la atención de los diversos procesos en los que la aduana de Mollendo interviene.

- Potenciar las fortalezas con las que cuenta la aduana de Mollendo y disminuir sus debilidades, con la finalidad de garantizar el normal flujo de atención en las actividades de su competencia.

- Establecer jornadas laborales de manera remota; con la finalidad de que el personal se vaya adecuando a situaciones similares a las generadas por el COVID-19 que podrían presentarse en el futuro.

- Mantener a su personal en buenas condiciones físicas y mentales que permitan que estos puedan adecuarse a situaciones nuevas, desconocidas y difíciles como las causadas por el COVID-19; determinando e identificando de manera periódica el personal que se encuentre apto para la realización de actividades bajo la influencia de una pandemia.

- Siendo que el ingreso o salida de mercancías se produce por el puerto de Matarani y pueden ser almacenadas para su control en los depósitos aduaneros; se hace indispensable y necesario la creación de un instrumento de gestión que involucre a todos los actores antes mencionados, con la finalidad de establecer procedimientos de atención que garanticen la adecuada atención del ingreso o salida de mercancías bajo los diversos regímenes aduaneros que administra la

aduana de Mollendo.

- Debido a que en circunstancias como las generadas por el COVID-19, las labores efectuadas por el personal de la aduana de Mollendo en la atención de los diversos regímenes aduaneros se encuentran afectadas por diversos factores, tales como falta de personal en el puerto y depósitos temporales para la manipulación de las mercancías y efectuar un correcto reconocimiento físico de mercancías, temor a ser contagiado, escasos de equipos de protección, entre otros, se recomienda que la aduana de Mollendo flexibilice las responsabilidades en la que pudiera incurrir su personal en el desempeño de sus funciones.

- Establecer los riesgos que acarrearía efectuar labores durante una pandemia y establecer que medidas se van a efectuar para minimizar estos y en caso de que el riesgo se traduzca en realidad que acciones se van a tomar; con la finalidad de poder dar tranquilidad al personal que va a desarrollar sus labores durante este periodo de tiempo.

- Debido a que la ejecución de un programa con fondos públicos tiene un proceso y duración determinada, se hace necesaria que la aduana de Mollendo cree un fondo de contingencia, con la finalidad de garantizar en el menor tiempo posible la adquisición de productos que garanticen la seguridad de su personal .

- Elaborar un instrumento de datos personales donde se encuentren incluidos todos sus trabajadores así como sus familiares, con la finalidad de poder tomar decisiones sobre el impacto de hacer trabajar a tal o cual trabajador durante el periodo de pandemia.

- Flexibilizar la sanción por la comisión de infracciones que pudieran cometer

los operadores de comercio exterior, terceros intervinientes y otros durante el periodo de duración de la pandemia.

- Crear un marco normativo que contemple actuaciones especiales por parte del personal aduanero, con la finalidad de tener una rápida respuesta y con respaldo legal que permita la no interrupción del servicio aduanero.

BIBLIOGRAFÍA

A. Enriquez y C. Sáenz. (2021). *“Primeras Lecciones y desafíos de la Pandemia de COVID-19 para los países del SICA”, serie Estudios y perspectivas Sede Subregional de la CEPAL en México, N° 189*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

BBC News Mundo. (2021, 15 de septiembre). *Qué es la crisis de los contenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58558860>.

Bustillo, R. (s.f.). *Comercio Exterior – Materia y ejercicios*. Editorial de la Universidad del País Vasco.

Comunidad Andina (CAN en cifras). (2019, 09 de octubre). *Informe Anual Tráfico Portuario en la Comunidad Andina, 2018*. <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE883.pdf>.

Deza, R. (2019). *Derecho Aduanero – Vertiente tributaria y penal*. Editorial Universidad Internacional de Andalucía.

El Peruano. (2020, 10 de mayo). *Decreto legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior*. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-aprueba-disposiciones-para-la-reacti-decreto-legislativo-n-1492-1866212-4/>.

Huaman, M. A. (2019). *Derecho Aduanero y de Comercio Internacional*. Editorial Instituto Pacífico S.A.C.

