UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

PROGRAMA ACADÉMICO DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

Efectos del Congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o Inmovilizadas en los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019

TESIS

Para optar el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales:

AUTOR(ES)

Barco Calle, Gosver ([0000-0001-5949-9780](#))

Villanera Fano, Elida Angelica ([0000-0002-0623-4591](#))

ASESOR

Quispe Farfán, Percy Hugo ([0000-0002-8921-486X](#))

Lima, 22 de agosto de 2020

DEDICATORIA

Dedicamos este trabajo de investigación a nuestros padres, hijo, hermanos quienes nos han apoyado desinteresadamente desde el primer momento que iniciamos y nos enseñaron el camino de la superación en la vida a partir de la perseverancia y esfuerzo constante para alcanzar los objetivos trazados.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos en primer lugar a Dios por bendecirnos y hacernos llegar a este día a pesar de las adversidades del tiempo en que vivimos; asimismo por darnos cada día fortaleza y perseverancia para alcanzar nuestras metas y cuya voluntad ha permitido que tengamos éxito en esta etapa profesional. Asimismo, agradecemos a nuestras madres, padre, hermanos, hijo, familiares y amigos por acompañarnos y guiarnos en este camino hacia la superación, gracias a sus experiencias, su amor y apoyo hemos podido llegar y alcanzar uno de nuestros objetivos en la vida. Finalmente, agradecemos a nuestro querido profesor y asesor, el Dr. Percy Hugo Quispe Farfán, por su rectitud en su profesión como docente, visión crítica y motivación la cual nos permitió desarrollar y culminar exitosamente el presente trabajo de investigación.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación busca Identificar de qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019; para ese efecto nuestro estudio se divide en cuatro (4) capítulos, los cuales son detallados a continuación:

El primer capítulo se centra en el plan de investigación, por medio del cual planteamos la situación problemática, los problemas, los objetivos principales y específicos; y la formulación de la hipótesis de trabajo de la investigación. El segundo capítulo da a conocer los antecedentes de la investigación nacionales e internacionales, el marco conceptual y el análisis del sector a investigar. El tercer capítulo se centra en la metodología de la investigación, donde detallamos el tipo, propósito, categorías, delimitaciones, diseño de la investigación y tamaño de muestra. Asimismo, en este capítulo desarrollamos las entrevistas de profundidad, las cuales serán de utilidad para el recojo de información. Finalmente, el cuarto capítulo se enfoca en el análisis y discusión de resultados de nuestra investigación para así encontrar los hallazgos y realizar tanto las conclusiones como las recomendaciones finales por medio del análisis de documentos y de la información obtenida mediante las entrevistas de profundidad desarrolladas en nuestro estudio.

Palabras claves: Abandono, inmovilización, disposición de mercancías, depósito temporal y congestionamiento.

Effects of the Congestion caused by the delay in the disposal of goods in Abandonment
and/or Immobilized in the Temporary Deposits authorized by SUNAT in the Maritime
Customs of Callao, in 2019

ABSTRACT

This research work seeks to identify how the congestion caused by the delay in the disposal of goods in Abandonment and/or immobilized in the Temporary Deposits authorized by SUNAT in the Callao Maritime Customs Administration, until 2019; therefore, our study is divided into four (4) chapters, which are detailed below.

The first chapter focuses on the research plan, through which we pose the question, the problem and the objectives, both main and specific, and the formulation of the initial research hypothesis. The second chapter discloses the research background, both national and international, and the conceptual framework, and the analysis of the sector to be investigated. The third chapter focuses on the research methodology, where we detail the type, purpose, categories, delimitation, design and sample size of the research. Likewise, in this chapter we develop in-depth interviews, which will be useful for gathering information.

Finally, the fourth chapter focuses on the analysis and discussion of the results of our research in order to find the findings and make both the conclusions and the final recommendations through the analysis of documents and the information obtained through the in-depth interviews carried out in our study.

Key words: Abandonment, immobilization, goods disposal, temporary deposit and congestion.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I	5
MARCO TEÓRICO.....	5
1.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
1.1.1 Antecedentes Nacionales.....	5
1.1.2 Antecedentes Internacionales	9
1.1.3 Revistas Científicas.	15
1.1.4 Revistas Hemerográficas.....	19
1.2 MARCO CONCEPTUAL	21
1.2.1 Convenio de Kyoto.....	21
1.2.2 Definición de Aduana.....	23
1.2.3 Control Aduanero	23
1.2.4 Potestad Aduanera.....	25
1.2.5 Definición de mercancía.....	26
1.2.6 Destinación Aduanera	26
1.2.7 Prenda Aduanera.	27
1.2.8 Abandono y Comiso Administrativo	27
1.2.8.1 Abandono legal de mercancías.	27
1.2.8.2 Abandono voluntario de mercancías.	30
1.2.8.3 Recuperación de mercancías en abandono legal.	31
1.2.8.4 Inmovilización de mercancías.	32
1.2.8.5 Incautación de mercancías.....	32
1.2.8.6. Comiso de mercancías.....	33
1.2.8.6.1 Sanción de Comiso de las mercancías.	33
1.2.8.7 Disposición de mercancías en situación de abandono y comiso	35
1.2.8.7.1 Remate de mercancías.....	35
1.2.8.7.2 Adjudicación de mercancías.	36
1.2.8.7.3 Destrucción de mercancías.	38
1.2.8.7.4 Entrega a la Autoridad competente.....	39
1.2.9 Delitos aduaneros.	40
1.2.10 Terminales de almacenamiento.....	41

1.2.11 Depósitos.....	41
1.2.11.1 Deposito Temporal	41
1.2.11.2 Deposito Aduanero.....	42
1.2.12 Conceptos Generales.....	42
1.2.12.1 Gestión de la Cadena de Suministros (SCM) y Gestión de Almacenes.....	42
1.2.12.2 Principios y objetivos en la Gestión de Almacenes.....	44
1.2.12.3 Procesos de Gestión de Almacenes.....	44
1.2.12.3.1 Recepción, control e inspección.....	44
1.2.12.3.2 Almacenamiento.....	45
1.2.12.3.3 Preparación de pedidos.....	45
1.2.12.3.4 Embalaje y despacho.....	45
1.2.12.4 Recursos utilizados en la Gestión de Almacenes.....	46
1.2.12.5 Congestionamiento.....	46
1.3 ANÁLISIS DEL SECTOR	46
1.3.1 El análisis DAFO	49
CAPÍTULO II.....	52
PLAN DE INVESTIGACIÓN.....	52
2.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA INICIAL.....	52
2.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	56
2.2.1 Problema Principal	56
2.2.2 Problemas Específicos.....	57
2.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	57
2.3.1 Objetivo Principal	58
2.3.2 Objetivos Específicos.....	58
2.4 HIPÓTESIS INICIAL.....	58
2.4.1 Hipótesis de trabajo principal.....	59
2.4.2 Hipótesis de trabajo específicas.....	60
2.5 MATRIZ DE COHERENCIA	60
2.6 JUSTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	61
CAPÍTULO III	63
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	63
3.1 TIPO DE LA INVESTIGACIÓN.....	63
3.2 PROPÓSITO DE LA INVESTIGACIÓN.....	66

3.3 DELIMITACION DE LA INVESTIGACIÓN.....	67
3.3.1 Delimitación espacial	67
3.3.2 Delimitación temporal.....	68
3.3.3 Delimitación social.....	68
3.3.4 Delimitación conceptual.....	68
3.3.4.1 Matriz de categorización	69
3.4 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	73
3.4 PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN	74
3.4.1 Elaboración del Marco Teórico:.....	74
3.4.2 Proceso de muestreo.....	76
3.4.2.1 Muestreo en la investigación cualitativa.	76
3.4.3 Técnica e instrumento de investigación.	79
3.4.4 Validación del instrumento de investigación.	82
3.4.5 Proceso de recolección de datos y carga en el Software ATLAS Ti 7.5.4.....	82
CAPÍTULO IV.....	86
DESARROLLO	86
4.1 PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	86
CAPÍTULO V	157
DISCUSIÓN DE RESULTADOS	157
5.1 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 1.	157
5.2 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 2.	160
5.3 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 3.	162
5.4 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 4.	168
5.5 HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	174
5.5.1 Hallazgos relacionados con la demora en la rotación de mercancías en el depósito temporal.	177
5.5.2 Hallazgos relacionados con la Gestión en los depósitos temporales.	178
5.5.3 Hallazgos relacionados con las medidas de control de SUNAT.	179
5.5.4 Hallazgos relacionados con los problemas del importador para la nacionalización de mercancías.	180
5.6 BARRERAS Y BRECHAS DE LA INVESTIGACIÓN	182
CONCLUSIONES	183
RECOMENDACIONES	185

REFERENCIAS	188
ANEXOS	193

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Tabla de depósitos temporales y depósitos aduaneros de la IAMC.....	46
Tabla 2	Análisis DAFO	49
Tabla 3.	Matriz de categorización	70
Tabla 4	Tabla de Depósitos Temporales con Mercancías en Abandono Legal, Abandono Voluntario e inmovilización de mercancías al cierre del año 2019.	77
Tabla 5	Tamaño de la muestra	79
Tabla 6	Relación de participantes de las entrevistas de profundidad.....	81
Tabla 7	Categorías obtenidas de la investigación	88
Tabla 8	Análisis de resultados.....	156
Tabla 9	Categorías Emergentes de la Investigación.....	176

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Abandono legal de mercancías sin destinación aduanera. Adaptado de la revista Actualidad Empresarial Año IX – N° 215, por Instituto Pacífico, 2010.....	29
<i>Figura 2.</i> Abandono legal de mercancías con destinación aduanera. Adaptado de la revista Actualidad Empresarial Año IX – N° 215, por Instituto Pacífico, 2010.....	29
<i>Figura 3.</i> Categorías apriori de la investigación. Elaboración propia.....	69
<i>Figura 4.</i> Primera familia de categorías de investigación. Elaboración propia.	89
<i>Figura 5.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 1 de la Investigación - Abandono legal de mercancías. Elaboración propia.	89
<i>Figura 6.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 2 de la investigación - Abandono voluntario de mercancías. Elaboración propia.	92
<i>Figura 7.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 3 de la investigación - Disposición de mercancías por parte de SUNAT. Elaboración propia.	94
<i>Figura 8.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 4 de la investigación - Adjudicación de mercancías. Elaboración propia.....	96
<i>Figura 9.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 5 de la investigación - Destrucción de mercancías. Elaboración propia.....	98
<i>Figura 10.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 6 de la investigación - Entrega de mercancías a la Autoridad Competente. Elaboración propia.	100
<i>Figura 11.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 7 de la investigación - Remate de mercancías. Elaboración propia.....	102
<i>Figura 12.</i> Segunda familia de categorías de investigación - Medidas de control de SUNAT. Elaboración propia.	103
<i>Figura 13.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 8 de la investigación - Sanciones a los depósitos temporales. Elaboración propia.	104
<i>Figura 14.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 9 de la investigación - Inmovilización de mercancías. Elaboración propia.....	106
<i>Figura 15.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 10 de la investigación - Comiso administrativo de mercancías. Elaboración propia.....	108
<i>Figura 16.</i> Tercera familia de categorías de investigación - Demoras en la rotación de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.	110
<i>Figura 17.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 11 de la investigación - Demoras en el Pronunciamiento del Sector Competente. Elaboración propia.	110
<i>Figura 18.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 12 de la investigación - Demoras en la disposición de las mercancías. Elaboración propia.	112
<i>Figura 19.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 13 de la investigación - Demoras en la emisión de resoluciones de disposición. Elaboración propia.	115
<i>Figura 20.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 14 de la investigación - Congestionamiento de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.	117
<i>Figura 21.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 15 de la investigación - Caída de la venta o negocio del importador.	119
<i>Figura 22.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 16 de la investigación - Cliente no habido o declarado en quiebra. Elaboración propia.	120

<i>Figura 23. Cuarta familia de categorías de investigación - Gestión de los depósitos temporales. Elaboración propia.</i>	122
<i>Figura 24. Análisis de resultados de la categoría N° 17 de la investigación - Desorden en el almacenamiento de mercancías. Elaboración propia</i>	122
<i>Figura 25. Análisis de resultados de la categoría N° 18 de la investigación - Facilidades de ingreso de los beneficiarios al depósito para el retiro de mercancías. Elaboración propia.</i>	124
<i>Figura 26. Análisis de resultados de la categoría N° 19 de la investigación - Falta de espacio disponible para atender a clientes. Elaboración propia.</i>	125
<i>Figura 27. Análisis de resultados de la categoría N° 20 de la investigación - Falta de interés en una buena Gestión de las Mercancías en abandono e inmovilizadas. Elaboración propia.</i>	127
<i>Figura 28. Análisis de resultados de la categoría N° 21 de la investigación - Falta de transparencia en la información reportada a SUNAT. Elaboración propia.</i>	129
<i>Figura 29. Análisis de resultados de la categoría N° 22 de la investigación - Mercancías en mal estado, deterioradas, en mal estado de conservación. Elaboración propia.</i>	130
<i>Figura 30. Análisis de resultados de la categoría N° 23 de la investigación - Pérdida de documentación que ampara a mercancías restringidas. Elaboración propia.</i>	132
<i>Figura 31. Análisis de resultados de la categoría N° 24 de la investigación - Pérdida de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.</i>	133
<i>Figura 32. Análisis de resultados de la categoría N° 25 de la investigación - Sobrecostos operativos del depósito en el uso de recursos propios. Elaboración propia.</i>	135
<i>Figura 33. Análisis de resultados de la categoría N° 26 de la investigación - Pérdidas económicas del depósito. Elaboración propia.</i>	137
<i>Figura 34. Quinta familia de categorías de investigación - Problemas del importador en la nacionalización de mercancías. Elaboración propia.</i>	141
<i>Figura 35. Análisis de resultados de la categoría N° 27 de la investigación - Costos elevados de importación. Elaboración propia.</i>	141
<i>Figura 36. Análisis de resultados de la categoría N° 28 de la investigación - Abandono comercial de mercancías con levante autorizado. Elaboración Propia.</i>	143
<i>Figura 37. Análisis de resultados de la categoría N° 29 de la investigación - Desconocimiento del importador acerca de los trámites a realizar. Elaboración Propia.</i>	145
<i>Figura 38. Análisis de resultados de la categoría N° 30 de la investigación - Falta de solvencia económica del cliente. Elaboración Propia.</i>	147
<i>Figura 39. Análisis de resultados de la categoría No 31 de la investigación. - Falta de sustento documentario para la importación de mercancías. Elaboración Propia.</i>	149
<i>Figura 40. Análisis de resultados de la categoría N° 32 de la investigación - Mercancías con destinación aduanera Inconclusa. Elaboración Propia.</i>	150
<i>Figura 41. Análisis de resultados de la categoría N° 33 de la investigación - Mercancías no declaradas o en exceso. Elaboración Propia.</i>	152
<i>Figura 42. Análisis de resultados de la categoría N° 34 de la investigación - Mercancías restringidas sin autorización de ingreso. Elaboración Propia.</i>	153

<i>Figura 43.</i> Análisis de resultados de la categoría N° 35 de la investigación - Mercancías sin destinación aduanera. Elaboración Propia.	155
<i>Figura 44.</i> Primera familia de categorías emergentes - Demoras en la rotación de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.	177
<i>Figura 45.</i> Segunda familia de categorías emergentes - Gestión en los depósitos temporales. Elaboración propia.	178
<i>Figura 46.</i> Tercera familia de categorías emergentes - Medidas de control de SUNAT. Elaboración propia.....	179
<i>Figura 47.</i> Cuarta familia de categorías emergentes - Problemas del importador en la nacionalización de mercancías. Elaboración propia.....	180

INTRODUCCIÓN

Las aduanas de todos los países desempeñan un rol de mucha importancia como entes reguladores del comercio internacional; ya que deben garantizar el equilibrio constante entre la facilitación del comercio exterior y la protección de la ciudadanía. En este sentido, las aduanas de todo el mundo se han visto envueltas en un proceso de innovación y modernización constante, en el que los almacenes aduaneros desempeñan un rol de mucha importancia en almacenaje, manejo y custodia de las mercancías.

La presente investigación cualitativa a partir del estudio de casos, se desarrolló con la intención de evidenciar los efectos del Congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono e Inmovilizaciones en los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019; para lo cual se desarrolló un estudio empírico en el que los trabajadores de los depósitos temporales, funcionarios de la Administración aduanera y agentes de aduanas resultaron siendo mucha importancia para el levantamiento de la información requerida.

En función a lo antes mencionado, se ha identificado la problemática general en el hecho de que los depósitos temporales, además de las actividades propias del rubro de su negocio, según lo estipulado en la Ley General de Aduanas son responsables de mantener en custodia las mercancías que se encuentran en situación de abandono legal, abandono voluntario; y aquellas que producto de una acción de control de la SUNAT, hayan sido inmovilizadas o incautadas como medida de acción preventiva; hasta que los importadores cumplan con los procedimientos necesarios para su nacionalización, o hasta

que la Autoridad Aduanera a través de su área de Disposición de mercancías, proceda con el retiro de las mismas a través de cualquiera de las siguientes modalidades de Disposición: Adjudicación, remate, destrucción y entrega de mercancías a la autoridad competente. En este sentido se ha identificado los problemas siguientes: La existencia de mercancías antiguas en abandono e inmovilizadas que no tienen rotación, el uso de recursos propios o tercerizados para su almacenamiento y manipuleo; y el hecho de que esta actividad no les genera ningún tipo de rentabilidad.

Por lo antes mencionado, se plantea el siguiente problema de investigación: ¿De qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019?

La hipótesis de trabajo provisional a partir de la cual se inició el proceso de investigación es: El congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas afecta negativamente en el área comercial y operativa, de los depósitos temporales autorizados por SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

El objetivo general de la presente investigación es: Identificar de qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Entre los objetivos específicos encontramos los siguientes:

1. Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

2. Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
3. Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
4. Entender porque se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Por lo antes mencionado, esta investigación se fundamenta bajo el criterio de justificación práctica, porque dicha información permite conocer, las causas por las que se produce el abandono legal, abandono voluntario e inmovilización de mercancías; y porqué la custodia de dichas mercancías puede ocasionar problemas sustanciales para los depósitos temporales; en base a la experiencia de las personas que laboran en los depósitos temporales, funcionarios aduaneros y agentes de aduana; del mismo modo, dicha información es relevante para que se tomen medidas en aras de mejorar los procesos en los depósitos temporales en cuanto a una óptima gestión en el almacenamiento, custodia y manipulación de las mercancías en abandono y/o inmovilizadas; así mismo, esta información contribuye a que la Administración aduanera y los sectores competentes, tomen medidas para agilizar el proceso de disposición de mercancías y de este modo descongestionar los depósitos temporales.

La presente investigación contribuye a que tanto los depósitos temporales como la Administración Aduanera, conozcan sus limitaciones en cuanto a la gestión de trabajo que realizan en relación a la custodia y disposición de mercancías en situación de abandono e inmovilizadas; para que se pueda agilizar el nivel de rotación de las mismas;

y de este modo la unidad de negocio de los depósitos temporales no se vea afectada económicamente ni operativamente con el congestionamiento de estas mercancías.

Por otro lado, el presente estudio es viable porque se tiene acceso a la muestra; se dispone del tiempo necesario, no se requiere recursos financieros para el levantamiento de información.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Según Tafur y Izaguirre (2015), explica lo siguiente:

Las tesis sustentadas antes de una nueva propuesta de investigación son antecedentes. Todo escrito, sea que aparezca en la forma de libro, revista, o cualquier otra publicación es digno de considerarse como antecedente si hay aportes que reconocer y se le da un uso cuando se elabora el marco teórico de la tesis... La importancia de los antecedentes radica en el hecho de que permite crear criterios para ubicar, enjuiciar e interpretar la investigación que se plantea... Al reseñarse los antecedentes de la investigación se crean las condiciones para ubicar el lugar que tiene la incursión investigativa que se propone hacer, así como el punto que ocupa en la secuencia de los estudios (p.139).

1.1.1 Antecedentes Nacionales

Un primer antecedente para la presente investigación es el provisto por Rivera (2018) en su trabajo llamado “Propuesta de mejora en el almacenaje de mercancía inmovilizada y abandono legal en un depósito temporal ubicado en el Callao” para optar el título profesional de Ingeniero Industrial de la Universidad Privada del Norte.

El trabajo mencionado desarrolla un método de investigación cuantitativo. Su objetivo general es el siguiente: “Realizar una propuesta de mejora para el almacenamiento de la mercancía en abandono legal o inmovilizada, para que el procedimiento de disposición de la mercancía por parte de la SUNAT no afecte al Depósito Temporal” (p.17). Como resultado de la investigación entre sus conclusiones detalla lo siguiente: “La propuesta de mejora en la forma de almacenaje de la mercancía en abandono legal e inmovilizado, representa una gran oportunidad para tener retribución económica favorable por el concepto de almacenaje” (p.59).

Dentro de su estudio recomienda que los depósitos temporales deban conservar las mercancías en abandono e inmovilizadas, en las mejores condiciones; de manera que SUNAT pueda disponer de ellas a través de la modalidad de remate, el cual le retribuye el 5% de su valor.

De este estudio se puede determinar que, mediante un control eficiente, y el uso de Buenas Prácticas de Almacenamiento (BPA); se puede garantizar que las mercancías en abandono legal e inmovilizado se pueden conservar en buen estado, independiente al tiempo que permanezcan almacenadas. De este modo la disposición de las mercancías podría ser a través de la modalidad de remate; porque es la única modalidad que retribuye a recuperar en parte los costos generados por el almacenaje. Las otras tres modalidades de disposición de mercancías (Adjudicación, destrucción y entrega al sector competente), no generan ningún tipo de beneficio al depósito temporal.

Un segundo antecedente para esta investigación es el desarrollado por Farfán (2018) en su trabajo llamado “La auditoría de gestión de mercancías en situación de abandono y comiso en la intendencia de la aduana aérea y postal, periodo 2014” para optar el grado académico de Maestro en Ciencias Fiscalizadoras con mención en Auditoría Gubernamental de la Universidad Nacional del Callao.

El trabajo mencionado desarrolla un método de investigación mixta, de tipo descriptiva y diseño no experimental. Su objetivo general es el siguiente: “Determinar la manera en que la aplicación de la Auditoría de Gestión permite optimizar el proceso de disposición de mercancías en situación de abandono y comiso de la Intendencia de Aduana Aérea y Postal, en el periodo 2014” (p.20).

Farfán (2018) concluye:

De acuerdo con los resultados de la investigación, ha quedado demostrado que la gestión del proceso de disposición de 106 mercancías en situación de abandono y

comiso de la Intendencia de Aduana Aérea y Postal, ha sido deficiente, ya que ha generado acumulación de mercancías en los almacenes durante el periodo 2012-2014, generando saldos en volumen de 5.33% 28.05% y 17.00%, respectivamente, incrementándose en el periodo 2013 y decreciendo en el periodo 2014, asimismo, no ha sido auditado durante el periodo 2012-2014, por el Órgano de Control Institucional de la Sunat; sin embargo considerando que la última auditoria efectuada fue en el año 2011, conforme a lo manifestado por el personal que labora en el área de Disposición, en caso se realizara acciones de control, de acuerdo a los resultados de la investigación se valida la ejecución de auditorías en forma regular (p. 107).

Un tercer antecedente importante para la investigación es el de Cutipa (2016) en su trabajo llamado “Análisis del congestionamiento y deterioro de mercancías incautadas en el almacén de la Intendencia de Aduana de Puno, periodo 2015” para optar por el título profesional de Licenciado en Administración de la Universidad Nacional del Altiplano, facultad de Ciencias Contables y Administrativas.

El trabajo mencionado utiliza los métodos de investigación analítico y deductivo, con un enfoque cuantitativo, cuyo diseño de investigación es transversal no experimental, de tipo explicativa. El objetivo principal de dicha investigación es: “Analizar el congestionamiento y deterioro de mercancías incautadas en el almacén de la intendencia de la Aduana de Puno, periodo 2015” (p.5).

Por lo tanto, Cutipa (2016) concluye:

Cabe resaltar que en el año 2015 se registró un ingreso de 2 488.45 toneladas de mercancías provenientes de intervenciones en lucha contra el contrabando y en el mismo año se logró disponer de 2 207.91 toneladas de mercancías, las modalidades de disposición fueron por adjudicaciones a instituciones públicas, religiosas y privadas todas ellas sin fines de lucro y por la modalidad de destrucción de mercancías aquellas que atentan contra la salud pública (p. 148).

Por lo dicho, esta investigación permite determinar las causas que generan el congestionamiento de mercancía en los almacenes de la Intendencia de Aduanas de Puno; y comparar dichos escenarios con lo que sucede en los almacenes (depósitos temporales y aduaneros) del Callao. A partir de esta información se puede entender el motivo por el cual hay tanta mercancía en situación de abandono; y porque los dueños y consignatarios

no culminan las gestiones para la nacionalización de sus mercancías. En muchos casos las mercancías están almacenadas mucho tiempo y estas quedan obsoletas, se deterioran y se vencen.

Un cuarto antecedente para la presente investigación se encuentra realizado por Chacón & Chávez (2010) en su trabajo llamado “Propuesta de mejora de la gestión de procesos del departamento de almacén de mercancías de la Intendencia de Aduana de Tacna – Incremento de la rotación del stock de las mercancías” para optar el grado Magister en Gestión de Operaciones de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.

El trabajo mencionado corresponde a una investigación cualitativa del tipo descriptivo, cuyo objetivo principal es: “El incremento de la rotación de inventarios en el almacén de mercancías de la Intendencia de la Aduana de Tacna” (p.114); por lo tanto, dentro de sus conclusiones ha determinado que: “La planificación y ejecución de acciones de mejora para la disposición de mercancías resultara en la gestión eficiente de la actual administración de almacenes” (p.185).

Del mismo modo Chacón & Chávez (2010); concluye:

El propósito del incremento de la rotación de inventarios del almacén de mercancías traerá consigo el inicio del inmediato descongestionamiento del almacén. La mencionada rotación de mercancías evitará duplicar funciones, el deterioro y pérdida de mercancías y los accidentes dentro de almacenes, facilitando a su vez el desplazamiento del personal y el ordenamiento inteligente de mercancías. Esta mejora en la operatividad de almacenes, evitara la responsabilidad social de la SUNAT frente a eventos que atenten contra la integridad física de los trabajadores de almacén, facilitara la ubicación de las mercancías para el armado de lotes para la disposición (p.185).

Asimismo, se considera como antecedente la investigación mencionada, ya que tiene que ver con el tema de investigación propuesto, el cual está relacionado a los almacenes aduaneros. Esta investigación permite conocer los problemas que acarrea el congestionamiento de las mercancías almacenadas cuya procedencia es el abandono legal, abandono voluntario o la inmovilización o incautación, producto de una acción de

control aduanero. Dichas mercancías ocupan gran porcentaje del stock en el almacén de la Intendencia de la Aduana de Tacna; lo cual incurre en sobrecostos que son asumidos por el Estado; a diferencia de la mercancía en abandono legal de la Intendencia Aduana Marítima del Callao; cuyo almacenamiento está a cargo de los depósitos temporales y/o aduaneros; los cuales pertenecen al sector privado; y son ellos quienes asumen la responsabilidad y los costos que conlleva el internamiento, custodia, manipuleo, y demás operaciones relacionadas a las mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas o incautadas por SUNAT.

1.1.2 Antecedentes Internacionales

Como primer antecedente internacional para la investigación se ha tomado la tesis realizada por Arias & Mosquera (2014) en su trabajo llamado “Análisis del proceso de donación de mercancías por parte de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Buenaventura en el primer semestre del año 2014” para optar el Título de Administrador de Empresas de la Universidad del Valle - Buenaventura - Colombia.

En dicho trabajo los suscritos utilizan un tipo de investigación de carácter descriptiva y exploratoria, en función de hechos observados y analizados directamente en el proceso; con base en análisis de archivos y entrevistas, cuya información es de tipo cualitativa y cuantitativa; y utilizan los métodos básicos de investigación: Inductivo y analítico. Su objetivo principal es “analizar el proceso de disposición de mercancías a través de la modalidad de donación por parte de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas (DIAN) Seccional Buenaventura en el primer semestre del 2014” (p.16).

Arias & Mosquera (2014) concluyen:

El proceso de disposición de mercancías señala dos características fundamentales para la disposición de mercancías en la modalidad de donación, las cuales son: La primera característica es que puedan cumplir una función social, es decir, que beneficien o sirvan de ayuda a las personas que las reciben, por lo que las mercancías que dona la DIAN con mayor frecuencia en la Seccional Buenaventura son prendas de vestir, calzado, electrodomésticos, y artículos de cocina; la segunda

característica es que dichas mercancías puedan prestar una utilidad a la entidad beneficiaria. Esta es la característica que permite que la mayoría de las mercancías sean dispuestas bajo la modalidad de donación (p.60).

Se ha tomado en consideración este trabajo porque se enfoca en explicar sobre las modalidades de disposición de mercancías en abandono legal o que son decomisadas por la DIAN Seccional Buenaventura, donde se encuentra el puerto principal de Colombia. Se observa que las modalidades de disposición (donación, venta, destrucción, asignación o dación) contempladas por ley son semejantes a las que se aplican de acuerdo a la Ley General de Aduanas y su reglamento en el Perú, las cuales son Adjudicación, destrucción, remates y entrega de mercancías a la autoridad competente. Debido a que el proceso de disposición de las mercancías es la etapa en la que finalmente el dueño o consignatario de las mercancías pierde su derecho o propiedad sobre las mismas; es que se considera importante este trabajo de investigación; ya que contribuye a entender el motivo por el cual los dueños o consignatarios optan por dejar en abandono legal sus mercancías sabiendo que corren el riesgo de perderlas parcialmente o en su totalidad, cuando es sobreentendido que la finalidad de toda empresa o negocio dedicado a la importación de bienes, espera obtener rentabilidad o algún beneficio con la venta o uso de los mismos.

Como segundo antecedente internacional para la investigación se consideró la tesis realizada por Aldas & Burgos (2017) en su trabajo llamado “Análisis del proceso de destrucción de mercancías en Aduana y su incidencia en las Operaciones de Comercio Exterior” para optar el Título de Ingeniería en Comercio Exterior de la Universidad de Guayaquil – Facultad de Ciencias Administrativas, Ecuador.

En dicho trabajo los suscritos utilizan un tipo de investigación de carácter analítica y descriptiva, cuya información es de tipo cualitativa. Su objetivo principal es “Proponer una mejora al proceso de destrucción de mercancías en Aduana que permita la eficiencia

en la aplicación del mismo por parte del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador” (p.16). Dentro de sus conclusiones se encuentra lo siguiente: “Mediante la implementación de tiempos para ciertas actividades en el flujograma del manual de destrucción de mercancías se podrá disminuir el índice de demoras a las que estaban expuestos los solicitantes de dicha operación” (p.67).

Por otro lado, Aldas & Burgos (2017) concluyen:

Se ha podido evidenciar y señalar errores en lo que respecta a la contabilización de tiempos; lo que puede generar la incidencia de abandono (bloqueo del MRN), y por ende, multas por faltas reglamentarias, lo que genera mayores costos para el importador en materia de bodegaje y transporte dentro del desarrollo del proceso de destrucción de mercancías en aduana (p.67).

A través de este trabajo se puede relacionar el proceso de disposición de mercancías bajo la modalidad de destrucción ya que esto se produce principalmente cuando la mercancía está deteriorada, vencida, obsoleta, cumpliéndose el mismo trabajo en la aduana peruana.

Un tercer antecedente internacional para la investigación es el provisto por Ortiz (2016) en su trabajo llamado “Propuesta de una guía para la facilitación del levante de las mercancías abandonadas en la SENAE zona 8 del Ecuador” para optar por el grado de Magister en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior de la Universidad de Guayaquil – Facultad de Ciencias Económicas, Ecuador.

En dicho trabajo el autor aplicó un estudio de carácter exploratorio, cuya información es de tipo cualitativa. Su objetivo principal es “Optimizar tiempo y costo en el levantamiento de las mercancías que fueron declaradas por la SENAE en abandono definitivo” (p.6).

Ortiz (2016) concluye:

Con la publicación del Código Orgánico de la Producción, causó impacto en el término abandono definitivo que implicaba la pérdida de la propiedad de las mercancías, no obstante, analizando dicha figura, esta surtió un efecto favorable, esto es con el fin de que las mercancías no estén mucho tiempo en las bodegas (p.29).

Por otro lado, Ortiz (2016) concluye:

La implementación de un formato estándar, ayudaría a quienes carecen de conocimiento operativo y legal para proceder con el levante de las mercancías. La propuesta intenta contribuir a la eliminación de procesos legales con el fin de abaratar costos finales al importador; de este modo proporcionará un impacto favorable a los operadores involucrados, a fin de que estos tengan la oportunidad de continuar su trámite de nacionalización y posterior levante de la mercancía que ha caído en abandono definitivo” (p.67).

Se considera importante el trabajo de investigación antes mencionado, ya que se puede observar que en Ecuador al igual que en Perú, los dueños o consignatarios pueden retirar las mercancías aun estando en abandono legal; si bien en Perú las mercancías importadas caen en abandono legal luego de 15 días de la fecha de descarga para el caso de mercancías sin destinación aduanera; 30 días luego de numerada una DAM para el caso de mercancías con destinación aduanera; y de un (01) año luego de numerada una DAM de depósito. Lo cierto es que el importador puede culminar con el proceso de nacionalización de las mercancías en abandono legal siempre que cuente con la autorización correspondiente para el ingreso al país, pague los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables y recargos de corresponder; antes de que se inicie el proceso de entrega de mercancías mediante una de las modalidades de disposición (adjudicación, destrucción, remate y/o entrega de mercancías restringidas a la autoridad competente).

Un cuarto antecedente internacional para la investigación es el provisto por Cipriani & Figueroa (2016) en su trabajo llamado “Mecanismos que permitan minimizar los riesgos del importador para evitar que la mercancía importada sea calificada en abandono legal en la Aduana principal de Puerto Cabello Estado Carabobo” para optar por el título de Licenciado en Ciencias Fiscales de la Universidad de Carabobo– Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Venezuela.

En dicho trabajo los autores emplean un estudio que se encuentra dentro del paradigma positivista, de tipo descriptivo y nivel explicativo; y el diseño de la investigación es no

experimental y transversal, cuya información es de tipo cualitativa. Su objetivo principal es “Analizar mecanismos que permitan minimizar los riesgos del importador para evitar que la mercancía importada sea calificada de abandono legal en la Aduana Principal de Puerto Cabello” (p.7).

Cipriani & Figueroa (2016) concluyen:

Se determinó que el incumplimiento de los plazos legales por parte del consignatario, para declarar, retirar o reexportar una mercancía es producto de una diversidad de impedimentos que puede presentar el importador, enmarcados por problemas de orden financieros, de orden personal, de orden jurídico, de planificación o simplemente por problemas de orden comercial. Asimismo, para el retiro de las mercancías es imprescindible que el consignatario cancele los tributos correspondientes (p.60).

Se ha considerado importante este trabajo para la investigación, debido a que determina cuales son los motivos frecuentes por los que las mercancías caen en situación de abandono legal; esto debido al tiempo que transcurre desde la fecha del término de descarga de las mercancías hasta que finalmente son nacionalizadas; esto es debido a que los dueños o consignatarios de las mercancías, no realizan los trámites correspondientes, no gestionan los permisos requeridos de acuerdo a ley, algunas veces por falta de liquidez financiera para afrontar el pago de los derechos aduaneros, por temas de ámbito comercial; y por los pagos por los servicios logísticos brindados por los depósitos temporales y/o aduaneros; los cuales se incrementan a medida que la mercancía permanece almacenada.

Un quinto antecedente internacional para la investigación es la tesis provista por Sales (2016) la cual tiene por título: “Gestión de almacén de las mercancías en abandono del SENAE distrito Esmeraldas” para optar por el grado de Magister en Administración Mención Planeación de la Pontificia Universidad Católica de Ecuador – Sede Esmeraldas.

En dicho trabajo se emplea un enfoque de investigación mixta (cualitativo y cuantitativo) y un tipo de investigación descriptiva. Su objetivo principal es “Analizar el sistema de gestión de almacén de las mercancías en la bodega de abandonos y remates de la Dirección Distrital de Esmeraldas” (p.8).

Sales (2016) concluye:

Que dentro del proceso logístico de ingreso y salida de mercancías en la bodega de abandonos y remates de la aduana del Distrito Esmeraldas se evidencia carencia de equipos, herramientas y maquinarias fundamentales para el desarrollo óptimo de los procesos. Finalmente es importante indicar que la Dirección Distrital considera necesaria reestructurar el sistema logístico de las mercancías, el cual abarque la trazabilidad de todos los procesos, por ello se plantea como propuesta el diseño de un sistema de gestión de almacén para la bodega de abandonos y remates del SENAE (p.44).

Se considera importante para la tesis, el trabajo de investigación mencionado, ya que detalla cuan eficiente es el proceso de almacenamiento de las mercancías en abandono legal de la Dirección Distrital de Esmeraldas. Dicha información contribuye de manera sustancial en el desarrollo del presente trabajo de investigación, ya que si bien la mercancía en abandono legal de la Aduana Marítima del Callao, no se encuentra en almacenes propios de la SUNAT; sino más bien en almacenes privados que de acuerdo a una normativa legal deben custodiar dichas mercancías hasta que la SUNAT disponga de ellas en cualquiera de sus cuatro modalidades de disposición (adjudicación, destrucción, remate y entrega de mercancías restringidas a la autoridad competente); el almacén debe asegurarse de que las mercancías se conserven en óptimas condiciones para estas se puedan disponer de forma que sirvan de ayuda a la comunidad en el caso de ser dispuestas en la modalidad de adjudicación; del mismo modo deben estar en muy buenas condiciones para la disposición en las modalidades de remate y entrega a la autoridad competente.

1.1.3 Revistas Científicas.

El presente trabajo ha utilizado el recurso de investigación ofrecido por la UPC “EBSCO” el cual ofrece acceso a bases de datos de diversas disciplinas y donde se puede encontrar artículos en texto completo, como el siguiente:

El artículo elaborado por Martínez (2017) el cual tiene por título: “Las actividades de almacenamiento a través de un depósito privado para la distribución internacional de mercancías, frente al establecimiento permanente en Colombia”, desarrollado por la Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas – UPB, Medellín, Colombia.

Dicho trabajo tiene por objetivo principal “Determinar si las actividades de almacenamiento realizadas por una empresa extranjera en Colombia, a través de un depósito privado para la distribución internacional de mercancías, configuran un Establecimiento Permanente de acuerdo al artículo 86 de la Ley 1607 de 2012” (p.414).

Martínez (2017) concluye:

Dentro de las operaciones de comercio exterior entre distintos países se generan ingresos o incrementos en los patrimonios de las personas naturales o jurídicas que intervienen en las mismas. Para el desarrollo de estas operaciones de comercio exterior, se utilizan depósitos aduaneros ubicados en distintos países, controlados por las aduanas, los cuales son regímenes suspensivos del pago de impuestos donde las mercancías permanecen almacenadas por un plazo determinado en espacios determinados para tales efectos. (p.424).

El artículo mencionado es de mucha ayuda para el trabajo de investigación, ya que resalta la importancia de los almacenes aduaneros controlados por las aduanas de los distintos países, en el desarrollo eficiente de las actividades de comercio exterior; lo cual contribuye al incremento de los ingresos y patrimonios de los operadores económicos que intervienen en dicho proceso.

Otro recurso utilizado en la investigación es “Redalyc” el cual es un sistema de indización de revistas de acceso abierto de calidad científica y editorial certificada.

Dentro de Redalyc se ha encontrado las siguientes revistas científicas:

El artículo elaborado por Zamora (2017) el cual tiene por título: “La eficiencia de las aduanas de la región APEC: Un análisis a través del modelo Dea Malmquist” proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto por la Universidad de Guadalajara – México.

En dicho trabajo se emplea un análisis envolvente de datos (DEA) y el índice Malmquist. Su objetivo principal es “Identificar el grado de eficiencia o ineficiencia de las aduanas de 18 países de la región Asia Pacífico, incluyendo las aduanas de México, así como determinar el cambio tecnológico en las aduanas de la región antes mencionada, tomando como referencia el cambio tecnológico en los años 2014 y 2015” (p.17).

Zamora (2017) concluye:

Dando respuesta a la pregunta de investigación y acorde con los resultados de la misma, se puede decir que las aduanas más eficientes en el periodo analizado (2014 y 2015) son las de Brunei y Singapur, mientras que únicamente en el año 2015 mostraron valores de eficiencia las aduanas de Nueva Zelanda, Perú, Filipinas y Chile. Asimismo, el cuadro 1 permite identificar el grado de eficiencia o ineficiencia de cada una de las aduanas que forman parte del estudio, donde México muestra un valor de 0.10 para 2014 y un valor de 0.20 para 2015, por lo que se puede concluir que a pesar de que México ha mejorado sus valores relativos al uso de sus recursos, dados los outputs analizados, todavía es necesario que mejore su eficiencia en un 80% a fin de ser eficiente respecto del valor mostrado para el 2015 (p.32).

El artículo de investigación mencionado es importante para la tesis ya que los resultados de dicha investigación muestran que los procesos de innovación y avances tecnológicos son fundamentales para la mejora de la productividad en las aduanas; las cuales encaran un entorno en rápida evolución de los modos de producción y de consumo, en cómo se intensifican los cambios comerciales internacionales, amenazas mundiales (cambios climáticos, delincuencia organizada, etc.). En este sentido, las aduanas desempeñan un papel fundamental garantizando un equilibrio permanente entre la protección a la sociedad y la simplificación del comercio internacional. En dicho estudio muestra 18

aduanas suscritas a países que conforman la APEC (Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, China, Corea del Sur, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Filipinas, Rusia, Singapur, Tailandia y Estados Unidos) para medir el grado de eficiencia e ineficiencia de cada una de las aduanas mencionadas. Dicho estudio arrojó como resultado que las aduanas de Perú mostraron valores de eficiencia, pasando de 0.60 en 2014 a 1.00 en 2015. Considerando que un coeficiente mayor a 1 representa un cambio o progreso en la productividad total de los factores de la unidad analizada, un valor igual a 1 representa un valor constante en la productividad, y un valor inferior a 1 representa un deterioro en la productividad total de los factores; podemos decir que el Perú, refleja un gran crecimiento y desarrollo de lo correspondiente al manejo eficiente de los procesos aduaneros.

Otro artículo internacional considerado para la investigación es elaborado por la Revista Análisis Económico, por Zamora y Ayvar (2016) el cual tiene por título: “La Competitividad de aduanas de la región Asia Pacífico: una aproximación mediante el análisis de clústeres” proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto por la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco Distrito Federal, México.