Jiménez et. al (2020) *La emergencia Sanitaria COVID-19 a la luz de la emergencia climática – Retos y Oportunidades*. Fundación Heinrich Böll, Oficina Bogotá–Colombia.

Lafuente, F. (2023). *Aspectos del Comercio Exterior*. <https://infolibros.org/pdfview/3215-aspectos-del-comercio-exterior-fernando-lafuente/>.

Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (Octubre 2021). *METODOLOGÍA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN FOB EN VALOR REAL* <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/metodologias/metodologia-de-comercio-exterior.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [MINCETUR]. (Julio 2014). *Texto Educativo de Comercio Exterior*. https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Pecex/herramientas/MinceturLibro2014.pdf.

Organización Mundial de la Salud OMS. (2020, 11 de marzo). *Alocución de apertura del Director General de la OMS en la rueda de prensa sobre la COVID-19 celebrada el 11 de marzo de 2020*. <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>.

Plataforma Digital Única del Estado Peruano [Gob.pe]. (2020, 15 de marzo). *Decreto Supremo N° 044-2020-PCM*. <https://www.gob.pe/institucion/pcm/normas-legales/460472-044-2020-pcm>.

Plataforma Digital Única del Estado Peruano [Gob.pe]. (2008, 27 de junio). *Ley General de Aduanas. Decreto Legislativo N° 1053*. <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/226850-1053>.

Plataforma Digital Única del Estado Peruano [Gob.pe]. (2009, 16 de enero). *Reglamento de la Ley General de Aduanas. D. S. N° 010-2009-EF*. <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/223787-010-2009-ef>.

Plataforma Digital Única del Estado Peruano [Gob.pe]. (2020, 25 de marzo). *Resolución de Superintendencia N° 000042-2022/SUNAT y ANEXOS*. <https://www.gob.pe/institucion/sunat/normas-legales/2866481-42-2022-sunat>.

Plataforma Digital Única del Estado Peruano [Gob.pe]. (s.f.). *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria*. <https://www.sunat.gob.pe>.

Priori, G. F. (2004). *La competencia en el Proceso Civil Peruano*. Derecho & Sociedad, (22), 38-52. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/16797>.

Radebaugh, D. (s.f.). *Negocios Internacionales. Ambientes y operaciones*. Editorial Pearson.

Universidad Autónoma del Perú. (s.f.). *COVID-19: Crisis de los contenedores y sus efectos en el mercado peruano.*
<https://www.autonoma.pe/comunidad/blogs/covid-19-crisis-de-los-contenedores-y-sus-efectos-en-el-mercado-peruano/>.

Witker, J. (1999). *Derecho Tributario Aduanero*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Anexos

Anexo 1.

Expediente administrativo N° 145-URD999-2023-327388 al Amparo de la Ley de Transparencia a la Información Pública – Ley N° 27806 mediante el cual se solicitó información referente a las declaraciones aduaneras de mercancías que se presentan en los regímenes aduaneros que se despachan por esa dependencia.

DETALLE DE EXPEDIENTE - 145 - 2023 - 327388

INFORMACION

Oficina de Recepción:	URD999 - MESA DE PARTES VIRTUAL - SUNAT
Administrado:	DNI - 25667330 SANDRO URDAY ZAGACETA
Comitente:	-
Trámite:	0074 - INFORMACION RELACIONADAS CON POLIZAS Y OTROS.
Asunto:	REQUERIMIENTO DE INFORMACION
Documento de Referencia:	OTROS --- 0
Fecha y hora de presentación:	24/03/2023 15:59
Área de derivación Inicial del expediente:	3N0501 - DIVISIÓN DE TÉCNICA ADUANERA, RECAUDACIÓN Y CONTABILIDAD - SUPERVISIÓN 1
Fecha y hora de derivación Inicial:	24/03/2023 16:33
Situación actual:	8 - CONCLUIDO
Área que Concluyó:	3N0500 - DIV.TEC.AD.RE.CO-IA MOLL
Fecha que Concluyó:	04/04/2023

SEGUIMIENTO

Condición	Fecha	Hora	Área	Acción
PRESENTADO	24/03/2023	15:59	URD999 - MESA DE PARTES VIRTUAL - SUNAT	-
SEGUIMIENTO	24/03/2023	22:32	3N0500 - DIVISIÓN DE TÉCNICA ADUANERA, RECAUDACIÓN Y CONTABILIDAD	ACCION NECESARIA
SEGUIMIENTO	04/04/2023	10:51	3N0000 - INTENDENCIA DE ADUANA DE MOLLENDO	ACCION NECESARIA
SEGUIMIENTO	04/04/2023	16:04	3N0500 - DIVISIÓN DE TÉCNICA ADUANERA, RECAUDACIÓN Y CONTABILIDAD	POR CORRESPONDER
CONCLUIDO	04/04/2023	-	-	REQUERIMIENTO ATENDIDO

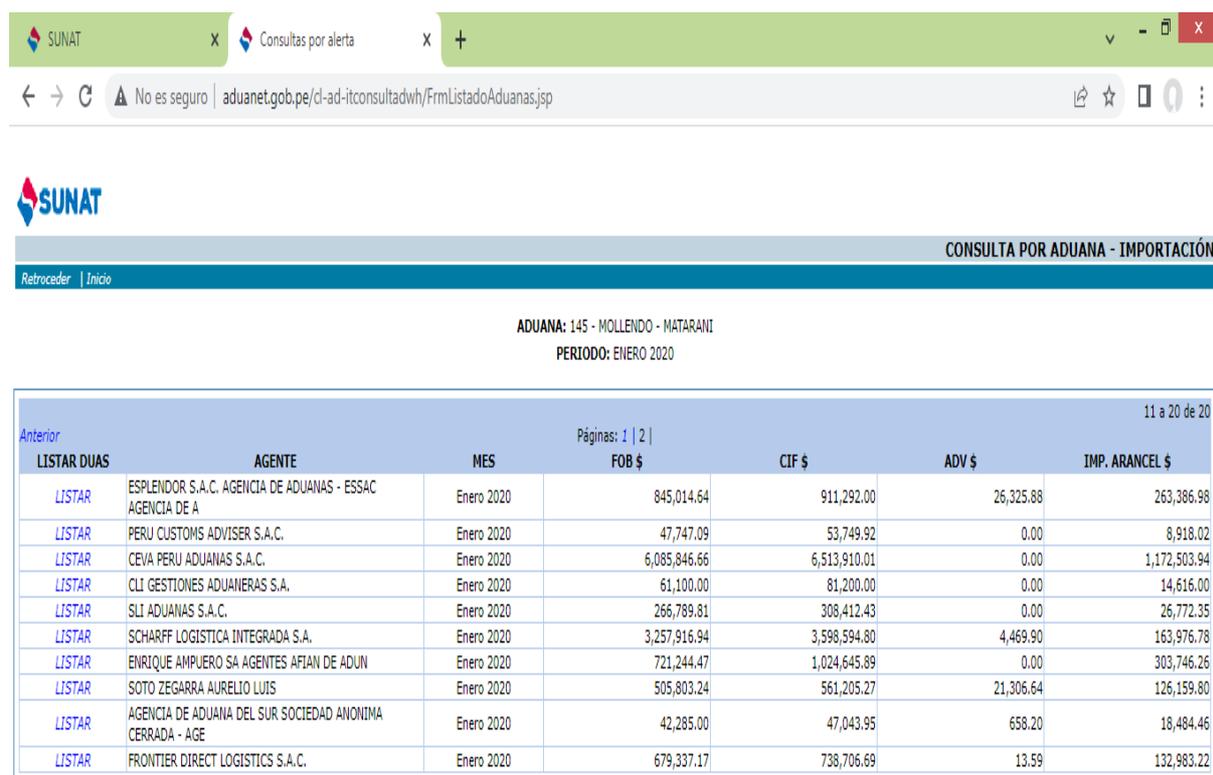
1 - 5 de 5 registros.

DOCUMENTOS RELACIONADOS

Documento	Fecha	Asunto	Área
No se han encontrado registros.			

Anexo 2.