El artículo mencionado emplea la metodología de Análisis Factorial de Correspondencias (AFC) mediante la técnica de Análisis de Componentes Principales (ACP) así como la herramienta de análisis de clústeres K-medias. Su objetivo principal es “Determinar la competitividad de las aduanas de 18 países de la región Asia Pacífico, incluyendo las aduanas de México, así como determinar los clústeres que se forman acorde al grado de similitud de las aduanas respecto a las variables utilizadas para el año 2015”. (p.62).

Zamora y Ayvar (2016) concluyen:

Dentro del estudio destacan tres países con características muy particulares en sus sistemas aduaneros, siendo estos China, Estados Unidos y México. En el caso de

China destacan características como la de ser una aduana moderna con uso exclusivo de documentación electrónica (100%) y mayor flujo comercial tanto en volumen como en valor. En el caso de la aduana de Estados Unidos la característica principal sin lugar a dudas es el control y vigilancia que tiene respecto de las operaciones de comercio internacional y particularmente de las importaciones. Estos cambios son especialmente notorios a partir del 11 de setiembre del 2001, puesto que a partir del ataque a las torres gemelas cambio el sistema regulatorio, así como la legislación aduanera de Estados Unidos. El caso de la aduana de México es particular ya que a pesar de haberse realizado una reforma al comercio exterior y la implementación de medios electrónicos dentro del proyecto llamado PITA (Proyecto de Integración Tecnológica Aduanera) que tiene como finalidad automatizar, facilitar y agilizar los procesos de entrada y salida de mercancías en las aduanas del país, aún existen serias deficiencias en el sistema aduanero, en gran medida por la mala implementación de sistemas que generan problemas de último minuto (como la caída sistemática de los medios electrónicos de verificación), la falta de modernización de algunos puntos de revisión y la lentitud de algunas secretarías para efectivamente vincularse a través de medios electrónicos a efectos de cubrir con las regulaciones no arancelarias en el proceso de importación y exportación (p.62).

La investigación mencionada líneas arriba contribuye a la presente tesis, ya que hace énfasis en la importancia del rol de las aduanas en el comercio internacional; y los diversos procesos de modernización y adaptación en pro de la competitividad en las operaciones de comercio exterior, lo cual representa menores costos para el sector privado. Dicha investigación permite conocer de manera más específica el sistema aduanero de los 18 países que conforman la zona APEC (Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, Nueva Zelanda, Pilipinas, Singapur, Tailandia, Estados Unidos, Hong Kong, China, México, Chile, Perú y Rusia Federación) así como las características de las aduanas respecto a las variables analizadas. Según este estudio Perú junto con otros 10 países los cuales son: Australia, Indonesia, Brunei, Nueva Zelanda, Malasia, Singapur, Pilipinas, Tailandia, Chile y Rusia; pertenecen a un conglomerado de aduanas con niveles muy buenos en casi todas las variables analizadas como son: Número de empleados, uso de documentos físicos en importaciones, uso de documentos físicos en exportaciones, uso de documentos electrónicos en importaciones, uso de documentos electrónicos en exportaciones, valor de importaciones, valor de

exportaciones, volumen de importaciones y volumen de exportaciones. Dentro de los puntos débiles de las aduanas de estos países, están el uso masivo de documentos físicos (no se ha migrado en su totalidad al uso de documentación electrónica) y se tiene un alto número de empleados laborando en aduanas. Este estudio se realizó en base al año 2015; pero en la actualidad SUNAT viene desarrollando el Programa de Facilitación aduanera, Seguridad y Transparencia (FAST), el cual busca reducir los tiempos de despacho aduanero, eliminando trámites presenciales, mediante el uso de formatos electrónicos, implementando despachos diferenciados para OEA, fortaleciendo el intercambio de información con los operadores de comercio exterior, uso intensivo de tecnologías de punta, a fin de mejorar la competitividad y contribuir a la mejora de los servicios aduaneros, logísticos y control.

1.1.4 Revistas Hemerográficas.

Utilizando los recursos de investigación de SUNAT a través de la biblioteca ubicada en la Sede Chucuito, se ha encontrado las siguientes revistas:

Alvares (2013) en la revista Actualidad Empresarial publica el Informe Especial, con título Abandono legal de mercancías, cuyo objetivo principal es “detallar los alcances correspondientes al abandono legal de las mercancías, como se da este abandono, sus causas y si existe la posibilidad de poder recuperarlas” (p.IX-1).

Alvares (2013) concluye:

Si bien es cierto actualmente se requiere que todo procedimiento de comercio exterior se lleve a cabo de manera rápida y ágil; sin embargo, realizar una importación o exportación requiere del manejo de documentos y trámites legales a realizar que generan costos y tiempos siendo este el principal problema por lo que muchos dueños, consignatarios y responsables de mercancías, optan por dejar sus mercancías, pues como hemos visto en materia aduanera, el abandono de las mercancías solo opera por el vencimiento de los plazos para el despacho, sin necesidad de que exista una manifestación de voluntad de por medio (p. IX-4).

Por lo mencionado en dicho informe se puede decir que el motivo por el que los consignatarios dejan caer sus mercancías en situación de abandono legal es debido a los

sobrecostos y tiempos que generan el manejo de documentos y trámites legales requeridos en una operación de comercio exterior. En este sentido el principal motivo por el que las mercancías caen en situación de abandono es debido al vencimiento de plazos para efectuar el despacho.

Alva (2013) en la Revista Jurídica Thomson Reuters publicó el artículo, con título Almacenes aduaneros: ¿Quién debe pagar el servicio de almacenaje por las mercancías en situación de abandono legal? Una propuesta de cambio, cuyo objetivo principal es “Entender el funcionamiento de los almacenes aduaneros para poder entender y determinar quién es el que debe pagar el servicio de almacenaje por los bienes que se encuentran dentro de la figura de abandono legal” (p.6).

Alva (2013) concluye:

En aras de dar un fiel cumplimiento al principio previsto en la LGA sobre “Participación de agentes económicos” e incentivar la intervención del sector privado en determinados servicios aduaneros como el almacenaje de carga y, sobre todo, para no perjudicarlo económicamente, es que proponemos se modifique la LGA de acuerdo a los siguientes alcances: 1) Se establezca un plazo máximo para que la Administración Aduanera proceda a recoger las mercancías en situación de abandono legal (podría ser, por ejemplo; un plazo no mayor a 20 días calendario los cuales, inclusive y previo acuerdo con el gremio de almacenes, podrían ser considerados como días libres de todo pago). 2) Transcurrido dicho plazo, la Administración Aduanera debe hacerse responsable por el pago del servicio de almacenaje por aquellas mercancías que estén en situación de abandono legal, al tener el derecho de disposición sobre ellas. En este caso lo que el gremio y la SUNAT podrían acordar anualmente son tarifas especiales para estos supuestos (p.14)

Por otro lado, Alva (2013) concluye:

Como se podrá advertir, lo que buscamos con esta propuesta es, en principio, un reconocimiento expreso de que existe un adeudo a favor de los almacenes en estos supuestos puntales en los cuales la Administración Aduanera tiene el derecho de disposición sobre la carga (mercancía en abandono legal). Por otro lado, lo que también buscamos es establecer un procedimiento expeditivo y rápido que ayude ahorrar recursos tanto al sector privado como al público, evitando acciones legales costosas y largas (p.15).

Por lo mencionado en el artículo anterior se puede entender el grado de molestia que le genera la figura del abandono e inmovilización de mercancías, las cuales producen

congestionamiento en los depósitos temporales. Esto le conlleva al incremento de costos en la operatividad que no son recuperados. No solo se refieren a los gastos en los que incurren por concepto de custodia, aprovisionamiento y manipuleo de mercancías cada vez que la Autoridad Aduanera así lo requiere y despacho; sino que también les genera costos de oportunidad al dejar de percibir ingresos al no poder alquilar el espacio que es ocupado por las mercancías en abandono o inmovilizadas. En este sentido, al ser la aduana considerada como el nuevo depositante de las mercancías en situación de abandono legal; le correspondería a ella pagar por los servicios de almacenamiento desde que las mercancías adoptan la situación mencionada.

1.2 MARCO CONCEPTUAL

Según Velázquez (1999) las bases teóricas incluyen los supuestos de la investigación que los define como “el fundamento teórico que se asume como dado, y que por tanto no es objeto de cuestionamiento por el investigador, sino más bien, deriva del mismo, deductivamente” (p.85).

Tafur y Izaguirre (2015), define:

El marco teórico es la referencia, el contexto de conocimiento en el cual se inscribe un problema que se propone investigar. Con el marco teórico el investigador respalda su investigación y crea las condiciones para tener confianza en la viabilidad de conducir a uno o más conocimientos (p.144).

1.2.1 Convenio de Kyoto

Es el convenio internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros, conocido como el Convenio de Kyoto, fue redactado en Kyoto (Japón) el 18 de mayo de 1973 y entró en vigencia el 25 de setiembre de 1974. En Bruselas (Bélgica) el 26 de junio de 1999 se elaboró su Protocolo de Enmienda, el cual entró en vigor el 3 de febrero del 2006; siendo conocido desde entonces dicho Convenio como el “Convenio de Kyoto Revisado”

Asimismo, tiene como finalidad eliminar las discrepancias que obstaculicen el comercio internacional; facilitar los procesos de integración; autoriza a responder a los nuevos modelos de la cadena logística; concede el reconocimiento de los controles y elimina la duplicación de inspecciones en la cadena logística, simplifica y armoniza los regímenes y prácticas aduaneras, facilita el contacto con otras aduanas del mundo, incrementa competitividad económica del comercio exterior, certifica internacionalmente referida en convenios y tratados.

La Ley General de Aduanas, aprobada mediante el Decreto Legislativo No. 1053, ha sido elaborada siguiendo la misma línea de la Decisión 671 y, por consiguiente, bajo los principios establecidos en el Convenio de Kyoto.

La LGA ha uniformizado los regímenes aduaneros siguiendo el parámetro establecido en el Convenio de Kyoto, y a diferencia de la legislación anterior, en la actual Ley General de Aduanas los regímenes aduaneros se clasifican en: los regímenes de importación, de exportación, de perfeccionamiento, de depósito aduanero, de tránsito y otros regímenes aduaneros o de excepción.

Por consiguiente ha establecido en sus primeros artículos que rigen la actividad, los principios regulados en el Convenio de Kyoto Revisado, por cuanto buscan la Facilitación del Comercio Exterior, la Cooperación e Intercambio de Información con otras Administraciones Aduaneras y con Empresas Privadas o Entidades Públicas Nacionales o Extranjeras, la Participación de Agentes Económicos en la Prestación de los Servicios Aduaneros, la Gestión de Calidad y Uso de Estándares Internacionales, así como la Publicidad de las normas exigibles a los Operadores de Comercio Exterior.

A partir de todo lo expuesto, resulta evidente que, a pesar de no haber adherido formalmente al Convenio de Kyoto Revisado, la actual Ley General de Aduanas ha sido elaborada sobre la base de los objetivos y principios establecidos en el mismo, existiendo

algunas diferencias, que bien podrían ser reexaminadas, en tanto contribuyan con la promoción de la facilitación del intercambio comercial.

1.2.2 Definición de Aduana.

Gallardo (2008) define:

Las aduanas son entidades públicas ubicadas normalmente en las costas y fronteras terrestres con los países. Su función es aplicar la legislación aduanera, controlar el tráfico internacional de mercancías y recaudar los tributos además de otras cargas impositivas que gravan dicha operación (p. 102).

En el Perú la autoridad aduanera está representada por SUNAT luego de la absorción de la Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS) en el año 2002 en el gobierno del presidente Alejandro Toledo. Esta fusión surgió como una alternativa a efecto de controlar eficazmente del cumplimiento de las obligaciones tributarias de los agentes económicos.

Cosio (2017) detalla lo siguiente: La Ley peruana no emplea el término Aduana sino el de Administración Aduanera entendida como “Órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos”. Asimismo, “Define a la Autoridad Aduanera como “funcionario de la Administración Aduanera que, de acuerdo con su competencia, ejerce la potestad aduanera” (p. 95).

Como menciona Basaldúa (como se citó en Cosio, 2017, p. 40) “según los antecedentes históricos la palabra aduana tiene, entonces, varias acepciones designan el “lugar” por donde deben pasar las mercaderías, es decir una verdadera puerta de entrada y de salida de las mercaderías”.

1.2.3 Control Aduanero

Gallardo (2008) define:

El control aduanero conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la Aduana está encargada de aplicar. Medidas aplicadas

por la Aduana a fin de asegurar el cumplimiento de la ley aduanera (control de aduana) (p. 549).

Las mercancías y medios de transporte que ingresan o salen de la Aduana Nacional Peruana, se encuentran sometidas a control aduanero. La Administración Aduanera trabaja bajo técnicas de gestión de riesgo que administran las acciones y aquellas actividades o áreas de alto riesgo; es por ello que mediante estas técnicas se determina el porcentaje de reconocimiento físico de las mercancías destinadas a regímenes aduaneros. Cuando las mercancías son restringidas su reconocimiento físico se trabaja de acuerdo a la gestión de riesgos y en coordinación de los sectores competentes.

La Administración Aduanera tiene a cargo la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías; en efecto el control aduanero abarca estas funciones ya que a través de ellos puede vigilar, direccionar y fiscalización el transito aduanero.

Por consiguiente el control aduanero se ejerce en el ámbito del territorio aduanero “acuático, aéreo, terrestre y fluvial” las cuales se dividen en zona primaria y zona secundaria; estas divisiones se dan en función al control; se define zona primaria a los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarques, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana, adicionalmente se incluye a los almacenes y depósitos de mercancías que cumplan con los requisitos de la Autoridad Aduanera; se define zona secundaria al territorio aduanero no comprendido como zona primaria o zona francas.

El control aduanero puede trabajarse durante o después del despacho aduanero de mercancías. En función a lo detallado, es necesario detallar que el control aduanero se rige en función al riesgo de fraude o contrabando que pudiera existir en cada liberación;

asimismo existe los controles mediante scanner en los puertos y aeropuertos y auditorías posteriores al desaduanamiento.

1.2.4 Potestad Aduanera.

Cosío (2012) comenta:

El término potestad deriva del latín *potestas*, cuya raíz es *post* y significa poder. La Administración pública en general actúa jurídicamente en ejercicio de potestades administrativas atribuidas por la constitución y la Ley que le permite producir unilateralmente un cambio en la esfera jurídica de los sujetos, en consecuencia, si bien el titular de la Potestad es la Administración, el destinatario es un tercero. Así, la Aduana ejerce potestad cuando acota un tributo o incauta una mercancía. Cuando se adjetiva a la Potestad como “aduanera” se le circunscribe a un aspecto del poder estatal (p.708).

Cosío (2017) señala que 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 medio de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero (p.124).

Por lo expuesto previamente mediante la autoridad brindada a la Administración Aduanera podrá ejecutar las acciones de control antes y durante el despacho, dirigiendo y fiscalizando y verificando el cumplimiento de las obligaciones aduaneras, así como:

Cosío (2017) detalla:

Ejecutar acciones de control, tales como: la descarga, desembalaje, inspección, verificación, aforo, auditorías, imposición de marcas, sellos, precintos u otros dispositivos, establecer rutas para el tránsito de mercancías, custodia para su traslado o almacenamiento, vigilancia, monitoreo y cualquier otra acción necesaria para el control de las mercancías y medio de transporte... Disponer las medidas preventivas de inmovilización e incautación de mercancías y medio de transporte... Requerir a los deudores tributarios, operadores de comercio exterior o terceros, el acceso a libros, documentos, archivos, soportes magnéticos, data informática, sistemas contables y cualquier otra información relacionada con las operaciones de comercio exterior... Requerir la comparecencia de deudores tributarios, operadores de comercio exterior o de terceros... Ejercer las medidas en frontera disponiendo la suspensión del despacho de mercancías presuntamente falsificadas o pirateadas, de acuerdo a la legislación de la materia... Registrar a las personas cuando ingresen o salgan del territorio aduanero (p. 124 - 125)

1.2.5 Definición de mercancía.

Gallardo (2008) define las mercancías como “bienes que pueden ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros. Todos los bienes susceptibles de ser transportados, clasificados en la nomenclatura NANDINA y sujetos al control aduanero” (p. 555).

Greco (2005) expresa y define:

La mercancía es toda cosa que pueda comprarse o venderse, es decir, toda cosa corporal mueble, susceptible de tráfico que constituya un objeto actual de la actividad mercantil y que tenga un valor. Asimismo, en el comercio internacional las mercancías son susceptibles de ser importadas o exportadas, por lo tanto, son susceptibles de ser clasificadas en la nomenclatura arancelaria y ser sometidas a la destinación de regímenes aduaneros. El término de mercancía involucra bienes, artículos, productos, materias primas, frutos, animales o efectos similares de cualquier género, especie, materia o calidad. Además, las mercancías son todas aquellas que puedan ser objeto de comercio, en cualquiera de sus formas; pudiendo incluso estar afectas o no gravámenes aduaneros (p.154).

Por lo tanto, nosotros definimos mercancía como un bien económico de intercambio que puede ser tangible o intangible.

1.2.6 Destinación Aduanera

Gallardo (2008) define la destinación aduanera como “manifestación de voluntad del dueño, consignatario o remitente de la mercancía que, expresada mediante la Declaración, indica el régimen, operación o destino aduanero que debe darse a las mercancías que se encuentran bajo la potestad aduanera” (p.550).

Cosio (2017) define a los regímenes aduaneros como:

Los tratamientos legales aplicables a las mercancías objeto de operaciones de comercio exterior, tratamiento que varía de acuerdo con el régimen que se elige pero que siempre tiene como objeto el control aduanero de la mercancía y el cobro de los tributos que pudiera generar. En el caso de peruano la teoría de los regímenes también sigue los lineamientos del Convenio Internacional para la Simplificación y armonización de los regímenes Aduaneros suscritos en Kyoto en 1973, que luego fuera material de revisión en 1995 y que ha servido de plataforma para la mayoría de las legislaciones del mundo (p.247).

Los regímenes Aduaneros desarrollados por la LGA se clasifican de la siguiente manera: Regímenes de importación, Exportación, Tránsito, Perfeccionamiento y Depósito, además de los Regímenes Aduaneros de Excepción o especiales.

Huamán (2019) explica:

El Convenio de Kyoto, adoptado el 18 de mayo de 1973, ha servido de base para la regulación en cuanto a regímenes aduaneros a partir del Decreto Legislativo N.º 503 y luego las sucesivas leyes progresivamente de facto lo han ido incorporando a la legislación aduanera (p.76).

1.2.7 Prenda Aduanera.

Cosio (2012) define a la Prenda Aduanera como:

El derecho real que tiene el Estado, por mandato de la ley, respecto de la mercancía ingresada al territorio aduanero y que se extingue con el cumplimiento de la obligación aduanera originada por dicha introducción... La prenda aduanera, según Anabalón, otorga al Estado los derechos de retención, persecución, secuestro, venta y preferencia sobre la mercancía [698]... El derecho de retención se ejerce mientras la mercancía se encuentra en la zona primaria aduanera, el derecho de persecución y secuestro resulta una acción reivindicatoria sui-generis que permite a la autoridad aduanera recuperar la mercancía cuyo levante sea autorizado (p. 742).

Según lo mencionado el Estado tiene la potestad aduanera sobre las mercancías; las cuales se encuentran en Prenda legal como garantía por la deuda aduanera y tributaria; mientras estas no se paguen en su totalidad o se garanticen el pago, estas no estarán a libre disposición del dueño o consignatario.

1.2.8 Abandono y Comiso Administrativo

El abandono es la acción de dejar, olvidar, descuidar un bien o a alguien; el cual puede ser utilizado en un ámbito legal u cotidiano.

Carvajal (2009) define “abandono como un acto por el cual las mercancías que se encuentran en depósito aduanero pasan a propiedad del fisco” (p.372).

1.2.8.1 Abandono legal de mercancías.

Cosio (2012) define el Abandono Legal como “una institución jurídica en virtud de la cual la Aduana adquiere en propiedad las mercancías importadas para disponer de ellas

conforme a Ley, por haber vencido los términos establecidos para su desaduana miento” (p.746).

Si bien este título habla de Abandono Legal, de acuerdo a la doctrina el abandono tiene dos tipos y así termina reconociéndolo la propia Ley al regularlos de manera distinta: El abandono legal en el artículo 176 y el abandono voluntario en el artículo 177.

Según Zagal (2008) define:

El Abandono Legal es una institución jurídica aduanera por medio de la cual la Autoridad Aduanera adquiere la posesión de las mercancías y puede disponerlas de acuerdo a la Ley (rematarla, adjudicarla, destruirla o entregarla al sector competente las mercancías). El Abandono Legal no es una sanción, sino un estado o situación en que cae la mercancía (p.244).

De acuerdo al artículo 176 de la Ley General de Aduanas: “Las mercancías se encuentran en abandono legal por el sólo mandato de la ley, sin el requisito previo de expedición de resolución administrativa, ni de notificación o aviso al dueño o consignatario”.

Según lo antes mencionado se puede decir que las mercancías caen en abandono legal cuando el dueño, consignatario o quien actúa en su representación; no culmina con el proceso de nacionalización. Es decir que en las Aduanas la figura del abandono legal es un castigo al importador debido al incumplimiento de los trámites aduaneros en el plazo de Ley establecido lo que conlleva que sus mercancías pasen a poder del estado.

Sin embargo, el Abandono Legal a favor del Estado se produce en los siguientes casos:

- a) Cuando no son destinadas a un régimen aduanero dentro del plazo establecido para el despacho diferido, o dentro del plazo de la prórroga otorgada para la destinación aduanera.

Figura 1. Abandono legal de mercancías sin destinación aduanera. Adaptado de la revista Actualidad Empresarial Año IX – Nº 215, por Instituto Pacífico, 2010.

- b) Cuando tienen destinación aduanera y no se ha culminado su trámite para su nacionalización dentro del plazo de treinta (30) días calendario contados a partir del día siguiente a la numeración de la DAM o dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días calendario cuando se haya numerado una declaración bajo la modalidad de despacho anticipado.

Figura 2. Abandono legal de mercancías con destinación aduanera. Adaptado de la revista Actualidad Empresarial Año IX – Nº 215, por Instituto Pacífico, 2010.

Asimismo, se puede mencionar otras causales por las que las mercancías caen en Abandono Legal.

- a) Las mercancías que hayan sido solicitadas al régimen de depósito, si al vencimiento del plazo autorizado (12 meses) no hubieran sido destinadas a ningún régimen aduanero;
- b) Las mercancías extraviadas y halladas que no hayan sido presentadas a despacho aduanero o las que no han culminado su trámite; si no han sido retiradas por el dueño o consignatario en el plazo de treinta (30) días calendario desde su hallazgo.
- c) Las mercancías que ingresan para participar en ferias internacionales, al vencimiento del plazo para efectuar las operaciones previstas en su propia Ley su Reglamento.
- d) Los equipajes acompañados o no acompañados y los menajes de casa, arribados por cualquier vía, que no son solicitados a destinación aduanera en el plazo de (30) días calendarios, computados desde el siguiente día de su arribo de acuerdo al Reglamento de Equipaje y Menaje de Casa.
- e) Las mercancías que provienen de naufragios o accidentes y que no cuentan con destinación aduanera dentro del plazo de (30) días calendario de haberse entregado a la SUNAT.
- f) Las mercancías que tienen resolución de devolución y que dentro del plazo de (30) días hábiles, computados a partir del día siguiente de habersele notificado al dueño o consignatario dicha resolución; y no hayan sido recogidas.

1.2.8.2 Abandono voluntario de mercancías.

Alva (2013) expresa que una de las novedades introducidas en la nueva Ley General de Aduanas es la figura del “abandono voluntario” que no existía en la Ley anterior y que ahora está contemplada en el artículo 177° como:

Manifestación de voluntad escrita e irrevocable formulada por el dueño o consignatario de la mercancía o por otra persona que tenga el poder de disposición sobre una mercancía que se encuentra bajo potestad aduanera, mediante la cual la abandona a favor del Estado, siempre que la autoridad aduanera la acepte, conforme con las condiciones establecidas en el RLGA (p.13).

Para que esto se cumpla, el consignatario o dueño de las mercancías o quien actúe en su representación, deberá presentar de forma escrita e irrevocable un expediente, en el cual manifieste su voluntad de abandonar las mercancías importadas a favor del Estado, el cual debe ser presentado por mesa de parte de la SUNAT y requerirá la aceptación de conformidad de dicha entidad quedando liberado de sus obligaciones tributarias.

En este sentido la Administración aduanera podrá aceptar el abandono voluntario siempre que las mercancías cumplan con las siguientes características:

- a) No se encuentren sometidas a una Acción de Control Extraordinario.
- b) No se encuentren en situación de Abandono Legal.
- c) No se encuentren en otras condiciones establecidas por la SUNAT.

1.2.8.3 Recuperación de mercancías en abandono legal.

Alvares (2013), explica:

Cuando la mercancía es declarada en situación de abandono legal, la presente Ley da la opción al dueño o consignatario de poder recuperarlas siempre y cuando se pague la deuda tributaria aduanera, tasas por servicios y demás gastos que correspondan; previo cumplimiento de las formalidades de ley hasta antes que se efectivice la disposición de la mercancía por la Administración Aduanera. Cabe recordar que esta posibilidad de recuperación, se aplica solo a efectos de que la mercancía haya caído en abandono legal, más no corresponde para cuando existe abandono voluntario (p.IX-4).

Respecto a lo antes mencionado Cosío (2017), explica que “esta recuperación puede ser bajo los regímenes de Importación para el consumo, Reimportación, Admisión temporal, Transbordo, Tránsito, Reembarque; siempre que se solicite hasta antes que se efectivice la disposición de mercancías por la Administración Aduanera” (p.148)

La disposición de las mercancías se hace efectiva cuando:

- Se ha declarado al ganador del remate.

- Se ha notificado a la entidad beneficiada, la resolución que aprueba la adjudicación de la mercancía.
- Se ha iniciado el retiro de las mercancías del almacén aduanero hacia el lugar en el que se ejecutará el acto de destrucción.
- Se ha iniciado la entrega física de mercancías al sector competente.

1.2.8.4 Inmovilización de mercancías.

Gallardo (2008) define la inmovilización de mercancías como: “Acto a través del cual la SUNAT dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias” (p. 553).

Mediante Resolución 049-2016/SUNAT/5F000, se establece lo siguiente:

El plazo de la inmovilización es de diez (10) días hábiles contado a partir de la fecha de efectuada, prorrogable por un plazo igual. Excepcionalmente, se puede disponer la prórroga por un plazo máximo de sesenta días hábiles, para lo cual debe emitirse la resolución correspondiente. Si dentro del plazo de inmovilización, el intervenido no presenta una solicitud de levantamiento de inmovilización, el funcionario de la SUNAT, previa evaluación, dispone el levantamiento de la medida o, de corresponder, adopta las acciones pertinentes para la aplicación de las sanciones.

1.2.8.5 Incautación de mercancías.

Incautar significa privar a alguien de sus bienes como garantía o consecuencia de algún delito, falta o infracción administrativa, esta acción es ejecutada por una autoridad competente, en el presente estudio dicha autoridad es representada por SUNAT.

Definido por la LGA como: “Medida preventiva adoptada por la Autoridad Aduanera que consiste en la toma de posesión forzosa y el traslado de la mercancía a los almacenes de la SUNAT, mientras se determina su situación legal definitiva”.

Mediante Resolución 049-2016/SUNAT/5F000, se establece lo siguiente:

Si como consecuencia de una acción de control, el funcionario de la SUNAT determina una incidencia, dispone la incautación de las mercancías o medios de transporte, toma posesión forzosa de estos, los traslada a sus almacenes y los custodia, hasta que se determina su situación legal definitiva. El plazo de la

incautación es de veinte días hábiles contado a partir de la fecha de la notificación del Acta de Inmovilización – Incautación.

1.2.8.6. Comiso de mercancías.

Álvarez (2013) afirma que “El comiso de bienes es la sanción que se le aplica al dueño o consignatario de las mercancías mediante la cual se afecta el derecho de posesión o propiedad sobre los bienes vinculados a la comisión” (p. IX-2)

Gallardo (2008) expresa que comiso es “sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías” (p. 548)

Por lo tanto, se define como comiso administrativo a la sanción que consiste en la privación definitiva de un bien o derecho derivada de una infracción.

1.2.8.6.1 Sanción de Comiso de las mercancías.

De acuerdo con la LGA, en su artículo 197, se sanciona mediante el comiso de las mercancías, cuando:

- Toda mercancía ubicada en locales considerados como zona primaria o en las instalaciones del importador, sin contar con la autorización de levante o sin que la medida preventiva dispuesta por la SUNAT, se haya dejado sin efecto, según corresponda.
- No cuente con la documentación aduanera que sustente su ingreso al país.
- Las mercancías consideradas como contrarias a: la seguridad pública, la soberanía nacional, la moral y la salud pública.
- Cuando las provisiones de a bordo o rancho de nave contenidos en los medios de transporte no se encuentran declarados en la lista respectiva o en los lugares de almacenamiento habituales.
- Se despachen a bordo de las naves o aeronaves cuando aún permanecen en territorio aduanero.

- Cuando su ingreso, traslado, permanencia o salida de mercancías se realice por lugares, ruta u hora no autorizados; o estén ubicados en zona primaria y no se conozca al dueño o consignatario.
- Cuando la autoridad competente reconozca la existencia de mercancías falsificadas o pirateadas.
- Cuando los tripulantes de cualquier medio de transporte ingresan mercancías distintas a sus vestimentas y objetos personales.
- El importador o su representante no realicen la rectificación de la DAM o el reembarque de las mercancías de acuerdo a lo establecido en el artículo 145° de la LGA.
- Cuando los viajeros no declararen su equipaje o mercancías conforme a lo establecido por decreto supremo, o haya diferencia entre la cantidad o descripción declarada y lo encontrado físicamente como resultado de una acción de control aduanero. Asimismo, el viajero podrá recuperar sus bienes, si cumple con pagar la deuda aduanera tributaria, los recargos respectivos, y una multa que equivale al cincuenta (50%) del valor en aduana del bien, el cual es establecido por la autoridad aduanera; y con los demás requisitos legales exigibles si se trata de mercancías restringidas; en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles de haber sido notificada el acta de incautación, o proceder a su o retorno al exterior por cuenta propia o de un tercero autorizado, luego del pago de la multa referida. De lo contrario la mercancía no declarada caerá en situación de comiso.

Por otro lado, se aplica la sanción de comiso al medio de transporte que ingresa al país al amparo de la Ley pertinente o por medio de un Convenio Internacional; y que exceda el plazo concedido por la autoridad aduanera para permanecer en Territorio Nacional. En este sentido, los vehículos que hayan ingresado con fines turísticos podrán ser retirados

del país, siempre y cuando dentro de los treinta (30) días hábiles después del vencimiento del plazo de permanencia concedido por la SUNAT, el turista paga una multa cuyo monto lo establece el Decreto Legislativo 1053 en la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones del mismo DL. De no realizar el pago en el plazo citado o el retiro del vehículo del país en el plazo establecido en el Reglamento de la LGA, este será objeto de comiso.

Asimismo, se aplica también la sanción de comiso a los vehículos que hayan ingresado temporalmente con fines turísticos, al amparo de la Ley pertinente o a través de un Convenio Internacional; y que hubiesen sido destinados a otro fin.

1.2.8.7 Disposición de mercancías en situación de abandono y comiso

Cosío (2012) comenta:

Las mercancías que han pasado a propiedad del estado en razón de haber caído en comiso o abandono y de las cuales la administración puede disponer a través de: el remate, la adjudicación, la destrucción o incineración y la entrega al sector competente. Cuando dicha mercancía se encuentra en un almacén aduanero la entrega libera al Depósito Temporal o Depósito de Aduana de su responsabilidad sobre esta (p. 758).

Según la Ley General de Aduanas “La Administración Aduanera puede rematar, adjudicar, destruir o entregar al sector competente las mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario y las que hayan sido objeto de comiso aun cuando estén vinculadas con un proceso administrativo o judicial en trámite”.

Conforme a lo antes mencionado, SUNAT se encuentra en la facultad para disponer de las mercancías en situación de abandono y comiso de acuerdo a los procesos administrativos, por medio de cuatro (04) modalidades.

1.2.8.7.1 Remate de mercancías.

La disposición del remate se dará solo si la mercadería está en situación de abandono legal, abandono voluntario y comiso y su precio base será conforme al valor de la tasación según su estado o condición.

Según Zagal (2008) señala que:

Hasta el momento del remate, el dueño o consignatario podrá recuperar su mercancía en situación de abandono, pagando los tributos e intereses y almacenaje que corresponda; previo cumplimiento de las formalidades establecidas para la nacionalización de las mercancías sometidas al régimen de importación definitiva. (p. 246)

Hoy por hoy los remates de Aduanas se realizan únicamente a través del portal de SUNAT y de acuerdo a términos y condiciones del procedimiento aprobado por la misma.

En este mismo contexto Cosio (2012) explica lo siguiente:

De acuerdo al artículo 180° de la LGA, el remate es una modalidad de disposición de mercancías mediante la cual la aduana puede subastar las mercancías que son objeto de abandono o comiso, “con la finalidad de recuperar los ingresos públicos que se hubieran generado de haberse efectuado un despacho normal. El remate también es una forma de extinción de la obligación tributaria aduanera” (p.762). Esto le permite al declarante liberarse del pago de los derechos tributarios respecto a las mercancías en abandono.

Asimismo; en el caso que las mercancías rematadas se encuentren en custodia de los Almacenes Aduaneros, el pago del 5% por concepto de almacenaje de mercancías rematadas es efectuada por la División de Contabilidad General de acuerdo al procedimiento aprobado mediante Resolución de Intendencia N° 340-2004/SUNAT.

1.2.8.7.2 Adjudicación de mercancías.

Cosio (2012) explica:

El procedimiento INA.PG.15 define a la adjudicación como el procedimiento mediante el cual la Administración Aduanera entrega las mercancías a una entidad del Estado o a una institución asistencial o educativa sin fines de lucro. El artículo 239 del reglamento precisa que las instituciones religiosas sin fines de lucro podrán ser igualmente beneficiadas con dichas adjudicaciones (p.766).

De acuerdo a lo mencionado por Cosio, se puede decir que la adjudicación de mercancías es una modalidad de disposición que tiene como principal propósito la ayuda comunitaria; Es decir que mediante la adjudicación o (donación), como la conocen en algunos países,

es una vía mediante la cual el Estado a través de la SUNAT puede brindar ayuda a las zonas más necesitadas en el país. No obstante, cabe resaltar que para que se produzca la adjudicación de mercancías; estas deben ser de utilidad para quienes serán adjudicadas, así como también debe existir una necesidad latente de dichas mercancías; la cual debe ser sustentada por escrito por parte de las entidades del Estado, Instituciones asistenciales, educativas y religiosas; mediante el formato de solicitud que se encuentra en el portal de SUNAT. Dicha solicitud será evaluada por la Comisión de Disposición de Mercancías de la Oficina de Soporte Administrativo de SUNAT.

La adjudicación de mercancías puede impulsarse a pedido de parte o de oficio según corresponda.

Respecto a la adjudicación a pedido de parte según el procedimiento INA-PG.15, el trámite inicia con la presentación de una Solicitud de Adjudicación ante SUNAT, la cual debe ser suscrita por el representante de la entidad; y será atendida por la Comisión de Disposición de Mercancías mencionada en el párrafo anterior. Asimismo, para atender a dicha solicitud se deben cumplir ciertos criterios de afinidad (entre la utilidad de las mercancías solicitadas y la finalidad de la institución que las solicita), de idoneidad (de acuerdo con la función que las mercancías van a cumplir ante la entidad beneficiaria) y de trascendencia o importancia (por sus efectos ante la comunidad). Una vez aprobada la adjudicación al Autoridad Aduanera emite una Resolución que brinda la titularidad al adjudicatario. Esta no puede exceder el valor de cuatro (4) UIT por cada solicitud presentada en las aduanas de provincias, y de veinte (20) UIT en las Aduanas Marítima y Aérea del Callao.

En lo que respecta a la adjudicación directa o de oficio, Cosio (2012) explica lo siguiente: para que se haga efectiva no se requiere de la presentación de expediente alguno ante la Autoridad aduanera. Estas adjudicaciones se realizan para atender calamidades o

desastres en ciertos lugares y que originen que se declaren en estado de emergencia. En ese caso, “la Intendencia Nacional de Administración o el Intendente de Aduana, según corresponda, aprueba la adjudicación de mercancías, sin participación de la Comisión de Disposición de Mercancías” (p.768).

1.2.8.7.3 Destrucción de mercancías.

Cosio (2012) explica:

La administración opta por la destrucción solo en aquellos casos en que no es posible su remate o adjudicación, por razones de seguridad nacional (mercancías contrarias a la soberanía como aquellos impresos o libros que mutilan el territorio patrio), salud (alimentos y medicinas no aptas para el consumo humano), moral (lo que podría entenderse como “salud espiritual” y que incluye todo material pornográfico) y orden público (dinero falsificado, material subversivo). Además, existen razones económicas (cigarrillos y licores) o de defensa a la propiedad intelectual (los denominados productos “piratas”: CD, DVD, libros o impresos que vulneran los derechos de autor) (p.774).

La disposición de mercancías en la modalidad de destrucción se produce principalmente cuando las mercancías se encuentran deterioradas, vencidas, obsoletas, rotas, en mal estado de conservación; o en el caso de mercancías restringidas, son destruidas previo pronunciamiento de la Autoridad Competente. En la mayoría de los casos basta con lo observado por el especialista a cargo de la inspección de mercancías en abandono o comiso; pero algunas veces se requiere extraer muestras, las cuales pasan por un análisis en el laboratorio de la SUNAT (Boletín Químico); y cuando el resultado de dicho análisis arroja que las mercancías se encuentran en mal estado, también es causal de Destrucción. Para la disposición de mercancías mediante la adjudicación o entrega de mercancías a la autoridad competente no solo basta que la mercancía se encuentre en situación de abandono para ser dispuestas mediante cualquiera de estas modalidades; sino que requieren de una notificación al dueño o consignatario, quien podría culminar el proceso de nacionalización. Para las modalidades de destrucción y remate no se requiere de dicha notificación.

Por otro lado, las mercancías que se encuentran en situación de comiso administrativo no requieren de notificación previa al dueño o consignatario, en ninguna de las cuatro (04) modalidades de disposición.

No podrán ser beneficiarios de la adjudicación o remate de mercancías los dueños, consignatarios o infractores.

De disponerse administrativa o judicialmente la devolución de las mercancías, previa resolución de la Administración Aduanera que autorice el pago, la Dirección General de Endeudamiento y Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas efectuará el pago del valor de las mercancías determinado en el avalúo más los intereses legales correspondientes que serán calculados desde la fecha de numeración.

1.2.8.7.4 Entrega a la Autoridad competente.

La Administración Aduanera pondrá a disposición del sector competente las mercancías restringidas que se encuentren en situación de abandono legal, abandono voluntario o comiso. El sector competente tiene un plazo de veinte (20) días contados a partir del día siguiente de la recepción de la notificación para efectuar el retiro de las mercancías o pronunciarse sobre la modalidad de disposición de las mercancías. Vencido el citado plazo sin que el sector competente haya recogido las mercancías, o sin que haya emitido pronunciamiento, la Administración Aduanera procederá a su disposición de acuerdo a lo que establezca el Reglamento. No procederá la entrega al Sector Competente de aquellas mercancías que se encuentren vencidas, en cuyo caso la Administración Aduanera procederá a su destrucción.

Por lo mencionado anteriormente se observa que la disposición de mercancías en modalidad de entrega al sector competente se produce por la existencia de mercancías restringidas, que requieren de permisos o autorizaciones especiales para el ingreso al país, bajo el régimen de importación para el consumo; y que por su naturaleza no son de libre

disposición por la Autoridad Aduanera, a menos que la autoridad competente no cumpla con retirar las mercancías restringidas o emitir el pronunciamiento sobre el estado y conformidad de dichas mercancías en el plazo establecido por la LGA y su Reglamento. Al respecto Cosió (2012) explica el motivo por el cual la LGA le otorga un plazo de veinte (20) días hábiles contados a partir del día siguiente de la recepción de la notificación, para que la Autoridad Competente realice el retiro de las mercancías o se pronuncie sobre la modalidad de disposición de mercancías. Se pone en el supuesto de que los recintos aduaneros se congestionen con la carga en abandono o comiso debido a aquellos escenarios donde “administración oficia al sector competente para la recepción de las mercancías en abandono o comiso y este, por problemas de logística o de presupuesto, no se apersona a los almacenes aduaneros para su recepción” (p.772).

1.2.9 Delitos aduaneros.

Cosio (2017) define el delito aduanero como “en base a la definición de delito predominante en la doctrina podemos definir el Delito Aduanero como toda conducta típica, antijurídica y culpable que implica la violación de normas de control aduanero” (p.360).

En este acápite de la investigación nos vamos a referir al comiso de mercancías que pasan a disposición de los almacenes aduaneros e impactan en su operatividad. Así tenemos que el artículo 35° de la Ley de Delitos Aduaneros. Ley N° 28008 señala lo siguiente, en materia de sanciones:

“Artículo 35°. - Sanciones

La infracción administrativa será sancionada conjunta o alternativamente con:

- a) Comiso de las mercancías.
- b) Multa.

c) Suspensión o cancelación definitiva de las licencias, concesiones o autorizaciones pertinentes.

d) Cierre temporal o definitivo del establecimiento.

e) Internamiento temporal del vehículo, con el que se cometió la infracción.

En aquellos casos en los cuales no se pueda identificar al infractor se aplicará el comiso sobre la mercancía incautada”.

1.2.10 Terminales de almacenamiento.

Según la LGA, DL 1053, art. 2º,

Son espacios físicos, designados a la mercancía que se embarca o desembarca por vía marítima, fluvial-lacustre, aérea, terrestre, postal. “La Ley General de Aduanas, establece que para todos los efectos se considerará cómo una extensión de la zona primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen”.

Para efectos aduaneros es considerado como zona primaria aduanera, en el cual se pueden realizar operaciones de carga y descarga de mercancías; por lo que, una mercancía que ingresa o sale del territorio nacional, deberá ingresar a un Terminal de Almacenamiento.

1.2.11 Depósitos.

1.2.11.1 Depósito Temporal

Cosío (2017) define los depósitos temporales como aquellos que “albergan las mercancías pendientes de acogerse a un régimen aduanero por un plazo.” (p.107).