Información de página web de la SUNAT; mediante el cual se puede obtener información de las declaraciones aduaneras de mercancías y el valor FOB declarado (en el presente caso corresponde al mes de enero del 2020)



11 a 20 de 20

LISTAR DUAS	AGENTE	MES	FOB \$	CIF \$	ADV \$	IMP. ARANCEL \$
LISTAR	ESPLENDOR S.A.C. AGENCIA DE ADUANAS - ESSAC AGENCIA DE A	Enero 2020	845,014.64	911,292.00	26,325.88	263,386.98
LISTAR	PERU CUSTOMS ADVISER S.A.C.	Enero 2020	47,747.09	53,749.92	0.00	8,918.02
LISTAR	CEVA PERU ADUANAS S.A.C.	Enero 2020	6,085,846.66	6,513,910.01	0.00	1,172,503.94
LISTAR	CLI GESTIONES ADUANERAS S.A.	Enero 2020	61,100.00	81,200.00	0.00	14,616.00
LISTAR	SLI ADUANAS S.A.C.	Enero 2020	266,789.81	308,412.43	0.00	26,772.35
LISTAR	SCHARFF LOGISTICA INTEGRADA S.A.	Enero 2020	3,257,916.94	3,598,594.80	4,469.90	163,976.78
LISTAR	ENRIQUE AMPUERO SA AGENTES AFIAN DE ADUN	Enero 2020	721,244.47	1,024,645.89	0.00	303,746.26
LISTAR	SOTO ZEGARRA AURELIO LUIS	Enero 2020	505,803.24	561,205.27	21,306.64	126,159.80
LISTAR	AGENCIA DE ADUANA DEL SUR SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - AGE	Enero 2020	42,285.00	47,043.95	658.20	18,484.46
LISTAR	FRONTIER DIRECT LOGISTICS S.A.C.	Enero 2020	679,337.17	738,706.69	13.59	132,983.22

[Exportar XLS](#) | [Exportar PDF](#) | [Retornar](#)

Anexo 3

Modelo de declaración aduanera de mercancías del régimen aduanero de Importación para el consume (se aprecia el valor FOB consignado y el peso de las mercancías).

10 - Importación Definitiva

|| IMPRIMIR

Aduana	Código	DECLARACION UNICA DE ADUANAS (A)			2	REGISTRO DE ADUANA
TUMBES	019					
Nº Orden	Destinación	Modalidad	Tipo Despacho	Nº DUA Prov.	Nº Declaración: 000564	
000137	10	1	ANTICIPADO 03		Fecha Numeración:06/02/2021	
1 IDENTIFICACION	1.1 Importador/Exportador				Sujeto a: VERDE	
	GRUPO LIVAL S.A.C.					
1.2 Código y Documento de Identificación			1.3 Dirección de Importador/Exportador		1.4 Cod.Ubi.Geo.	
4 - 20600015088			CAL. ANDRES CORZO NRO. 639 URB. VILLACAMPA LIMA - LIMA - RIMAC			
3 TRANSPORTE	3.1 Empresa Transporte Código		3.2 Nº Manifiesto	3.3 Vía Transporte Código		
	- 1221		2021 - 2792	7 - CARRETERA/TERRESTRE		
3.4 Fecha Termino Desc/Embar		3.5 Empresa Transporte (T/R) Código	3.6 Unidad Transporte (T/R)	3.7 Aduana D/S Código		
		-				
4 ALMACEN	4.1 Depósito Temporal Código		4.2 Depósito A.Autorizado Código		4.3 Plazo Solicitado	
	- 4315				0	
5 TRANSACCION	5.1 Entidad Financiera Código			5.2 Modalidad Código		
	OTROS - 099			PAGO AL CONTADO - 1		
6 VALORADUANA	6.1 FOB/Valor Clausula venta	6.2 Flete/Comisión Exterior	6.3 Seguro/Otros Gastos Deducibles	6.4 Total Ajustes	6.5 Valor Aduana/ Valor Neto Entrega	
	10410	50	286.275	0	10,746.275	
8 DECLARANTE	8.1 Declarante (Tipo - Nro. de documento - Razón Social)					
	RUC 20409480587 - ATCA OPERADORES ADUANEROS S.A.C. (CON MANDATO ELECTRÓNICO)					
OTROS DATOS DILIGENCIA	Total Peso Neto	Total Peso Bruto	Total Bultos	Total U.Físicas	Total U.Comercial.	
	3840.0	3840.0	180.0	86400.0	3600.0	

Anexo 4

Información obtenida de la página web de la SUNAT - https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario21.html de donde se ha obtenido la información del valor FOB de la mercancía declarada en el régimen de exportación definitiva correspondiente a los años 2020 y 2021.

The screenshot shows a web browser window with the URL [sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario21.html](https://www.sunat.gob.pe/estad-comExt/modelo_web/anuario21.html). The page content includes a list of statistical categories such as 'Cuadro N°4: Principales subpartidas según cuode', 'Cuadro N°17: Exportación por sectores económicos', and 'Cuadro N°34: Principales productos exportados por aduanas'. Below the browser window, a Microsoft Excel spreadsheet is open, displaying the following data:

ADUANA	Periodo 2020					Periodo 2021				
	I Trim	II Trim	III Trim	IV Trim	TOTAL	I Trim	II Trim	III Trim	IV Trim	TOTAL
TUMBES	104.30	81.71	87.95	88.80	362.76	98.64	105.16	135.78	171.17	510.75
TALARA	78.71	18.61	16.95	0.00	114.27	0.00	0.00	55.24	56.45	111.69
PAITA	658.83	398.52	786.75	1,173.69	3,017.79	793.30	689.22	779.13	1,223.12	3,484.77
CHICLAYO	38.97	35.01	66.95	168.08	309.01	40.70	53.72	146.21	189.34	429.97
SALAVERRY	160.47	269.21	535.86	452.32	1,417.86	157.19	281.65	627.46	577.52	1,643.82
CHIMBOTE	707.17	340.75	878.27	1,229.15	3,155.38	1,234.17	1,318.12	1,327.41	1,458.72	5,339.42
MARITIMA DEL CALLAO	3,427.26	2,249.46	4,103.53	4,106.65	13,886.90	4,913.37	5,631.74	6,649.18	21,912.77	27,107.06
PISCO	666.66	221.80	532.67	769.44	2,190.57	1,076.32	940.55	850.50	955.70	3,823.07
MOLLENDO-MATARANI	1,410.36	1,011.74	1,527.06	2,171.25	6,120.41	2,106.75	2,398.34	2,533.57	2,465.57	9,504.23
AREQUIPA	26.32	10.94	15.70	24.30	77.26	24.58	21.48	24.74	12.16	82.96
ILO	476.31	623.45	714.12	900.60	2,714.48	684.88	724.24	978.17	1,186.37	3,573.66
TACNA	42.90	27.02	50.82	54.14	174.88	57.85	64.67	76.54	92.34	291.40
CUSCO	0.67	0.00	0.00	0.00	0.68	0.00	0.00	0.00	0.00	0.68
IQUITOS	1.95	1.07	2.06	5.34	10.42	11.03	3.99	13.48	30.00	58.49
AEREA DEL CALLAO	2,003.06	1,342.43	2,039.39	2,369.43	7,754.30	2,101.60	2,402.92	2,511.54	2,482.53	9,498.59
DESAGUADERO	79.90	45.49	79.79	98.81	303.99	79.96	89.67	85.24	107.95	362.82
PUERTO MALDONADO	0.52	0.29	0.78	1.06	2.64	1.49	1.06	1.13	0.58	4.25
LA TRIN	0.60	0.00	0.00	0.00	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.60
TOTAL	9,884.98	6,677.53	11,439.45	13,613.05	41,614.01	13,186.94	14,008.15	15,777.90	17,689.67	60,662.66

NOTAS: - Se consideran las órdenes de embarque que han sido embarcadas y regularizadas.
Cifras: al 09/08/2022

Cobertura: Nacional
Fuente: Declaraciones Aduaneras de Mercancías, registradas en el Sistema de Despacho Aduanero-SDA
Elaboración: SUNAT- Oficina Nacional de Planeamiento y Estudios Económicos.

Anexo 5

Informe de gestión – Primer trimestre 2022.