Ley General de Aduana norma al “Depósito Temporal. - Local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera” (LGA, art.2)

El depósito temporal permite la recepción de mercancías por un período máximo de 15 días (prorrogables por otros 15 más), asimismo, si en el transcurrir de estos días no se ha

acogido a ningún régimen aduanero – la condición jurídica del bien cae en “mercancía en abandono legal”

1.2.11.2 Depósito Aduanero.

Zagal (2009) define:

El depósito aduanero es el régimen que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero puedan ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un periodo determinado y bajo el control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, siempre que no hayan sido solicitadas a ningún régimen aduanero ni se encuentren en situación de abandono (p. 190)

Asimismo, la Ley General de Aduana detalla “Depósito aduanero. - Local donde se ingresan y almacenan mercancías solicitadas al régimen de depósito aduanero. Pueden ser privados o públicos (LGA, art.2)”.

En función a lo detallado los depósitos aduaneros tienen como finalidad almacenar las mercancías por un tiempo determinado; las cuales podrán ser destinadas a su nacionalización total o parcial según el régimen que requiera el dueño o consignatario de la carga; asimismo.

El depósito aduanero permite la recepción de mercancías hasta por un tiempo máximo de 1 año, para lo cual tiene que existir una manifestación de voluntad expresa del consignatario de las mercancías esto puede ser trabajado directamente o a través de su agente de aduana mediante una solicitud de aplicación del régimen aduanero.

1.2.12 Conceptos Generales.

Utilizando los recursos de investigación de UPC a través de la biblioteca en línea, hemos encontrado los siguientes conceptos en PROQUEST:

1.2.12.1 Gestión de la Cadena de Suministros (SCM) y Gestión de Almacenes.

Correa, Gómez y Cano (2010) definen la Gestión de la Cadena de Suministros como:

La coordinación sistemática y estratégica de las funciones de negocio tradicional y las tácticas utilizadas a través de esta, al interior de una empresa y entre los diferentes procesos de una cadena de suministro, con el fin de mejorar el desempeño

en el largo plazo tanto de la empresa individualmente como de toda la cadena de suministro en general. Adicionalmente, Ballou (2004) describe que la gestión SCM enfatiza en las interacciones de la logística que tienen lugar entre las funciones de mercadeo, producción, compras, y las interacciones que se llevan a cabo entre empresas independientes dentro del canal del flujo del producto (p.47).

A partir de estas definiciones se puede inferir que la Gestión de la Cadena de Suministros tiene como principal objetivo garantizar una adecuada interacción entre los elementos logísticos con la finalidad de que la cadena de suministros presente un óptimo flujo de productos e información para disminuir costos e incrementar la satisfacción de los clientes. En este sentido se puede identificar tres componentes de la logística integral, estos son: La logística de aprovisionamiento, la logística interna y la logística de distribución. Dentro de estos tipos de logística se considera también la Gestión de almacenes, que es un proceso fundamental que busca optimizar los costos de distribución, regular el flujo entre la oferta y la demanda, para satisfacer los requerimientos del proceso productivo.

Como bien menciona Poirier y Reiter (1996, como se citó en Correa et al, 2010, p.49, “la gestión de los almacenes es un elemento clave para lograr el uso óptimo de los recursos y capacidades del almacén dependiendo de las características y el volumen de los productos a almacenar”.

La Gestión de almacenes es un conjunto de operaciones como la recepción, colocación, almacenamiento, la recolección y despacho que sirven para custodiar las materias primas, productos en proceso o terminados que permitan compensar las brechas entre la demanda y la producción. En este sentido, es importante resaltar la importancia de las Tecnologías de la información y Comunicación (TIC) en la Gestión de almacenes como un medio para la mejora en la planeación, ejecución y control de las operaciones.

1.2.12.2 Principios y objetivos en la Gestión de Almacenes.

Entre los principios para la gestión óptima de los almacenes se considera la coordinación con otros procesos logísticos, el equilibrio en el manejo de los niveles de inventario y en servicio al cliente y la flexibilidad para adaptarse a los cambios de un mundo empresarial globalizado. (Correa et al., 2010).

Los objetivos en la Gestión de Almacenes son los siguientes:

- Minimizar el espacio ocupado con la finalidad de aumentar la rentabilidad.
- Minimizar la necesidad de inversión y los costos de la gestión de inventarios.
- Minimizar los riesgos que involucren al personal, los productos y la planta física.
- Minimizar pérdidas ocasionadas por hurto, deterioro o inventario extraviado.
- Minimizar las manipulaciones por el recorrido y movimientos del personal, maquinaria y equipos; y productos. Estos deben ser reducidos por medio de la simplificación y mejora de proceso.
- Minimizar los costos logísticos por medio de economías de escala, reducción de diferencias de inventario y retrasos en los despachos de mercancías.
- Maximizar la disponibilidad de productos para atender eficientemente las órdenes generadas por los clientes.
- Maximizar la capacidad de almacenamiento y la rotación de stocks.
- Maximizar la operatividad en los procesos de almacenamiento.
- Maximizar la protección de los productos.

1.2.12.3 Procesos de Gestión de Almacenes.

Los procesos de la gestión de almacenes permiten el cumplimiento de los objetivos.

Estos pueden ser los siguientes:

1.2.12.3.1 Recepción, control e inspección.

- Descarga del camión y registro de los productos recibidos.

- Inspección cuantitativa y cualitativa de los productos recibidos para determinar si el producto cumple o no con las condiciones negociadas.
- Distribución de los productos para su almacenamiento y otros procesos que lo requieran.

1.2.12.3.2 Almacenamiento.

- Ubicación de los productos en las posiciones de almacenamiento.
- En la organización del almacén, se debe considerar la categorización ABC, la cual prioriza las posiciones y productos por nivel de rotación.
- Almacenar el producto en el área de reserva o recuperación rápida.
- Guardar físicamente los productos hasta que sean solicitados por los clientes.

1.2.12.3.3 Preparación de pedidos.

- Consiste en preparar y adecuar las órdenes de pedidos para atender las necesidades de los clientes.
- Picking de los productos desde su ubicación de almacenamiento para atender los despachos a los clientes.
- Establecer políticas acerca de diseño y distribución de la zona de preparación de pedidos, según las características de órdenes y clientes.

1.2.12.3.4 Embalaje y despacho.

- Revisar, empacar y cargar los productos en las unidades de transporte
- Establecer políticas de gestión de las unidades de carga en camiones en la zona de despacho.
- Preparar los documentos de despacho, como facturas, guías, lista de chequeo y etiquetas con dirección de entrega, entre otros.

1.2.12.4 Recursos utilizados en la Gestión de Almacenes.

Los recursos de la gestión de almacenes se agrupan en dos grandes categorías, las cuales son utilizadas en sus procesos y actividades.

Equipos de manipulación de productos: según Urzelai (2006, como se citó en Castro et al., 2010) “estos permiten el movimiento de los diferentes productos a través de los procesos del almacén” (p.54).

Sistemas de información o TIC: según Ballou (2004, como se citó en Castro et al., 2010) “estos sistemas permiten el registro, administración y control de la información generada por los procesos logísticos, incluyendo la gestión de almacenes” (p.54).

1.2.12.5 Congestionamiento.

Cutipa (2016) expresa:

Hace referencia a un estado de cosas lamentable que se caracteriza por el amontonamiento o acumulación de objetos, individuos o animales en un mismo lugar, el cual a propósito que no se haya físicamente preparado para albergarlos. Es decir, la cantidad de objetos o seres humanos que habitan o que ocupan un determinado espacio es superior a la capacidad que tal espacio debería y puede contener, de acuerdo a los parámetros de comodidad, seguridad e higiene (p.44)

1.3 ANÁLISIS DEL SECTOR

Los Almacenes aduaneros registrados en el Portal Institucional de la SUNAT y que tienen participación en la custodia de mercancías cuya destinación aduanera se va a tramitar por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao son cuarenta (40), tal como puede verse a continuación:

Tabla 1.

Tabla de depósitos temporales y depósitos aduaneros de la IAMC

N ^a	CÓDIGO ALMACÉN	NOMBRE ALMACÉN	RAZÓN SOCIAL	DIRECCIÓN
1	4133	D.T. VILLAS OQUENDO	VILLAS OQUENDO S.A.	Av. Carlos Izaguirre S/N, Callao 07046 altura Terminal Pesquero Ventanilla
2	1519	D.A.A. TRANSGROUP	OPERADOR LOGISTICO TRANSGROUP S.A.C.	Av. Néstor Gambeta km. 5.5 lote. C1-1 ex fundo la Taboada (frente a Imupesa) Prov. Const. del Callao

3	3985	D.T. FARGOLINE	FARGOLINE SOCIEDAD ANONIMA - FARGOLINE S.A.	Av. Néstor Gambeta km. 10 Fnd. Ex-fundo Oquendo (pasando restaurante la cabaña) Prov. Const. del Callao
4	3067	D.T. UNIMAR	UNIMAR S.A.	Av. Néstor Gambeta Nro. 5349 Prov. Const. del Callao
5	0178	D.A.A. DEPSA	DEPOSITOS S.A.	Jr. Gaspar Hernández 700, Cercado de Lima
6	1671	AUSA	AUSA OPERACIONES LOGISTICAS S.A.	Av. Oquendo Mz. H-R, Lt.1, 2 y 3 Ventanilla - Callao
7	3014	D.T APM TERMINALS	APM TERMINALS CALLAO SOCIEDAD ANONIMA	Av. Guardia Chalaca S/N - Terminal Marítimo del Callao
8	0909	TLI ALMACENES	TLI ALMACENES S.A.C	Av. Guardia Chalaca Nro. 1802 (ex-local de la Pilsen.) Bellavista
9	1633	D.A.A INVERSIONES ROJAS	INVERSIONES ROJAS S.A	Jr. Abtao Nro. 649 Bar. Mendoza, La Victoria
10	0570	D.A.A LOS FRUTALES	LOS FRUTALES S.A. DEPOSITO DE ADUANAS	AV. Los Frutales N° 333 - Urb. Los Artesanos ATE
11	1600	D.A.A HERSIL	HERSIL S.A. LABORATORIOS INDUSTRIALES	Pasaje Ticino 160 Santa Anita
12	1652	D.A.A ALMAFIN	ALMACENES FINANCIEROS SOCIEDAD ANONIMA	Av. Argentina 2187 Callao, Callao, Callao
13	0292	D.A.A DINET	DINET	Fundo Pedreros Huachipa
14	1796	D.T. ALMACENES UNIDOS S.A	ALMACENES UNIDOS S.A	Jr. José Celedon nro. 350 Lima - Lima - Lima
15	3033	D.T NEPTUNIA	NEPTUNIA S.A.	Av. Argentina 2085 Callao
16	3105	D.A.NEPTUNI A	NEPTUNIA S.A.	Carretera a Ventanilla Km 14.2 - Callao
17	0421	ALBOSA	ALMACENES BOCANEGRA S.A.	Calle 1 n° 383 - Urb. Bocanegra - Callao
18	1409	D.T ALMACENER A TRUJ	ALMACENERA TRUJILLO S.A.C.	Esq. Alejandro Bertello y Tomas Valle N° 4330
19	0933	D.A.A ALMACORSA	ALMACENES CORPORATIVOS	Av. Bocanegra 395 Int. A Urb. Industrial Bocanegra
20	1523	D.A.A ALMACENER A GRAU	ALMACENERA GRAU S.A	Av. Argentina 2661 - Callao
21	1580	D.A.A ALCOSA	COMPANIA ALMACENERA LA COLONIAL SA	Av. Óscar r. Benavides Nro. 6121 - Callao
22	1000	D.A.A TRALSA	TRANSPORTE Y ALMACENAMIE NTO DE LIQUIDOS S.A.	Av. Oquendo Mz. H-S S/N Callao

23	0489	UNITRADE	UNITRADE S.A.C	Av. Néstor Gambeta N.º 8651 - Ex fundo Oquendo
24	3550	D.T APM TERMINALS - ALCONSA	APM TERMINALS INLAND SERVICES S.A. - ALCONSA INVERS.MARITI MAS	Av. Néstor Gambeta Cdra. S/N Km 14.5 Carretera a Ventanilla
25	3181	D.T IMUPESA	UNIVERSALES PERU S.A	Av. Néstor Gambeta 5502 Carretera a Ventanilla
26	4224	D.T DINET	DINET PERU S.A	Área remanente sección J, Oquendo Esq. Con calle 9no S/N, altura Km 7 Néstor Gambeta
27	3951	D.T TPP	TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS SAC	Parcela 2 Zona Oeste Fdo. la Taboada Av. Néstor Gambeta
28	3655	D.T ALSA	ALMACENES Y LOGISTICA SA	Av. Néstor Gambeta Cdra. 47 S/N
29	1470	D.A DHL	DHL GLOBAL FORWARDING PERU S.A.	Calle 1 Mz. F Lote 2B Urb. Ind. Bocanegra
30	3727	D.T. MEDLOG PERÚ S.A	LOGÍSTICA INTEGRAL CALLAO S.A.	Av. Néstor Gambeta N° 358 Callao
31	3880	D.T. CONTRANS	CONTRANS S.A.C.	Av. Oquendo Mz H-L Ex Fundo Oquendo Callao (alt. Km 8.5 Néstor Gambeta).
32	0326	D.A.A. ALDESA	ALMACÉN DE DEPOSITO S.A.C.	Av. Dos de Mayo N° 647 Callao
33	4004	D.T DP WORLD	DP WORLD CALLAO S.R.L.	Av. Manco Cápac N° 113- Callao
34	3636	D.T TRAMARSA	TRABAJOS MARITIMOS S.A.	Av. Néstor Gambeta Km.3.6 Callao
35	3306	D.T ALMUSA	ALMACENES MUNDO S.A.	Av. Venezuela N° 1700 -1770 La Perla
36	0144	D.A.A DEPOVENT	DEPOSITOS Y VENTAS SOCIEDAD ANONIMA	Jr. Víctor A. Belaunde 901, Carmen de la Legua
37	0929	D.A.A IMUDESA	INVERSIONES MARITIMAS UNIVERSALES DEPOSITOS S.A.	Av. Néstor Gambeta N° 5502 Callao
38	4076	D.T IGL	LOGISTICA INTEGRAL MARITIMA ANDINA S.A.	Av. Néstor Gambeta 190 Urb. U. Ind. La Chalaca
39	3803	D.T SAKJ DEPOT.	SAKJ DEPOT S.A.C.	Av. Centenario Esq. con Av. Los Ferroles Sub- Lote C
40	0220	D.T RANSA	RANSA COMERCIAL S.A.	Av. Néstor Gambeta Km.3.6 Callao

Nota. Se presenta la lista de almacenes aduaneros (depósitos temporales y depósitos aduaneros) registrados en el portal Institucional de la SUNAT, que tienen participación en la custodia de mercancías cuya destinación aduanera se gestiona por la Intendencia Aduana Marítima del Callao. Adaptado de SUNAT/Operatividad Aduanera: Almacenes.

1.3.1 El análisis DAFO

Cuando nos referimos al análisis DAFO, debemos tener en cuenta que se trata de aquellas siglas que representan el estudio de las Debilidades, Amenazas, Fortalezas, y Oportunidades, de una empresa, un mercado, o una persona, siendo de mucha utilidad su aplicación extendida a diversas situaciones que requieran algún tipo de estudio.

En tal sentido, nosotros consideramos que el análisis DAFO de los Depósitos Temporales visto en términos generales, presenta las siguientes características:

Tabla 2
Análisis DAFO

	DIAGNÓSTICO	PRONÓSTICO	CONTROL DEL PRONÓSTICO
DEBILIDADES	✓ Costo de oportunidad al no poder alquilar el espacio; debido a mercancías en abandono e inmovilización. ✓ No obtener ingresos por parte de SUNAT respecto a la custodia y manipuleo de mercancías en abandono e inmovilización. ✓ Acatar disposiciones por parte de SUNAT. ✓ Espacio y recurso limitado.	✓ Los Depósitos Temporales están obligados a mantener en custodia y seguridad la mercancía en abandono e inmovilización.	
AMENAZAS	✓ Los D.T. pueden incurrir en multas y sanciones por una mala gestión de las mercancías	✓ Los Depósitos Temporales pueden verse afectados con multas y sanciones por no cautelar la integridad de las mercancías.	

FORTALEZAS	en abandono e inmovilización.	✓ Los Depósitos Aduaneros deben de facilitar las labores de inspección y fiscalización a la Autoridad Aduanera.
	✓ El incremento de las actividades de comercio exterior contribuye al incremento de mercancías en abandono legal e inmovilización	
	✓ Autorización como almacén autorizado es solo por cuatro años.	
	✓ Falta de conocimiento de los importadores para las importaciones respecto a autorizaciones y permisos requeridos para la nacionalización.	
	✓ Cuentan con infraestructura, tecnología, personal capacitado; para atender a los requerimientos logísticos.	
	✓ Convenios con principales empresas navieras que llegan al puerto del Callao.	
	✓ Servicios complementarios.	✓ Con las buenas prácticas de almacenamiento, las mercancías se pueden conservar en óptimas condiciones para ser dispuestas en la modalidad de remate. ✓ Con la implementación

OPORTUNIDADES	✓ Disposición de mercancías en la modalidad de remates por la cual obtiene el 5% del valor del remate. ✓ Certificación como Operador Económico Autorizado. ✓ Implementación de sistema FAST (Facilitación Aduanera, Seguridad y transparencia).	del sistema FAST y certificación OEA; los depósitos temporales podrían facilitar, agilizar, automatizar los procesos de comercio exterior.

Nota. Se presenta el análisis DAFO de los depósitos temporales en el que se hace un diagnóstico de sus debilidades y amenazas de las cuales se obtiene un pronóstico; y de sus fortalezas y oportunidades de las cuales se obtiene el control del pronóstico. Elaboración propia.

CAPÍTULO II

PLAN DE INVESTIGACIÓN

2.1 SITUACIÓN PROBLEMÁTICA INICIAL

En los últimos años el comercio internacional a nivel mundial se ha dinamizado considerablemente a partir de las oportunidades que se han generado gracias a la globalización y a los diversos convenios y tratados internacionales. En este sentido las aduanas de todos los países desempeñan un papel de gran importancia ya que deben garantizar un equilibrio permanente entre la facilitación del comercio exterior y la protección de la ciudadanía. Es decir que las aduanas de todo el mundo se han visto envueltas en un proceso de innovación y modernización constante, siendo los cambios más resaltantes: El almacenaje, manejo y custodia de las mercancías, los sistemas de control aduanero, la implementación y actualización de nuevas tecnologías, los procedimientos administrativos tendientes a la facilitación del comercio exterior, nuevas técnicas de reconocimiento físico de mercancías y revisión documentaria, la valoración aduanera en base a indicadores de riesgo, y la gradualidad en las sanciones producto de las infracciones aduaneras.

En el Perú cuando un importador recibe mercancías del exterior, ya sea que las haya obtenido a título gratuito u oneroso, dichas mercancías deben ingresar a territorio nacional de acuerdo a los lineamientos establecidos en la Legislación Aduanera y su Reglamento. Actualmente, la LGA DL 1053 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2009-EF; regulan el ingreso de mercancías al país. En este sentido, de acuerdo a lo estipulado en los artículos 130 y 131 de la LGA, para que el dueño o consignatario de

mercancías puedan gestionar el ingreso de las mismas al país, la normativa obliga a que deban ser materia de una “destinación aduanera”. Es decir, que el dueño o consignatario debe expresar ante la Administración aduanera, su voluntad de someter a un régimen aduanero la mercancía arribada al país. Los regímenes previstos en la LGA van desde la importación definitiva (para el consumo), admisiones temporales, de perfeccionamiento, tránsito, transbordo, reembarque, etc.

Para tal efecto, el Estado delega funciones al sector privado, promoviendo la participación de agentes económicos en la prestación de servicios aduaneros; bajo la supervisión permanente por parte de SUNAT, tal como ocurre en diversas responsabilidades y obligaciones que debe cumplir el agente de aduanas. Del mismo modo ocurre en la prestación de servicios aduaneros, permitiendo la participación de otros operadores de comercio exterior, como por ejemplo las empresas de almacenaje, denominados terminales de almacenamiento o Depósitos Temporales.

Ahora bien, en el servicio de almacenaje de mercancías que arriban a territorio nacional por vía marítima, el consignatario o dueño de las mercancías es quién decide cual será el almacén que le prestará el servicio. De no hacerlo, al igual que en otras modalidades de transporte, será el transportista quien decida.

Al respecto, es importante mencionar que la LGA otorga plazos al importador para que culminen con el proceso de nacionalización de las mercancías, pagando todos los derechos, y recargos relacionados a dichas mercancías. Dichos plazos corren a partir del día siguiente de la fecha de la descarga de las mismas en el supuesto que se haya destinado la mercancía bajo la modalidad de despacho diferido. Una vez que las mercancías son desembarcadas, se trasladan a un almacén aduanero, específicamente un depósito temporal; y es aquí donde permanecen las mercancías hasta que se efectivice la destinación de las mercancías a un régimen aduanero. De no cumplirse con el proceso de

nacionalización de las mercancías en los plazos establecidos por la LGA DL 1053 y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2009-EF, las mercancías caerán bajo la figura de “Abandono Legal”.

Por otro lado, se puede presentar la situación en la que el importador exprese de manera voluntaria, su deseo de acoger sus mercancías bajo la figura de “Abandono Voluntario”; el cual debe ser aprobado por la Autoridad Aduanera, de acuerdo a los lineamientos establecidos en la Ley.

Es importante mencionar también que la Administración Aduanera ejecuta acciones de control y dispone medidas preventivas de inmovilización o incautación de mercancías en aplicación de la LGA y de la Ley de Delitos aduaneros; ordenando que las mismas permanezcan en un lugar determinado y bajo responsabilidad de quien designe, a fin de someterlas a las acciones de control que crea convenientes.

En función a lo antes mencionado, es importante mencionar que los depósitos temporales, además de las actividades propias del rubro de su negocio, son responsables de mantener en custodia tanto las mercancías que se encuentran en situación de abandono legal, abandono voluntario; y aquellas que producto de una acción de control de un funcionario aduanero, hayan sido inmovilizadas o incautadas como medida de acción preventiva; hasta que los dueños o consignatarios de las mercancías cumplan con los procedimientos necesarios para su nacionalización, o hasta que la Autoridad Aduanera a través de su área de Disposición de mercancías, proceda con el descongestionamiento de los almacenes por medio de cualquiera de las siguientes modalidades de Disposición: Adjudicación, remate, destrucción y entrega de mercancías a la autoridad competente. En este sentido para identificar la problemática del presente trabajo de investigación, se plantea la siguiente interrogante: ¿Afecta de alguna manera el Abandono e Inmovilización de las mercancías

que quedan en custodia de los terminales de almacenamiento autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao?

En lo que respecta a la custodia de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas o incautadas en la Aduana Marítima del Callao, los almacenes aduaneros desempeñan un papel sumamente importante; ya que brindan el soporte logístico necesario para control eficiente de las mercancías. Al hablar de almacenes aduaneros se refiere a los depósitos temporales y a los depósitos aduaneros. Para el desarrollo eficiente de sus operaciones, los almacenes aduaneros hacen uso de infraestructura física, tecnológica, capital humano, y sistemas de información, los cuales pueden ser propios o tercerizados.

Los almacenes aduaneros tienen la obligación de facilitar a la autoridad aduanera las labores de reconocimiento físico, de inspección y fiscalización de mercancías; para lo cual deben brindar el apoyo logístico necesario. En lo que respecta al servicio de almacenamiento de mercancías en abandono e inmovilizadas, los almacenes aduaneros incurren en sobrecostos que no son recuperados a menos que la modalidad de disposición de mercancías con que se haya retirado las mercancías sea el remate de bienes; por el que de acuerdo a Ley le corresponde el 5% del valor del remate. Los costos en los que incurren los almacenes aduaneros en lo que respecta a las mercancías en abandono e inmovilizada son: Uso físico de las instalaciones (patio, racks, contenedores, etc.), uso de personal (cuadrillas), maquinaria (montacargas, stakers, etc.), para el almacenamiento, aprovisionamiento, manipuleo, movilización y despacho de las mercancías.

Uno de los principales problemas que acarrear los almacenes aduaneros es el congestionamiento de mercancías que se encuentran en situación de abandono o que han sido inmovilizadas o incautadas por la SUNAT. Considerando que uno de los principales servicios que ofrecen los almacenes aduaneros es el alquiler de espacio, podemos

observar que estos no solo se ven afectados por los sobrecostos por la custodia de dichas mercancías; sino también por el costo de oportunidad al dejar de percibir ingresos por el espacio que está ocupado por estas mercancías.

2.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

Respecto al problema de investigación citamos a Creswell (2019) quien señala que el investigador se cuestiona a través de pequeñas preguntas, las cuales conllevan a una pregunta central. Un modelo por el cual se puede conceptualizar estas preguntas se basa en presentarlas mismas en dos tipos: Preguntas de caso y preguntas de tema específico.

De otro lado, mencionamos a Tafur y Izaguirre (2015):

Un problema de investigación científica es una dificultad, un hecho que llama la atención del investigador por su escasez o abundancia, crecimiento o decrecimiento, transformación o permanencia, novedad o antigüedad, facilidad o dificultad, claridad u oscuridad, riqueza o pobreza, etc. El investigador que observa los hechos que le llaman la atención expresa su inquietud interrogativamente, aunque es posible enunciar problemas de investigación afirmativamente, cuando la expresión puede interpretarse como sinónimo de interrogación. (p.87).

2.2.1 Problema Principal

Sandoval (2002) explica:

En el marco de la investigación cualitativa son más pertinentes las preguntas por lo subjetivo, lo cultural, el proceso social o el significado individual y colectivo de realidades de diferente naturaleza. Todas estas preguntas tienen como eje la indagación desde la lógica interna de los fenómenos y realidades analizadas. Para lo cual, el investigador requiere adoptar un pensamiento orientado más hacia el descubrimiento que hacia la comprobación (p.116).

Por lo antes mencionado se plantea el problema principal de la siguiente manera:

¿De qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019?

2.2.2 Problemas Específicos

- ¿Porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?
- ¿Porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?
- ¿Cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?
- ¿Por qué se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?

2.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Tafur y Izaguirre (2015) expresa que “en el proyecto de investigación, se denominan objetivos de la tesis a los logros que la investigación persigue. Como dice Naghi (1984:168) los objetivos son el norte de la empresa intelectual y funcionan como guía en la evaluación de la actuación del investigador” (p.109).

Según Creswell (2013, como se citó en Hernández, 2014) recomienda:

A quienes se inician en la investigación cualitativa, plantear el propósito en un párrafo aparte y concentrarse en un solo fenómeno, concepto, cuestión o idea que se quiera explorar y comprender tomando en cuenta que conforme al avance el estudio es probable que se identifiquen y analicen relaciones entre varios conceptos, pero por la naturaleza inductiva de la investigación cualitativa no es posible anticipar dichas vinculaciones al inicio del proyecto. Otras sugerencias para plantear el propósito son: utilizar verbos activos que comuniquen la intensión básica del estudio y las acciones que se llevarán a cabo para comprender el fenómeno. Por ejemplo, los verbos “describir, entender, comprender, examinar, descifrar y desarrollar (p.358).

Por lo antes mencionado los objetivos de la presente investigación son los siguientes:

2.3.1 Objetivo Principal

De acuerdo a lo mencionado por Creswell (2013, como se citó en Hernández, 2014) en el punto anterior; se redacta el objetivo de la manera siguiente:

El propósito del presente estudio de casos es: Identificar de qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

2.3.2 Objetivos Específicos

- Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
- Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
- Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
- Entender porque se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

2.4 HIPÓTESIS INICIAL

Según Hernández y Mendoza (2018) explica el papel que desempeña las hipótesis en el proceso de investigación cualitativa de la siguiente manera: “Hipótesis de trabajo cualitativas: Hipótesis generales, emergentes, flexibles y contextuales, que van

afinándose, ya que se adaptan a los datos, primeros resultados y avatares del curso de la investigación” (p.365).

“La hipótesis de trabajo es una hipótesis provisional al inicio del proceso de investigación. Sirve para dar inicio a la investigación y orientar la búsqueda de datos empíricos que posibiliten su sustento teórico para establecer una verdadera hipótesis” (Caballero Romero, 2000).

Por lo tanto; en la presente investigación cualitativa no se buscará probar hipótesis, por el contrario, éstas se irán generando en el transcurso y se irán perfilando conforme se recaben más datos o podrían ser el resultado de la investigación.

En estudios cualitativos escasamente es posible proponer una hipótesis tan exacta que pueda ser validada y posiblemente rechazada. Al contrario, cuando un investigador de cualidades habla de hipótesis, lo que quiere manifestar es a una hipótesis de trabajo, o una suposición que irá desarrollándose o cambiando a medida que avance el estudio.

De acuerdo a lo antes mencionado, para el siguiente trabajo de investigación se consideraron las siguientes hipótesis de trabajo provisionales las cuales se orientarán en la búsqueda de datos empíricos que posibilitarán el sustento teórico para que luego se pueda establecer una buena hipótesis.

2.4.1 Hipótesis de trabajo principal.

El congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas afecta negativamente en el área comercial y operativa, de los depósitos temporales autorizados por SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

2.4.2 Hipótesis de trabajo específicas.

- El abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019, se produce por el desconocimiento y falta de liquidez de los importadores.
- La inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019, se produce por el desconocimiento de las restricciones y permisos necesarios para la importación de mercancías.
- El congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas afecta negativamente a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
- La demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019; es ocasionada por gestiones burocráticas de la Autoridad Aduanera.

2.5 MATRIZ DE COHERENCIA

La matriz de coherencia o también llamada matriz de consistencia, según Marroquín (2012, como se citó en Abrigo et al., 2010) Es un instrumento formado por columnas y filas, permite evaluar el grado de coherencia y conexión lógica entre el título, el problema, los objetivos, las hipótesis, las variables, el tipo, método, diseño de investigación, la población y muestra de estudio (p.177).

En la elaboración de la matriz de coherencia del presente estudio se ha consolidado los elementos clave de todo el proceso de investigación; los cuales tienen coherencia con el título del mismo. Cabe mencionar que, para efectos de la presente investigación, en la columna del rubro “hipótesis” se ha detallado las hipótesis de trabajo inicial detalladas en

el punto anterior; y en lugar de “variables” se ha detallado las categorías, que serán estudiadas a profundidad en el capítulo IV (Ver matriz de coherencia en el anexo N° 1).

2.6 JUSTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

Hernández, Fernández y Baptista (2014) expresan que la “justificación de la investigación indica el porqué de la investigación exponiendo sus razones. Por medio de la justificación debemos demostrar que el estudio es necesario e importante” (p.40).

Hernández et al., (2014) señala que los criterios para evaluar la utilidad del estudio son: Conveniencia, relevancia social, implicaciones prácticas, valor teórico y utilidad metodológica.

Según Méndez (1995, como se citó en Bernal 2010, p.106) explica que suele haber tres dimensiones o tipos de justificación: teórica, práctica y metodológica. Algunas investigaciones requieren de uno, dos o los tres tipos de justificación; dependiendo de cada investigación en particular.

Esta investigación se fundamenta bajo el criterio de justificación práctica, porque “genera información que puede ser utilizada para tomar medidas tendientes a mejorar un sector” (Bernal, 2010, p.106); en este caso los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao. Esta información permite conocer, las causas por las que se produce el abandono legal, abandono voluntario e inmovilización de mercancías; y porqué la custodia de dichas mercancías puede ocasionar problemas sustanciales para los depósitos temporales; en base a la experiencia de las personas que laboran en los depósitos temporales, funcionarios aduaneros y agentes de aduana; del mismo modo, dicha información es relevante para que se tomen medidas en aras de mejorar los procesos en los depósitos temporales en cuanto a una óptima gestión en el almacenamiento, custodia y manipulación de las mercancías en abandono y/o inmovilizadas; así mismo, esta información contribuye a que la Administración aduanera y los sectores competentes,

tomen medidas para agilizar el proceso de disposición de mercancías y de este modo descongestionar los depósitos temporales.

La presente investigación contribuye a que tanto los depósitos temporales como la Administración Aduanera, conozcan sus limitaciones en cuanto a la gestión de trabajo que realizan en relación a la custodia y disposición de mercancías en situación de abandono e inmovilizadas; para que se pueda agilizar el nivel de rotación de las mismas; y de este modo la unidad de negocio de los depósitos temporales no se vea afectada económicamente ni operativamente con el congestionamiento de estas mercancías.

Según (Mertens, 2010 y Rojas, 2001, como se citó en Hernández et al., 2014) “Es necesario considerar ... para el planteamiento del problema: la viabilidad o factibilidad del estudio; para ello, debemos tomar en cuenta la disponibilidad de tiempo, recursos financieros, humanos y materiales que determinarán, en última instancia, los alcances de la investigación” (p.41).

De acuerdo a lo antes mencionado el presente estudio es viable porque se tiene acceso a la muestra; se dispone del tiempo necesario, no se requiere recursos financieros para el levantamiento de información.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 TIPO DE LA INVESTIGACIÓN

El presente estudio es una investigación científica de enfoque cualitativo, de tipo no experimental y de clase descriptiva, bajo el modelo de estudio de caso, cuya finalidad es analizar un fenómeno contemporáneo en función a un hecho percibido en la actualidad. Por lo expuesto, el presente trabajo de investigación se enfoca en un suceso de experiencia laboral, el cual consiste entender, comprender, descubrir, averiguar e identificar como afecta el congestionamiento de mercancías en abandono (legal y voluntario) e Inmovilizadas y cómo impacta la demora en la disposición de mercancías en la operatividad y en el área comercial de los depósitos temporales autorizados por la SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019; las cuales permanecen por tiempo prolongado en sus recintos.

En relación a lo antes mencionado, Ñaupas, Mejía, Novoa y Villagómez (2014) indican lo siguiente:

La investigación cualitativa es un modo de investigar, un enfoque, un estilo que adopta el investigador en razón del objeto de estudio, de sus objetivos, de los problemas concretos que selecciona en su área profesional. En el estudio cualitativo el investigador es el instrumento mismo, de manera que la validez se encuentra en la forma en que esta práctica su destreza, habilidad y competencia en su trabajo profesional (p.353).

Según Vasilachis (2006, como se citó en Ñaupas et al 2014, p.356) expone que la investigación cualitativa tiene las siguientes características principales:

Respecto a quién, y que se estudia, la investigación cualitativa se interesa por la forma en la que la realidad social es comprendida, experimentada y producida; por el contexto y por los procesos; por la perspectiva de los autores o participantes

(objeto de estudio), por sus sentidos, por su experiencia, por sus conocimientos, por sus imaginarios (leyendas, relatos, mitos) y por sus múltiples interrelaciones...Respecto a los objetivos, la investigación cualitativa busca descubrir lo nuevo y desarrollar teorías fundamentadas empíricamente, y es su relación con la teoría con su producción, con su ampliación, con su modificación y con su superación lo que la hace relevante. Intenta comprender la complejidad, el detalle y el contexto; hacer el caso individual, significativo en el contexto de la teoría, provee nuevas perspectivas sobre lo que se conoce, describe, explica, elucida y construye y descubre.

Existen dos tipos o ramas de investigación según el control de variables; las cuales pueden ser investigaciones experimentales que son estudios en los que se controlan variables; y las investigaciones no experimentales que son estudios en los cuales no se controlan variables. El tipo de investigación utilizado en el presente trabajo es no experimental de subtipo descriptivo; por las razones que se exponen a continuación:

Tafur y Izaguirre (2015) define la investigación no experimental como:

Cuando se hace un estudio, éste podría ser no experimental, es decir podría ser un estudio en el cual no hay control de variables. Cuando se responde a la pregunta ¿Por qué no hay control de variables? Las respuestas posibles son dos y es por esta razón que las investigaciones no experimentales son de dos clases o subtipos: 1) Descriptivas, porque al investigador no le interesa hacer experimento sino más bien enunciar las características de aquello que se propone estudiar. Y este estudio se denomina por esta razón estudio descriptivo, 2) Es post; porque no puede hacer experimento alguno, debido a que los hechos que propone estudiar ya ocurrieron, es decir están en el pasado. Este tipo de estudio no experimental se denomina más propiamente ex post fáctico (p.191).

Por lo mencionado líneas arriba, el presente trabajo busca obtener información detallada y relevante con la finalidad de describir, identificar y evidenciar los sucesos que acontecen y temas poco analizados en referencia al congestionamiento de mercancías en abandono y de mercancías inmovilizadas por SUNAT que se encuentran en custodia de los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao.

En el presente estudio empírico se utilizará el método de caso por las razones que serán expuestas a continuación.

Ñaupas et al. (2014) explica que el estudio de caso es una modalidad de búsqueda empírica que se adecua fácilmente para el estudio de problemas prácticos o de situaciones

específicas. Los diseños de investigación de estudio de casos pueden ser de dos tipos: El estudio de caso único y el estudio de casos múltiples.

Ñaupas et al. (2014) explica:

Estudio de casos múltiples: Se caracteriza por sus posibilidades para la construcción y desarrollo de teoría, pudiéndose, en caso de considerarse apropiado, tomar como punto de partida la guía de un marco conceptual y teórico. Este diseño permite a partir de diferentes instancias de comparación extender los resultados empíricos hacia fenómenos de similares condiciones y niveles más generales de teoría, así como elaborar explicaciones causales “locales” referidas a la comprensión de procesos específicos y en contextos definidos. Algunos investigadores diseñan estudios de casos múltiples basándose en la lógica de la replicación y de la comparación en sus hallazgos y resultados (p.366).

El estudio de casos puede ser aplicado al análisis de uno o de varios casos, y persigue tres finalidades: describir una situación, comprobar teorías existentes o generar nuevas teorías (Eisenhardt, 1989, p. 535).

Por lo antes mencionado, el estudio de caso es el que mejor se adapta al desarrollo del presente trabajo de investigación; ya que permite estudiar de manera profunda en intensiva varios casos de un fenómeno actual u objeto de estudio, con la finalidad de poderlos entender y conocer más a profundidad para luego realizar comparaciones en sus hallazgos y resultados que nos permitan describir una situación, comprobar teorías existentes o generar nuevas teorías. Para esta investigación se ha tomado como punto de partida a los depósitos temporales más representativos, en los que se concentra la mayor cantidad de mercancías en abandono e inmovilizadas.

En este contexto, Yin (1994) expone que el método de estudio de casos es una herramienta importante en el desarrollo de una investigación empírica, debido a que su análisis está orientado al estudio de un suceso actual. Por consiguiente, esta investigación no busca medir el fenómeno sujeto de estudio, sino por el contrario busca comprender a través de herramientas cualitativas que permitan agrupar información precisa para describir, entender y determinar los factores o temas poco analizados de la presente investigación.

Por lo referido Castro (2010) define el estudio de caso:

El estudio de casos, se ha convertido en un método de investigación importante en la Administración de empresas, aun cuando los investigadores de corte cuantitativo lo cuestionan alegando que sus conclusiones no son generalizables estadísticamente; sin embargo, la investigación cualitativa, específicamente con el estudio de casos, no representa a una muestra de una población o universo, son casos específicos los que se estudian buscando con esta metodología de investigación una generalización analítica y no estadística ampliando y generalizando teorías (p.31).

3.2 PROPÓSITO DE LA INVESTIGACIÓN

Hernández et al., (2014) señala que:

El propósito, finalidad u objetivo debe colocar la atención en la idea fundamental de la investigación. Si hay más de una intención principal, se fijan objetivos complementarios en una o más oraciones por separado (para fines de claridad) que expresen lo que se pretende conocer (p.358).

Por lo antes mencionado, el principal propósito de esta investigación, consiste en Identificar de qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, que permanecen por tiempo prolongado bajo custodia y responsabilidad de dichos terminales de almacenamiento.

El presente estudio busca responder a las siguientes preguntas de investigación:

- ¿Porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?
- ¿Porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?

- ¿Cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?
- ¿Por qué se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?

Por lo tanto, este trabajo de investigación pretende elaborar un estudio de gran importancia e interés que sirva para entender la forma en que impacta la demora en la disposición de mercancías que se encuentran en abandono legal, abandono voluntario y aquellas mercancías que por una acción de control de la autoridad aduanera son inmovilizadas y permanecen almacenadas en los depósitos temporales de la Intendencia Aduana Marítima del Callao hasta que las unidades orgánicas: El área de Manifiestos, La Sección de Procedimientos No contenciosos y el Régimen de Depósitos y Transito según corresponda remitan los reportes y actuados que determinen la situación legal de las mercancías a la Oficina de Soporte Administrativo (OSA) para que a través de su área adjunta (Disposición de Mercancías) culmine con las acciones de su competencia por medio de las modalidades de adjudicación, remate, destrucción o entrega de mercancías a la autoridad competente, con la finalidad de reducir el congestionamiento en los depósitos temporales.

3.3 DELIMITACION DE LA INVESTIGACIÓN

3.3.1 Delimitación espacial

La presente investigación se ha realizado únicamente tomando como referencia los depósitos temporales que reciben mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario e inmovilización, por disposición de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

3.3.2 Delimitación temporal

La presente investigación comprende un estudio transversal, cuya recolección de datos se realiza en función a un corte en el tiempo. La presente tesis de investigación estudia los efectos del Congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o Inmovilizadas en los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Según Calderón y Alzamora (2010) definen los estudios transversales como:

Aquellos que implican la recolección de datos en un solo corte en el tiempo ... Este tipo de diseño se caracteriza porque mide una sola vez a la muestra, no importa cuánto tiempo nos demoremos para ello o en qué tiempo lo hagamos, incluso existen estudios transversales que podrían durar muchos años (p. 72).

Del mismo modo, Calderón y Alzamora (2010) explican que “en el estudio transversal se miden las características de uno o más grupos de unidades en un momento dado, sin pretender evaluar la evolución de esas unidades” (p.76)

3.3.3 Delimitación social

Para el desarrollo de la presente investigación se realizó entrevistas a profundidad a empleados de los depósitos temporales (gerentes, jefes y coordinadores), a profesionales y especialistas que trabajan en la Intendencia de la Aduana Marítima; y a personas expertas en Comercio Exterior (agente de aduana), los cuales cuentan con amplio conocimiento y experiencia respecto al tema de estudio.

3.3.4 Delimitación conceptual

El presente trabajo de investigación comprende términos conceptuales básicos que nos permiten averiguar, comprender, identificar y entender a través de datos empíricos acerca de la problemática ocasionada por el congestionamiento de mercancías en abandono legal, abandono voluntario e inmovilizaciones, en los depósitos temporales de la Intendencia Aduana Marítima del Callao. Los mismos que se detallan a continuación y

son la base para la elaboración del cuestionario que será utilizado en las entrevistas requeridas para la recolección de datos y el desarrollo de este estudio.

Figura 3. Categorías apriori de la investigación. Elaboración propia.

3.3.4.1 Matriz de categorización

El punto de partida para la elaboración de la guía de preguntas semi-estructuradas utilizadas en la entrevista, es la matriz de categorización; cuyas categorías están respaldadas por los conceptos detallados en el marco teórico del presente estudio

Tabla 3.
Matriz de categorización

Tema: Efectos del Congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o Inmovilizadas en los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

CATEGORIAS	SUB CATEGORIAS	DESCRIPTORES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PREGUNTAS
Abandono Legal de Mercancías		Carvajal (2009) define “abandono como un acto por el cual las mercancías que se encuentran en depósito aduanero pasan a propiedad del fisco” (p.372).		1.- ¿Qué se entiende por abandono legal? 2.- ¿Qué se entiende por disposición de mercancías? 3.-¿Por qué cree que se produce el abandono legal de mercancías? 4.- ¿cuáles son las causas del abandono legal? 5.- ¿Qué otros problemas les genera el abandono legal?
Abandono Voluntario de mercancías		Alva (2013) expresa que el artículo 177 de la LGA contempla el Abandono Voluntario como: “La manifestación de voluntad escrita e irrevocable formulada por el dueño o consignatario de la mercancía ... de una mercancía que se encuentra bajo potestad	1. Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.	6.- ¿Qué entiende por abandono voluntario? 7.- ¿Por qué se produce el abandono voluntario? 8.- ¿De qué manera afecta el abandono voluntario a la operatividad del depósito temporal? 9.- ¿Existen mecanismos de control para las mercancías en abandono voluntario?

	aduanera, mediante la cual la abandona a favor del Estado, siempre que la autoridad aduanera la acepte, conforme con las condiciones establecidas en el RLGA". (p.13).		10.- ¿Cuál es el tiempo promedio en que tarda SUNAT en disponer las mercancías en Abandono Voluntario?
	Gallardo (2008) define la inmovilización de mercancías como: "Acto a través del cual la SUNAT dispone que la mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias" (p. 553).		11.- ¿Qué entiende por Inmovilización de mercancías? 12.- ¿Conoce los motivos porque se produce la inmovilización de mercancías? 13.- ¿Tiene identificada la situación legal de las mercancías inmovilizadas? 14.- ¿De qué depende el levante de una mercancía inmovilizada? 15.- ¿Existen un plazo para resolver la solicitud de levantamiento de inmovilización de mercancías inmovilizadas?
Inmovilización de mercancías	2. Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.		16.- ¿Qué entiende por comiso administrativo? 17.- ¿Cómo afecta en la operatividad del D.T la inmovilización de mercancías?
	Gallardo (2008) expresa que comiso es "sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías" (p. 548)	Comiso Administrativo	

Congestionamiento de mercancías		Cutipa (2016) expresa que el congestionamiento hace referencia a un estado de cosas lamentable que se caracteriza por el amontonamiento o acumulación de objetos, individuos o animales en un mismo lugar (p.44)	18.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono legal? 19.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono voluntario? 20.- ¿Se produce congestionamiento en el D.T de mercancías inmovilizadas? 21.- ¿Por qué se produce congestionamiento de mercancías? 21.- ¿Cómo afecta el congestionamiento de mercancías a los depósitos temporales? 22.- ¿Qué entiende por Remate? 23.- ¿Existen problemas ocasionados por el Remate? 24.- ¿Qué entiende por Adjudicación? 25.- ¿Existen problemas o demoras en la adjudicación? 26.- ¿Qué entiende por Destrucción? 27.- ¿Existen problemas o demoras en la destrucción? 28.- ¿Qué entiende por
	Remate	Cosio (2012) comenta que las mercancías que han pasado a propiedad del estado en razón de haber caído en comiso o abandono y de las cuales la administración puede disponer a través de: el remate, la adjudicación, la destrucción o incineración y la entrega al sector competente. Cuando dicha mercancía se encuentra en un	
	Adjudicación		3. Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.
	Destrucción		
Disposición de mercancías			

	almacén		entrega al sector
	aduanero	la	competente?
Entrega	al entrega libera	al	29.- ¿Existen
Sector	Deposito		problemas o
Competente	Temporal o		demoras en la
	Depósito de		entrega al sector
	Aduana de su		competente?
	responsabilidad		30.- ¿Qué
	sobre esta (p.		medidas adopta
	758).		el D.T para
			acelerar el
			proceso de
			disposición de
			mercancías en
			abandono legal y
			abandono
			voluntario?
			31.- ¿Qué
			medidas adopta
			el D.T para
			acelerar el
			proceso de
			disposición de
			mercancías
			inmovilizadas?

Nota. Se presenta la matriz de categorización; en la cual se detalla las categorías y sub categorías; respaldadas en el marco teórico de la presente investigación, en función a los objetivos específicos; y contiene las preguntas semi-estructuradas que sirven de guía en el desarrollo de las entrevistas a profundidad. Elaboración propia.

3.4 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Ñaupas et al. (2014) define:

Un diseño de investigación consiste básicamente en planificar lo que se quiere realizar o lograr en un determinado tiempo. Este concepto implica reflexión a partir de un marco referencial ya sea teórico – conceptual o desde una realidad social, de la experiencia cotidiana, del conocimiento, ideología, o experiencia del investigador...Los diseños cualitativos son flexibles, pueden modificarse una vez iniciada la investigación, sin que se pierda su esencia (p.396).

Las fases del diseño que propone Ruiz (2009, como se citó en Ñaupas et al, 2014)

son las siguientes:

- El campo: Definición del problema.
- Diseño de trabajo.
- El texto: Recogida de datos.

- d. Análisis de datos.
- e. El lector: Informe y Validación de la investigación.

Hernández et al., (2014) señala que “en el enfoque cualitativo, el diseño se refiere al abordaje general que habremos de utilizar en el proceso de investigación” (p.470). En este sentido también indica que existe una vasta variedad de tipologías de diseños cualitativos, de entre los cuales los más importantes son los cuatro siguientes: Teoría fundamentada, Diseños etnográficos, Diseños narrativos y Diseños de investigación-acción. Del mismo modo indica que las fronteras o diseños no existen. Es decir, que en su mayoría estos diseños son sumamente relativas por lo general se yuxtaponen.

En el presente estudio se emplea el diseño de investigación de teoría fundamentada; el cual tiene como propósito “desarrollar teoría basada en datos empíricos y se aplica a áreas específicas” (Hernández et al., 2014, p.470).

Por lo tanto, en el presente trabajo de investigación la recolección de datos se realiza tomando en cuenta las experiencias de las personas que interactúan a diario en los depósitos temporales en áreas específicas que están relacionadas directamente con la gestión de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas; para que a partir de ahí se pueda desarrollar teoría relacionada al objeto de estudio del presente trabajo de investigación.

3.4 PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN

3.4.1 Elaboración del Marco Teórico:

El presente tema de estudio no cuenta con una vasta información al respecto de cómo es aplicado o cómo se gestiona en el mundo; por lo que se ha podido encontrar a través de los recursos de información de la UPC, la biblioteca de SUNAT – Aduanas; y demás recursos como son Redalyc, Alicia, repositorios de universidades de América Latina y

Google académico; antecedentes de estudio relacionados a dicho tema de estudio que tienen lugar no solo en el Perú; sino también en países vecinos como son Ecuador, Colombia, Venezuela y México. La información obtenida para el desarrollo esta investigación proviene de tesis nacionales e internacionales realizadas con el objetivo de obtener los grados académicos de licenciados, ingenieros, magister, doctores, etc. Además de las tesis nacionales e internacionales también se ha considerado información de gran relevancia proveniente de revistas especializadas, papers, informes especializados, noticias, documentales, etc. En la búsqueda de los antecedentes de investigación se ha dado prioridad a los estudios que tienen como un máximo de antigüedad de cinco (05) años; con algunas excepciones ya que se encontró investigaciones que exceden este límite de tiempo, pero que se considera que contienen información de suma importancia para el presente estudio.

Como bien explica Tafur y Izaguirre (2015), “el investigador tiene en cuenta los antecedentes de su estudio porque el estudio que hará será la continuación de otras investigaciones realizadas anteriormente” (p.133). Es importante que el registro de los antecedentes sea preciso y responda a un orden lógico; es decir, que se muestren de forma ordenada para testimoniar que dicha información es original y se sustente en sus aportes anteriores.

Como parte del marco teórico también se ha desarrollado el marco conceptual, el cual respalda el presente estudio y crea las condiciones que generan confianza en la veracidad de su contenido. En esta parte del proceso de investigación se ha acudido a la biblioteca de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas – UPC y a la biblioteca de SUNAT-ADUANAS con el fin de obtener libros y revistas especializadas que brinden los conceptos básicos necesarios que sirvan como base y punto de partida para el desarrollo

de este trabajo de investigación. Para ello se ha citado a grandes autores con una indiscutible experiencia y conocimientos acerca del tema de estudio.

3.4.2 Proceso de muestreo

3.4.2.1 Muestreo en la investigación cualitativa.

Hernández et al., (2014) definen que:

En los estudios cualitativos el tamaño de muestra no es importante desde una perspectiva probabilística, pues el interés del investigador no es generalizar los resultados de su estudio a una población más amplia. Asimismo, se consideran los factores que intervienen para determinar o sugerir el número de casos que compondrán la muestra. También se insiste en que conforme avanza el estudio se pueden agregar otros tipos de unidades o reemplazar las unidades iniciales, puesto que el proceso cualitativo es más abierto y está sujeto al desarrollo del estudio (p.382).

Para la selección de la muestra del presente trabajo de investigación se ha listado a los depósitos temporales de la Intendencia Aduana Marítima del Callao, que tiene en custodia mercancía en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas como medida preventiva por la Autoridad Aduanera. Luego se les ha ordenado de manera descendente de acuerdo al porcentaje en peso que cada uno de estos almacenes tiene en custodia. A continuación, se detalla los veintiuno (21) depósitos temporales que mantienen mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas al cierre del año 2019.

Tabla 4

Tabla de Depósitos Temporales con Mercancías en Abandono Legal, Abandono Voluntario e inmovilización de mercancías al cierre del año 2019.

Nº	ALMACÉN	Cuenta de B/L	PESO (KG)	PORC. % PESO	PORC. ACUM.
1	D.T. APM TERMINALS	20	281.127,00	15,41%	15,41%
2	D.T. TPP	132	229.801,62	12,60%	28,00%
3	D.T. DPWORLD CALLAO	56	221.564,50	12,14%	40,15%
4	D.T. IMUPESA	150	219.676,00	12,04%	52,19%
5	D.T. NEPTUNIA S.A.	145	166.227,13	9,11%	61,30%
6	D.T. VILLAS OQUENDO	228	151.118,25	8,28%	69,58%
7	D.T. APM TERMINALS – ALCONSA	42	93.943,00	5,15%	74,73%
8	D.T. CONTRANS	53	91.854,98	5,03%	79,77%
9	D.T. FARGOLINE	49	84.956,39	4,66%	84,42%
10	D.T. SAKJ DEPOT S.A.	39	64.520,00	3,54%	87,96%
11	D.T. TRAMARSA	36	62.631,75	3,43%	91,39%
12	D.T. IGL S.A	21	52.977,02	2,90%	94,30%
13	D.T. UNIMAR	49	32.902,40	1,80%	96,10%
14	D.T. RANSA COMERCIAL	45	31.772,00	1,74%	97,84%
15	DEPOVENT	10	21.900,40	1,20%	99,04%
16	NEPTUNIA S.A.	1	9.350,00	0,51%	99,55%
17	D.T. DINET PERU S.A.	22	5.911,00	0,32%	99,88%
18	D.T. LICSA	8	862,50	0,05%	99,92%
19	ALMAFIN	3	693,10	0,04%	99,96%
20	D.T. ALMACENERA TRUJILLO	1	460,00	0,03%	99,99%
21	D.T. ALMUSA	3	230,00	0,01%	100,00%
TOTAL		1113	1.824.479,04		

Nota. Se presenta la los veintiuno (21) depósitos temporales que mantienen mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas al cierre del año 2019; ordenado de manera descendente de acuerdo al porcentaje en peso que cada uno de estos almacenes tiene en custodia. Adaptado de SUNAT/Disposición de mercancías de la Oficina de Soporte Administrativo.

Hernández et al., (2014) indica que “los principales tipos de muestras dirigidas o no probabilísticas, que son las que se utilizan comúnmente en investigaciones cualitativas” (p.382)

Muestreo no probabilístico. - Es aquel en el que no se utiliza la ley del azar ni el cálculo de probabilidades, es por ello que las muestras que se obtienen son sesgadas y dificulta saber cuál es el grado de confiabilidad de los resultados del estudio.

Ñaupas et al. (2014) indica que “el muestreo no probabilístico asume varias formas: el muestreo por juicio o a criterio del investigador, el muestreo por cuota y el muestreo accidental” (p.253).

Por lo antes mencionado, en el presente estudio se emplea el muestreo no probabilístico, por juicio o a criterio del investigador. “En este tipo de muestreo no interviene el azar” (Ñaupas et al., 2014, p.253).

De acuerdo a Elo, et al., (2014) para los estudios cualitativos no existe un tamaño de muestra comúnmente aceptada ya que de ello dependerá el propósito del estudio, la riqueza de la información y las preguntas de investigación. A esto se suma Creswell (2013) afirmando que el tamaño de la muestra considerado inicialmente en una investigación cualitativa podría cambiar conforme se desarrolla el proceso del estudio y que el investigador debe ser flexible, pero manteniendo ciertos parámetros establecidos. Ante lo antes mencionado es necesario plantear la siguiente pregunta: ¿hasta cuándo se debe añadir datos o casos? La respuesta es: hasta alcanzar la saturación teórica, punto a partir del cual las mejoras marginales se vuelven insignificantes debido a que el investigador está observando un fenómeno visto con anterioridad. Respecto al número de casos a estudiar, no existe un número ideal, pero se recomienda que sea entre cuatro y diez. Es decir que para menos de cuatro es difícil generar teorías y con más de diez se

hace mucho más difícil manejar el volumen de datos que ello implica (Eisenhardt, 1989, p. 545).

Por lo antes mencionado tomamos como punto de partida para la muestra del presente trabajo de investigación a los diez (10) depósitos temporales más representativos, en los cuales se concentra el mayor porcentaje de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas. Cabe mencionar que esta muestra puede variar a medida que se desarrolle el proceso de investigación y hasta que encuentre el punto de saturación.

Tabla 5
Tamaño de la muestra

Nº	ALMACÉN	Cuenta de B/L	PESO (KG)	PORC. % PESO	PORC. ACUM.
1	D.T. APM TERMINALS	20	281,127.00 Kg	14.58%	14.58%
2	D.T. TPP	132	229,801.62 Kg	11.91%	26.49%
3	D.T. DPWORLD CALLAO	56	221,564.50 Kg	11.49%	37.98%
4	D.T. IMUPESA	150	219,676.00 Kg	11.39%	49.37%
5	D.T. NEPTUNIA S.A.	145	166,227.13 Kg	8.62%	57.99%
6	D.T. VILLAS OQUENDO	228	151,118.25 Kg	7.84%	65.82%
7	D.T. APM TERMINALS - ALCONSA	42	93,943.00 Kg	4.87%	70.69%
8	D.T. CONTRANS	53	91,854.98 Kg	4.76%	75.46%
9	D.T. FARGOLINE	49	84,956.39 Kg	4.40%	79.86%
10	D.T. SAKJ DEPOT S.A.	39	64,520.00 Kg	3.35%	83.21%

Nota. ranking de los diez (10) almacenes con mayor porcentaje de mercancías en abandono legal, abandono voluntario e inmovilizaciones al cierre del 2019. Adaptado de SUNAT/Disposición de mercancías de la Oficina de Soporte Administrativo.

3.4.3 Técnica e instrumento de investigación.

Ñaupas et al. (2014) La técnica utilizada en el presente trabajo de investigación para la recolección de datos es la entrevista a profundidad, ya que mediante esta el investigador se pone en contacto con una o varias personas para recoger datos referidos a sus comportamientos, sensaciones, valoraciones, opiniones, experiencias, conocimientos,

explicaciones, etc., referidos a personas, hechos e instituciones, etc., que tienen gran significado e importancia para su investigación. Al usar este tipo de entrevista no se sigue un esquema predeterminado; usualmente se recurre al uso de preguntas abiertas con el fin de brindar mayor libertad y espontaneidad al sujeto entrevistado; y así este pueda expresarse y ofrecer una mayor cantidad de información.

Es importante mencionar de acuerdo a lo expuesto por Yin, citado en Zapata (2001, p. 41-42) que la entrevista es una de las herramientas más relevantes en el método de estudio de casos, ya que la información que se obtiene por medio de las diversas respuestas de los participantes es la clave para lograr un correcto análisis del fenómeno sujeto de investigación. Por lo tanto, el entrevistado representa una parte fundamental para la recolección de información, la cual será de mucha importancia para el desarrollo del presente estudio de investigación.

Asimismo, en la presente investigación se ha empleado el término “participante” para dirigirnos a los entrevistados, ya que según Seidman (2013), este término proporciona una participación fluida del entrevistado, siendo el motivo principal en el desarrollo una entrevista de profundidad. Además, en función a lo mencionado por Elo, et al., (2014), si en la investigación se obtiene información por medio de preguntas semi-estructuradas planteadas en las entrevistas de profundidad, es sumamente importante ser debidamente cuidadosos para no manipular o alterar las respuestas que los participantes proporcionen.

Tabla 6

Relación de participantes de las entrevistas de profundidad

PARTICIPANTE	SEXO	ÁREA	PUESTO	FAMILIA
Participante N° 1, 2019	Femenino	Operaciones	Jefe de Operaciones	D. Temporal
Participante N° 2	Femenino	Operaciones	Gerente de operaciones	D. Temporal
Participante N° 3	Femenino	Operaciones	Coordinador de operaciones	D. Temporal
Participante N° 4	Masculino	Operaciones y levante	Jefe de Operaciones	Agencia de Aduanas
Participante N° 5	Masculino	Operaciones	Coordinador de Operaciones	
Participante N° 6	Masculino	Operaciones	Coordinador de Operaciones	D. Temporal
Participante N° 7	Masculino	Operaciones	Jefe de Operaciones	D. Temporal
Participante N° 8	Masculino	Disposición de Mercancías	Especialista Aduanero	SUNAT
Participante N° 9	Femenino	Disposición de Mercancías	Especialista Aduanero	SUNAT
Participante N° 10	Masculino	Disposición de Mercancías	Especialista Aduanero	SUNAT

Nota: Se ha detallado el sexo, área de trabajo, puesto dentro de la empresa y familia o gremio de cada uno de los participantes de las entrevistas a profundidad. Elaboración Propia.

Previo al desarrollo de cada entrevista el entrevistador contactó a cada uno de los participantes por separado, se presentó y les explicó de que trata el tema de investigación; además de las razones y objetivos de la entrevista. También se les informo como se utilizaría la información proporcionada de su parte y luego de ello se acordó sobre las condiciones y la forma en que se llevaría a cabo la entrevista. Por último, se acordó el lugar, la fecha y hora en que se llevaría a cabo la entrevista; y se les explicó además que la información ofrecida no sería utilizada de forma indebida, que su participación se mantendría en el anonimato y que la entrevista sería grabada. Los participantes estuvieron de acuerdo con estos lineamientos y se procedió de acuerdo a lo coordinado.

3.4.4 Validación del instrumento de investigación.

Para el desarrollo de la entrevista se utilizó una guía de preguntas, las cuales en un principio constaban de treinta y uno (31) preguntas semi-estructuradas en función de las categorías preestablecidas en el presente estudio.

El instrumento; la entrevista a profundidad semiestructurada, fue puesto al criterio y juicio de tres profesionales especialistas; de los cuales el primero de ellos es magíster en Administración con amplia experiencia en Aduanas, el segundo es magister Derecho, con mención en Aduanas y el tercero es magíster en Ingeniería Industrial con amplia experiencia en logística y comercio exterior; de acuerdo al tema de investigación: Efectos del Congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o Inmovilizadas en los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Se les solicitó indicar con un SI o NO si los tópicos o temas de las preguntas son pertinentes, necesitan mejorarse o son tendenciosos en función al área temática y propósito de los objetivos (Ver anexo N° 2).

Ello significa que el contenido del instrumento de medida es válido de acuerdo a lo mencionado por los especialistas, además mencionan que correcciones son necesarias en cuanto a la redacción y coherencia de las preguntas. Dichas correcciones se realizaron oportunamente.

3.4.5 Proceso de recolección de datos y carga en el Software ATLAS Ti 7.5.4.

Debido a que las entrevistas fueron abiertas los participantes se sintieron en la comodidad de expresarse libremente acorde a sus experiencias; en algunas oportunidades a medida que iban contestando, los participantes adelantaron respuesta a algunas de las preguntas que teníamos preestablecidas; por lo que ya no resultaba necesario volver a preguntar sobre ello; además, a medida que se desarrollaba la entrevista fueron surgiendo nuevas

preguntas cuyas respuestas dieron lugar a las categorías emergentes del presente estudio. Según lo sostenido por Jacob (2012), la entrevista no debe durar más de una hora y treinta minutos; por lo que las entrevistas realizadas se mantuvieron en el rango de entre treinta (30) y noventa (90) minutos; tiempo que consideramos prudente para obtener la información requerida en esta investigación y para no irrumpir demasiado e interferir en las ocupaciones y actividades planificadas de cada uno de los participantes.

Inicialmente las entrevistas se realizaron de manera presencial, en algunos casos se coordinó con el participante un punto intermedio para ambos en el cual se llevaría a cabo la entrevista; y en otros casos el entrevistador tuvo que ir hasta la empresa en la que se encontraba laborando el participante, con el fin de poder realizar la entrevista pactada. Luego, debido a las restricciones de salida que brindó el Gobierno, debido al estado de emergencia por la cuarentena debido al COVID 19, se tuvo que realizar las entrevistas por medio de llamadas grabadas.

Martínez (2011), Explica que

En el ámbito de la investigación cualitativa se entiende por saturación el punto en el cual se ha escuchado ya una cierta diversidad de ideas y con cada entrevista u observación adicional no aparecen ya otros elementos. Mientras sigan apareciendo nuevos datos o nuevas ideas, la búsqueda no debe detenerse (p.617)

De los diez (10) depósitos temporales, considerados en la muestra inicial (ver tabla 4), solo se entrevistó a seis (06) participantes de depósitos temporales; debido a que las respuestas que brindaban eran repetitivas y no aportaban con nuevos elementos o datos importantes para la presente investigación; se adicionó y se decidió entrevistar a tres (03) funcionarios de aduanas y a un (01) colaborador de una agencia de aduanas; para con ello tener información y puntos vistas desde otra perspectivas. Se consideró que con la entrevista número diez (10) se llegó al punto de saturación, por lo que ya no fue necesario seguir agregando más entrevistados al presente estudio.

Todas las entrevistas fueron transcritas en formato Word (Ver anexo N° 4) y grabadas de manera independiente; para luego ser cargadas en el software ATLAS Ti 7.5.4; el cual es un programa que se utiliza para la sistematización y análisis de información cualitativa; además el ATLAS Ti es una herramienta que sirve para organizar los datos y codificarlos. Para la transcripción de las entrevistas se siguió un protocolo de transcripción (Ver anexo N° 3); en el que se detalla ciertas características, sonidos, gestos, tonalidad de la voz, rapidez o lentitud en la forma de hablar, etc., del participante al momento de responder a las preguntas realizadas. Cabe mencionar que debido a que los entrevistados prefirieron mantener su nombre reservado, se optó por reemplazar su nombre por cuatro asteriscos ****; al momento de transcribir las entrevistas.

Luego de que las diez (10) entrevistas fueron cargadas al ATLAS Ti, con el nombre de documentos; y el software automáticamente le asignó a cada uno, un prefijo correlativo (P1 al P10), seguido del nombre con que se guardó cada entrevista. Luego de que todas las entrevistas estuvieron cargadas en el ATLAS Ti, se procedió a realizar la codificación; la cual consistía en asignar un código a cada cita del documento cargado en el software. En primer lugar, se codificó tomando como referencia las categorías a priori (ver Figura N° 03), luego fueron surgiendo nuevos códigos, los cuales vendrían a ser las categorías emergentes de la presente investigación; Además, el software brinda la opción de poder añadir textos explicativos “memos”, los cuales pueden ser creados de forma libre o pueden ser asignados a citas, códigos y a otros memos; por lo tanto para el presente estudio se creó memos, los cuales algunos fueron asignados a citas y otros a códigos. Posteriormente, se procedió a crear familias tanto de documentos como de códigos. Posteriormente a la creación de códigos y memos, se procedió a la creación de redes; las cuales permiten que se visualice de forma dinámica cada una de las categorías; es decir que muestran las citas correspondientes a cada categoría y los memos relacionados con

la misma. Del mismo modo, es importante mencionar que, en las vistas de red, se puede relacionar entre si las categorías y esto ayuda a que se pueda entender como una categoría está asociada, es parte, es causa o es similar a otras categorías, etc., para luego poder hacer el análisis correspondiente, el cual se detalla en el capítulo IV del presente estudio.

CAPÍTULO IV

DESARROLLO

4.1 PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Respecto al análisis de datos cualitativos Hernández et al., (2014) explican:

En el análisis de los datos, la acción esencial consiste en que recibimos datos no estructurados, a los cuales nosotros les proporcionamos una estructura. Los datos son muy variados, pero en esencia consisten en observaciones del investigador y narraciones de los participantes: a) visuales (fotografías, videos, pinturas, entre otras), b) auditivas (grabaciones), c) textos escritos (documentos, cartas, etc.) y d) expresiones verbales y no verbales (como respuestas orales y gestos en una entrevista o grupo de enfoque), además de las narraciones del investigador (anotaciones o grabaciones en la bitácora decampo, ya sea una libreta o un dispositivo electrónico) (p.418).

Para el análisis del presente estudio se toma como punto de partida los datos obtenidos a través de las respuestas que dieron los participantes a las entrevistas semiestructuradas. Estas entrevistas fueron grabadas con un dispositivo electrónico a través del cual se registraron las narraciones de los participantes, expresiones verbales y no verbales (gestos, sonidos, muletillas, etc.) que emplearon al responder. Los datos recolectados fueron transcritos en documentos de formato Word; los cuales posteriormente se cargaron en un sistema de análisis de datos cualitativos, para luego ser organizados en categorías vinculadas entre sí, para un mejor entendimiento en función del planteamiento del problema.

Hernández et al., (2014) también explican lo siguiente:

Los propósitos centrales del análisis cualitativo son: 1) explorar los datos, 2) imponerles una estructura (organizándolos en unidades y categorías), 3) describir las experiencias de los participantes según su óptica, lenguaje y expresiones; 4) descubrir los conceptos, categorías, temas y patrones presentes en los datos, así como sus vínculos, a fin de otorgarles sentido, interpretarlos y explicarlos en

función del planteamiento del problema; 5) comprender en profundidad el contexto que rodea a los datos, 6) reconstruir hechos e historias, 7) vincular los resultados con el conocimiento disponible y 8) generar una teoría fundamentada en los datos (p.418)

Como bien mencionan Saldaña et al., (2012, como se citó en Hernández et al., 2014) “La codificación tiene dos planos o niveles: en el primero (codificación abierta), se codifican las unidades (datos en bruto) en categorías; en el segundo, se comparan las categorías entre sí para agruparlas en temas y buscar posibles vinculaciones” (p.426)

En el presente estudio, la etapa de recolección de información se inició con diez (10) categorías apriori; las cuales sirvieron de base para la elaboración de las preguntas formuladas en las entrevistas semiestructuradas. A medida que se avanzaba con la codificación de las entrevistas en el software ATLAS Ti, surgieron 25 nuevas categorías; que vienen a ser las categorías emergentes y que son de mucha importancia para el análisis de la presente investigación.

Hernández et al., (2014) define categorías como: “Conceptualizaciones analíticas desarrolladas por el investigador para organizar los resultados o descubrimientos relacionados con un fenómeno o experiencia humana que está bajo investigación” (p.426)

Hernández et al., (2014) explica que los “códigos identifican las categorías que emergen de la comparación constante de segmentos o unidades de análisis” (p.426).

A continuación, se detalla las treinta y cinco (35) categorías que resultaron luego de haber culminado con la codificación de todas las entrevistas en el ATLAS Ti; entre las cuales se encuentran tanto las categorías a priori como las categorías emergentes. Estas categorías fueron agrupadas en cinco (05) familias, las cuales sirven para tener una mejor comprensión y análisis de la investigación. Posteriormente se realizará el análisis de cada una de las categorías, tomando en cuenta información recolectada de cada uno de los participantes de las entrevistas a profundidad.

Tabla 7

Categorías obtenidas de la investigación

FAMILIAS	CATEGORÍAS
GESTIÓN DE SUNAT EN LA LIBERACIÓN DE ESPACIOS DE LOS DEPÓSITOS TEMPORALES	ABANDONO LEGAL DE MERCANCÍAS
	ABANDONO VOLUNTARIO DE MERCANCÍAS
	DISPOSICIÓN DE MERCANCÍAS
	ADJUDICACIÓN DE MERCANCÍAS
	DESTRUCCIÓN DE MERCANCÍAS
	ENTREGA DE MERCANCÍAS A LA AUTORIDAD COMPETENTE
MEDIDAS DE CONTROL DE SUNAT	REMATE DE MERCANCÍAS
	SANCIONES A LOS DEPÓSITOS TEMPORALES
	INMOVILIZACIÓN DE MERCANCÍAS
	COMISO ADMINISTRATIVO DE MERCANCÍAS
DEMORA EN LA ROTACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO TEMPORAL	DEMORAS EN EL PRONUNCIAMIENTO DEL SECTOR COMPETENTE
	DEMORAS EN LA DISPOSICIÓN DE LAS MERCANCÍAS
	DEMORAS EN LA EMISIÓN DE RESOLUCIONES DE DISPOSICIÓN
	CONGESTIONAMIENTO DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO TEMPORAL
	CAÍDA DE LA VENTA O NEGOCIO DEL IMPORTADOR
	CLIENTE NO HABIDO O DECLARADO EN QUIEBRA
	DESORDEN EN EL ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS
	FACILIDADES DE INGRESO DE LOS BENEFICIARIOS AL DEPÓSITO PARA EL RETIRO DE MERCANCÍAS
	FALTA DE ESPACIO DISPONIBLE PARA ATENDER A CLIENTES
	FALTA DE INTERES EN UNA BUENA GESTIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN ABANDONO E INMOVILIZADAS
GESTIÓN EN LOS DEPÓSITOS TEMPORALES	FALTA DE TRANSPARENCIA EN LA INFORMACIÓN REPORTADA A SUNAT
	MERCANCÍAS EN MAL ESTADO, DETERIORADAS, EN PROCESO DE DESCOMPOSICIÓN
	PÉRDIDA DE DOCUMENTACIÓN QUE AMPARA A MERCANCÍAS ANTIGUAS EN EL DEPÓSITO
	PÉRDIDA DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO TEMPORAL
	SOBRECOSTOS OPERATIVOS DEL DEPÓSITO POR EL USO DE RECURSOS PROPIOS
	PÉRDIDAS ECONÓMICAS DEL DEPÓSITO
	COSTOS ELEVADOS DE IMPORTACIÓN
PROBLEMAS DEL IMPORTADOR EN LA NACIONALIZACIÓN DE MERCANCÍAS	ABANDONO COMERCIAL DE MERCANCÍAS CON LEVANTE AUTORIZADO
	DESCONOCIMIENTO DEL IMPORTADOR ACERCA DE LOS TRÁMITES A REALIZAR
	FALTA DE SOLVENCIA ECONÓMICA DEL CLIENTE
	FALTA DE SUSTENTO DOCUMENTARIO PARA LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS
	MERCANCÍAS CON DESTINACIÓN ADUANERA INCONCLUSA
	MERCANCÍAS NO DECLARADAS O EN EXCESO
	MERCANCÍAS RESTRINGIDAS SIN AUTORIZACIÓN DE INGRESO
	MERCANCÍAS SIN DESTINACIÓN ADUANERA

Nota: Se ha detallado las categorías a priori y las categorías emergentes de la investigación según lo obtenido de las entrevistas de profundidad. Elaboración Propia.

Figura 4. Primera familia de categorías de investigación. Elaboración propia.

Figura 5. Análisis de resultados de la categoría N° 1 de la Investigación - Abandono legal de mercancías. Elaboración propia.

Esta fue una de nuestras categorías a priori, en la que se les pregunto a los participantes que entienden por abandono legal de mercancías; y a lo que ellos respondieron que entienden que es una situación legal en la que se encuentran ciertas mercancías que no cumplen con realizar el proceso de nacionalización en los plazos establecidos por la Ley. Los participantes explican que esta situación se puede dar por dos motivos: Por mercancías que no son destinadas a ningún régimen de importación; como ellos le suelen llamar “abandono legal puro”, o porque se trata de mercancías que comenzaron los trámites para la nacionalización, numeran la DAM y que por algún motivo esta no tiene el levante autorizado para que el consignatario pueda proceder al retiro de la carga. Se les preguntó también que problemas les genera el abandono legal de mercancías, a lo que ellos respondieron que básicamente el problema es que les está ocupando un espacio dentro de su almacén; que no les genera rentabilidad a menos que el cliente culmine con el proceso de nacionalización. En este sentido explico que el abandono legal no es impedimento para que el importador continúe con las gestiones de nacionalización; afirma que si el importador cumple con cancelar los derechos aduaneros puede retirar su mercancía; a menos que ésta se encuentre en un proceso de disposición por parte de SUNAT. El participante indica que si el cliente obtiene el levante autorizado y retira las mercancías, ellos no pierden; pero si es SUNAT quien dispone de la mercancía, en ese caso si pierden porque SUNAT no les paga nada por los gastos incurridos en la custodia de la mercancía. Es por este motivo que el depósito constantemente llama al importador para consultar el motivo por el que no nacionalizan y ven la forma de ayudarles a fin de no perder demasiado. El problema es que a pesar de las facilidades que le puedan ofrecer como depósito, muchas veces el importador no realiza la nacionalización y SUNAT termina disponiendo de ella; lo que les genera pérdida de dinero como depósito.

En abandono tenemos un aproximado de cincuenta y uno (51) contenedores, esto ya viene a ser, entre carga contenerizada y una que otra carga suelta, >porque carga suelta en abandono legal si no tenemos mucha, creo que son tres (03), por ahí nada más, pero si tenemos. (Participante N° 3, 2020).

“Lo que más cae en abandono es la carga suelta, más que el contenedor” (Participante N° 2, 2019).

Abandono legal es cuando la mercancía °ehhhh°, el destinatario o el dueño de la mercancía la deja y no la retira de los almacenes por cualquier motivo, económico porque cerró, por algún problema que haiga tendido, el dueño de la mercancía la deja en los almacenes y no hace ningún trámite para retirarla. (Participante N° 8, 2020).

“Un espacio especial para mercancía en abandono que es solamente para eso y el único momento en que ese galpón se abre es cuando se va a disponer de esa mercancía en abandono” (Participante N° 6, 2020).

Abandono legal es una situación, como el nombre lo dice legal, °ehhhh° de la mercancía mediante la cual la administración aduanera toma propiedad de estas mercancías que ingresan al país, que por algún motivo no han sido nacionalizadas dentro del plazo establecido por nuestra normativa que vendría a ser la Ley General de Aduanas, que ha sido aprobada por el Decreto Legislativo 1053 (Participante N° 9, 2020).

“El abandono es un gran problema para ellos, el al final ellos mantienen, pero con el tiempo van a tener que exigir a la aduana que se lleven esa mercancía, porque es bastante carga que tienen almacenada” (Participante N° 10, 2020).

“Cuando yo pude trabajar en almacenes aduaneros y queríamos liberar los espacios del almacén, teníamos muchas cargas que ocupaban espacio, estaban en abandono por años y simplemente queríamos que la aduana se lo llevase” (Participante N° 4, 2020).

Figura 6. Análisis de resultados de la categoría N° 2 de la investigación - Abandono voluntario de mercancías. Elaboración propia.

Esta es también otra de las categorías apriori del presente trabajo. Se les preguntó a los participantes que entienden por abandono voluntario de mercancías; a lo que ellos respondieron que es una situación legal en la que el dueño o consignatario u otra persona que actúa como su representante, toma la decisión de dejar su mercadería a favor del Estado. Es decir que renuncia a la propiedad de la misma. Para ello debe presentar su solicitud por escrito ante SUNAT, expresando su voluntad de acogerse a este beneficio; y debe esperar a que SUNAT les notifique si es que procede o no, de acuerdo a la evaluación respectiva, acorde a su competencia y de acuerdo a lo establecido en la Ley.

Se le preguntó también porque se genera este tipo de situaciones y explico que se da debido la falta de solvencia económica de los clientes, a que las mercancías importadas no cuentan con el sustento documentario para para su ingreso al país y realizar las gestiones para obtenerlas les resulta engorroso, a que los costos de importación son muy elevados y al evaluar si les conviene o no nacionalizar las mercancías, toman la decisión de no hacerlo debido a que sus costos son mayores a lo que van a obtener de rentabilidad; a que se trata de mercancías restringidas y no cuentan con la autorización de la autoridad competente para el ingreso al país y también debido a que dichas mercancías se pueden encontrar en mal estado, deterioradas, vencidas o en proceso de descomposición y no ven que puedan obtener ningún beneficio con su nacionalización.

Explican que básicamente el problema que obtienen producto del abandono voluntario es que los clientes desde el día que la SUNAT acepta el pedido del consignatario de acogerse al beneficio de abandono voluntario, deja de pagar por el servicio de almacenaje y todos los gastos en que hayan incurrido hasta esa fecha. Luego de esto ya no tiene opción a recuperarla y dicha mercancía pasa a ser propiedad de SUNAT; y el depósito debe esperar a que SUNAT disponga de dicha mercancía y mientras lo hace sigue incurriendo en gastos que no son recuperables porque SUNAT no asume ningún gasto con el depósito.

“Es un proceso mediante el cual el consignatario expresa su decisión por desistir de la mercancía, desistir de la nacionalización de la mercancía, para dejarla a potestad del estado” (Participante N° 5, 2020).

“Aquel que se da antes de caer en abandono legal por voluntad propia del dueño de la carga o a quien está consignada la carga” (Participante N° 2, 2019).

“Es cuando el cliente, o el importador ya simplemente, mediante un documento o un expediente indica ¿no?, su libre voluntad de que la carga ya no la quiere” (Participante N° 4, 2020).

la aduana tiene que contestarle “acepto que me dejes tu mercancía como abandono voluntario, o tus plazos ya excedieron, no procede tu solicitud de abandono voluntario porque tu mercancía ya se encuentra en otra situación digamos ¿no?, se encuentra en situación de abandono legal (Participante N° 9, 2020).

“Simplemente es carga que está ahí y que uno tiene que estar cargando con ella hasta que uno se deshaga; y si ese espacio se pudiese usar para diferentes clientes”
(Participante N° 4, 2020).

Figura 7. Análisis de resultados de la categoría N° 3 de la investigación - Disposición de mercancías por parte de SUNAT. Elaboración propia.

Una de nuestras categorías a priori es la disposición de mercancías por parte de SUNAT, la cual según los entrevistados consiste en el proceso que tiene SUNAT para poder retirar las mercancías que se encuentran en situación de abandono legal, abandono voluntario o y comiso administrativo. Las modalidades que tiene SUNAT para disponer de las mercancías son cuatro: La adjudicación de mercancías, el remate de mercancías, la destrucción de mercancías y la entrega de mercancías al sector competente. La modalidad de disposición depende del estado de conservación, de las características de la mercancía, de las cantidades o del tipo de mercancías.

“Es el acto mediante el cual SUNAT toma potestad sobre la mercancía, para poder adjudicarlo” (Participante N° 5, 2020).

Disposición de mercancías se refiera a el proceso para que la entidad aduanera pueda disponer de aquella mercancía que ha quedado en abandono legal en los almacenes, puede ser adjudicada, puede ser rematada, puede ser entregada al sector en el caso que tenga que entregarse a algún ministerio para pedir una opinión, o si esta vencido o malograda lo destruirla (Participante N° 8, 2020).

“La aduana dispone de esa carga como crea conveniente, con destrucción o con donaciones o con entregarles esa carga al sector que corresponde” (Participante N° 6, 2020).

“SUNAT comienza a tomar acciones sobre la carga que está en situación de abandono legal, comienza a verificarla y a ver si es apta para poder disponer de ella, ya sea adjudicarla, donarla, rematarla o destruirla” (Participante N° 1, 2019).

tampoco paga, el depósito se siente obligado a correr con todos los gastos que incurren en el despacho de las cargas adjudicadas hasta que son retiradas de sus instalaciones. Otro problema que ven es que SUNAT demora en emitir las resoluciones de adjudicación. También mencionaron que algunos adjudicatarios rechazan ciertas mercancías y estas siguen ocupando un espacio en el almacén hasta que una entidad vuelva a solicitar dicha mercancía y SUNAT emita una nueva resolución de adjudicación.

Del mismo modo indicaron que en el almacén caen todo tipo mercancías y hay ciertas mercancías que no atienden a una necesidad latente y es muy difícil que una entidad solicite su adjudicación.

“La adjudicación es algo solicitado, yo entiendo que es algo que solicitas a la entidad en este caso como institución privada o pública y la aduana tiene esa facultad de adjudicarlo sin fines de lucro como un fin de ayuda” (Participante N° 10, 2020).

“No hay mucha información, yo creo que hay varios pueblos, provincias lejanas en el interior del país, qué pueden necesitar de estas cosas y no tienen mucho conocimiento de las gestiones que tienen que hacer” (Participante N° 1, 2019).

“Adjudicación de mercancías es cuando ya después del abandono, la aduana dictamina que la carga va a ser donada o adjudicada a alguien que realmente la necesita” (Participante N° 4, 2020).

El procedimiento es que la entidad del estado, municipio u organización sin fines de lucro tienen que presentar un expediente, hay un formato en la página web de la SUNAT que ellos llenan y solicitan pues los productos o artículos que ellos adquieren o le son necesarios (Participante N° 8, 2020).

SUNAT ingresa con el Adjudicatario y verificamos la documentación, generamos el tema de control interno, en el cual autoriza el área operativa que esa carga va ser retirada y hacemos coordinaciones con el área operativa y con el área de seguridad informando que se va esa carga (Participante N° 1, 2019).

Figura 9. Análisis de resultados de la categoría N° 5 de la investigación - Destrucción de mercancías. Elaboración propia.