ÍNDICE

PRESENTACIÓN	3
COMPETITIVIDAD Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DE LA REGIÓN AREQUIPA	6
RESULTADOS REGIONALES	11
OBRAS QUE SE EJECUTAN EN LA PROVINCIA DE ISLAY POR LA RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS	14
RESUMEN EJECUTIVO	17
I. INTENDENCIA DE ADUANA DE MOLLENDO	17
II. INFORMACIÓN CUANTITATIVA DE NEGOCIO Y APOYO	21
2.1 ORGANIGRAMA Y DISTRIBUCIÓN POR UUDD (Incluye supervisiones)	21
III. PROCESOS DE RECAUDACIÓN ADUANERA	22
3.1 GESTIÓN Y RECUPERACIÓN DE DEUDA ADUANERA	22
RECAUDACIÓN	22
3.2 GESTIÓN Y CONTROL DE LA DEUDA	26
3.3 GESTIÓN DE GARANTÍAS	28
3.4 FRACCIONAMIENTO	29
3.5 DEVOLUCIONES	29
3.6 DRAWBACK	30
3.7 COBRANZA COACTIVA	31
3.8 GESTIÓN DOCUMENTAL	32
IV. CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE MERCANCÍAS	388
4.1 MOVIMIENTO PORTUARIO	40
4.2 GESTIÓN OPERATIVA	41
IMPORTACIÓN	42
EXPORTACIÓN	42
TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL	42
SECCION DE TECNICA ADUANERA DE AREQUIPA	42
4.3 PLAN NACIONAL DE CONTROL ADUANERO (AVANCES Y RESULTADOS)	50
V. CONTROL OPERATIVO - PREVENCIÓN DE CONTRABANDO Y TIM	59
5.1 ACCIONES DE CONTROL EN ZONA PRIMARIA	59
5.2 ACCIONES DE CONTROL ZONA SECUNDARIA	60
5.3 ACCIONES TIM	61
5.4 DETERMINACIÓN SITUACIONAL DE MERCANCÍAS:	62
5.5 ACCIONES RELEVANTES	64

VI. ATENCIÓN DE RECURSOS IMPUGNATORIOS.....	65
6.1 RECURSOS DE RECLAMO.....	70
6.2 TIEMPOS DE ATENCIÓN DE RECLAMOS.....	70
6.3 RECLAMOS ATENDIDOS AL 31 DE MARZO DEL 2021.....	72
6.4 RECURSOS DE APELACIÓN.....	73
6.5 EFECTIVIDAD EN LOS RECURSOS DE RECLAMO RATIFICADOS VÍA APELACIÓN POR EL TRIBUNAL FISCAL.....	74
6.6 GESTIÓN ADMINISTRATIVA.....	74
6.7 GESTIÓN DE LA DEFENSA JUDICIAL.....	75
6.8 CARGA PROCESAL EFECTIVA EN MATERIA PROCESAL.....	76
6.9 MONTO DE DINERO RECUPERADO A FAVOR DEL ESTADO.....	77
6.10 DECOMISO JUDICIALES DE MERCANCIA OBJETO DE DELITO A FAVOR DEL ESTADO.....	77
VII. GESTIÓN DE RECURSOS - ADMINISTRACIÓN.....	80
7.1 CONTROL DE ALMACENES.....	80
7.2 SEGUIMIENTO DE INDICADOR.....	85
7.3 CONTRATACIONES.....	86
7.4 CAJA CHICA.....	86
7.5 ARCHIVO.....	86
VIII. INDICADORES DE GESTIÓN.....	89
8.1 SET DE INDICADORES Y PROYECTOS (SIP) 2021.....	89
RECAUDACIÓN.....	87
RESULTADOS: TIEMPO TOTAL DE LIBERACIÓN DE MERCANCÍAS POR DEPENDENCIA TTLM 2022.....	90
CUMPLIMIENTO INDICADORES PNGCA 2022 - DTA.....	91
RESULTADOS: ACCIONES DE CONTROL PROGRAMADAS EN LA LUCHA CONTRA TID – 2022.....	92
CUMPLIMIENTO INDICADORES PNGCA 2022 - DCO.....	92
BUENAS PRÁCTICAS IMPLEMENTADAS Y POR IMPLEMENTAR.....	93
MEJORAS EN PROCESO.....	102
ACTIVIDADES DE ACERCAMIENTO INTERINSTITUCIONAL.....	113
ANEXOS.....	114