Otra de las categorías a priori del presente trabajo es la destrucción de mercancías. Los participantes opinan que está en la modalidad de disposición con la que la mercancía sale más rápido de sus instalaciones. Esto debido a que las gestiones para el retiro se hacen con SUNAT directamente y se coordinan con anticipación.

Uno de los problemas que se presenta con mayor frecuencia es por la diferencia de pesos; es decir que cuando se realiza el proceso de destrucción los pesos con que se tomaron al

momento de la inspección física deberían ser los mismos que ingresan al relleno sanitario donde se efectuará la destrucción. Un participante indicó que uno de los problemas en la diferencia de peso es que las agencias de aduanas al momento de numerar no pesan todas las series de la DAM individualmente, sino que el peso total lo prorratean entre todas las series; entonces los pesos por cada serie no son los reales y cuando declaran ciertas series de una DAM en abandono, en el caso de las DAM's de depósito; los pesos que indican en cada una de las series de la DAM no coinciden con el peso validado físicamente.

Se destruyen las mercancías que se encuentran en situación de abandono legal, abandono voluntario y comiso administrativo.

De acuerdo a la información recabada de los participantes, el motivo por el que más se destruye mercancías es porque se encuentran en mal estado, deteriorada, o en proceso de descomposición.

“Se emitió una resolución en que la carga iba a ir a destrucción, pero hasta el momento sigue en +stand by+, no hacen nada” (Participante N° 3, 2020).

“Al caer en abandono legal y ser mercancía perecible ya no la pueden recuperar ya, esa mercancía obligatoriamente se va tener que ir a destrucción porque ya no está apta para el consumo humano” (Participante N° 6, 2020).

Según tengo entendido también es en Lurín la destrucción o no estoy segura de donde es el depósito donde lo llevan; y para hacer la destrucción tiene que ser un notario de por medio que indique o que esté presente ((en de que)) esta carga realmente ha sido destruida (Participante N° 3, 2020)

“Entonces cuando hay diferencia de peso el proceso de destrucción de esa mercancía se paraliza” (Participante N° 8, 2020).

Figura 10. Análisis de resultados de la categoría N° 6 de la investigación - Entrega de mercancías a la Autoridad Competente. Elaboración propia.

Una de las categorías de estudio de la presente investigación es la Entrega de Mercancías a la Autoridad Competente; es una de las cuatro modalidades de disposición que tiene SUNAT para liberar los almacenes aduaneros de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y comiso administrativo. Esta modalidad consiste en derivar a la autoridad competente, por ejemplo, si son medicinas a DIGESA, si son medicamentos a

DIGEMID, si son armas, A SUCÁMEC, si son refrigeradoras al PRODUCE, si son equipos de telecomunicaciones al MTC; para que ellos que son los especialistas puedan emitir un pronunciamiento más certero del estado de las mercancías puestas a su disposición. Si se pronuncia en buen estado la mercancía se adjudica o el mismo sector puede proceder a llevársela, o si se encuentra en mal estado emitirá su pronunciamiento para que se destruya. El plazo para que emita dicho pronunciamiento es de veinte (20) días hábiles. El área de disposición de mercancías de SUNAT, debe proceder de acuerdo a lo indicado por el Sector Competente.

He tenido un caso de unos perfumes, que eran de un cliente que importaba perfumes y le vino perfumes extras que no estaban detallados en la factura; Nosotros declaramos a SUNAT, se procedió según el reglamento de inmovilizar; después entraba a comiso; luego se quería adjudicar o destruir, pero como eran perfumes y querían saber el estado del bien, y como estos productos tenían un registro sanitario, enviaron a un representante del MINSA. (Participante N° 7, 2020).

Disposiciones si es una mercadería restringida comunica al sector, el sector tiene que emitir un pronunciamiento el mismo que SUNAT tiene que esperar que haya una respuesta por parte del sector y recién emitir una resolución de cómo va actuar con respecto a esa mercadería (Participante N° 5, 2020).

“El sector es quien te tiene que indicar si es que está bien o mal” (Participante N° 2, 2019).

“Si esta bueno el sector dice “+ok+ va bien”, lo revisa y te dice “dispón, entrégamelo”, sino te dice “ya destrúyelo” (Participante N° 2, 2019).

“Se trata de productos que están totalmente restringidos” (Participante N° 1, 2019).

Figura 11. Análisis de resultados de la categoría N° 7 de la investigación - Remate de mercancías. Elaboración propia.

Respecto al remate de mercancías los participantes entienden que es algo semejante a una subasta en la que SUNAT ofrece mercancías en su portal de remates via web; donde quienes participan tienen que ofertar de acuerdo a sus posibilidades y al valor que la mercancía represente para el. La persona que ofrezca más dinero por la mercancía puesta a remate, será acreedora de la misma. Se remata cualquier mercancía en abandono o comiso administrativo excepto las mercancías restringidas o aquellas que se encuentren en mal estado de conservación, rotas, deterioradas, etc.

Del mismo modo, los participantes afirman que hace ya buen tiempo no se vienen realizando remates, debido a problemas en el portal de remates.

“Donde agarran y hacen como tipo subastas o algo así y rematan el carro al precio que quieran disponer por el carro, pero no llega al valor que normalmente fue desde un principio” (Participante N° 3, 2020).

“Porque los remates están siendo bloqueados actualmente” (Participante N° 5, 2020).

Hasta hace dos años aproximadamente uno de los beneficios que tenían los depósitos en el remate era que podría recuperar el 5% del valor de la mercadería ofertada y de esta forma podría recuperar al menos algo de todos los gastos que habían incurrido. (Participante N° 5, 2020).

“La mercancía que se encuentra en abandono legal, en abandono voluntario o comiso administrativo, siempre y cuando no sea una mercancía restringida, se puede rematar” (Participante N° 9, 2020).

“Actualmente esta modalidad está suspendida porque hay unos pequeños inconvenientes en emitir las pólizas de remate” (Participante N° 9, 2020).

“Bueno el remate hubo un caso en el que se presentaron dos ganadores para una misma mercancía, y tuvimos que devolverle a uno de ellos el dinero, porque ya habían pagado lo que le llaman la prima” (Participante N° 10, 2020).

Figura 12. Segunda familia de categorías de investigación - Medidas de control de SUNAT. Elaboración propia.

Figura 13. Análisis de resultados de la categoría N° 8 de la investigación - Sanciones a los depósitos temporales. Elaboración propia.

Según la información recabada por los entrevistados, los depósitos pueden incurrir en sanciones que pueden ser motivo de pérdida de mercancías, por no reportar las mercancías que se encuentran en situación de abandono e inmovilizadas y que por consiguiente representan pérdidas económicas para el depósito.

“Simplemente me pone una multa por no facilitar la entrega de las mercancías” (Participante N° 1, 2019).

“Una actividad que se genera en el momento y encima de carácter urgente porque si no lo haces te multan” (Participante N° 1, 2019).

SUNAT te multa por tres cosas: Te multa por el valor FOB de la mercadería, te multa por la pérdida de la carga bajo tu responsabilidad que es equivalente también al valor FOB de la mercadería; y te multa por qué a pesar de que se ha pagado estas

dos multas las cuales debería levantar el tema de la responsabilidad sobre la carga (Participante N° 1, 2019).

“Pero estaba bajo tu responsabilidad, no tuviste los controles suficientes de seguridad que deberías tener para la custodia esa carga y cómo se perdió bajo tu responsabilidad te multo por el valor FOB de la mercancía” (Participante N° 1, 2019).

“Los almacenes en los que estuve no dejaban salir la carga sin un documento que lo acredite, sino si implicara multa” (Participante N° 4, 2020).

“Ha habido multas, moras, +si, si, si+, efectivamente porque si nos vamos a la ley, la ley dice “si me falta peso yo soy responsable” ¡a pesar que la carga esta!” (Participante N° 6, 2020).

“Porque también podríamos caer en incurrir en una [], en una infracción por no haber cuidado esa carga” (Participante N° 6, 2020).

Figura 14. Análisis de resultados de la categoría N° 9 de la investigación - Inmovilización de mercancías. Elaboración propia.

Otra de las categorías a priori consideradas para el levantamiento de información es la Inmovilización que se puede generar por la falta de sustento documentario en la importación de mercancías; es decir que no están amparadas en la factura comercial, en el manifiesto de carga o en el conocimiento de embarque; el ingreso de mercancías restringidas que no cuentan con la autorización de la autoridad competente para su ingreso al país y la existencia de mercancías no declaradas o en exceso encontradas al momento

de que el funcionario de aduanas está haciendo el reconocimiento físico de una declaración aduanera. Una inmovilización de mercancías si es que no se levantan las observaciones motivo por las cuales se originó, puede concluir en abandono legal o comiso administrativo.

“cuando es menaje si o si le va a salir canal rojo y tiene que pasar aforo la carga, entonces la SUNAT va a tener que revisarlo y casi siempre la SUNAT encuentra algo pues ¿no? e inmoviliza toda la carga” (Participante N° 3, 2020).

“porque como te indique tenemos contenedores que tienen mucha carga inmovilizada” (Participante N° 3, 2020).

“las condiciones de cómo están los productos y ellos pueden emitir un acta de inmovilización” (Participante N° 7, 2020).

Es un proceso mediante el cual aduanas inmoviliza una mercancía; a tal punto de [], por diferentes motivos que encuentre al momento de hacer la verificación, puede ser que la mercancía sobrante, no declarada, puede ser mercancía restringida que no cuenta con los permisos (Participante N° 5, 2020).

Se hace el reconocimiento de una mercancía y pues está puede ser que no sea lo que se ha pedido o pueda ser que necesite la autorización de algún sector, de alguna entidad competente, entonces se inmoviliza la mercancía hasta que se subsane la observación que se plantea (Participante N° 8, 2020).

“se da en algunas oportunidades porque los códigos no fueron bien consignados, obviados, entonces como el especialista no tiene como determinar si esta mercancía que tú estás trayendo, corresponde a lo que dice en tu factura, te hace una inmovilización” (Participante N° 9, 2020).

“luego la administración evalúe si va a ser un comiso o si va a ser un reembarque” (Participante N° 9, 2020).

Si no lo reembarcas dentro del plazo ya es abandono y ya no lo puedes recuperar, o te hago el comiso porque tú me has querido sorprender, me ha traído una mercancía que no correspondía y encima has pretendido hacerla pasar (Participante N° 9, 2020).

“la inmovilización es para mí, cuando tu estas vulnerando los controles, por lo cual la autoridad o el sector competente tiene todo el derecho de inmovilizarte” (Participante N° 4, 2020)

Figura 15. Análisis de resultados de la categoría N° 10 de la investigación - Comiso administrativo de mercancías. Elaboración propia.

Respecto a esta categoría se consideró importante preguntar a los participantes que entienden por comiso administrativo de mercancías. Algunos participantes no tienen muy en claro el concepto, pero hay quienes si lo entienden como una situación legal en la que el dueño o consignatario de la mercancía pierde la propiedad de la misma. En base a su

experiencia ellos comentan de que dicha situación se origina luego de que un funcionario de aduanas inmoviliza una carga por los siguientes motivos: Porque al realizar la inspección de mercancías, el funcionario de aduanas de turno encuentra la existencia de mercancías restringidas que no cuentan con los permisos y autorizaciones del sector competente para su ingreso al país; y porque hay ciertas irregularidades o errores en la declaración aduanera de mercancías; lo cual puede tratarse de mercancías no declaradas o en exceso; o mercancías que no guardan ningún tipo de relación con lo consignado en la factura comercial. El problema que tienen los depósitos temporales respecto a la situación legal de comiso administrativo es que SUNAT demora en emitir las resoluciones de comiso; para que el área de Disposición de mercancías pueda ir a inspeccionar la carga para posteriormente disponer de ella.

“Comiso es el proceso mediante el cual SUNAT toma potestad sobre la mercancía °ehhhh°, quitándole la responsabilidad al dueño de la misma, toma posesión sobre la mercancía” (Participante N° 5, 2020).

“El comiso administrativo vendría a ser una sanción de la privación de la propiedad por parte del consignatario, por el incumplimiento de las normas” (Participante N° 9, 2020).

“Comiso es que la aduana ya dispone de la carga y va a caer en manos de ellos” (Participante N° 4, 2020).

“Se ha dado comisos administrativos sobre cargas muy antiguas” (Participante N° 1, 2019).

“Porque no se pudo levantar las observaciones con el importador, entonces se da un comiso administrativo” (Participante N° 10, 2020).

Mayormente la aduana cuando procede lo hace con una copia de la notificación que le enviaron al cliente, incluso la notificación está firmada por alguien que la recibió, así que es difícil que un cliente pueda ganar un comiso que ya fue informado. (Participante N° 4, 2020).

Figura 16. Tercera familia de categorías de investigación - Demoras en la rotación de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.

Figura 17. Análisis de resultados de la categoría N° 11 de la investigación - Demoras en el Pronunciamiento del Sector Competente. Elaboración propia.

Esta categoría emergente está vinculada a la categoría a priori “entrega de mercancías a la autoridad competente”. Para algunos de los participantes entrevistados ciertas mercancías que son de acceso restringido requieren la autorización de la autoridad competente; es por esto que cuando un funcionario se acerca a sus instalaciones para inspeccionar ciertas mercancías ya sea que se encuentren en abandono legal, abandono voluntario o comiso administrativo; si se trata de mercancías restringidas lo que hará será derivarlas mediante un oficio al sector competente para que este se pronuncie respecto a estado de las mercancías y para que posteriormente a ello el área de disposición de mercancías pueda culminar con el proceso de acuerdo a su competencia. El problema radica básicamente en que el sector competente se demora en emitir el pronunciamiento respectivo sobre la carga en cuestión y esto origina a que consecuentemente se origine también demoras en la disposición de mercancías, lo cual origina congestionamiento en el depósito temporal.

“En caso de ser una mercancía restringida y él sabe que los procesos que tiene que cumplir ante el sector competente van a demorar más de tres (03) meses, El opta por el abandono voluntario” (Participante N° 5, 2020).

“El sector tiene que emitir un pronunciamiento el mismo que SUNAT tiene que esperar que haya una respuesta por parte del sector y recién emitir una resolución de cómo va actuar con respecto a esa mercadería” (Participante N° 5, 2020).

El Ministerio de Salud °ehhhh° tiene también esta función, ellos tienen partes o divisiones que se encargan de diferentes tipos de mercancías, que se Yo, como equipos médicos y otra parte como medicamentos; cada uno tiene una especialidad diferente, el mismo hecho que cada mercancía tiene que ser verificada por cada división tiende a demorar un poco más. (Participante N° 5, 2020).

Se hace el reconocimiento de una mercancía y pues está puede ser que no sea lo que se ha pedido o pueda ser que necesite la autorización de algún sector, de alguna entidad competente, entonces se inmoviliza la mercancía hasta que se subsane la observación que se plantea. (Participante N° 8, 2020).

“Por lo general el sector a veces no se pronuncia o emite opiniones que contrasten a lo que estamos requiriendo con la aduana” (Participante N° 10, 2020).

“Debería ser más corto el tiempo porque como que el periodo de tiempo en que se da la pronunciación de que se van a llevar la mercadería puede correr un riesgo” (Participante N° 1, 2019).

Figura 18. Análisis de resultados de la categoría N° 12 de la investigación - Demoras en la disposición de las mercancías. Elaboración propia.

Esta categoría emergente resulta de la categoría a priori “disposición de mercancías”; y es un tema que preocupa a todos los participantes, quienes creen que las demoras en la disposición de mercancías originan que haya congestionamiento de mercancías en el

depósito temporal y por ende que haya falta de espacio disponible para cumplir con las demandas de sus clientes. Este hecho conlleva a que se generen pérdidas económicas en el depósito temporal. Para los entrevistados las demoras en la disposición de mercancías se producen debido a la demora en la emisión de resoluciones de disposición, demoras en el pronunciamiento del sector competente respecto al estado de las mercancías restringidas que le son comunicadas de acuerdo a lo establecido en la Ley, a la pérdida de documentación que ampara a mercancías antiguas; por lo que hay mercancías a las cuales se desconoce su origen, manifiesto de carga, conocimiento de embarque; y esta información es importante para hacer seguimiento a la situación legal de dichas mercancías. Esto último origina que no haya transparencia en la información que es reportada por los depósitos temporales a SUNAT, por temor a ser sancionados con una multa por el hecho de no contar con la documentación de dichas mercancías. Producto de las demoras en la disposición de mercancías también se generan sobrecostos operativos debido al uso de recursos propios o en algunas ocasiones tercerizados para el manipuleo de mercancías. Por otro lado, los participantes también indicaron que muchas veces producto de las demoras en la disposición de mercancías, se origina el deterioro de mercancías.

“Por lo general el sector a veces no se pronuncia o emite opiniones que contrasten a lo que estamos requiriendo con la aduana” (Participante N° 10, 2020).

“Debería ser más corto el tiempo porque como que el periodo de tiempo en que se da la pronunciación de que se van a llevar la mercadería puede correr un riesgo” (Participante N° 1, 2019).

“Pero desde que hacen el inventario de la carga, porque muchas veces nos solicitan que posicionemos carga para que vengan a hacer una inspección de la carga, desde el

inventario está demorado realmente muy poco, como que un mes” (Participante N° 3, 2020).

“Pero si tenemos carga que tiene largo tiempo” (Participante N° 3, 2020).

“Sí hay una demora ahí, hay un desfase entre lo que se hace el inventario de la mercancía, hasta que se presenta la solicitud por medio del adjudicatario y la atención de la misma” (Participante N° 10, 2020).

“Si hay un desfase ahí de regular tiempo ¿no?, de treinta (30) y cuarenta (40) días” (Participante N° 10, 2020).

“La administración no disponía de las cargas porque estaban vinculados a un proceso coactivo, a un proceso de cobranza, entonces seguían el proceso cobranza, el proceso cobranza terminaba, pero la carga seguía en el almacén” (Participante N° 2, 2019).

“Ha venido una persona de la administración, ha verificado la carga hace tres (03) años atrás, nunca hizo nada con la carga y después viene otro y ¡la vuelve abrir!” (Participante N° 2, 2019).

“¡No sale ninguna resolución ni la de comiso!, nada, se queda ahí eternamente de inmovilización” (Participante N° 2, 2019).

La administración mueve su proceso de disposición cuarenta y cinco (45) días, después de cuarenta y cinco (45) a sesenta (60) días de llegada la carga ¿Por qué?, porque se ha dado cuenta que, sacando un promedio, ese es el lapso en el que mucha gente que en el momento no retiró o no gestiono los documentos, retira, eso es para consideración aduanera. (Participante N° 2, 2019).

“En el caso de abandono legal el tema de realizar una gestión adicional con SUNAT, para que SUNAT pueda tomar disposición de la misma; la cual puede llevar meses y años para poder hacer el retiro a la carga” (Participante N° 1, 2019).

“Hay carga que se malogra porque no la disponen o porque están esperando a que alguien presente una carta para poderla adjudicar” (Participante N° 1, 2019).

“Sí, a veces hay demoras, no te digo que siempre sino la mayoría de casos” (Participante N° 4, 2020)

No es tan rápido que la aduana disponga la carga en abandono, hay tipos de carga que, si dispone rápido, pero otros tipos de carga que se demora, y más cuando es, por ejemplo, combustible, o carga peligrosa, esos productos pues es difícil que alguien los use. (Participante N° 4, 2020).

“Sí, si he visto, mercancías con diez (10) años de antigüedad, diez (10) hasta veinte (20) años de antigüedad, que no tenía salida porque le faltaba documentación” (Participante N° 4, 2020).

Lo que nos gustaría sería que °esteee° al reporte de una mercancía en abandono legal, máximo debería pasar un mes para que la aduana ya disponga la carga, no esperar un (1) año, dos (2) años, tres (3) años, cinco (5) años (Participante N° 6, 2020).

Figura 19. Análisis de resultados de la categoría N° 13 de la investigación - Demoras en la emisión de resoluciones de disposición. Elaboración propia.

Otra categoría emergente que preocupa a algunos de los participantes en las entrevistas realizadas son las demoras en la emisión de resoluciones de disposición. Se refiere a que las unidades orgánicas de SUNAT (la división de Importaciones a través de la Sección de procedimientos no contenciosos, la división de exportaciones, la división de depósitos y tránsito, la división de manifiestos, la división de control operativo, etc., tienden a demorar en remitir las resoluciones que resuelven la situación legal de las mercancías; para que el área de disposición de mercancías proceda con las acciones de su competencia, según corresponda. Para algunos de los participantes el problema radica también en que el área de disposición de mercancías se demora en emitir las resoluciones de disposición en cualquiera de sus modalidades (adjudicación, destrucción y remate de mercancías); la entrega de mercancías al sector competente se realiza mediante oficio. Los participantes afirman que la demora en la disposición emisión de resoluciones de disposición ocasiona demoras en la disposición de mercancías, que está ligada al congestionamiento de mercancías en el depósito y que genera pérdidas económicas del depósito debido a sobrecostos operativos por el uso de recursos propios del para atender a las gestiones de la SUNAT, toda vez que lo requiera.

SUNAT al ser una identidad del estado, comprende a varias divisiones y yo entiendo que no solo una división es la que se encarga de ver todo el proceso de abandono legal, esta pasa por manifiestos, el área de disposiciones, disposiciones si es una mercadería restringida comunica al sector, el sector tiene que emitir un pronunciamiento el mismo que SUNAT tiene que esperar que haya una respuesta por parte del sector y recién emitir una resolución de cómo va actuar con respecto a esa mercadería (Participante N° 5, 2020).

“Aunque algunas veces también la administración demora en emitir las Resoluciones Jefaturales de Comiso, mercancía inmovilizada en abandono legal, entonces esto también es un cuello de botella para el descongestionamiento” (Participante N° 9, 2020).

“Las áreas no hacen sus Resoluciones Jefaturales de Comiso y no las derivan oportunamente, entonces la OSA también se encuentra atada de manos para poder disponer prontamente de una mercancía” (Participante N° 9, 2020).

Figura 20. Análisis de resultados de la categoría N° 14 de la investigación - Congestionamiento de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.

Otra de las categorías apriorísticas del presente estudio es el Congestionamiento de mercancías en el depósito. Los participantes opinan al respecto que el congestionamiento de mercancías les representa un gran problema que está vinculado directamente a pérdidas económicas para el depósito; esto se debe a las demoras en la disposición de mercancías, lo cual origina que haya falta de espacio disponible para atender a “los clientes que si pagan”, como uno de los participantes les suele llamar, dando a entender que por parte de SUNAT no obtiene ningún ingreso. El congestionamiento se produce también debido al desorden en el almacenamiento de mercancías; este desorden se origina debido a la falta de interés del depósito en realizar una buena gestión de las mercancías en situación de abandono e inmovilizadas; esta falta de interés se da porque saben que este tipo de mercancías no les genera ningún tipo de ingresos; así que prefieren priorizar el uso de sus recursos en las mercancías que si les genera ingresos económicos. Los participantes también hacen incapie en que debido a la falta de interés en una buena gestión de las mercancías en abandono e inmovilizadas; con el pasar del tiempo se ha perdido documentación que ampara a ciertas mercancías antiguas en el depósito. Por la pérdida de esta documentación, lo cual no les permite identificar a que manifiesto de carga o conocimiento de embarque pertenecen dichas mercancías, los depósitos temporales pueden ser acreedores a sanciones (multas).

El abandono comercial también es factor que les induce al congestionamiento de mercancías. En líneas generales los depósitos temporales lo que obtienen son pérdidas económicas; por lo antes mencionado y por el uso de recursos propios para el manipuleo de las mercancías.

“En sí, es prácticamente lo mismo para nosotros, porque los dos son prácticamente abandono si o si tienen que cumplir con el proceso administrativo y sí genera congestión porque son cantidades que tienen que mover” (Participante N° 5, 2020).

“Si, se produce congestionamiento porque una vez que se inmovilice la mercancía hay que hacer todo un proceso para que se pueda subsanar esa observación mientras tanto esa mercancía va a estar en el almacén ocupando un espacio” (Participante N° 8, 2020).

“entonces a la hora que ellos almacenan sus mercancías no las tienen clasificadas, no tienen el conocimiento de este tipo de mercancías, entonces esto hace que se congestione” (Participante N° 9, 2020).

“muchas veces este congestionamiento es también, porque hay demasiada dejadez por parte de los depósitos temporales en capacitar a su personal” (Participante N° 9, 2020).

“¿congestionamiento?, bueno a veces sí, porque a veces el almacén quiere utilizar espacio para poner contenedores o disponer de espacio” (Participante N° 4, 2020).

“Es tedioso tener carga o bastante volumen de carga que ocupa un área que “tú no puedes usar” (Participante N° 4, 2020).

“Siempre hay congestionamiento por eso, ocupan un gran volumen y ese volumen o en esa área no puedes poner nueva carga, porque siempre va a estar ahí hasta que lo movilicen” (Participante N° 4, 2020).

Figura 21. Análisis de resultados de la categoría N° 15 de la investigación - Caída de la venta o negocio del importador.

Algunos de los participantes que respondieron las entrevistas realizadas, opinan que uno de los motivos por los cuales ciertas mercancías permanecen en sus instalaciones bajo la modalidad de abandono comercial, abandono voluntario y abandono de mercancías, es la caída de las ventas o negocios que el importador haya tenido concretadas antes de la llegada de dicha importación; por motivos que desconoce pero que de alguna manera les afecta a ellos como depósito ya que deben seguir haciéndose responsables por la custodia de esa carga, con lo cual siguen asumiendo costos que difícilmente son recuperables.

“nuevamente nacionalizar de repente el producto ya no se pueda vender entonces mejor prefiere abandonar” (Participante N° 7, 2020).

“porque se le cayó la venta al importador” (Participante N° 2, 2019).

“es que se te cae el contrato de venta y ya no tienes con que vender” (Participante N° 2, 2019)

“porque el cliente perdió la venta o por un problema económico o lo que presupuesto termina siendo mucho más una pérdida” (Participante N° 2, 2019).

Figura 22. Análisis de resultados de la categoría N° 16 de la investigación - Cliente no habido o declarado en quiebra. Elaboración propia.

En el mismo sentido respecto a la categoría anterior, los participantes entrevistados opinan que otro de los motivos por los cuales ciertas mercancías permanecen es sus instalaciones bajo la modalidad de abandono comercial, abandono voluntario y abandono de mercancías, es el hecho de que algunos clientes se declaran en quiebra, desaparecen o se encuentran como no habido, y a pesar de que tratan de buscarlos y para conocer los motivos por los que no retiran y ver la forma de ayudarlos con el fin de que hagan el retiro de las mercancías. Mientras tanto las mercancías permanecen en el depósito hasta que SUNAT pueda disponer de ellas, en el caso de las mercancías en abandono legal y abandono voluntario. En el caso de las mercancías consideradas en abandono comercial; deben esperar a que el cliente aparezca y decida llevarse sus mercancías o que en todo caso le autorice al depósito a tomar posesión de la carga y tomar las medidas necesarias de acuerdo con el estado de las mercancías para liberar el espacio ocupado o recuperar los gastos o parte de ellos al pasar dichas mercancías a ser activos del depósito.

“el dueño de la mercancía la deja y no la retira de los almacenes por cualquier motivo, económico porque cerró” (Participante N° 8, 2020)

“puede ser por temas de quiebra, problemas legales, etc.” (Participante N° 8, 2020).

“en ese ínterin hay empresas que quiebran, personas naturales que se van, empresas que cierran, empresas que ya no quieren la carga, +osea+ te encuentras con cualquier cantidad de situaciones” (Participante N° 2, 2019).

“hemos visto inclusive notificar, hemos hecho a veces cartas a las empresas, pero algunas veces la dirección que está ahí ya no es la que está en el RUC o ya desapareció, ¡ya quebró!” (Participante N° 2, 2019).

“y como te dije antes hay clientes que desaparecen, se dan de baja con el RUC o con su razón social y ya no los encuentras” (Participante N° 6, 2020).

Figura 23. Cuarta familia de categorías de investigación - Gestión de los depósitos temporales. Elaboración propia.

Figura 24. Análisis de resultados de la categoría N° 17 de la investigación - Desorden en el almacenamiento de mercancías. Elaboración propia

Algunos de los participantes comentaron acerca del desorden que se origina en los depósitos temporales. Esto se origina principalmente por la falta de interés del depósito temporal en realizar una buena gestión de las mercancías en abandono e inmovilizadas; debido a que como estas mercancías no le generan rentabilidad, las descuidan un poco. Producto de este desorden se generan pérdidas de la documentación que ampara a mercancías antiguas en el depósito. Además, el desorden conlleva a que haya pérdida de mercancías en los depósitos; lo cual está amerita una sanción de parte de SUNAT; por el valor FOB de la mercancía perdida. Del mismo modo los participantes indican que producto del desorden, los depósitos temporales tienen sobrecostos operativos que se originan uso de recursos propios para el manipuleo de dicha mercancía.

“el personal del depósito no hizo la separación de la carga ni dentro del contenedor ni en el sistema tampoco” (Participante N° 3, 2020).

“a la hora que ellos almacenan sus mercancías no las tienen clasificadas” (Participante N° 9, 2020).

“y entonces uno, cuando va a ir a ver esta mercancía, mientras que la ubican dentro del contenedor y dentro del contenedor hay un mix de mercancías, entonces esto es un poco complicado” (Participante N° 9, 2020).

“te presentan todo junto, todo mezclado” y muchas veces este congestionamiento es también, porque hay demasiada dejadez por parte de los depósitos temporales en capacitar a su personal” (Participante N° 9, 2020).

“No, no la tienen identificada” (Participante N° 10, 2020).

Figura 25. Análisis de resultados de la categoría N° 18 de la investigación - Facilidades de ingreso de los beneficiarios al depósito para el retiro de mercancías. Elaboración propia.

Respecto a las facilidades de ingreso de los beneficiarios al depósito para el retiro de mercancías, los participantes explican que cuando el beneficiario de una adjudicación de mercancías, en la persona ganadora de un remate de aduanas o el representante del sector competente, que ingresan al depósito, tiene todas las facilidades de ingreso al depósito para el retiro de mercancías; es decir que a diferencia de sus clientes; a las personas que van a realizar una actividad coordinada por SUNAT; les brindan el apoyo necesario con el fin de que las mercancías salgan del almacén lo más rápido posible. Estas facilidades consisten en exonerarles charlas de inducción, exoneración de citas, permiten que las unidades de transporte ingresen al depósito sin tener que hacer colas, no exigen que el transportista tenga que gestionar un pase para ingreso al depósito, etc.

eso ya lo mandamos al área de control de accesos que viene a ser la empresa de seguridad, para que procedan con el registro del personal que va a ingresar al

depósito para que no tengan inconvenientes a la hora de su ingreso, cuando ya ingresa el transportista con el personal que se va a encargar de llevarse la carga, el área de CFS que es donde normalmente la carga siempre está porque es carga suelta muchas veces (Participante N° 3, 2020)

“también hay ciertos controles que si bien es cierto los mantenemos, pero también se rompen, porque el adjudicatario no es un importador frecuente” (Participante N° 1, 2019).

“algunos almacenes tenemos el certificado BASC necesitamos ciertas validaciones previas antes de que ingresa a nuestro almacén y tenemos que levantar esas restricciones y coordinar” (Participante N° 1, 2019).

“¡Si exacto!, les damos esta facilidad justamente con el propósito que el adjudicatario no se desanime a último momento y no se quiera llevar la carga y sobre todo también por el tema de comunicación con SUNAT y agilizar el proceso” (Participante N° 1, 2019).

Figura 26. Análisis de resultados de la categoría N° 19 de la investigación - Falta de espacio disponible

para atender a clientes. Elaboración propia.

Otra de las categorías emergentes que no estaba considerada entre las categorías a priori, pero que fue un tema muy comentado por los entrevistados es la falta de espacio disponible para la atender a clientes. Los participantes concuerdan en que este tema representa un problema para ellos debido a que genera pérdidas económicas para el depósito al no con disponibilidad de espacio para alquilar. La falta de espacio se produce debido a la demora en la disposición de mercancías y está asociado al congestionamiento de mercancías. En algunos casos se produce por el desorden en el almacenamiento de mercancías.

“Afecta en el tema de espacio, mucho afecta en el tema de espacio, porque esta carga como viene a ser carga suelta va a ser unos bultos en una paleta chica o a veces paleta grande y no tenemos donde posicionarla” (Participante N° 3, 2020).

porque como te indique tenemos contenedores que tienen mucha carga inmovilizada, entonces tratan de encontrar un contenedor que tenga menos bultos y trata de meter esa carga ahí, por eso el área de CFS lleva un reporte de toda la carga inmovilizada y en que contenedor lo han posicionado, (Participante N° 3, 2020).

“no quieren hacer nada con su carga, por eso es que esa carga sigue en el depósito” (Participante N° 3, 2020).

“A nosotros como depósito al tener una mercadería en abandono, nos perjudica en tema de espacio” (Participante N° 7, 2020).

“si la aduana lo dispone nosotros ganamos espacios y puedo ganar más clientes para esos espacios” (Participante N° 7, 2020).

“el dueño de la mercancía la deja en los almacenes y no hace ningún trámite para retirarla” (Participante N° 8, 2020).

“puedes tener clientes o importadores que quieran llevar carga a tu almacén y sin embargo por temas de ocupabilidad o del volumen que tengas de carga inmovilizada, no puedes recibir esta carga porque no tienes el espacio” (Participante N° 1, 2019).

“bueno en la operativa, bueno que le ocupa espacio, eso *, que le ocupa espacio, que es un espacio no utilizado y económicamente no percibe ingreso por esa carga” (Participante N° 4, 2020).

“en este caso lo que más ocuparía espacio, en lo que más congestión habría sería por la carga en abandono” (Participante N° 4, 2020).

“el perjuicio que nos trae primero es que tenemos una carga que ocupa espacio” (Participante N° 6, 2020).

“después no utilizamos ese espacio para nada, siempre están las cargas ahí” (Participante N° 6, 2020).

Figura 27. Análisis de resultados de la categoría N° 20 de la investigación - Falta de interés en una buena Gestión de las Mercancías en abandono e inmovilizadas. Elaboración propia.

Esta categoría no se encuentra dentro de nuestras categorías a priori, pero algunos participantes mencionaron que debido a que las mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas no generan rentabilidad para el negocio de los depósitos, se observa que hay falta de interés de sus colaboradores en realizar una buena gestión de dichas

mercancías; y lo que hacen es almacenar esta mercancía en contenedores que ya están ocupados con otras mercancías que no necesariamente están en abandono o que son inmovilizadas; o las almacenan a la intemperie expuestas al polvo, deteriorándose etc., es por ello que se genera desorden y a la vez congestión de mercancías; lo que a su vez ocasiona que haya falta de espacio disponible para alquilar y atender a la demanda de clientes.

“Lo que tal vez podrían hacer es otorgar más facilidades a la autoridad aduanera para el retiro de esa mercancía, porque a veces es un poco engorroso el retiro cuando la autoridad aduanera dispone de esas mercancías” (Participante N° 8, 2020).

“no es una mercancía que les llame la atención, es una mercancía que quedo meses y meses, entonces ellos no le dan la debida importancia” (Participante N° 9, 2020).

“no es la misma atención que le dan a un especialista que va a ver una mercancía de importaciones que recién ha llegado, con una mercancía que está en situación de abandono legal” (Participante N° 9, 2020).

“yo les he enviado una relación de conocimientos de embarque para ir a verificar, y por decirte puedo haber enviado una relación de siete ítems, y cuando voy solo me han puesto a despacho para verificar, tres o cuatro” (Participante N° 9, 2020).

“no es que hemos tenido mucho trabajo con importaciones”, llegaron los especialistas de importaciones y como que uno queda en segundo plano” (Participante N° 9, 2020).

“se quejan que hay mucha mercancía, pero ellos no se preocupan por tenerla clasificada por año, por tipo de mercancía, para poder avanzar con esto, y actualizar sus reportes” (Participante N° 9, 2020).

“al terminal no le interesa mucho porque es una mercancía por la cual no va a cobrar absolutamente nada y al final no hace nada” (Participante N° 9, 2020).

“pero estaba bajo tu responsabilidad, no tuviste los controles suficientes de seguridad que deberías tener para la custodia esa carga y cómo se perdió bajo tu responsabilidad” (Participante N° 1, 2019).

“no se guardaba el archivo correspondiente a esa carga, así que mapear o entender cuál es la situación legal, de qué si ha sido revisada o no, con anterioridad, es muy difícil saberlo” (Participante N° 4, 2020).

“muchas veces es carga antigua que pueden ser combustibles, ¡ya!, “y que tú sabes que a veces estas están a la intemperie, al sol que les da” (Participante N° 4, 2020).

Figura 28. Análisis de resultados de la categoría N° 21 de la investigación - Falta de transparencia en la información reportada a SUNAT. Elaboración propia.

La falta de transparencia en la información reportada a SUNAT, también puede ser causante de las demoras en la disposición de mercancías. Al hablar sobre la falta de transparencia en la información remitida los participantes se refieren a que muchas veces los reportes de mercancías en abandono legal o mercancías inmovilizadas no contienen la información real de lo que se encuentra físicamente en el depósito; algunas veces reportan mercancía que ya no se encuentra en el almacén o por el contrario excluyen mercancías que tienen físicamente pero que no pueden sustentar.

“entonces prácticamente si el depósito no lo reporta se tomaría como cómplice de este acto. El depósito tiene la consigna de informar todas las observaciones que tenga” (Participante N° 7, 2020).

“no le dan la debida importancia y no se toman el trabajo de hacer estas depuraciones en sus listados y es muy fácil encontrar en el terminal mercancías del año 2005; 2008; 2009” (Participante N° 9, 2020).

“se quejan que hay mucha mercancía, pero ellos no se preocupan por tenerla clasificada por año, por tipo de mercancía, para poder avanzar con esto, y actualizar sus reportes” (Participante N° 9, 2020).

“porque a la vez que había carga muy antigua también los sistemas no estaban actualizados, la información no se encuentra sincerada correctamente” (Participante N° 2, 2019)

Figura 29. Análisis de resultados de la categoría N° 22 de la investigación - Mercancías en mal estado, deterioradas, en mal estado de conservación. Elaboración propia.

Las mercancías en mal estado, deterioradas o en proceso de descomposición se disponen bajo la modalidad de destrucción de mercancías. Este hecho se origina muchas veces por la demora en la disposición de mercancías, y por la falta de interés por parte del depósito en realizar una buena gestión de las mercancías en abandono e inmovilizadas.

“tenemos casos de que hay algunas cargas que han llegado como mercancía perecible, hemos tenido casos de granadas, hemos tenido casos de manzanas, que ha llegado la carga en mal estado” (Participante N° 3, 2020).

“y ahora la carga está que se malogra en nuestro depósito” (Participante N° 3, 2020).

“todavía está conectada porque si lo desconectamos la mercancía se va a malograr más todavía” (Participante N° 3, 2020).

“con el transcurrir del tiempo no pretenderás que yo tenga toda la vida una caja linda, limpiecita, que no le pase nada ¿no?, se va a honguear con el clima” (Participante N° 2, 2019).

“la carga en su momento pudo estar apta, pero al momento que lo va a disponer la entidad asignada puede ser que haya sufrido un deterioro de la carga” (Participante N° 1, 2019).

“hay carga que se malogra porque no la disponen o porque están esperando a que alguien presente una carta para poderla adjudicar” (Participante N° 1, 2019).

a veces hay perecibles que se malogran simplemente porque el cliente no tuvo para pagar el tema de la sobreestadía, los costos de almacenaje o porque de repente la carga llegó fuera de tiempo y el comprador final ya no la quiso (Participante N° 1, 2019).

“esa carga ha sido una mercancía perecible, osea que ahorita esa carga °ehhhh°, la tengo, pero ya no sirve y tengo que esperar ahora a que buenamente la aduana venga, revise y se vaya a destrucción” (Participante N° 6, 2020).

Figura 30. Análisis de resultados de la categoría N° 23 de la investigación - Pérdida de documentación que ampara a mercancías restringidas. Elaboración propia.

La pérdida de documentación que ampara a mercancías antiguas dentro del depósito temporal, ocasiona que se genere demoras en la disposición de mercancías; ya que SUNAT no puede hacer nada sino tiene claro de que mercancía se trata. Este hecho puede ser causante de multas y congestionamiento de mercancías en el depósito temporal.

“pero como es carga tan antigua también hay documentos que faltan” (Participante N° 3, 2020).

“Sí, si he visto, mercancías con diez (10) años de antigüedad, diez (10) hasta veinte (20) años de antigüedad, que no tenía salida porque le faltaba documentación” (Participante N° 4, 2020).

“porque el almacén muchas veces no guarda la documentación de la carga” (Participante N° 4, 2020).

esa carga por ejemplo llega con un manifiesto, llega con un BL, o llega con una factura comercial, pero “si tú no tienes una documentación o un registro de esa carga”, entonces >la aduana tampoco es adivina< y va a saber de dónde salió la carga, en qué año llegó, en que manifiesto, etc.:(Participante N° 4, 2020).

“muchas veces los almacenes no guardan su archivo o se les pierde, se les quema, en ese caso, esa carga también es difícil que salga” (Participante N° 4, 2020).

“No todas, solo una parte, como te digo había cargas muy antiguas, de veinte (20) años, quince (15) años y muchas veces no se guardaba el archivo correspondiente a esa carga” (Participante N° 4, 2020).

“así que mapear o entender cuál es la situación legal, de qué si ha sido revisada o no, con anterioridad, es muy difícil saberlo” (Participante N° 4, 2020).

“se puede constatar que hay carga que tiene quince (15) años de antigüedad y que si es cierto no hay documentación, factura comercial o un BL, que la cual ampare” (Participante N° 4, 2020).

Figura 31. Análisis de resultados de la categoría N° 24 de la investigación - Pérdida de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.

La pérdida de mercancías en el depósito temporal está asociada al desorden en el almacenamiento y puede ser motivo de multas para el depósito temporal, de hasta el valor FOB de las mercancías y demás según sea el caso.

en este caso se dieron con la sorpresa de que faltaban dos (02) unidades del lote completo cuando en el año 2018 dijeron que estaba completo, faltaban dos (02) unidades; en este caso lo único que hizo SUCÁMEC fue retirar la carga, igual el acta de traslado indicaba la totalidad de bultos, esos que se había indicado en la hoja de trabajo en el año 2018, pero pusieron una observación en la cual indicaron que había dos (02) bultos faltantes, también indicaron cual era el ítem que faltaba y cuando hay bultos faltantes igual ellos nos indican que si tenemos una extracción de muestra que le indiquemos a ellos; se hizo la revisión todo y no [], faltaban tres (03) bultos (03 bultos eran lo que faltaba) (Participante N° 3, 2020).

“los problemas legales que le pueda ocasionar las mercancías en abandono a un almacén o a un depósito temporal, es cuando esta se pierde o desaparece” (Participante N° 8, 2020).

“tampoco digo que no sucedan en los almacenes algunos hurtos o robos, porque si suceden, hasta en las empresas grandes de producción hay hurtos de su propia gente de producción” (Participante N° 2, 2019).

“no se ha tenido controles en el sistema cómo que se ha ocasionado en cierta forma pérdida de la carga,” (Participante N° 1, 2019).

“adicional a ello me emiten resoluciones por comiso de carga, sobre carga que no está y que sabe perfectamente que no está y de la cual hemos pagado multas por esa carga” (Participante N° 1, 2019).

Figura 32. Análisis de resultados de la categoría N° 25 de la investigación - Sobrecostos operativos del depósito en el uso de recursos propios. Elaboración propia.

Según información recabada por medio de las entrevistas a profundidad, los participantes afirman que los depósitos temporales incurren en costos operativos ya que usan recursos propios para el almacenamiento y manipulación de las mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas; y esto a su vez les genera pérdidas económicas.

“después cuando la SUNAT nos solicita las inspecciones, hacemos la movilización de la carga y disponemos de cuadrilla o montacargas, lo que necesitan para que puedan hacer una rápida inspección de ella,” (Participante N° 3, 2020).

porque también el depósito hace lo que es la entrega de contenedores vacíos, pero ya no los utiliza, eso también viene a ser un costo adicional para la empresa, porque no les están dando trabajo, movimiento de los contenedores, solo los están usando como un espacio para posicionar esa carga suelta, inmovilizada. (Participante N° 3, 2020).

“toda esta carga lo que nos trae es muchos costos realmente, está el tema de almacenaje, el tema de a veces las movilizaciones” (Participante N° 3, 2020).

porque encima no solo es movilizar el contenedor, ya te posicionan el contenedor y ahora el área de CFS tiene que abrir ese contenedor y solicitar que nos pongan un montacargas y personal de estiba para que hagan el retiro de la carga y busquen cual es la carga que están solicitando, entonces esto de acá ya nos trae costos de montacargas, costos de la movilización del contenedor porque el staker tiene que buscarlo primero, en donde está en toda la ruma, donde está ese contenedor y también el tema de lo que viene a ser la cuadrilla, porque el tema de cuadrilla, el tema de montacargas no son servicios propios, son servicios de terceros, (Participante N° 3, 2020).

¡Claro!, en precio neto de estiba son +aprox+ de 20 dólares, +osea+ la cuadrilla, porque obviamente nosotros al ser depósito, al cliente le cobramos un poco más, pero eso es el costo, alrededor de US\$. 20.00 más IGV, el tema del montacargas es 25 a 30 dólares, bueno movilización si es un servicio propio de nosotros, pero si en el caso fuera algo de terceros son +aprox+ de 40 a 45 dólares, nada de esto incluye IGV, todos son más IGV, y el tema de almacenaje es dependiendo de cómo es el tamaño del contenedor y lo que calculan, una carga chica debe ser 10 dólares y si es una carga muy voluminosa o es un contenedor si son 80 dólares a más. (Participante N° 3, 2020).

“la manipulación de la mercadería, que lo tenemos en otro lado, prácticamente es utilizar montacargas, utilizar cuadrillas, paletas hasta eso no se cobra” (Participante N° 7, 2020).

“está gastando combustible y está gastando mano de obra del almacén, cuadrillas, prácticamente se pierde.” (Participante N° 7, 2020).

“Entre los principales problemas es el uso del área operativa” (Participante N° 5, 2020).

“el hecho de movilizar estas generando un costo, poner una cuadrilla, poner un montacargas, estas generando más costos; por cada movilización que se hace estás perdiendo más dinero.” (Participante N° 5, 2020)

“Una parte de los costos generalmente, los costos notariales los asume el almacén” (Participante N° 8, 2020).

“bueno es carga o un espacio que no estaría facturando y sería como el gasto de almacenaje, gasto administrativo, gastos de movilización, todos esos gastos que deberían cobrarse a los clientes” (Participante N° 4, 2020)

“dejan de percibir ingresos por el almacenamiento de esas mercancías y sin embargo tienen que gastar en el manejo de las mercancías, cuadrillas, máquinas” (Participante N° 4, 2020)

“el recurso propio viene a ser el área en donde está, el montacargas para hacer el manipuleo, paletas, embalajes y tratar de acondicionarla de tal forma que no se deteriore” (Participante N° 6, 2020).

Figura 33. Análisis de resultados de la categoría N° 26 de la investigación - Pérdidas económicas del depósito. Elaboración propia.

Las pérdidas económicas de los depósitos se pueden generar básicamente por tres motivos: Por la falta de espacio disponible para atender a la demanda de sus clientes; debido a que este espacio está ocupado por mercancías en abandono o inmovilizadas, por las sanciones en que pueden incurrir los depósitos por una mala gestión de las mercancías en abandono o inmovilizadas y por los sobrecostos operativos generados por el mismo depósito al hacer uso de los recursos propios (cuadrillas, personal administrativo, maquinaria, espacio, energía eléctrica, etc.) en el manipuleo y custodia de las mercancías en abandono e inmovilizadas.

“el tema de que el cliente como que no quiere pagar y están ahí en un dilema de quien va a asumir los gastos” (Participante N° 3, 2020).

“en este caso está asumiendo el depósito lo que viene a ser la energía y también viene a ser el tema del almacenaje” (Participante N° 3, 2020).

“todo lo viene a asumir el depósito, tema de almacenaje, inmovilización, en caso se necesitará la cuadrilla \$, todo lo asume el depósito.” (Participante N° 3, 2020).

“en el caso la carga se dé para destrucción y necesitan que un notario valide eso el depósito si asume los gastos notariales.” (Participante N° 3, 2020).

entonces posterior a ello viene el personal de SUNAT y nos emite nuestra acta para cancelar [], en la cual indican cuales ítem son los que faltan, también indican cual fue la primera inspección, detallan muchas cosas de todas las inspecciones y como fue el traslado, el retiro de la carga y en ello también nos deben indicar cuanto es el valor que nosotros como depósito tenemos que pagar por la pérdida de esta carga que normalmente viene a ser el valor FOB del producto (Participante N° 3, 2020).

el problema con esta carga es que acá SUNAT no puede disponer de esta carga y esta carga ocupa realmente un espacio al depósito porque muchas veces el depósito se comunica con el cliente indicándole que retire, pero no lo hace, porque también el depósito no quiere perder, a veces le exoneran el almacenaje, (Participante N° 3, 2020)

“pero igual esta carga nos genera muchos costos a nosotros como depósito, más que todo el tema de espacio” (Participante N° 3, 2020).

entonces esto de acá ya nos trae costos de montacargas, costos de la movilización del contenedor porque el staker tiene que buscarlo primero, en donde está en toda la rumá, donde está ese contenedor y también el tema de lo que viene a ser la cuadrilla, porque el tema de cuadrilla, el tema de montacargas no son servicios propios, son servicios de terceros, los cuales el depósito asume esos costos, (Participante N° 3, 2020).

porque como te indique tenemos carga que viene de años anteriores, no es mucho, pero no podemos disponer nosotros como depósito de esa carga y el cliente tampoco quiere hacer nada con esa carga, entonces el depósito va a seguir perjudicado (Participante N° 3, 2020).

“imagínate si manda un abandono voluntario, si son cinco (05) meses o seis (06) meses el almacén ha perdido prácticamente cinco (05) o seis (06) meses de facturación”

(Participante N° 7, 2020).

“el importador prácticamente perjudica el almacén teniendo esta carga porque aduana puede disponerlo, si lo dispone aduanas, también igual hemos perdido” (Participante N° 7, 2020).

“No nosotros no recuperamos, prácticamente perdemos todo.” (Participante N° 7, 2020).

“está gastando combustible y está gastando mano de obra del almacén, cuadrillas, prácticamente se pierde” (Participante N° 7, 2020).

“no solamente por parte del depósito también se comprende por parte de la línea, la línea está dejando de cobrar una sobreestadía por día de ese contenedor” (Participante N° 5, 2020).

aparte de eso SUNAT para verificar esa carga requiere cuadrillas, montacargas o que se Yo o algún implemento más que se necesite para extracción de muestras, en fin, todos estos costos al final son asumidos por los propios depósitos temporales y por las líneas e inclusive el depósito asume parte de estos gastos para la destrucción, ya sea como el notario para estar presente +osea+ y sumando todo esto; es un costo que tienen que asumirlo sólo para que este contenedor sea liberado y pueda generar más ingresos para el depósito y para la línea. (Participante N° 5, 2020).

“es más beneficioso brindar un descuento de un 90% a quedarse con esa carga, preferible es ganar \$100.00 por un contenedor a que Aduana venga y se lleve la mercadería y no vas a ganar nada” (Participante N° 5, 2020).

“hay casos específicos que son evaluados, que, si puedes otorgarles descuento inclusive en el 100%, pero que se vaya.” (Participante N° 5, 2020).

“si hay una mercancía en abandono ese espacio está ocupado y no lo pueden usar, entonces es un tema económico para los almacenes o depósitos temporales, tener mercancía en abandono” (Participante N° 8, 2020).

“ocupa un espacio y mientras no se disponga de esa mercancía ese espacio va estar ocupado lo que significa pérdidas económicas al depósito temporal.” (Participante N° 8, 2020).

“En general es una afectación económica, +osea+ ellos viven del cobro de almacenaje por metro cuadrado, +osea+ si la mercancía no se dispone ocupa un espacio y eso les representa bastantes pérdidas en dinero.” (Participante N° 10, 2020).

Figura 34. Quinta familia de categorías de investigación - Problemas del importador en la nacionalización de mercancías. Elaboración propia.

Figura 35. Análisis de resultados de la categoría N° 27 de la investigación - Costos elevados de importación. Elaboración propia.

Esta categoría tampoco estaba considerada dentro de las categorías a priori del presente estudio; sin embargo, algunos participantes de hicieron hincapié, en que uno de los motivos por los que los clientes no pueden nacionalizar dentro de los plazos establecidos para el abandono legal de mercancías, optan por abandonar voluntariamente sus mercancías a favor del Estado; y por los que no cumplen con realizar el retiro de las mercancías consideradas en abandono comercial son los costos elevados de importación; los mismos que son un problema para los importadores debido a la falta de solvencia económica. Al permanecer almacenadas las mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario; y aquellas mercancías con levante autorizado (llamadas por el depósito abandono comercial) generan congestionamiento de mercancías en el depósito temporal.

“puede ser porque los costos han subido, se han elevado y no le permiten cumplir” (Participante N° 9, 2020).

“la agencia de aduana no le aclaro los puntos que tenía que pagar y a Él le ha parecido excesivo” (Participante N° 9, 2020).

“desconocimiento de los costos que acarrea la importación de mercancías como son los pagos de aranceles y pagos de la custodia de los almacenes privados” (Participante N° 10, 2020).

“porque gastó el último dólar que tenía para pagarle a la administración, pero después se dio cuenta que tenía que pagar el visto bueno, que tenía que pagar esto, que tenía que pagar lo otro” (Participante N° 2, 2019).

cuando llegaron se dieron que sí eran mercancías restringidas que no tenían autorización entonces realizan una serie de trámites, pero si levantan las observaciones y se pueden obtener su autorización; ¡bien!, porque retiran la carga; sin embargo, en algunos casos no llegan a concluir con eso y evalúan tema de sobreestadía, temas de almacenaje y si los costos son muy altos comparados con la carga que tienen, prefieren dejarla en abandono legal (Participante N° 1, 2019)

“pero si veo que mi costó es mayor a la ganancia que voy a tener por la nacionalización de esa carga simplemente dejó que el trámite pase” (Participante N° 1, 2019).

Figura 36. Análisis de resultados de la categoría N° 28 de la investigación - Abandono comercial de mercancías con levante autorizado. Elaboración Propia.

En las entrevistas realizadas, los participantes tocaron muy a menudo un tema, el cual consideran muy preocupante debido al hecho de que se da con mucha frecuencia en sus depósitos; se trata de aquellas mercancías que cancelaron todos los derechos ante SUNAT, están destinadas a un régimen de importación y cuentas con levante autorizado; es decir que han cumplido con todo el proceso de nacionalización; y sin embargo permanecen almacenadas en el depósito temporal; ocupándoles un espacio por el cual no el pago correspondiente la prestación del servicio de almacenamiento. El entrevistado explica que dicha situación puede darse por los siguientes motivos: Falta de solvencia económica del cliente, la pérdida de la venta o negocio que tiene el importador con sus clientes, clientes que se declaran en quiebra o simplemente aparecen como no habido; o

porque las mercancías importadas se encuentran en mal estado, deterioradas o en proceso de descomposición.

Los participantes explican que en su preocupación por liberar el espacio y tenerlo disponible para poder alquilarlo a otros clientes, optan por brindarles descuentos de hasta el 90% y en algunos casos hasta el 100% con tal de que se lleven la mercadería y no seguir perdiendo dinero. A pesar de esto los clientes optan por no retirar la carga debido a que aún tienen que pagar la sobreestadía con la naviera; quien no les brinda el descuento esperado. Otra cosa que hacen es reportar a SUNAT estas mercancías como si se encontraran en situación de abandono legal; pero SUNAT al verificar que dichas mercancías están nacionalizadas y que no corresponde el abandono legal; les dice que eso es un tema comercial entre el depósito y el cliente; y que SUNAT no puede intervenir en este caso.

Es por parte del cliente, eso ya vendría a ser, nosotros lo conocemos como un abandono comercial, ese es cuando la carga está numerada y cuenta con levante, el cliente puede proceder con el retiro de la carga, pero sin embargo no lo realiza por temas de costo ¿no?, almacenaje, sobreestadía, el problema con esta carga es que acá SUNAT no puede disponer de esta carga y esta carga ocupa realmente un espacio al depósito porque muchas veces el depósito se comunica con el cliente indicándole que retire pero no lo hace, porque también el depósito no quiere perder, a veces le exoneran el almacenaje, pero es un poco complicado que la línea le exonere el tema de sobreestadía, entonces el cliente no lo va a querer pagar porque es una carga que le está generando muchos costos y la mercancía a veces no vale esos costos que van a tener que asumir ellos, +osea+ van a salir perdiendo al momento de perder la carga. (Participante N° 3, 2020).

“pero también hay mercancía, por ejemplo, hay unos fierros que están oxidados, el cliente no quiere disponer de una mercancía que se encuentra en mal estado, y el cliente ahí ya dice no, “no lo voy a retirar” (Participante N° 3, 2020).

“cada vez subiendo un alto índice de mercancía nacionalizada que se encuentra dentro de los depósitos temporales” (Participante N° 9, 2020).

“ya ese es un tema comercial entre el consignatario y el depósito temporal, aduanas no tiene nada que ver” (Participante N° 9, 2020).

“la DUA tiene un levanté a cien por ciento y que por más que tenga acta de inmovilización tiene un levante aduanero al cien por ciento, por lo tanto, deja de ser un tema aduanero y pasa a ser un tema comercial” (Participante N° 1, 2019).

Figura 37. Análisis de resultados de la categoría N° 29 de la investigación - Desconocimiento del importador acerca de los trámites a realizar. Elaboración Propia.

Otra categoría emergente de la que hablaron algunos participantes es el desconocimiento del importador acerca de los trámites a realizar para culminar el proceso de nacionalización de sus importaciones. Producto de este desconocimiento el importador incurre en errores que inducen a que su mercancía sea inmovilizada ya sea porque es mercancía sobrante que no cuenta con el sustento documental para la importación de mercancías, porque desconoce que está trayendo mercancías restringidas y que requiere ciertos permisos de la autoridad competente para ingresar al país; o porque está trayendo

mercancías que no están declaradas o que lo están erróneamente; y no coincide lo declarado en la DAM con lo que hay físicamente. Del mismo modo el desconocimiento del importador conlleva a que deje que venzan los plazos para nacionalizar y que su mercancía quede en abandono legal, o que al caer sus mercancías en abandono legal el importador crea que ya no tiene opción de recuperarlas, cuando si lo puede hacer siempre y cuando pague los derechos aduaneros y regularice los requisitos exigidos por la Administración.

“Los agentes de carga están enterados, pero no es tampoco que le brindan la información tan detallada al consignatario o importador” (Participante N° 3, 2020).

“Puede ser que la agencia de aduana o el depósito no informa al cliente que la mercadería está por caer en abandono o ya cayó en abandono” (Participante N° 7, 2020).

Porque hay muchas veces que el importador desconoce los procedimientos aduaneros y de los temas de plazos, es por eso que ellos contratan a una agencia de aduana que les pueda brindar °esteee° el apoyo y asesoría para nacionalizar o datos sobre los servicios en el depósito (Participante N° 7, 2020).

“Pero resumiéndola podemos decir que es por el desconocimiento que maneja o que tiene el consignatario para traer los diferentes tipos de mercancía” (Participante N° 5, 2020).

“Ejemplo, °ehhhh° un hospital vinieron contenedores, provenientes de Alemania, los cuales fueron consignados a una Municipalidad en una provincia, al llegar el contenedor la Municipalidad no tenía conocimiento de que tramites debía realizar” (Participante N° 5, 2020).

“Para ellos culmina en dejar la mercancía, pero atrás de ello existe toda la gestión que realiza el depósito y SUNAT, y en algunos casos el sector competente, para poder disponer de esa mercancía” (Participante N° 5, 2020).

“La mayoría de los consignatarios tiene desconocimiento, me arriesgaría a decir que es pleno desconocimiento porque ellos no saben el proceso administrativo que hay después de un abandono legal” (Participante N° 5, 2020).

“En los casos de importadores nuevos, justamente es porque no tienen conocimiento del procedimiento aduanero” (Participante N° 10, 2020)

Lamentablemente hay muchas cargas que los clientes no saben y cuando llegan acá les dicen “no te preocupes, has pagado hasta el Callao todo” así es la venta ¿no? “has pagado hasta el Callao todo, tu servicio esta pagado todo” llegan acá y les dicen: “ya ¿esta pagado todo?, si esta pagado todo” y después le dice “tiene que pagar [], y encuentra el visto bueno aquí, el +este+ allá, el +esto+ acá, el +esto+ acá, “pero a mí me dijeron que esta pagado todo (Participante N° 2, 2019).

Figura 38. Análisis de resultados de la categoría N° 30 de la investigación - Falta de solvencia económica del cliente. Elaboración Propia.

La falta de solvencia económica también es una de las categorías emergentes que resultó de las entrevistas realizadas, los participantes opinan que se debe a los costos elevados de importación que algunas veces no están contemplados en su presupuesto y esto hace que muchas veces los importadores opten dejar que pase el tiempo mientras las mercancías caen en abandono legal; o en algunos casos cuando evalúan que les es menos rentable nacionalizar las mercancías, optan por dejar sus mercancías en abandono voluntario. Por

otro lado, los participantes comentan que, por las caídas de las ventas, motivo de una importación, también se puede generar la falta de solvencia económica; así mismo cabe mencionar que también se dan casos en que los importadores cumplen con todo el proceso de nacionalización, tienen el levante de mercancías por parte de SUNAT, pero por temas económicos deciden dejar las mercancías en el depósito temporal, generando al depósito pérdidas mucho mayores.

“el tema económico. A veces las finanzas en la empresa están mal, y el cliente no puede nacionalizar porque no tienen solvencia económica;” (Participante N° 7, 2020).

“bueno llama a la SUNAT de que le den un pequeño plazo sustentando de que tienen problemas económicos, no pueden nacionalizar” (Participante N° 7, 2020).

“por temas de dinero o problema con su proveedor” (Participante N° 5, 2020).

“intento hacer los trámites, pero no tuvieron los recursos para pagar la sobreestadía ante la línea, el almacenaje ante el depósito, ni los pagos ante el agente de aduana que debía realizar.” (Participante N° 5, 2020).

“Entiendo que el consignatario opta por tomar esta decisión debido a que sus costos generados sobrepasan al valor de la mercadería” (Participante N° 5, 2020).

Figura 39. Análisis de resultados de la categoría No 31 de la investigación. - Falta de sustento documental para la importación de mercancías. Elaboración Propia.

Para algunos de los participantes, la falta de sustento documental para la importación de mercancías; también puede ser causante de que dichas mercancías caigan en abandono legal, soliciten ante SUNAT acogerse al abandono voluntario o que sean inmovilizadas por un funcionario aduanero. En la mayoría de los casos una inmovilización de mercancías, cuyo motivo haya sido la falta de sustento documental para su ingreso al país, terminan siendo sancionadas bajo la situación legal de comiso administrativo.

“la empresa cuando tú le compras te regala algo, entonces ¿qué pasa?, >yo traigo mil televisores y me dicen “te voy a regalar los cinco (05) nuevos modelos para que los pruebes”, y no tienes más con que sustentar” (Participante N° 2, 2019).

“me mandan más, yo soy buen importador y me mandan más de lo que traigo, ya no hay opción pues, ya numeré y ya han inmovilizado y no tengo como sustentarlos” (Participante N° 2, 2019)

“pero de repente el cliente no tenía el documento de sustento y de repente su proveedor tampoco le iba a hacer llegar el documento de sustento y al ser juguetes, pudo haber sido incautada.” (Participante N° 1, 2019)

“tomada como si fuera un tema de contrabando, podría también haberse tomado esa figura y ahí si considerarse como un tema de delito” (Participante N° 1, 2019).

“puede inmovilizarla cuando no tiene los permisos correspondientes no tiene algún documento.” (Participante N° 4, 2020).

Figura 40. Análisis de resultados de la categoría N° 32 de la investigación - Mercancías con destinación aduanera Inconclusa. Elaboración Propia.

Las mercancías que tienen destinación aduanera inconclusa; es decir que fueron destinadas a un régimen aduanero y que, al no cumplir con el pago de los derechos de importación, o con los requisitos necesarios para su nacionalización pueden caer en abandono legal. Este hecho puede suceder por desconocimiento del importador acerca de los trámites a realizar o por falta de solvencia económica del importador.

“es toda la carga que ha llegado a territorio nacional, la cual el cliente no la ha numerado o una carga que no cuenta con levante.” (Participante N° 3, 2020).

“de repente el cliente quiere nacionalizar, pero no le alcanza el plazo, se vence su plazo” (Participante N° 7, 2020).

“abandono por la no destinación a régimen aduanero” (Participante N° 5, 2020).

“Puede ser el abandono que se realiza por el legajamiento de una declaración” (Participante N° 5, 2020).

“no han sido nacionalizadas dentro del plazo establecido por nuestra normativa que vendría a ser la Ley General de Aduanas” (Participante N° 9, 2020)

“aquella carga que habiendo llegado no ha sido destinada” (Participante N° 2, 2019).

“es el plazo que establece SUNAT para poder nacionalizar una carga, vencido este plazo la carga cae en una situación de abandono legal,” (Participante N° 1, 2019).

“existen plazos, inclusive hay un plazo que también la misma aduana le exige al importador para los reembarques ¿no?, que tienen que numerar la DUA dentro de los treinta (30) días, sino lo hace, esta cae en abandono.” (Participante N° 10, 2020).

Figura 41. Análisis de resultados de la categoría N° 33 de la investigación - Mercancías no declaradas o en exceso. Elaboración Propia.

Las mercancías no declaradas o en exceso, que en el momento de un reconocimiento físico son detectadas por un funcionario aduanero, son motivo para que se realice una inmovilización de mercancías.

“esa carga ha sido una mercancía perecible, +osea+ que ahorita esa carga °ehhhh°, la tengo, pero ya no sirve y tengo que esperar ahora a que buenamente la aduana venga, revise y se vaya a destrucción. (Participante N° 6, 2020.)

hubo otras cosas que vinieron, omitieron unas 03 motos sino me equivoco, omitieron 01 camión, bueno era de esos camiones como tráiler, 01 motocross y unas cuantas cositas como herramientas, lo que más numeraron fueron lo revistas, unas cuantas herramientas, cosas sin importancia, en este caso de acá, la SUNAT inmovilizó demasiada carga (Participante N° 3, 2020).

“he tenido un caso de unos perfumes, que eran de un cliente que importaba perfumes y le vino perfumes extras que no estaban detallados en la factura; Nosotros declaramos a SUNAT” (Participante N° 7, 2020).

“Por motivos de que es mercancía no declarada o mercancía que no es [], que se conoce con el nombre de no manifestada” (Participante N° 8, 2020).

“a veces no le informan al cliente de cuando se da el tema de las aperturas se dan con qué existen estas cargas a pesar que forman parte del bulto y el oficial determina que son cargas no declaradas” (Participante N° 1, 2019)

“al momento de apertura el contenedor detecta que hay más bultos que no están declarados ni en lo manifestado ni en la DUA” (Participante N° 1, 2019)

“el importador dice si “es carga que el proveedor me lo ha mandado” ¡pero que la factura comercial no lo ha declarado! ¡o que, si lo ha declarado, pero se ha confundido con el tema de la descripción!” (Participante N° 1, 2019).

“la inmovilización se da porque °esteee° ha habido una mala declaración, no es el producto que dice en los documentos” (Participante N° 6, 2020).

Figura 42. Análisis de resultados de la categoría N° 34 de la investigación - Mercancías restringidas sin autorización de ingreso. Elaboración Propia.

Las mercancías restringidas, que en el momento de un reconocimiento físico son detectadas por un funcionario aduanero y no cuentan con la autorización de ingreso emitida por el sector competente que corresponde según su clasificación arancelaria, son motivo para que se realice una inmovilización de mercancías.

“Porque la carga llega a territorio nacional y no tiene algún permiso, queda restringida” (Participante N° 3, 2020).

“Por algún permiso, medicamentos, algo así que no tengan permiso de ingresar acá a nuestro país” (Participante N° 3, 2020).

podemos decir que una de ellas son las mercancías restringidas existen bastantes importadores o ciudadanos que vuelven a Perú y que tiene mercancía las cuales no pensaban que tenían requisitos o que tenían que cumplir una serie de trámites para poder nacionalizar los productos. (Participante N° 5, 2020).

“en caso de ser una mercancía restringida y él sabe que los procesos que tiene que cumplir ante el sector competente va a demorar más de tres (03) meses, El opta por el abandono voluntario” (Participante N° 5, 2020).

“una mercancía que ingresa al país, primero por calidad de ser restringida, primero el sector tiene que pronunciarse si es que esta mercancía ingresa o no” (Participante N° 9, 2020).

“los están tramitando y se dan cuenta de que no van a poder [] y lo dejan abandonado y ya no sacan el permiso.” (Participante N° 2, 2019).

“de repente le mando una carga por otra mercancía que de repente pensaba que tenía autorización y no la tiene” (Participante N° 1, 2019).

“hacen una gestión para poder sacar la autorización, pero esa autorización demora y sin embargo ya paso por un aforo físico y se inmoviliza.” (Participante N° 1, 2019)

“a veces ha ocurrido que el tiempo para sacar el certificado es demasiado largo, entonces cae en abandono” (Participante N° 6, 2020)

Figura 43. Análisis de resultados de la categoría N° 35 de la investigación - Mercancías sin destinación aduanera. Elaboración Propia.

Las mercancías que ingresan al país, que no son destinadas a un régimen aduanero dentro del plazo establecido en la ley, caen automáticamente en situación de abandono legal.

“cuando el cliente numera se acoge a un régimen, pero éste lo deja en estado inconcluso y pasan sus treinta (30) días de vigencia y pasado este trámite, al no tener mayor información o mayor regularización documentaria, pasa también a ser abandono legal.” (Participante N° 1, 2019).

otros casos se ha hecho la inmovilización y lo que ha hecho el importador es dejarlo separado para hacer un reembarque, ((pero producto del tema de permiso, validación de los documentos, todavía la carga sigue)) por ejemplo, en el almacén y ahí va a seguir, va a seguir, va a seguir, hasta que en algún momento no se dé el reembarque por tantas incidencias que tiene y esa carga se queda en abandono legal. (Participante N° 1, 2019)

Tabla 8 *Análisis de resultados*

OBJETIVOS	FAMILIAS				
	GESTIÓN DE SUNAT EN LA LIBERACIÓN DE ESPACIOS DE LOS DEPÓSITOS TEMPORALES	MEDIDAS DE CONTROL DE SUNAT	DEMORA EN LA ROTACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO TEMPORAL	GESTIÓN EN LOS DEPÓSITOS TEMPORALES	PROBLEMAS DEL IMPORTADOR EN LA NACIONALIZACIÓN DE MERCANCÍAS
Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019	No aplica	Corto plazo para la nacionalización de mercancías antes de que caigan en abandono legal.	No aplica	Costos elevados de almacenamiento y sobrestadía	Falta de solvencia económica del Importador Desconocimiento del Importador Caída de la venta del importador
Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.	No aplica	Inmovilización por: Ingreso de mercancías restringidas sin autorización o prohibidas. Ingreso de mercancías sin sustento documentario. Ingreso de mercancías que cometen delito aduanero.	No aplica	Pérdida de documentación que ampara las mercancías en abandono o inmovilizadas (pierde la trazabilidad de las mercancías)	No declara mercancías (mercancías en exceso, muestras, regalos, etc.). No gestiona permisos o autorizaciones de ingreso.
Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.	SUNAT no asume costos por los Servicios de almacenamiento. SUNAT obliga a los D.T a custodiar las mercancías en abandono e inmovilizadas.	Multas a los D.T por la pérdida de mercancías Multa a los D.T por no reportar las mercancías en abandono o inmovilizadas. Sanciones a los D.T por no atender a los requerimientos de SUNAT.	Falta de espacio disponible (ocupabilidad muerta) Pérdida de Clientes. Pérdidas económicas. Uso de recursos propios. Desorden en el almacén.	Descuentos de hasta el 100% de almacenamiento al importador para que las mercancías no sigan ocupando espacio.	Abandono comercial Cliente no habido o declarado en quiebra.
Entender porque se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.	Demoras en la emisión de Resoluciones de adjudicación y destrucción. Problemas con el Sistema de remates. Demoras en el pronunciamiento del Sector Competente (SUNAT les reitera luego del vencimiento del plazo). Demora de las UUOO en comunicar la Situación legal de las mercancías.	SUNAT levanta actas de verificación por observaciones respecto a mercancía incompleta, faltante, etc.; y mientras no se resuelve la observación, el proceso de disposición queda en Stand by.	Deterioro, vencimiento y descomposición de mercancías. Falta de interés de los depósitos en una buena gestión de mercancías en abandono e inmovilización.	Falta de transparencia en la información reportada a SUNAT. No tienen identificadas o clasificadas las mercancías por situación legal.	No aplica

Nota: Se presenta el análisis de resultados de acuerdo a los objetivos de la presente investigación y en función a las familias de categorías resultantes de la recolección de datos por medio de las entrevistas a profundidad. Elaboración propia

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Hernández et al. (2014), define “Discusión involucra señalar qué lecciones se aprendieron con el estudio y si los hallazgos confirman o no el conocimiento previo, además de proponer acciones” (p. 522).

En este apartado de la investigación se discutirán los resultados obtenidos del análisis de las entrevistas a profundidad; comparándolos con la información obtenida en el marco teórico (antecedentes y marco conceptual). La discusión de resultados se realizará considerando cada uno de los objetivos específicos.

5.1 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 1.

Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Alvares (2013) explica que

Si bien es cierto actualmente se requiere que todo procedimiento de comercio exterior se lleve a cabo de manera rápida y ágil; sin embargo, realizar una importación o exportación requiere del manejo de documentos y trámites legales a realizar que generan costos y tiempos siendo este el principal problema por lo que muchos dueños, consignatarios y responsables de mercancías, optan por dejar sus mercancías, pues como hemos visto en materia aduanera, el abandono de las mercancías solo opera por el vencimiento de los plazos para el despacho, sin necesidad de que exista una manifestación de voluntad de por medio (p. IX-4).

Cipriano & Figueroa (2016) dentro de sus conclusiones encontramos lo siguiente:

Se determinó que el incumplimiento de los plazos legales por parte del consignatario, para declarar, retirar o reexportar una mercancía es producto de una diversidad de impedimentos que puede presentar el importador, enmarcados por problemas de orden financieros, de orden personal, de orden jurídico, de planificación o simplemente por problemas de orden comercial. Asimismo, para el

retiro de las mercancías es imprescindible que el consignatario cancele los tributos correspondientes (p.60).

Los participantes están de acuerdo con lo mencionado por Alvares (2013) en el sentido de que el abandono legal se produce debido a que los importadores no culminan con el proceso de nacionalización de mercancías dentro de los plazos establecidos en la Ley, y explican que el vencimiento de plazos se puede dar por dos motivos: Primero porque el importador no destina su mercancía a ningún régimen aduanero dentro del plazo de treinta (30) días contados desde el día siguiente de la descarga; segundo porque el importador sí realiza la destinación aduanera de mercancías a un régimen, pero no tiene el levante autorizado otorgado por SUNAT dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de numeración de la DAM.

Del mismo modo los participantes concuerdan con Alvares (2013) y con Cipriano & Figueroa (2016) en relación a que la situación de abandono legal se origina principalmente porque el importador incurre en costos de importación que algunas veces son muy elevados y no se encuentra en la capacidad económica para afrontarlos. Muchas veces desconocen los costos reales de importación; debido a que su agente de aduana no le explica desde un principio cuáles son los costos logísticos totales que involucran la importación y recién cuando llega la mercancía se dan con la sorpresa de que tienen que pagar costos por vistos buenos, sobreestadía de contenedor, almacenaje, gastos operativos; los cuales no tiene contemplados desde un principio. Del mismo modo, los participantes están de acuerdo con Cipriano & Figueroa (2016) los importadores dejan sus mercancías en abandono por temas comerciales; ya que expresan que en algunos casos se produce por la caída de las ventas de su negocio, o quizás porque no tienen financiamiento crediticio, debido a muchas deudas, por la pérdida de clientes; y porque se declaran en quiebra.

Por otro lado, Ortiz (2016) propone lo siguiente:

La implementación de un formato estándar, ayudaría a quienes carecen de conocimiento operativo y legal para proceder con el levante de las mercancías. La propuesta intenta contribuir a la eliminación de procesos legales con el fin de abaratar costos finales al importador; de este modo proporcionará un impacto favorable a los operadores involucrados, a fin de que estos tengan la oportunidad de continuar su trámite de nacionalización y posterior levante de la mercancía que ha caído en abandono definitivo” (p.67).

Los participantes también están de acuerdo con lo mencionado por Ortiz (2016) acerca del desconocimiento del importador sobre los trámites y procesos de nacionalización; afirman que los importadores desconocen de los permisos que tienen que gestionar para el ingreso de mercancías restringidas y mientras realizan estas gestiones pasa el tiempo e incurrir en costos de almacenaje que pueden llegar a ser muy elevados; asimismo ignoran los plazos dentro de los cuales tienen que nacionalizar sus mercancías; para que ello no le conlleve al abandono legal. Muchas veces el agente de aduana no le informa al consignatario que sus mercancías están a punto de caer en abandono legal o que ya se encuentran en esta situación y por este motivo el consignatario se siente despreocupado y no agiliza las gestiones correspondientes para el retiro de las mercancías. En este sentido, los entrevistados al igual que Ortiz (2016) opinan que se deben simplificar algunos procesos en el proceso de nacionalización, con la finalidad de que los importadores tengan mayores posibilidades obtener el levante, y así poder disponer de sus mercancías.

Por otro lado, los participantes coinciden con Alva (2013) acerca de que el abandono voluntario se produce cuando el importador expresa su voluntad de desistir de la nacionalización de las mercancías y dejarlas a favor del Estado; y que lo hace mediante una solicitud escrita presentada ante SUNAT; quien, de acuerdo a la evaluación correspondiente, determina si procede o no.

Alvares (2013) explica que “realizar una importación o exportación requiere del manejo de documentos y trámites legales a realizar que generan costos y tiempos siendo este el principal problema por lo que muchos dueños, consignatarios y responsables de mercancías, optan por dejar sus mercancías” (p. IX-4).

Los participante opinan al respecto de que las mercancías pueden caer en abandono legal o abandono voluntario por la falta de sustento documentario; debido a que algunos proveedores envían mercancías que no fueron solicitadas por el cliente, las envían como regalo por ser considerado un buen importador; pero el importador no tiene como sustentar estas mercancías; es decir que estas no están amparadas en el manifiesto de carga, en el conocimiento de embarque o factura comercial; muchas veces al no tener como sustentar estas mercancías dejan que caigan en abandono legal o simplemente solicitan acogerse al abandono voluntario. En algunos casos la falta de sustento documentario puede tomarse como contrabando y puede ser causal de una inmovilización.

5.2 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 2.

Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Gallardo (2008) define la inmovilización de mercancías como: “Acto a través del cual la SUNAT dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias” (p. 553).

Como resultado de las entrevistas a profundidad, se observa que los participantes concuerdan con Gallardo (2008) en que la inmovilización de mercancías es una medida preventiva en la que la Administración Aduanera dispone que dichas mercancías deban encontrarse en un determinado lugar, para ser sometidas a unas acciones de control.

Por otro lado, los participantes manifiestan que la inmovilización de mercancías se produce por la falta de sustento documentario para su ingreso a territorio nacional; es decir que no están amparadas en el manifiesto de carga, en el conocimiento de embarque ni en la factura comercial; o porque hay una mala declaración de las mercancías. En este sentido los entrevistados afirman que esto no siempre es responsabilidad del importador; sino que muchas veces es por causa de algunos proveedores, que le envían mercancías por concepto de regalo que luego el importador no tiene como sustentar, envían mercancías que no corresponden a lo solicitado por el importador o que algunos códigos o la descripción de las mercancías no corresponde; diferencias en las presentaciones, exceso de mercancías; es decir que el importador se encuentra en una situación en la que no puede sustentar la existencia de mercancías no declaradas; por lo que la autoridad aduanera procede a levantarle como medida preventiva un acta de inmovilización hasta que el importador pueda subsanar las observaciones de la misma y proceda con el retiro de la carga.

Del mismo modo los participantes comentan que la inmovilización de mercancías también se producen por la falta de autorización del sector competente para el ingreso de mercancías restringidas; por ejemplo para la importación de juguetes se debe gestionar la autorización de ingreso ante el Ministerio de Salud – MINSA, específicamente DIGESA, para la importación de medicamentos se solicita la autorización ante el MINSA – DIGEMID, para la importación de pirotécnicos se solicita la autorización de ingreso ante SUCAMEC, para la importación de equipos de telecomunicaciones se solicita la autorización de ingreso ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, para la importación de productos agrícolas se solicita la autorización de SENASA, etc.,

Por otro lado, los entrevistados indican que otro motivo por el que se produce una inmovilización de mercancías es porque el importador comete delito aduanero al intentar

ingresar sus mercancías provenientes del extranjero a territorio nacional; por ejemplo, cuando el importador trae contrabando o cuando ampara la importación de mercancías en documentos falsos o adulterados o con información falsa en cuanto a relación al valor, cantidad, peso, origen u otras características como marcas, series, modelos, códigos, con el fin de evadir los derechos tributarios que corresponden a dicha importación.

Se produce también con la importación de piratería, tratándose de marcas registradas, lo cual atenta contra el derecho de propiedad intelectual.

Las inmovilizaciones pueden concluir en la situación de abandono legal, por ejemplo cuando el importador trae mercancías no declaradas o en exceso y SUNAT emite una resolución para que el importador haga el reembarque de mercancías, para lo cual le otorga 30 días calendarios; en caso de no concluirse el reembarque la mercancía queda en abandono legal; y también puede concluir en la situación de comiso administrativo, en el caso de mercancías restringidas o prohibidas que no tienen la autorización para ingresar al territorio nacional.

5.3 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 3.

Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Rivera (2018) explica “La propuesta de mejora en la forma de almacenaje de la mercancía en abandono legal e inmovilizado, representa una gran oportunidad para tener retribución económica favorable por el concepto de almacenaje” (p.59). Dentro de su estudio recomienda que los depósitos temporales deban conservar las mercancías en abandono e inmovilizadas, en las mejores condiciones; de manera que SUNAT pueda disponer de ellas a través de la modalidad de remate, el cual le retribuye el 5% de su valor.

Al respecto los entrevistados no están de acuerdo con Rivera (2018); ya que ellos consideran que independientemente de cuan ordenada o no, tengan las mercancías en abandono legal o mercancías inmovilizadas, los depósitos temporales no reciben ninguna retribución económica por parte del consignatario ni mucho menos por parte de SUNAT. Los participantes no están de acuerdo con lo que expresa Rivera (2018); ya que comentan que con la custodia de mercancías en abandono y/o inmovilizadas los depósitos temporales se ven sumamente afectados, porque incurren en muchos costos por el almacenamiento y constate manipuleo de dichas mercancías. Los participantes explican que los principales costos en que incurren los depósitos temporales con el almacenaje de las mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario o mercancías inmovilizadas son: El uso de personal administrativo y operativo, la subcontratación de cuadrillas, montacargas, stakers, energía eléctrica, uso de pallets, material de embalaje, etc. Estos son costos que el depósito temporal tiene que asumir y que no son recuperados ni por parte de los importadores, dueños o consignatarios, ni por parte de la SUNAT.

Los participantes comentan que constantemente incurren en costos, ya que son muchas las veces que tienen que manipular las mercancías que se encuentran en situación de abandono y/o inmovilizadas; explican que están obligados a posicionar las mercancías cada vez que la autoridad aduanera lo solicita; les solita las mercancías para un primer reconocimiento físico, tienen que posicionar las mercancías cuando el personal de disposición de mercancías va a realizar el inventario de las mercancías, cuando las autoridades del sector competente van también a inspeccionar la carga; cuando se realiza la entrega de mercancías a los beneficiarios de una adjudicación, de un remate, a los representantes del sector competente; y cuando se va a entregar la mercancía para destrucción. Además, comentan que cuando se trata de las destrucciones los depósitos temporales asumen los gastos del notario que debe estar presente en el proceso de la

destrucción; entonces los depósitos temporales constantemente están asumiendo costos que no son recuperables.

Por otro lado, los entrevistados están de acuerdo con lo que expresa Rivera (2018), en el sentido de que a través de la disposición de mercancías bajo la modalidad del remate; los depósitos pueden obtener el 5% del valor del remate; pero manifiestan que este porcentaje no cubre en lo más mínimo los costos incurridos y que además para acogerse a este beneficio deben incurrir en trámites y procedimientos bastante engorrosos; Además también dieron a conocer que hace aproximadamente dos (02) años no se vienen realizando remates de aduanas, debido a problemas con el portal de SUNAT.

Cutipa (2016) determina que uno de los principales problemas es el congestionamiento de mercancías, toda vez que la capacidad de almacenamiento del almacén de la intendencia de la Aduana de Puno se ha visto rebasado por el exceso de mercancías en stock de inventario.

Con respecto a la capacidad de almacenamiento los participantes están de acuerdo con lo expresado por Cutipa (2016) en relación a que el congestionamiento de mercancías afecta a los depósitos principalmente en el tema de espacio; ya que con la custodia de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas; al no haber culminado con el proceso de nacionalización por parte del consignatario o con el proceso de disposición por parte de SUNAT, se origina lo que los depósitos llaman ocupabilidad muerta; es decir que tienen un espacio ocupado que no les genera rentabilidad y que por el contrario les representa un costo de oportunidad al no contar con el espacio disponible para poder atender a la demanda de los clientes. Esto genera muchas veces que el depósito pierda clientes, ya que estos al no ser atendidos en este depósito temporal se ven obligados

a irse con la competencia; y no solo pasa con clientes nuevos sino también con clientes grandes con los que tienen bastante tiempo trabajando.

Chacón & Chávez (2010) explica lo siguiente:

El propósito del incremento de la rotación de inventarios del almacén de mercancías traerá consigo el inicio del inmediato descongestionamiento del almacén. La mencionada rotación de mercancías evitará duplicar funciones, el deterioro y pérdida de mercancías (...) (p.185).

Los participantes están de acuerdo con Chacón & Chavez (2010), ya que consideran que es necesario el incremento en la rotación de mercancías en los depósitos temporales, para disminuir el congestionamiento que se origina por la falta de espacio disponible. Esta falta de espacio hace que se genere desorden en los depósitos temporales, ya que, al no tener espacio disponible para el almacenamiento de mercancías, se ven obligados a mezclar mercancías unas con otras, no tienen zonas definidas solo para mercancías inmovilizadas, mercancías en abandono legal o abandono voluntario; mas, por el contrario, en un mismo contenedor se puede encontrar almacenadas todo tipo de mercancías. En este sentido, los participantes explican que ante la falta de espacio se ven obligados a buscar un contenedor que este semilleno para almacenar ahí las mercancías independientemente del tipo de mercancía.

Por otro lado, los entrevistados explican que otro motivo por el que, los depósitos temporales se ven afectados con el congestionamiento de mercancías en abandono legal, es en el hecho de que estos, se sienten en la necesidad de descontar incluso hasta el 100% en el servicio de almacenaje a los importadores, con la finalidad de por lo menos liberar el espacio y tenerlo disponible para poder atender a sus demás clientes y no seguir perdiendo dinero por falta de espacio.

Los participantes también concuerdan con Chacón & Chávez (2010), en relación a que el incremento en la rotación de inventarios es necesaria para evitar el deterioro y pérdida de mercancías; en este sentido, los entrevistados manifiestan que debido a la antigüedad de

las mercancías en el depósito temporal, estas tienden a deteriorarse, a caducar su fecha de vencimiento, a descomponerse, etc., algunas veces pueden ser productos que pueden llegar a contaminar el ambiente y es un problema para la salud y el bienestar de los colaboradores que están en contacto directo con dichas mercancías. También explican que algunas veces han sido sancionados por la SUNAT, debido a que producto del desorden y de una mala gestión logística se han dado casos de pérdida de mercancías.

A continuación, se mencionan los casos puntuales que los entrevistados dieron a conocer respecto a cómo los depósitos temporales se ven afectados por la custodia de mercancías en abandono voluntario, abandono legal y mercancías inmovilizadas:

En el caso del abandono voluntario afecta en el sentido de que el importador una vez que decide que quiere abandonar su mercancía, deja de pagar los servicios generados con el depósito temporal.

En el caso de las inmovilizaciones el cliente evalúa si le conviene más levantar las observaciones y retirar su mercancía o dejarla en el almacén para que SUNAT disponga de ella; en caso el cliente decida levantar las observaciones ante SUNAT y llevarse la carga, el almacén no pierde, pero si decide dejarla para que SUNAT disponga de ella, si pierde porque la SUNAT al disponer de las mercancías; si bien libera el espacio ocupado en el depósito, no asume ningún gasto por el servicio de almacenamiento; y hay inmovilizaciones que tienen años en el depósito.

En el caso del abandono legal de las mercancías pasa lo mismo que en las inmovilizaciones; como el cliente tiene la opción de recuperar sus mercancías en abandono legal siempre y cuando cancele los derechos vinculados a esa importación antes de que se haga efectivo el proceso de disposición, si el cliente nacionaliza las mercancías, el depósito temporal no pierde porque para poder retirar sus mercancías el cliente tiene que pagar los servicios de almacenamiento, pero si el cliente decide dejar su mercancía

en abandono y SUNAT dispone de ella, en este caso tampoco SUNAT realiza ningún pago por los servicios incurridos en el almacenamiento de mercancías.

En líneas generales los depósitos se ven afectados operativamente debido a que algunas veces al no haber una planificación anticipada por parte de SUNAT con lo relacionado a cualquier parte del proceso que tenga que ver con mercancías en abandono, legal, abandono voluntario o mercancías inmovilizadas; deben parar sus operaciones del día a día y asignar los recursos que sean necesarios para atender a los requerimientos de SUNAT; y comercialmente debido a que no obtienen ninguna rentabilidad con la custodia de este tipo de mercancías; mas por el contrario incurren en muchos costos que no son recuperables por el almacén.

Al respecto Alva (2013) propone lo siguiente:

En aras de dar un fiel cumplimiento al principio previsto en la LGA sobre “Participación de agentes económicos” e incentivar la intervención del sector privado en determinados servicios aduaneros como el almacenaje de carga y, sobre todo, para no perjudicarlo económicamente, es que proponemos se modifique la LGA de acuerdo a los siguientes alcances: 1) Se establezca un plazo máximo para que la Administración Aduanera proceda a recoger las mercancías en situación de abandono legal (podría ser, por ejemplo; un plazo no mayor a 20 días calendario los cuales, inclusive y previo acuerdo con el gremio de almacenes, podrían ser considerados como días libres de todo pago). 2) Transcurrido dicho plazo, la Administración Aduanera debe hacerse responsable por el pago del servicio de almacenaje por aquellas mercancías que estén en situación de abandono legal, al tener el derecho de disposición sobre ellas. En este caso lo que el gremio y la SUNAT podrían acordar anualmente son tarifas especiales para estos supuestos (p.14).

En este sentido, los participantes están de acuerdo con Alva (2013) ya que también manifestaron que una posible solución para que los depósitos temporales no se vieran afectados con el congestionamiento de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas; sería que SUNAT se haga responsable del pago del servicio de almacenaje; o que por el contrario SUNAT se haga cargo de la custodia de dichas mercancías llevándoselas a sus propios almacenes.

Al respecto hubo participantes que manifestaron que lo antes mencionado es poco probable ya que SUNAT (La Intendencia Aduana Marítima del Callao) no cuenta más que con un almacén en Lurín; el cual no tiene la capacidad suficiente para dicho fin.

5.4 DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL OBJETIVO ESPECÍFICO 4.

Entender que ocasiona la demora en la disposición de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

Farfán (2018) concluye:

De acuerdo con los resultados de la investigación, ha quedado demostrado que la gestión del proceso de disposición de 106 mercancías en situación de abandono y comiso de la Intendencia de Aduana Aérea y Postal, ha sido deficiente, ya que ha generado acumulación de mercancías en los almacenes durante el periodo 2012-2014, generando saldos en volumen de 5.33% 28.05% y 17.00%, respectivamente, incrementándose en el periodo 2013 y decreciendo en el periodo 2014 (p. 107).

De acuerdo a lo mencionado por Farfán (2018), los entrevistados comentaron que efectivamente en los años anteriores también en la Aduana Marítima del Callao, el proceso de Disposición de mercancías era deficiente; pero también manifestaron que en los últimos dos años (2018 y 2019) han podido observar un gran avance en cuanto a la disposición de mercancías; afirman que a pesar de que aún hay bastante mercancía almacenada en situación de abandono legal, abandono voluntario y/o inmovilizadas; el área de disposición de mercancías está haciendo un buen trabajo ya que se está concentrando en desocupar los depósitos partiendo de las mercancías con mayor antigüedad.

Aldas & Burgos (2017) explica que “mediante la implementación de tiempos para ciertas actividades en el flujograma del manual de destrucción de mercancías se podrá disminuir el índice de demoras a las que estaban expuestos los solicitantes de dicha operación” (p.67).

En el caso de destrucción de mercancías, los participantes manifiestan que las demoras que se pueden generar para que SUNAT emita las resoluciones se da debido a falta de presupuesto; ya que SUNAT tiene un presupuesto anual asignado para este tipo de disposición y una vez que es consumido en su totalidad no queda más que esperar a la asignación de presupuesto del siguiente año para seguir con las destrucciones.

Aunque los participantes no han considerado lo expuesto por Aldas & Burgos (2017) como una alternativa para agilizar el proceso de disposición de mercancías en la modalidad de destrucción; creemos que sería una gran medida para reducir las demoras en dicho proceso.

Cutipa (2016) expresa lo siguiente:

Cabe resaltar que en el año 2015 se registró un ingreso de 2 488.45 toneladas de mercancías provenientes de intervenciones en lucha contra el contrabando y en el mismo año se logró disponer de 2 207.91 toneladas de mercancías, las modalidades de disposición fueron por adjudicaciones a instituciones públicas, religiosas y privadas todas ellas sin fines de lucro y por la modalidad de destrucción de mercancías aquellas que atentaban contra la salud pública (p. 148).

Respecto a lo mencionado por Cutipa (2016); a pesar de que la información recabada en su estudio de investigación corresponde al año 2015; los entrevistados de la presente investigación también concuerdan que las modalidades de disposición de mercancías por las que se realiza el mayor descongestionamiento de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas son la adjudicación de mercancías a entidades públicas, religiosas y privadas sin fines de lucro; y la destrucción de mercancías.

Ortiz (2016) concluye:

Con la publicación del Código Orgánico de la Producción, causó impacto en el término abandono definitivo que implicaba la pérdida de la propiedad de las mercancías, no obstante, analizando dicha figura, esta surtió un efecto favorable, esto es con el fin de que las mercancías no estén mucho tiempo en las bodegas (p.29).

De acuerdo a lo mencionado por Ortiz (2016) es importante resaltar que los entrevistados también consideran que la figura del abandono legal tendría un efecto positivo siempre que sirviera como una medida para que los importadores nacionalicen sus mercancías en el menor tiempo posible, contribuyendo a que se dinamice el nivel de rotación de inventarios en los depósitos temporales; pero lo que pasa es que en la práctica no siempre sucede así, y los depósitos terminan custodiando este tipo de mercancías por mucho más tiempo de lo previsto.

Arias & Mosquera (2014) explica:

El proceso de disposición de mercancías señala dos características fundamentales para la disposición de mercancías en la modalidad de donación, las cuales son: La primera característica es que puedan cumplir una función social, es decir, que beneficien o sirvan de ayuda a las personas que las reciben, por lo que las mercancías que dona la DIAN con mayor frecuencia en la Seccional Buenaventura son prendas de vestir, calzado, electrodomésticos, y artículos de cocina; la segunda característica es que dichas mercancías puedan prestar una utilidad a la entidad beneficiaria. Esta es la característica que permite que la mayoría de las mercancías sean dispuestas bajo la modalidad de donación (p.60).

Se producen demoras también debido a que el área de disposición de mercancías se demora en emitir las resoluciones ya sea de adjudicación, de remates, de entrega al sector competente o de destrucción de mercancías. En el caso de las adjudicaciones, los participantes concuerdan con lo expuesto por Arias & Mosquera (2014), en que se producen demoras en la emisión de resoluciones debido a que para que se pueda otorgar una adjudicación de mercancías hay un previo requisito que consiste en que la entidad que requiere de dicha adjudicación debe presentar una solicitud detallando las mercancías que necesita para atender a las necesidades de su población o grupo al que representan; el problema con las adjudicaciones es que las entidades que presentan sus solicitudes no conocen la disponibilidad de las mercancías que necesitan y presentan sus solicitudes a ciegas, entonces se dan los casos en los que solicitan mercancías que no están disponibles; o viceversa. Por este motivo hay casos como bien comentaba un participante, en los que

puede caer en abandono un ala de un avión nueva, u otro caso que también comenta en que llegó mercancía suplantada que decía ser una cosa y que resultó ser piedra chancada; entonces hay ese tipo de mercancías que no atienden una necesidad latente y es muy difícil que alguien la pueda solicitar, en primer lugar porque no les sirve y en segundo lugar porque les puede resultar muy engorroso y caro el traslado hasta su comunidad. Los participantes también comentan que debido a lo dificultoso o caro que le puede resultar al beneficiario de una adjudicación hacer el retiro de las mercancías, opta por renunciar a ciertas mercancías y no se las lleva dejándolas en el depósito hasta que el área de disposición de mercancías reciba otra solicitud por las mismas mercancías y pueda emitir nuevamente una resolución de adjudicación.

En el caso de remates los participantes manifiestan que SUNAT no está emitiendo resoluciones debido a problemas internos de SUNAT con su portal de remates, que tienen ya bastante tiempo y que no se solucionan a la fecha.

En el caso de la modalidad de entrega de mercancías restringidas al sector competente los entrevistados explican que en esta modalidad de disposición no se emiten resoluciones, sino que más bien se hace a través de oficios. Los participantes dieron a conocer que las demoras que se dan respecto a la salida de mercancías restringidas es por la demora en el pronunciamiento de la Autoridad Competente, respecto al estado de las mercancías; comentan que el Sector Competente tiene veinte (20) días hábiles desde la recepción del oficio para emitir pronunciamiento respecto al estado de las mercancías; es decir que tienen veinte (20) días hábiles para decirle a SUNAT si la mercancía está en óptimas condiciones o se encuentra en malas condiciones, para que de acuerdo a ello SUNAT pueda proceder con la adjudicación o con la destrucción según corresponda. El problema se da porque el Sector competente no siempre se pronuncia dentro de los veinte (20) días

hábiles; y SUNAT lo que hace es volverle a oficiar otorgándole un nuevo plazo de veinte (20) días; y de esta forma la mercancía continua bajo la custodia del depósito temporal.

Por otro lado, los participantes de las entrevistas a profundidad realizadas también comentan que otro de los motivos por los que se producen demoras en la disposición de mercancías, es por la falta de transparencia en los reportes de abandono e inmovilizaciones que los depósitos temporales tienen la obligación de reportar a SUNAT, los primeros cinco (05) días de cada mes; es decir, que muchas veces los reportes no reflejan lo que en realidad ellos tienen en el depósito temporal. Los entrevistados indican que no reportan ciertas mercancías debido a que algunas veces por la antigüedad de las mismas, se pierde la trazabilidad y llega un momento en que no saben a qué manifiesto o BL pertenecen, y prefieren no reportarlo por temor a ser sancionados por la Autoridad aduanera. Muchas veces esta falta de trazabilidad en la información está vinculada a la falta de interés de los depósitos en llevar una buena gestión de las mercancías en abandono o mercancías inmovilizadas, que según los participantes opinan que se origina debido a que los depósitos no ven ningún beneficio o rentabilidad en mantener la custodia estas mercancías; sienten más bien que es una obligación impuesta por SUNAT y que lo tienen que hacer por temor a incurrir en sanciones o multas.

Los participantes comentan que otro motivo por el que se producen demoras en la disposición de mercancías es por la demora por parte de las UUOO (Unidades Orgánicas de SUNAT), en la remisión de las resoluciones que resuelven la situación legal de las mercancías, al área de disposición de mercancías. Respecto a las inmovilizaciones los participantes comentan que es más tedioso porque se pueda realizar el retiro de la carga por parte del almacén, por parte del área de disposición, porque generalmente las inmovilizaciones no son canalizadas directamente a través del área de disposición de mercancías, sino que se hace a través de otras UUOO (unidades orgánicas de SUNAT),

como son la división de importaciones a través de la Sección de procedimientos no contenciosos; la división de depósitos y tránsito, la división de oficiales etc., es decir que si la división de importaciones no informa a el área de disposición de mercancías sobre la situación legal de las mercancías; el área de disposición de mercancías no podrá proceder con las acciones tendientes a su competencia. Muchas veces el depósito opta por presentar expedientes antes SUNAT con el fin de acelerar el proceso de retiro de las mercancías; pero el área de disposición está atada de manos mientras que las UUOO no le comuniquen la situación legal de las mercancías por conducto regular; es decir que le tienen que informar si las mercancías se encuentran en situación de abandono legal o comiso administrativo. El motivo por que las unidades orgánicas demoran en informar al área de disposición de mercancías sobre la situación legal de las mercancías es porque cada inmovilización es un caso diferente y tiene un proceso diferente, algunas son apeladas o siguen un proceso judicial y pasan de área en área, por la división de controversias, por el tribunal fiscal; y un proceso de este tipo puede ser muy engorroso y por consiguiente tardar años. Algunas veces se presenta la situación en que el tribunal fiscal o la Administración resuelve sancionar ya sea al importador, a la agencia de aduana, al depósito temporal, o a los tres según corresponda, y con la cancelación de las multas proceden a archivar los actuados relacionados a dicha inmovilización, olvidando que la mercancía aún sigue en el depósito; entonces el depósito tiene que presentar expedientes consultado la situación legal de dicha inmovilización y solicitando la disposición de la misma, y es ahí cuando recién las UUOO de SUNAT resuelven la situación legal de la mercancía y le comunican al área de disposición de mercancías para que realice las gestiones correspondientes para el retiro de las mismas.

Por otro lado, los importadores tienen diez (10) días útiles para levantar las observaciones; y vencido ese plazo SUNAT ya debería disponer de la carga, pero muchas veces el

importador presenta un expediente solicitando que se le amplíe el plazo, para que puedan regularizar las observaciones y SUNAT les amplía el plazo, pero aun así los importadores no llegan a subsanar nada y la carga permanece en el almacén ocupando espacio. Es por esto que si las UUOO no emiten las resoluciones en las que resuelven la situación legal de las mercancías, SUNAT no puede continuar con el proceso de disposición.

Del mismo modo los depósitos temporales envían todos los meses sus reportes de abandono legal a las UUOO, según corresponda; es decir, las mercancías en situación de abandono legal sin destinación aduanera son reportadas a la División de manifiestos y las mercancías en situación de abandono legal con destinación aduanera son reportadas a la Sección de procedimientos no contenciosos. Estas UUOO deben validar que las mercancías se encuentran en abandono legal y deben notificar a los consignatarios, informándoles que sus mercancías se encuentran en situación de abandono legal y que tienen un plazo de cinco (05) días para culminar con el proceso de nacionalización o de lo contrario se procederá a su disposición; vencido el plazo deben informar al área de disposición de mercancías para que proceda según corresponda, pero el problema es que pasa demasiado tiempo, entre la fecha que los depósitos remiten sus reportes a las UUOO y la fecha en que estas le comunican al área de disposición de mercancías, sobre la situación legal de las mismas; y mientras tanto estas permanecen en el depósito ocupando espacio.

5.5 HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN

Como resultado de la investigación y luego del análisis de las entrevistas a profundidad se han identificado nuevos descubrimientos; los cuales no estaban contemplados dentro de las categorías apriori del presente estudio; al respecto debemos indicar que los nuevos hallazgos obtenidos, si bien no estaban incluidos desde un principio para la recolección de datos empíricos relacionados con la investigación, fueron de gran ayuda para una

mejor comprensión de los objetivos relacionados con el tema de estudio; y algunos de ellos consideramos que aportan información relevante que podría ser materia de estudio para investigaciones futuras.

Inicialmente se había considerado diez (10) categorías, las cuales se les denominó categorías apriori ya que sirvieron para la elaboración de las preguntas de las entrevistas a profundidad; posteriormente, durante la revisión y análisis de las respuestas obtenidas de los participantes, se identificó veinticinco (25) categorías adicionales, las cuales denominamos categorías emergentes. Por lo tanto, la investigación obtuvo treinta y cinco (35) categorías en total, las cuales están agrupadas en cinco (05) familias y son testimonio de los aspectos más importantes respecto al tema de investigación y a su vez sirvieron para el análisis y discusión de resultados del presente estudio.

Tabla 9

Categorías Emergentes de la Investigación

FAMILIAS	CATEGORÍAS
DEMORA EN LA ROTACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO TEMPORAL	DEMORAS EN EL PRONUNCIAMIENTO DEL SECTOR COMPETENTE
	DEMORAS EN LA DISPOSICIÓN DE LAS MERCANCÍAS
	DEMORAS EN LA EMISIÓN DE RESOLUCIONES DE DISPOSICIÓN
	CAÍDA DE LA VENTA O NEGOCIO DEL IMPORTADOR
	CLIENTE NO HABIDO O' DECLARADO EN QUIEBRA
GESTIÓN EN LOS DEPÓSITOS TEMPORALES	DESORDEN EN EL ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS
	FACILIDADES DE INGRESO DE LOS BENEFICIARIOS AL DEPÓSITO PARA EL RETIRO DE MERCANCÍAS
	FALTA DE ESPACIO DISPONIBLE PARA ATENDER A CLIENTES
	FALTA DE INTERES EN UNA BUENA GESTIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN ABANDONO E INMOVILIZADAS
	FALTA DE TRANSPARENCIA EN LA INFORMACIÓN REPORTADA A SUNAT
	MERCANCÍAS EN MAL ESTADO, DETERIORADAS, EN PROCESO DE DESCOMPOSICIÓN
	PÉRDIDA DE DOCUMENTACIÓN QUE AMPARA A MERCANCÍAS ANTIGUAS EN EL DEPÓSITO
	PÉRDIDA DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO TEMPORAL
	SOBRECOSTOS OPERATIVOS DEL DEPÓSITO POR EL USO DE RECURSOS PROPIOS
	PÉRDIDAS ECONÓMICAS DEL DEPÓSITO
MEDIDAS DE CONTROL DE SUNAT	SANCIONES A LOS DEPÓSITOS TEMPORALES
PROBLEMAS DEL IMPORTADOR EN LA NACIONALIZACIÓN DE MERCANCÍAS	ABANDONO COMERCIAL DE MERCANCÍAS CON LEVANTE AUTORIZADO
	DESCONOCIMIENTO DEL IMPORTADOR ACERCA DE LOS TRÁMITES A REALIZAR
	COSTOS ELEVADOS DE IMPORTACIÓN
	FALTA DE SOLVENCIA ECONÓMICA DEL CLIENTE
	FALTA DE SUSTENTO DOCUMENTARIO PARA LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS
	MERCANCÍAS CON DESTINACIÓN ADUANERA INCONCLUSA
	MERCANCÍAS NO DECLARADAS O EN EXCESO
	MERCANCÍAS RESTRINGIDAS SIN AUTORIZACIÓN DE INGRESO
	MERCANCÍAS SIN DESTINACIÓN ADUANERA

Nota: Se separaron solo las categorías emergentes del cuadro general de categorías (Tabla N°6).
Elaboración propia.

5.5.1 Hallazgos relacionados con la demora en la rotación de mercancías en el depósito temporal.

Figura 44. Primera familia de categorías emergentes - Demoras en la rotación de mercancías en el depósito temporal. Elaboración propia.

De acuerdo a los resultados de las entrevistas realizadas, se puede determinar que las demoras en la rotación de mercancías en los depósitos temporales están relacionadas con las demoras en la disposición de mercancías; la cual es causa de las demoras en el pronunciamiento del Sector Competente y está asociado a las demoras en la emisión de resoluciones de disposición. Además, también se producen demoras en la salida de mercancías de los depósitos temporales debido a algunos de clientes se les caen las ventas que tenían negociadas previamente a la importación y luego no tienen la solvencia económica para realizar la nacionalización de mercancías. Por otro lado, los participantes también mencionan que algunas veces los importadores se declaran en quiebra o aparecen

como no habidos, y les es difícil localizarlos para que culminen con el retiro de las mercancías.

5.5.2 Hallazgos relacionados con la Gestión en los depósitos temporales.

Figura 45. Segunda familia de categorías emergentes - Gestión en los depósitos temporales. Elaboración propia.

Respecto a la gestión de los depósitos temporales los entrevistados manifiestan que producto del manipuleo y custodia de mercancías en abandono legal y mercancías inmovilizadas, los depósitos temporales incurren en sobrecostos por el uso de recursos propios (cuadrillas, montacargas, staker, espacio, energía eléctrica, etc.); lo que conlleva a pérdidas económicas para el depósito temporal. Por otro lado, también se produce

desorden en el almacenamiento de mercancías; el cual es causa por la falta de interés por parte de los depósitos en realizar una buena gestión de las mercancías en abandono e inmovilizadas; debido a que la custodia de estas mercancías no les produce rentabilidad. El desorden en los depósitos está relacionado a la pérdida de mercancías y al deterioro, descomposición y mal estado de las mercancías. Además, los entrevistados comentan que la gestión de los depósitos temporales respecto a las mercancías en abandono legal y mercancías inmovilizadas consiste también en brindar facilidades de ingreso de los beneficiarios al depósito temporal para que realicen el retiro de mercancías, ya sean adjudicadas, rematadas, entregadas al sector competente, o que se tengan que destruir. También es responsabilidad de los depósitos temporales la falta de transparencia en la información reportada a SUNAT, respecto a las mercancías en situación de abandono legal o inmovilizadas.

5.5.3 Hallazgos relacionados con las medidas de control de SUNAT.

Figura 46. Tercera familia de categorías emergentes - Medidas de control de SUNAT. Elaboración propia.

Respecto a las medidas de control de SUNAT, los entrevistados manifiestan que los depósitos temporales pueden ser sancionados por la Administración aduanera, con multas vinculadas a la mala gestión de las mercancías bajo su responsabilidad.

5.5.4 Hallazgos relacionados con los problemas del importador para la nacionalización de mercancías.

Figura 47. Cuarta familia de categorías emergentes - Problemas del importador en la nacionalización de mercancías. Elaboración propia.

Con relación a los problemas del importador en la nacionalización de mercancías, los entrevistados destacan en primer lugar la figura del abandono comercial de mercancías con levante autorizado. Este término, denominado así por los depósitos mismos, consiste en el abandono de mercancías nacionalizadas, que pagaron todos los derechos ante SUNAT y que cuentan con la autorización de levante para el retiro del depósito por parte del importador. Al contar con el levante autorizado y al no ser retirado por el dueño de las mercancías, este deja de ser un tema aduanero y pasa a ser un tema comercial entre el depósito con el cliente.

Del mismo modo se produce cuando una DAM tiene canal rojo y el funcionario aduanero en el reconocimiento físico observa algunas irregularidades en la declaración aduanera de mercancías; este procede a levantar un acta de inmovilización, la cual tiene un plazo de

(10) días para que el consignatario o la agencia de aduanas pueda levantar las observaciones; pero el funcionario no corrige la DAM separando las mercancías inmovilizadas esperando a que se levanten las observaciones de la inmovilización, pero no siempre se levantan las observaciones y la mercancía queda inmovilizada; pero al otorgar el levante de las mercancías al no haber hecho la corrección de la DAM, el levante es al 100% y procede con el retiro de las mercancías dejando las mercancías inmovilizadas. El problema se presenta después cuando el depósito pide a SUNAT que disponga de las mercancías inmovilizadas y SUNAT les dice que para ellos esa carga tiene levante por el total y que dicha inmovilización deja de ser un tema aduanero y pasa a ser un tema comercial; es decir que el importador debió llevarse esa carga cuando obtuvo el levante. Algunas veces la inmovilización no tiene el levante y por eso se queda, pero como para SUNAT la DAM tiene levante al 100% no hace nada porque dice que ya no le compete, argumentando que ya no es un tema aduanero sino más bien un tema comercial entre el depósito y el cliente. Muchas veces la figura del abandono comercial se produce por la falta de solvencia económica y a los costos elevados de importación. Por otro lado, los participantes mencionan que los problemas del importador en la nacionalización de mercancías son los siguientes: El desconocimiento del importador acerca de los trámites a realizar, que conlleva a la no destinación de mercancías a un régimen aduanero; la falta de sustento documentario para la importación de mercancías, mercancías en exceso enviadas por su proveedor que no son declaradas y no tienen sustento documentario, mercancías cuya destinación aduanera queda inconclusa, relacionada muchas veces con la falta de solvencia económica del importador; y por último la falta de autorización de mercancías restringidas.

5.6 BARRERAS Y BRECHAS DE LA INVESTIGACIÓN

La primera barrera de nuestro trabajo de investigación fue encontrar estudios previos realizados en países fuera de Latinoamérica, respecto al nuestro tema.

La segunda barrera del presente estudio fue coordinar las entrevistas con el personal de los depósitos ya que se encontraban con bastante carga laboral; se decidió trabajar bajo las entrevistas de profundidad y así recabar información real del estudio, la cual se obtuvo a través de las personas especializadas del tema de investigación; sin embargo, la dificultad fue tratar con personas con un tiempo bastante limitado debido a sus funciones de trabajo, resultaba bastante complicado poder concretar una entrevista sin haberla coordinado con la debida anticipación, por lo tanto debíamos realizar una cita previa a cada participante y así realizar la correspondiente entrevista; ante este inconveniente se decidió realizar las entrevistas por medio de una conferencia telefónica y se obtuvo buenas respuesta a ello.

Asimismo, las citas se empezaron a concretar la segunda semana de diciembre del año 2019 a pesar del ajetreo de las fiestas navideñas; se logró obtener tres entrevistas físicas con jefes y coordinadores de los principales depósitos temporales del país, obteniendo buena respuesta y enriqueciendo la investigación; posterior a las vacaciones de fiestas, se logró obtener otras entrevistas vía conferencia telefónica, debido a los tiempos limitados de los entrevistados; las últimas entrevistas se vieron afectadas por el tema de la pandemia (COVID 19), ya que muchos de nuestros entrevistados tenían que lidiar con el tiempo y espacio de sus familiares.

Asimismo, es importante detallar que todos los participantes fueron amables a las entrevistas y muy honestos en sus respuestas; asimismo colaboraron con sus conocimientos de practica en el tema.

CONCLUSIONES

1. En base a la hipótesis de trabajo planteada inicialmente, se puede concluir que el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas afecta negativamente en el área comercial y operativa, de los depósitos temporales autorizados por SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019. En el área comercial les afecta debido a que la custodia de estas mercancías conlleva a sobrecostos y a pérdidas económicas. En el área operativa les afecta debido a que, para atender a los requerimientos de la Autoridad Aduanera, respecto al manipuleo de estas mercancías, los depósitos temporales deben paralizar sus operaciones o quitar recursos para reasignarlos a un funcionario aduanero a fin de cumplir con dicho requerimiento.

En base a los objetivos específicos se concluye lo siguiente:

2. En base al primer objetivo se concluye que el abandono legal y abandono voluntario se produce por la falta de solvencia económica del importador para asumir los costos que involucra el proceso de nacionalización de mercancías ante SUNAT, los costos por el servicio de almacenamiento en los depósitos temporales, y los costos de sobreestadía con la línea naviera. También se produce abandono por desconocimiento del importador sobre los trámites, permisos o procesos de nacionalización; o por la falta de sustento documentario que ampara el ingreso de mercancías al país.

3. En base al segundo objetivo se concluye que la medida preventiva de inmovilización de mercancías, se produce por la existencia de mercancías sobrantes, en exceso, no declaradas, que no cuentan con sustento documentario. Se produce también por la falta de autorización del Sector Competente; y porque existe la presunción de que el importador comete delito aduanero, con la finalidad de evadir los derechos tributarios.
4. En base al tercer objetivo se concluye que el congestionamiento de mercancías afecta a los depósitos principalmente en el tema de espacio; ya que con la custodia de mercancías en abandono legal, abandono voluntario y mercancías inmovilizadas; se origina ocupabilidad muerta; es decir que tienen un espacio ocupado que no les genera rentabilidad y que por el contrario les representa un costo de oportunidad al no contar con el espacio disponible para poder atender a la demanda de los clientes. Asimismo, los depósitos incurren en muchos costos por el almacenamiento y constante manipuleo de las mercancías; y estos costos no son recuperados. Por otro lado, debido a la antigüedad, las mercancías tienden a deteriorarse, caducar su fecha de vencimiento y a descomponerse, etc., y esto representa un problema para la salud y el bienestar de los colaboradores que están en contacto directo con dichas mercancías. Por último, otro motivo por el que los depósitos temporales se ven afectados con el congestionamiento son los descuentos de hasta el 100% en el servicio de almacenamiento otorgado a clientes, con la finalidad de liberar el espacio.
5. En base al cuarto objetivo se concluye que las demoras en la disposición de mercancías son ocasionadas porque los depósitos no reportan lo que realmente tienen en abandono legal o inmovilizado a SUNAT. Otro motivo es la demora por parte de las unidades orgánicas de SUNAT (UUOO), como son la división de

manifiestos, la Sección de Procedimientos no contenciosos, la división de depósitos y tránsito, la división de control operativo, etc., en la remisión de las resoluciones que resuelven la situación legal de las mercancías, al área de disposición de mercancías. También producen demoras debido a que el área de disposición de mercancías se demora en emitir las resoluciones de adjudicación, de remates o de destrucción de mercancías. Por otro lado, demora en el pronunciamiento de la Autoridad Competente, respecto al estado de las mercancías, también es causal de las demoras en la disposición de mercancías.

RECOMENDACIONES

En base al análisis y discusión de los resultados; además de los nuevos hallazgos de la presente investigación, se recomienda lo siguiente:

1. Se recomienda que las agencias de aduanas deben ser más eficientes en la información que brindan a los importadores; en cuanto a los requisitos y autorizaciones que estos deben solicitar a las autoridades competentes, y los costos totales relacionados con la importación; con la finalidad de disminuir errores y retrasos en el proceso de nacionalización y contribuir con el nivel de rotación de mercancías en los depósitos temporales.
2. Se recomienda una mayor celeridad por parte de las Unidades Orgánicas de la Administración aduanera, en la remisión de reportes sobre la situación legal de las mercancías, al área de Disposición; para que esta pueda proceder acorde a su competencia a fin de liberar los espacios ocupados por mercancías en abandono e inmovilizadas en los depósitos temporales.
3. Se recomienda la implementación de un proceso en el que el área de Disposición de Mercancías de SUNAT, haga seguimiento y lleve una trazabilidad, de los oficios remitidos al sector competente; a fin de que este emita el pronunciamiento

sobre el estado y aptitud de las mercancías puestas a su disposición, en el plazo establecido; y las mercancías no tengan que permanecer por mucho tiempo en los depósitos temporales.

4. Se recomienda que los depósitos temporales designen recursos (un área, personal, equipos) que se enfoquen en mantener una buena trazabilidad de la información concerniente a las mercancías en abandono legal, abandono voluntario y/o inmovilizadas; y de esta manera puedan remitir dicha información revisada y depurada oportunamente a las UUOO de SUNAT, con el fin de evitar sanciones y de liberar en menos tiempo el espacio ocupado por dichas mercancías.
5. Se recomienda que SUNAT cuente con almacenes propios, para el traslado de las mercancías que se encuentran en situación de abandono legal, abandono voluntario o comiso administrativo; de lo contrario, brindar algún beneficio a los depósitos temporales, el cual podría ser un descuento en la garantía de funcionamiento; para que con ello los depósitos puedan recuperar de alguna forma la pérdida ocasionadas por la custodia de estas mercancías.

Por otro lado, podría ser interesante que, para futuras investigaciones se ahonde más en el tema del presente estudio a través de un enfoque cuantitativo, cuya delimitación temporal sea de tipo longitudinal. Asimismo, sería interesante que en futuras investigaciones se profundice más en los siguientes temas:

1. Factores que influyen en que los importadores abandonen sus mercancías en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, luego de que éstas cuenten con el levante autorizado por parte de SUNAT; generándose un abandono comercial.
2. Factores que influyen en que el Sector Competente, demore en emitir su pronunciamiento acerca del estado de las mercancías restringidas, en situación de

abandono legal, abandono voluntario o comiso administrativo, puestas a su disposición por parte del área de Disposición de Mercancías de SUNAT.

3. Factores que ocasionan los problemas del sistema de remates de la Aduana Marítima del Callao, desde principios del año 2018 hasta la actualidad.
4. Relación entre la presentación de solicitudes de adjudicación por parte de entidades nacionales sin fines de lucro, y el acceso restringido a la información sobre los stocks disponibles de mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario y comiso administrativo en los depósitos de la Aduana Marítima del Callao.

REFERENCIAS

- Aldas, J & Burgos, K. (2017). *Análisis del proceso de destrucción de mercancías en Aduana y su incidencia en las Operaciones de Comercio Exterior*. (Tesis para optar el Título de Ingeniería en Comercio Exterior, Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Administrativas. Guayaquil: Ecuador). Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17230> [Consulta: 05 de setiembre de 2019].
- Alva, C. (2013). Almacenes aduaneros: ¿quién debe pagar el servicio de almacenaje por las mercancías en situación de abandono legal?, una propuesta de cambio. Lima- EN: *Revista Jurídica Thomson Reuters*, 5-15.
- Álvarez, M. (2013) Abandono legal de mercancías. Lima; 2ª quinc oct 2013.- EN: *Actualidad Empresarial*, IX1-IX4.
- Arias, J & Mosquera, G. (2014). *Análisis del proceso de donación de mercancías por parte de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Buenaventura en el primer semestre del año 2014*. (Tesis para optar el Título de Administrador de Empresas, Universidad del Valle, Facultad Ciencias de la Administración. Buenaventura: Colombia). Recuperado de <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/xmlui/handle/10893/10752> [/http://hdl.handle.net/10893/10752](http://hdl.handle.net/10893/10752) [Consulta: 05 de setiembre de 2019].
- Bernal, A. (2010). *Metodología de la Investigación*. Bogotá. Colombia: Pearson Educación de Colombia Ltda.
- Caballero, A. (2000). *Metodología de la investigación científica: diseños con hipótesis explicativas*. Lima: UDEGRAF.
- Carvajal, M. (2009). *Derecho Aduanero*. México D.F.: Porrúa. S.A.
- Castro, M. (2010). El estudio de casos como metodología de investigación y su importancia en la dirección y administración de empresas. *Revista Nacional de Administración*, 1 (2), 31-54.
- Chacón, C & Chávez, M. (2010). *Propuesta de mejora de la gestión de procesos del departamento del departamento de almacén de mercancías de la Intendencia de Aduana de Tacna – Incremento de la rotación del stock de las mercancías*. (Tesis para optar el grado Magister en Gestión de Operaciones, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas,

Facultad de Negocios. Lima: Perú). Recuperado de <http://hdl.handle.net/10757/273844> [Consulta: 06 de setiembre de 2019].

Cipriani, N & Figueroa, L. (2016). *Mecanismos que permitan minimizar los riesgos del importador para evitar que la mercancía importada sea calificada en abandono legal en la Aduana principal de Puerto Cabello Estado Carabobo*. (Tesis para optar por el título de Licenciado en Ciencias Fiscales, Universidad de Carabobo, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas. Carabobo-Venezuela). Recuperado de <http://www.riuc.bc.uc.edu.ve/handle/123456789/7626> [Consulta: 06 de setiembre de 2019].

Congreso de la República del Perú. Ley de los Delitos Aduaneros [Ley GJA-05]. (19 de junio de 2003). Recuperado de <http://www.SUNAT.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-05.htm> [Consulta: 25 de setiembre de 2019].

Congreso de la República del Perú. Ley General de Aduanas [Ley GJA-03]. (27 de junio de 2008). Recuperado de <http://www.SUNAT.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm> [Consulta: 25 de setiembre de 2019].

Congreso de la República del Perú. Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros [Ley GJA-00.09]. (27 de agosto de 2003). Recuperado de <http://www.SUNAT.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-05.htm> [Consulta: 25 de setiembre de 2019].

Congreso de la República del Perú. Reglamento de la Ley General de Aduanas [Ley GJA-00.04]. (16 de enero de 2009). Recuperado de <http://www.SUNAT.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/normasociada/gja-00.04.htm> [Consulta: 25 de setiembre de 2019].

Correa, Gómez y Cano. (11 de octubre de 2010). *Gestión de almacenes y tecnologías de la información y comunicación (tic)*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21218551008> [fecha de consulta 28 de mayo de 2020].

Cosio, E. (2017). *Curso de Derecho Aduanero*. Lima: Jurista.

Cosio, E. (2012). *Comentarios a la Ley General de Aduanas: Decreto Legislativo No. 1053*. Lima: Jurista.

Cosio, E. (2014). *Tratado de Derecho Aduanero*. Lima: Jurista.

- Creswell, J. W. (2013 Ed.). *Qualitative Inquire & Research Design*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc.
- Cutipa, L. (2016). Análisis del congestionamiento y deterioro de mercancías incautadas en el almacén de la Intendencia de Aduana de Puno, periodo 2015. (Tesis para optar por el título profesional de Licenciado en Administración, Universidad Nacional del Altiplano, Facultad de Ciencias Contables y Administrativas. Puno: Perú). Recuperado de <http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/3991>[Consulta: 06 de setiembrede 2019].
- Eisenhardt, Kathleen M. (1989): “Building theories from case study research”, *Academy of Management Review*, Vol. 14, N° 4, pp. 532-550.Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/258557>
- Elo, S., Kääriäinen, M., Kanste, O., Pölkki, T., Utriainen, K., & Kyngäs, H. (2014). Qualitative Content Analysis: A Focus on Trustworthiness. *Sage Open*, 1-10. Recuperado de <http://sgo.sagepub.com/content/spsgo/4/1/2158244014522633.full.pdf>
- Gallardo, J. (2008). *Los delitos aduaneros: fundamentos de comercio internacional*. Lima: Rhodas.
- Greco, O. (2005). *Diccionario de comercio exterior*. Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com> [Consulta: 06 de setiembrede 2019]
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. 5ª.ed. Chile: McGraw-Hill / Interamericana Editores.
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativas, cualitativa mixta*. México D.F.: McGraw Hill Education
- Huamán, M. (2019). *Derecho aduanero y de Comercio Internacional*. Lima. Perú: Pacifico Editores.
- Jacob, S.A., & Paige-Furgerson, S. (2012). Writing Interviews Protocols and Conducting Interviews: Tips for Students to the Field of Qualitative Research. *The Qualitative Report*, 17(6), 1-10. Recuperado de <http://files.eric.ed.gov/fulltext/EJ990034.pdf>[Consulta: 15 de enerode 2020].

- Martínez, J (2017). *Las actividades de almacenamiento a través de un depósito privado para la distribución internacional de mercancías, frente al establecimiento permanente en Colombia*, (47), 114-124. doi: <http://10.18566/rfdcp.v47n127.a06>
- Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E., & Villagómez, A. (2014). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Colombia: Ediciones de la U.
- Ortiz, R. (2016) *Propuesta de una guía para la facilitación del levante de las mercancías abandonadas en la SENAE zona 8 del Ecuador*. (Tesis para optar por el grado de Magister en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior, Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Económicas. Guayaquil: Ecuador).Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/14101>[Consulta: 06 de setiembrede 2019].
- Rivera, E. (2018). *Propuesta de mejora en el almacenaje de mercancía inmovilizada y abandono legal en un depósito temporal ubicado en el Callao*. (Tesis para optar el título profesional de Ingeniero Industrial, Universidad Privada del Norte, Facultad de Ingeniería. Lima: Perú). Recuperado de <http://hdl.handle.net/11537/15245>[Consulta: 07 de setiembrede 2019].
- Sales, H. (2016). *Gestión de almacén de las mercancías en abandono del SENAE distrito Esmeraldas*. (Tesis para optar por el grado de Magister en Administración Mención Planeación, Pontificia Universidad Católica de Ecuador. Esmeraldas: Ecuador). Recuperado <https://repositorio.pucese.edu.ec/handle/123456789/801> [Consulta: 08 de setiembrede 2019].
- Sandoval, C. (2002). *Investigación cualitativa*. Recuperado de <https://panel.inkuba.com/sites/2/archivos/manual%20colombia%20cualitativo.pdf> [Consulta: 17 de Julio de 2020].
- Seidman, I. (2013). *Interviewing as Qualitative Research*. New York: Teachers College Press.
- Smith, M. and Richards, G. (2013) Edit. *The Routledge Handbook of Cultural Tourism*. New York: Routledge.
- Tafur, R., & Izaguirre, M. (2015). *Como hacer un Proyecto de investigation*, 2ª.ed.: Alfaomega.
- Velázquez, A., & Rey, G. (1999). *Metodología de la investigación científica*. Lima: San Marcos.

- Yin, R. (1994). *Case Study Research: Design and Methods, Applied Social Research Methods Series* (Vol. 5, 2nd ed.), Newbury Park, CA: SAGE Publications, Inc.
- Zagal R. (2008). *Derecho aduanero: principales instituciones jurídicas aduaneras*. Lima: Editorial San Marcos.
- Zagal R. (2009). *Operativa de comercio exterior y regímenes aduaneros*. Lima: Editorial San Marcos.
- Zamora, A. (2017). *La eficiencia de las aduanas de la región APEC: Un análisis a través del modelo de Malmquist. México y la Cuenca del Pacífico*;1-17. Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/413/41347447004/index.html> [Consulta: 08 de setiembre de 2019].
- Zamora, A., & Ayvar, F. (2016). *La Competitividad de aduanas de la región Asia Pacífico: una aproximación mediante el análisis de clústeres. Revista Análisis Económico*, (XXXI),60-75. Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/4337/433759482002/index.html> [Consulta: 08 de setiembre de 2019].
- Zapata, L. (2001). *La gestión del conocimiento en pequeñas empresas de tecnologías de la información*, Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

ANEXOS

Anexo N° 1

MATRIZ DE COHERENCIA

Título: Efectos del Congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono e Inmovilizaciones en los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.

PREGUNTA DE INVESTIGACION	OBJETIVO	HIPOTESIS	ESTRUCTURA HEURISTICO	CATEGORÍAS	METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN
Pregunta de Investigación Problema Principal: ¿De qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019?	Objetivo Principal: Identificar de qué manera afecta el congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en Abandono y/o inmovilizadas, a los Depósitos Temporales autorizados por la SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019	Según Hernández y Mendoza (2018) explica el papel que desempeña las hipótesis en el proceso de investigación cualitativa de la siguiente manera: Hipótesis de trabajo cualitativas: Hipótesis generales, emergentes, flexibles y contextuales, que van afinándose, ya que se adaptan a los datos, primeros resultados y avatares del curso de la investigación (p.365).	Objeto de estudio empírico: Almacenes temporales autorizados por la SUNAT Limitaciones: Aduana Marítima del Callao en el 2019.	Abandono legal de mercancías. Abandono voluntario de mercancías. Inmovilización de mercancías. Comiso Administrativo de mercancías.	Enfoque de la investigación: Cualitativa. Método: Estudio de casos. Tipo: No experimental, de clase descriptiva Diseño de la investigación:

Preguntas Específicas ¿Porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019? ¿Porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019? ¿Cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019? ¿Por qué se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y	Objetivo Específicos Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019. Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019. Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.	Hipótesis de trabajo principal. El congestionamiento causado por la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas afecta negativamente en el área comercial y operativa, de los depósitos temporales autorizados por SUNAT en la Intendencia Aduana Marítima del Callao, en el 2019. Hipótesis de trabajo específicas. El abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019, se produce por el desconocimiento y falta de liquidez de los importadores. La inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019, se produce por el desconocimiento de las restricciones y permisos		Disposición de mercancías. Adjudicación de mercancías. Remate de mercancías. Dstrucción de mercancías. Entrega de mercancías a la Autoridad competente Congestionamiento de mercancías.	Investigación de teoría fundamentada (empírica). Unidad de Análisis Muestra no representativa Muestra No probabilística por juicio o criterio del investigador, hasta llegar al punto de saturación Método de avalancha Técnica: Entrevistas a profundidad Instrumento: Guía de preguntas

mercancías inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019?	Entender por qué se origina la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019.	necesarios para la importación de mercancías. El congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas afecta negativamente en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, en el 2019 La demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, en el 2019; es ocasionada por gestiones burocráticas de la Autoridad Aduanera.			

Anexo N° 2

VALIDACION DE GUIA DE ENTREVISTA 1

UNIVERSIDAD PERUANA DE
CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA

Estimado Magister:

Siendo conocedor de su trayectoria profesional lo hemos elegido como Juez Experto para revisar el contenido de las entrevistas de profundidad que pretendemos utilizar para conocer el congestionamiento de mercancías en abandono e inmovilización en los depósitos temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao.

A continuación, se le presenta una lista de ítems relacionados a cada concepto teórico que debe cualificar de acuerdo a su experiencia profesional. No se le solicita responder a las preguntas, si no indicar si cada pregunta es apropiada o congruente con el concepto o variable que se pretende medir.

Agradecemos de antemano su colaboración.

INFORMACIÓN DEL ESPECIALISTA	
Nombre y Apellidos:	Waldemar Fernando Espinoza Cullere
Sexo:	Masculino
Especialidad:	ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
Centro laboral:	SUNAT
Centro laboral:	UNAC - CENTRO DE EXTENSION
Centro laboral:	Inst. Alta Salud
Experiencia laboral:	30 AÑOS - MODERADA

Ítem	Objetivo	Categoría	Segmento 1: Disposición de mercancías en Abandono Legal (objetivo I)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
1	Entender cómo impacta la demora en la disposición de mercancías que se encuentran en abandono legal en los depósitos temporales autorizados por la SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, durante los años 2018 - 2019.		1.- ¿Qué se entiende por abandono legal?	✓			✓		✓
			2.- ¿Qué se entiende por disposición de mercancías?	✓			✓		✓
			3.- ¿Cuáles son las medidas que adoptan como operador logístico para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?	✓			✓		✓
			4.- ¿Por qué cree que se produce el abandono legal de mercancías?	✓			✓		✓
			5.- ¿Cuáles son las causas del abandono legal?	✓			✓		✓
			6.- ¿Existe demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?	✓			✓		✓
			7.- ¿Qué otros problemas les genera el abandono legal?	✓			✓		✓
		Remate	8.- ¿Qué entiende por Remate?	✓			✓		✓
			9.- ¿Existen problemas ocasionados por el remate?	✓			✓		✓
		Adjudicación	10.- ¿Qué entiende por Adjudicación?	✓			✓		✓
			11.- ¿Existen problemas o demoras en la adjudicación?	✓			✓		✓
		Destrucción	12.- ¿Qué entiende por Destrucción?	✓			✓		✓
			13.- ¿Existen problemas o demoras en la destrucción?	✓			✓		✓
		Entrega al Sector Competente	14.- ¿Qué entiende por entrega al sector competente?	✓			✓		✓
			15.- ¿Existen problemas o demoras en la entrega al sector competente?	✓			✓		✓
Ítem	Objetivo	Categoría	Segmento 1: Disposición de mercancías en Abandono Legal (objetivo I)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
2	Averiguar cómo afecta el Abandono Voluntario de las mercancías a la operatividad de los depósitos temporales autorizados por la SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, durante los años 2018 - 2019.		1.- ¿Qué entiende por abandono voluntario?	✓			✓		✓
			2.- ¿Por qué se produce el abandono voluntario?	✓			✓		✓
			3.- ¿De qué manera afecta el abandono voluntario a la operatividad del depósito temporal?	✓			✓		✓
			4.- ¿Existen mecanismos de control para las mercancías en abandono voluntario?	✓			✓		✓
			5.- ¿Se produce congestiónamiento de mercancías en abandono voluntario?	✓			✓		✓
			6.- ¿Cuál es el tiempo promedio en que tarda SUNAT en disponer las mercancías en Abandono Voluntario?	✓			✓		✓
			7.- ¿Qué medidas adopta el Depósito Temporal, para acelerar el proceso de disposición de mercancías en abandono voluntario?	✓			✓		✓

[Firma manuscrita]

Item	Objetivo	Categoría	Segmento 1: Disposición de mercancías en Abandono Legal (objetivo I)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
1	Comprender cómo afecta la Inmovilización de las mercancías a la operatividad de los depósitos temporales autorizados por la SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, durante los años 2018 - 2019.		1.- ¿Qué entiende por Inmovilización de mercancías?	✓			✓		✓
			2.- ¿Conoce los motivos porque se produce una inmovilización de mercancías?	✓			✓		✓
			3.- ¿Tiene identificada la situación legal de las mercancías inmovilizadas?	✓			✓		✓
			4.- ¿De qué depende el levante de una mercancía inmovilizada?	✓			✓		✓
			5.- ¿Existen un plazo para resolver la solicitud de levantamiento de inmovilización de mercancías inmovilizadas?	✓			✓		✓
			6.- ¿Se produce congestiónamiento en el Depósito Temporal, de mercancías inmovilizadas?	✓			✓		✓
			7.- ¿Qué entiende por comiso administrativo?	✓			✓		✓
			8.- ¿Cómo afecta a la operatividad del Depósito Temporal, la inmovilización de mercancías?	✓			✓		✓
			9.- ¿Qué medidas adopta el Depósito Temporal para acelerar el proceso de disposición de mercancías inmovilizadas?	✓			✓		✓

[Handwritten signature]

VALIDACION DE GUIA DE ENTREVISTA 2

UNIVERSIDAD PERUANA DE
CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA

Estimado Magister:

Siendo conocedor de su trayectoria profesional lo hemos elegido como Juez Experto para revisar el contenido de las entrevistas de profundidad que pretendemos utilizar para conocer el congestionamiento de mercancías en abandono e inmovilización en los depósitos temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao.

A continuación, se le presenta una lista de ítems relacionados a cada concepto teórico que debe cualificar de acuerdo a su experiencia profesional. No se le solicita responder a las preguntas, si no indicar si cada pregunta es apropiada o congruente con el concepto o variable que se pretende medir.

Agradecemos de antemano su colaboración.

INFORMACIÓN DEL ESPECIALISTA	
Nombre y Apellidos:	Deckner Augusto Campusano Pachas
Sexo:	Masculino
Especialidad:	Comercio Internacional y Gestión Aduanera
Centro laboral:	Ausa Aduanas S.A
Centro laboral:	
Centro laboral:	
Experiencia laboral:	20 años

Deckner

GUÍA DE ENTREVISTA

Item	Objetivo	Categoría	Segmento 1: Abandono Legal (objetivo 1)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
1	Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, al 2019	Abandono Legal de Mercancías	1.- ¿Qué se entiende por abandono legal?	x			x		x
			2.- ¿Por qué cree que se produce el abandono legal de mercancías?	x			x		x
			3.- ¿Cuáles son las causas del abandono legal?	x			x		x
			4.- ¿Que otros problemas les genera el abandono legal?	x			x		x
		Abandono Voluntario de Mercancías	5.- ¿Qué entiende por abandono voluntario?	x			x		x
			6.- ¿Por qué se produce el abandono voluntario?	x			x		x
			7.- ¿Existen mecanismos de control para las mercancías en abandono voluntario?	x			x		x
			8.- ¿De qué manera afecta el abandono voluntario a la operatividad del depósito temporal?	x			x		x
Item	Objetivo	Categoría	Segmento 2: Inmovilización de Mercancías (objetivo 2)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
2	Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, al 2019	Inmovilización de mercancías	1.- ¿Qué entiende por inmovilización de mercancías?	x			x		x
			2.- ¿Cómo los motivos porque se produce una inmovilización de mercancías?	x			x		x
			3.- ¿Tiene identificada la situación legal de las mercancías inmovilizadas?	x			x		x
			4.- ¿De qué depende el levantamiento de una mercancía inmovilizada?	x			x		x
			5.- ¿Existen un plazo para resolver la solicitud de levantamiento de inmovilización de mercancías inmovilizadas?	x			x		x
			6.- ¿Cómo afecta a la operatividad del Depósito Temporal, la inmovilización de mercancías?	x			x		x
			7.- ¿Que medidas adopta el Depósito Temporal para acelerar el proceso de disposición de mercancías inmovilizadas?	x			x		x
		Control Administrativo de mercancías	8.- ¿Que entiende por control administrativo?	x			x		x

Imprimir

Item	Objetivo	Categoría	Segmento 3: Congestionamiento (objetivo 3)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
3	Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, al 2019	Congestionamiento de mercancías	1.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono legal?	x			x		x
			2.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono voluntario?	x			x		x
			3.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías inmovilizadas?	x			x		x
			4.- ¿Cuáles son las causas del congestionamiento de mercancías en el Depósito Temporal?	x			x		x
			5.- ¿Cuál es el tiempo promedio en que tarda SUNAT en disponer las mercancías en Abandono Voluntario?	x			x		x
			6.- ¿Cuáles son los módulos que adoptan como operador logístico para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?	x			x		x
			7.- ¿De qué manera afecta el congestionamiento de mercancías al Depósito Temporal?	x			x		x
Item	Objetivo	Categoría	Segmento 4: Disposición de mercancías (objetivo 4)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
4	Entender qué ocasiona la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, al 2019		1.- ¿Qué se entiende por disposición de mercancías?	x			x		x
			2.- ¿Existe demora en la disposición de mercancías en abandono legal?	x			x		x
		Remate	3.- ¿Qué entiende por Remate?	x			x		x
			4.- ¿Existen problemas ocasionados por el remate?	x			x		x
		Adjudicación	5.- ¿Qué entiende por Adjudicación?	x			x		x
			6.- ¿Existen problemas o demoras en la adjudicación?	x			x		x
		Destrucción	7.- ¿Qué entiende por Destrucción?	x			x		x
			8.- ¿Existen problemas o demoras en la destrucción?	x			x		x
		Entrega al Sector Competente	9.- ¿Qué entiende por entrega al sector competente?	x			x		x
			10.- ¿Existen problemas o demoras en la entrega al sector competente?	x			x		x

Compu-4

VALIDACION DE GUIA DE ENTREVISTA 3

UNIVERSIDAD PERUANA DE
CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

VALIDACIÓN DE GUÍA DE ENTREVISTA

Estimado Magister:

Siendo conocedor de su trayectoria profesional lo hemos elegido como Juez Experto para revisar el contenido de las entrevistas de profundidad que pretendemos utilizar para conocer el congestionamiento de mercancías en abandono e inmovilización en los depósitos temporales autorizados por la SUNAT en la Aduana Marítima del Callao.

A continuación, se le presenta una lista de ítems relacionados a cada concepto teórico que debe cualificar de acuerdo a su experiencia profesional. No se le solicita responder a las preguntas, si no indicar si cada pregunta es apropiada o congruente con el concepto o variable que se pretende medir.

Agradecemos de antemano su colaboración.

INFORMACIÓN DEL ESPECIALISTA	
Nombre y Apellidos:	Carlos Peralta Vega
Sexo:	Masculino
Especialidad:	Ing. Industrial
Centro laboral:	Instituto Peruano de Logística Aplicadas, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
Experiencia laboral:	20 años

GUÍA DE ENTREVISTA

Item	Objetivo	Categoría	Segmento 1: Abandono Legal (objetivo 1)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
1	Comprender porque se produce el abandono legal y abandono voluntario de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, al 2019	Abandono Legal de Mercancías	1.- ¿Qué se entiende por abandono legal?	x			x		x
			2.- ¿Por qué cree que se produce el abandono legal de mercancías?	x			x		x
			3.- ¿Cuáles son las causas del abandono legal?	x			x		x
			4.- ¿Qué otros problemas les genera el abandono legal?	x			x		x
		Abandono Voluntario de Mercancías	5.- ¿Qué entiende por abandono voluntario?	x			x		x
			6.- ¿Por qué se produce el abandono voluntario?	x			x		x
			7.- ¿Existen mecanismos de control para las mercancías en abandono voluntario?	x			x		x
			8.- ¿De qué manera afecta el abandono voluntario a la operatividad del depósito temporal?	x		x			x
Item	Objetivo	Categoría	Segmento 2: Inmovilización de Mercancías (objetivo 2)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
2	Comprender porque se produce la inmovilización de mercancías en los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, al 2019	Inmovilización de mercancías	1.- ¿Qué entiende por Inmovilización de mercancías?	x			x		x
			2.- ¿Conoce los motivos porque se produce una inmovilización de mercancías?	x			x		x
			3.- ¿Tiene identificada la situación legal de las mercancías inmovilizadas?	x			x		x
			4.- ¿De qué depende el levante de una mercancía inmovilizada?	x			x		x
			5.- ¿Existen un plazo para resolver la solicitud de levantamiento de inmovilización de mercancías inmovilizadas?	x			x		x
			6.- ¿Cómo afecta a la operatividad del Depósito Temporal, la inmovilización de mercancías?	x			x		x
			7.- ¿Qué medidas adopta el Depósito Temporal para acelerar el proceso de disposición de mercancías inmovilizadas?	x			x		x
		Comiso Administrativo de mercancías	8.- ¿Qué entiende por comiso administrativo?	x			x		x

Ítem	Objetivo	Categoría	Segmento 3: Congestionamiento (objetivo 3)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
3	Averiguar cómo afecta el congestionamiento de mercancías en abandono y/o inmovilizadas a los depósitos temporales autorizados por SUNAT, en la Aduana Marítima del Callao, al 2019	Congestionamiento de mercancías	1.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono legal?	x			x		x
			2.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono voluntario?	x			x		x
			3.- ¿Se produce congestionamiento de mercancías inmovilizadas?	x			x		x
			4.- ¿Cuáles son las causas del congestionamiento de mercancías en el Depósito Temporal?	x			x		x
			5.- ¿Cuál es el tiempo promedio en que tarda SUNAT en disponer las mercancías en Abandono Voluntario?	x			x		x
			6.- ¿Cuáles son las medidas que adoptan como operador logístico para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?	x			x		x
			7.- ¿De qué manera afecta el congestionamiento de mercancías al Depósito Temporal?	x			x		x
Ítem	Objetivo	Categoría	Segmento 4: Disposición de mercancías (objetivo 4)	¿Es pertinente con el concepto?		¿Necesita mejorar la redacción?		¿Es tendencioso?	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO
4	Emender que ocasiona la demora en la disposición de mercancías en abandono y/o inmovilizadas por parte de SUNAT, en los depósitos temporales de la Aduana Marítima del Callao, al 2019		1.- ¿Qué se entiende por disposición de mercancías?	x			x		x
			2.- ¿Existen demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?	x			x		x
		Remate	3.- ¿Qué entiende por Remate?	x			x		x
			4.- ¿Existen problemas ocasionados por el remate?	x			x		x
		Adjudicación	5.- ¿Qué entiende por Adjudicación?	x			x		x
			6.- ¿Existen problemas o demoras en la adjudicación?	x			x		x
		Destrucción	7.- ¿Qué entiende por Destrucción?	x			x		x
			8.- ¿Existen problemas o demoras en la destrucción?	x			x		x
		Entrega al Sector Competente	9.- ¿Qué entiende por entrega al sector competente?	x			x		x
			10.- ¿Existen problemas o demoras en la entrega al sector competente?	x			x		x

Anexo N° 3

PROTOCOLO DE TRANSCRIPCIÓN

SÍMBOLO	EJEMPLO	EXPLICACIÓN
° °	°ehhh° / °uhmmm°	Las palabras que están entre signos de grados indican expresiones de pensamiento en voz más baja, antes de dar una respuesta.
¡!	¡no!	Las palabras que están entre signos de admiración expresan una aclaración.
-----	<u>Éste</u> / <u>también</u>	El subrayado indica el énfasis o acentuación del entrevistado.
(1)	Treinta (30) días	Los números en paréntesis indican días, meses y años.
(( ))	((Tiene de que está viniendo))	Las palabras en doble paréntesis contienen las palabras que no tienen sentido con la oración.
*	Podría ser*	El asterisco indica una baja marcada de entonación.
\$ \$	\$tienes pérdidas\$	Las palabras que están entre signos de dólar indican una subida marcada de entonación.
+	+osea+ / +ok+	Las palabras que están entre signos de mas, indican un lenguaje coloquial
“ ”	El cliente dice “sí si si lo voy a nacionalizar”	Las palabras que están entre comillas indican expresiones que el entrevistado repite o se refiere a terceras personas.
¿?	¿no?	Las palabras que están entre signos de interrogación, indican expresiones en las que el entrevistado se auto cuestiona luego de una afirmación, esperando una confirmación a su respuesta.
><	>si bien es cierto<	Las palabras que están entre signos de “mayor que” y luego “menor que”; se dijeron de forma más rápida que el habla del entorno.
<>	<entonces no tienen>	Las palabras que están entre signos de “menor que” y luego “mayor que” se dijeron de forma más lenta que el habla del entorno.
[]	Y eso ocasiona [], y evalúa.	Los corchetes vacíos, indican expresiones en las que el entrevistado interrumpe una idea, no completa una oración y empalma con otra idea.
☺☺	☺Risas/carcajadas☺	Cuando detalle esta imagen ☺ significa risas, carcajadas o algo dicho sarcásticamente.
PALABRA	El SADA	Las mayúsculas excepto al principio de la frase, hacen referencia a abreviaturas o siglas.
[[ ]]	Tenía [[así de cantidad]]	Las palabras que están entre corchetes dobles, indican expresiones en las que el entrevistado describe con gestos o mímicas, algún suceso.
¿?*	¿Hemos tenido remates?*	Las preguntas seguidas de un asterisco son aquellas que el entrevistado hace a una tercera persona (parte de su equipo).

//	/Sacaron tres lotes/	Las palabras que están entre signos de slash son las respuestas que le da la tercera persona (parte de su equipo) al entrevistado.
@ @	@bostezos / suspiros@	Las palabras que están entre signos de arrobas, significa bostezos o suspiros por parte del entrevistado.
&&	&PITE&	Las palabras que están entre los signos &, indican lo que ha parecido que se oía.

Anexo N° 4

ENTREVISTAS

Entrevista N° 1

Depósito temporal 1.

Cargo: Jefe de Facturación y Operatividad Aduanera.

Entrevistador: ¿Qué entiendes tú por abandono legal de mercancías?

Entrevistado: °Ehhhh° es el plazo que establece SUNAT para poder nacionalizar una carga, vencido este plazo la carga cae en una situación de abandono legal, ahora hay abandono legal propio, ¡no! abandono legal puro y el abandono legal documentario, cuando el cliente numera se acoge a un régimen, pero éste lo deja en estado inconcluso y pasan sus treinta (30) días de vigencia y pasado este trámite, al no tener mayor información o mayor regularización documentaria, pasa también a ser abandono legal.

Entrevistador: ¡Disculpa! ¿a qué le llamas abandono puro?

Entrevistado: Cuando no está aplicada a ningún régimen y cuando no tiene ninguna inmovilización y no tiene destinación aduanera.

Entrevistador: Para seguir en este contexto ¿Qué entiendes por disposición de mercancías?

Entrevistado: Cuando SUNAT comienza a tomar acciones sobre la carga que está en situación de abandono legal, comienza a verificarla y a ver si es apta para poder disponer de ella, ya sea adjudicarla, donarla, rematarla o destruirla.

Entrevistador: ¿Qué medidas adoptan Como operador logístico para acelerar el proceso de disposición de mercancías?

Entrevistado: ¿A qué te refieres?

Entrevistador: +Osea+ ustedes como operador logístico ¿Qué hacen para que SUNAT pueda acelerar el proceso de disposición?

Entrevistado: Una de las cosas que hacemos es reportar los cinco (05) primeros días de cada mes y evaluar el tema de las cargas qué tan antiguas son y cuánto es el volumen que se tiene sobre esa carga y presentar un expediente al área competente para que tomen una acción más rápida en referencia a esta carga puntual y con esto hacer coordinaciones en conjunto para que la puedan disponer.

Entrevistador: ¿Cuáles crees que son las causas por las que las mercancías caen en abandono legal?

Entrevistado: Pueden ser varios factores, entre ellos que cuando el embarcador envió una carga no informó que estaba, por ejemplo, enviando muestras o repuestos adicionales y a veces no le informan al cliente de cuando se da el tema de las aperturas se dan con qué existen estas cargas a pesar que forman parte del bulto y el oficial determina que son cargas no declaradas.

Entrevistador: ¿cómo un contrabando?

Entrevistado: ¡Claro!, como un contrabando ese es uno, dos que a veces el cliente por ejemplo, (tiene de que está viniendo) una maquinaria y el embarcador le indica que viene desarmada en nueve bultos y le detalla cuáles son los bultos que están viniendo sin embargo al momento de apertura el contenedor detectan que hay más bultos que no están declarados ni en lo manifestado ni en la DUA, pero si forman parte de la maquinaria, entonces creo que mucho de ellos se debe a falta de información del proveedor de cómo es que está estibando la carga dentro del contenedor.

Otra situación que es la más crítica, diría yo es cuando un proveedor te dice o le dice a su cliente que le está enviando cierto tipo de mercancía con ciertas codificaciones sin embargo cuando apertura el contenedor las cajas pueden determinar ese código pero al

momento que abren las cajas el código de la mercancía es otra y entran a un tema de validación de revisión y determinan qué parte de la carga es carga que no está autorizada o no está declarada dentro de su importación, mayormente es tema documentario e información que pueda tener el proveedor hacia su cliente.

Entrevistador: ¿Y por permisos, también ha habido abandono por falta de ellos?

Entrevistado: ¡Sí también! por ejemplo, cuando tiene que tener certificado de SENASA, SUCÁMEC y otras entidades, que no tramitaron o que de repente en un inicio determinaron que era carga no restringida pero cuando llegaron se dieron que sí eran mercancías restringidas que no tenían autorización entonces realizan una serie de trámites, pero si levantan las observaciones y se pueden obtener su autorización; ¡bien!, porque retiran la carga; sin embargo, en algunos casos no llegan a concluir con eso y evalúan tema de sobreestadía, temas de almacenaje y si los costos son muy altos comparados con la carga que tienen, prefieren dejarla en abandono legal, +osea+ ya prefieren no continuar con el trámite.

Entrevistador: ¿En ese caso el cliente se comunica para dejar en abandono voluntario o algo le informan?

Entrevistado: ¡No! en la mayoría de los casos no informan, son muy pocos los clientes que te pueden informar y decir, declarar que es un abandono voluntario y cuando nos informan nosotros le solicitamos que presenten un escrito a la SUNAT detallando su abandono voluntario, declarando su abandono voluntario sobre esa carga; sin embargo cuando presentan el escrito al área y dan su conformidad indicando para que puedan disponer esa carga ya se venció su plazo de los quince (15) días o en el caso aduanero ya vence el plazo por decirte, de los doce (12) meses y ya de por sí esa carga ya pasó a ser un abandono legal y ese expediente queda sin efecto porque la carga ya está fuera de plazo.

Entrevistador: ¿Crees que hay desconocimiento por parte de los importadores? ¿Podría ser un motivo de repente por el que ellos no gestionan los permisos a tiempo y se enteran que su carga cayó en abandono y en ese momento empiezan a correr y tramitar todo mientras el tiempo va corriendo?

Entrevistado: Podría ser*, pero eso llevaría a clientes o importadores que no son frecuentes que no tienen mucha familiaridad con el tema de importaciones o que son nuevos, pero aquellos que ya son antiguos que ya conocen cuál es el proceso, no entra el tema de que tengan desconocimiento, si conocen claro, cuál es el proceso o el plazo que tienen para poder declararlo. Lo que sucede es que pueden incluir varios factores por ejemplo uno el tema de presupuesto, dos como ellos juegan con sus inversiones o con sus compras, cómo ha cambiado la norma en la cual ahora dicen ya +ok+ caen abandono legal después de quince (15) días, pero sin embargo aún lo pueden seguir nacionalizando o retirar del almacén hasta que SUNAT tome disposición de ella, pero sabemos que SUNAT de las cargas que son recientes nunca va a tomar disposición, porque siempre le va a dar un margen al cliente o el cliente va a decir “sí sí sí lo voy a nacionalizar sólo que me falta esto esto esto” y van a alargando el plazo para disponer, entonces también entra en juego eso, por ejemplo, aquellos importadores que en esta época de navidad, campaña de Navidad las que son empresas grandes como Saga, Ripley, todos ellos numeran despachos anticipados, por lo tanto su carga ya no cae en abandono legal, todo sale canal verde; sin embargo no la retiran del almacén, ni devuelven el contenedor porque tiene negociaciones de 30 días de sobreestadía libres con la línea y en 30 días libres de almacenaje, entonces ese chance hace que lo siga manteniendo dentro del almacén pero como ya está nacionalizado en forma anticipada no tienen ningún apuro de poder retirar la carga.

Entrevistador: ¿En ese caso ellos siempre tienen que retirar la carga dentro de los 30 días?

Entrevistado: ¡Sí!, por lo general siempre lo hacen antes de cumplir los 30 días para no incurrir ni en almacenaje ni sobresalía, pero tienes 30 días libres.

Entrevistador: ¿Pero ya no se preocupan de que su carga este en abandono?

Entrevistado: ¡Exacto!, por ejemplo, los importadores que están en mesa redonda juegan mucho con el tema de los pagos, entonces conforme tienen sus ventas es cómo van pagando las nuevas importaciones que van viniendo, pero esas importaciones en algunos casos caen por ejemplo, hace poco hemos tenido el tema de las LOL, las famosas muñecas LOL, hasta este año si no me equivoco, hasta el mes de mayo cualquiera podía importar las muñecas LOL porque no había ningún representante acá en el país y nadie había tomado esa que tiene su nombre con INDECOPI, no habían presentado el tema de derecho de marca, entonces un importador que fue más hábil contacto al proveedor, hizo un acuerdo con el proveedor e hizo el tema de su representación aquí como representante de la marca y presentó su demanda a INDECOPI, cómo sabía quiénes eran los importadores, entonces con Saga y con Ripley han negociado, porque les están pagando y éste con los que pudo negociar el representante aquí de la marca no tuvo problemas porque pudieron retirar sus cargas sin problemas, pero aquellos importadores que eran de mesa redonda no negociaron, entonces qué hizo, los demandó INDECOPI*, entonces eran importaciones que recién estaban llegando e INDECOPI comenzó a generar bloqueos y movilizaciones sobre la carga una vez que tuviera levante, entonces el importador pagaba todo, pagado los impuestos los tributos y todos los derechos, todos los servicios del almacén y venía INDECOPI con el representante y se llevaba la carga porque no tenía la autorización y en otros casos se ha hecho la inmovilización y lo que ha hecho el importador es dejarlo separado para hacer un reembarque,((pero producto del

tema de permiso, validación de los documentos, todavía la carga sigue)) por ejemplo, en el almacén y ahí va a seguir, va a seguir, va a seguir, hasta que en algún momento no se dé el reembarque por tantas incidencias que tiene y esa carga se queda en abandono legal. Entonces son en realidad, tendrías que evaluar cada caso por qué motivo se quedó en una situación de abandono legal

Entrevistador: ¡Claro! ¿hay varios casos en el día a día no? ¡Ese caso me parece recontra mafioso!

Entrevistado: ¡Sí!, nosotros nos quedamos así, porque en el almacén llegaron varios y venían varios importadores de mesa redonda ¿no?! Que habían traído y ya tenían sus cargas bloqueadas por ese tema. Lo más frustrante para ellos como importador es pagar todo y que al final se lo lleve INDECOPI, bueno ni siquiera INDECOPI, se lo lleva el representante que lo tiene en custodia, porque esa mercancía no puede ser comercializada.

Entrevistador: ¿Y encima tampoco el representante goza?

Entrevistado: No.

Entrevistador: ¿Y qué hacen con eso?

Entrevistado: Lo mantienen en custodia.

Entrevistador: ¿Y esa custodia se queda en el almacén?

Entrevistado: No, se lo llevan.

Entrevistador: ¿sigue un proceso legal seguramente hasta que se resuelva?

Entrevistado: Sí, hasta que se resuelva y se llega a una conciliación, ahí recién podrán disponer de la mercancía.

Entrevistador: ¿Crees tú que existen demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?

Entrevistado: ¡Sí!, porque yo creo que a veces se evalúa mucho el tema del tipo de mercancía que pueden disponer con facilidad o que pueden donar, yo creo que a veces es

complicado determinar porque, por ejemplo vienen estos artículos de Saga, en la cual tiene que venir otra entidad a poder supervisar y revisar si efectivamente son aptos para que puedan ser adjudicados o donados, y creo que no hay en eso, no hay mucha información, yo creo que hay varios pueblos, provincias lejanas en el interior del país, qué pueden necesitar de estas cosas y no tienen mucho conocimiento de las gestiones que tienen que hacer acá, entonces, yo creo y eso hace que SUNAT tampoco pueda hacer mucho creo yo.

Entrevistador: ¡Claro! ¿Eso es como hablando en la modalidad de adjudicación no? Pero si hablamos de remate. ¿Qué entiendes tú por remate?

Entrevistado: El hecho de que puedan poner una carga a la venta y que existan varios compradores dispuestos a poder adquirir esa mercancía.

Entrevistador: ¿Se ven beneficiados ustedes con un remate?

Entrevistado: ¡Sí!, pero es algo mínimo y además es tedioso porque que presentar una documentación, hay que sustentar que se dio el remate y para que te lo devuelvan es otro tiempo.

Entrevistador: ¿+Osea+ el almacén presenta un expediente cuando una mercadería cae en remate?

Entrevistado: ¡No!, cuando una mercadería cae en remate, están los compradores, pero los compradores van a tu almacén y a veces sin información, simplemente van y quieren ver la carga y tú así nomás no puedes dar por temas de seguridad entonces hay mucho riesgo en cuanto, por un lado +ok+, SUNAT recupera los impuestos, pero el almacén recupera un mínimo.

Entrevistador: ¿Podrías indicarme cuál es el valor que recupera el almacén en un remate?

Nosotros hemos ido leyendo que el almacén recupera el 5%, pero asumo que eso no deben ser en realidad los gastos totales de lo que ejecuta el almacén.

Entrevistado: No cubre ni siquiera el 10% de lo de los gastos efectuados y sin considerar el riesgo de dejar ingresar personas a tu almacén, sin tener mucho conocimiento de quiénes son y de qué de repente alguien se puede filtrar, tome fotos y tú le tienes que permitir, y tú le tengas que permitir porque es parte del remate y pueda suceder algún siniestro mayor.

Entrevistador: ¿Hay un parte de SUNAT que en realidad su gestión no la tienen muy armada, porque imagínate que vayan y digan bien vamos a ver esta carga, pero si no hay un documento que valide esto?

Entrevistado: En realidad yo creo que el tema de los compradores que están interesados en un tipo de mercadería con SUNAT si tienen información porque van con SUNAT y se informan de que hay mercadería, pero como ellos no tienen mucha información de la mercancía real, en qué condiciones está, entonces los compradores dicen quiero ver la carga, y lo que dice SUNAT es “+Ok+ la carga se encuentra en tal almacén, vayan y preséntense indicando de que vienen a ver la carga de remate”, por ejemplo el año pasado tuve o hace dos años un tema de remate, me avisaban por teléfono que estaban llegando y tenía que mover la carga y ponerla un lugar visible para que los compradores vean la carga, venían no sabían por dónde ingresar, se demoran en contactarme, no sabían que yo era la persona de contacto, yo tampoco los conocía mucho tenía que levantar ciertas restricciones de seguridad para que ellos pudieran ver la carga, porque si ellos no veían la carga lo que hacían ellos es quejarse con SUNAT, y SUNAT me decía ¡te estoy dando la opción de poder vender el remate y llevarlo y tú no me facilitas!.

Entrevistador: ¿Y toda esa operación, esa logística es un gasto para ustedes?

Entrevistado: ¡Si!, porque es mover la carga, poner a un personal que esté supervisando el tema de las visitas, entonces es prácticamente sacar a un personal que está en la operación del día a día y ponerlo en una operación de último minuto y mover la carga.

Entrevistador: ¿y que no va a tener tampoco ninguna retribución?

Entrevistado: No porque la retribución es mínima.

Entrevistador: ¿y no solo es el tema del personal sino también de la maquinaria?

Entrevistado: ¡Si!, dependiendo de la mercancía que vayan a poner a remate y todo eso va a depender del volumen del tamaño de la mercadería y eso si esto no se prolonga en varios, entonces varios días voy a tener esa situación, no solamente un día.

Entrevistador: Siguiendo con otra de las modalidades, el tema de la adjudicación. ¿De qué manera se gestiona la adjudicación?

Entrevistado: Mira la adjudicación se gestiona mediante una resolución, SUNAT nos informa mediante una resolución las cargas que van a ser adjudicadas y a qué entidad van a hacer ser adjudicadas, algunas veces nos avisan un día antes, por lo general siempre es el mismo día, nos avisan en la mañana que en el transcurso de la mañana se acercaran ya que adjudicará una carga, igual tenemos que agilizar el proceso, sin embargo también hay ciertos controles que si bien es cierto los mantenemos, pero también se rompen, porque el adjudicatario no es un importador frecuente no es alguien que esté validado por todo el tema de seguridad BASC, algunos almacenes tenemos el certificado BASC necesitamos ciertas validaciones previas antes de que ingresa a nuestro almacén y tenemos que levantar esas restricciones y coordinar. SUNAT ingresa con el Adjudicatario y verificamos la documentación, generamos el tema de control interno, en el cual autoriza el área operativa que esa carga va ser retirada y hacemos coordinaciones con el área operativa y con el área de seguridad informando que se va esa carga, ese es nuestro proceso.

Entrevistador: ¿Se podría entender como que al adjudicatario le dan facilidades, la cual no se la da a cualquier importador?

Entrevistado: ¡Si exacto!, les damos esta facilidad justamente con el propósito que el adjudicatario no se desanime a último momento y no se quiera llevar la carga y sobre todo también por el tema de comunicación con SUNAT y agilizar el proceso, justamente el proceso que ellos hacen, o su gestión que ellos hacen para poder conseguir algún adjudicatario para que se puedan llevar esa carga y nosotros poder brindar la mejor gestión de entrega de carga, y liberarnos espacio.

Entrevistador: ¿Hay mercancías supongo que no son fáciles de disponer y que si no se van en esa oportunidad no se van nunca?

Entrevistado: Si, hemos tenido casos por ejemplo qué nos sucedió con unos pirotécnicos que ya tenían un informe ya SUCÁMEC había venido a ver la carga, nos pidió apoyo de servicio, como por ejemplo el hecho de tener un furgón para poder nosotros trasladar la carga hacia el almacén de pirotécnicos para que ellos puedan destruir la carga, servicios que no fueron cobrados, pero por el volumen de la carga, por el tiempo simplemente se gestionaron a fin de no tener esa carga en nuestro almacén.

Entrevistador: ¿La adjudicación les genera algún tipo de problemas?

Ningún problema, pero sí coordinaciones adicionales con temas administrativos y operativos.

Entrevistador: ¿Qué entiende por destrucción de mercancía?

Entrevistado: Son mercancías que SUNAT determina de que no son aptas para el consumo nacional, ya sea porque pueden ser perjudicial para el consumo humano o porque simplemente se trata de productos que están totalmente restringidos por su composición que si o si es necesario que sean puestas a destrucción.

Entrevistador: ¿De qué manera se gestiona un proceso de destrucción?

Entrevistado: Este proceso es mucho más ágil que una adjudicación, porque como es SUNAT directamente quien retira la carga, hay ocasiones en que me dejan las actas unos días antes, entonces nosotros ya determinamos, separamos la carga, como ya ha sido carga revisada, tenemos el cubicaje, le informamos al área de destrucción cuál es el cubicaje y emitimos el permiso con anticipación, entonces cuando ya vienen los permisos ya están emitidos, las citas están generadas y el retiro es mucho más fácil, mucho más rápida.

Entrevistador: ¿la coordinación supongo para la destrucción es más fluida no?

Entrevistado: Si, es más fluida en algunas ocasiones, SUNAT nos pide cierta colaboración con el tema de hacer el acopio dentro del almacén o llevar la carga al almacén donde están haciendo el acopio, para que todo sea retirado de ahí, o a veces dependiendo del volumen de la carga que se va a retirar nos solicitan que les facilitemos el tema de transporte para poder hacer el retiro de la carga.

Entrevistador: ¿Dentro del proceso de destrucción también hay el tema de la inutilización de mercancías?

Entrevistado: Si también, y en ese caso algunas veces se inutiliza dentro del almacén y es retirado de ahí, dependiendo del volumen o en otras ocasiones llevamos la carga al almacén donde va a ser inutilizado o el almacén donde se va a hacer el acopio para hacer la inutilización.

Entrevistador: ¿Les genera algún tipo de problema el proceso de destrucción?

Entrevistado: En algunas situaciones cuando se trata del tema de inutilización, porque como utilizan combas o a veces destruyen la carga dentro del almacén, en algunas ocasiones son pocas, pero cómo que han dañado el piso, el asfaltado del almacén y hemos tenido que hacer reparaciones, después otro problema no, ninguno.

Entrevistador: ¿Se podría decir que mayor es el beneficio con la destrucción?

Entrevistado: Si, en principio la carga ya se va, es mucho más fácil el proceso porque la carga se entrega directamente a SUNAT, entonces el hecho de entregar a SUNAT, hay validaciones que ya son levantadas de por sí, que ya están en el sistema y que el permiso puede generarse con mucha más anticipación sin que SUNAT esté presente, a diferencia de cuando es una adjudicación que sí o sí está amarrada a que se dé el ingreso con la presencia del adjudicatario para poder generar el permiso de la entrega.

Entrevistador: ¿Respeto la mercancía que son entregadas al sector competente?

Entrevistado: Hay ciertas cosas que por ejemplo, son rápidas también, cómo son entregadas a un sector competente o una entidad pública se aplican las mismas validaciones que a SUNAT, sin embargo a veces generan ciertas dudas con la entrega de las cargas por qué en algunos casos vienen tan sólo con la presentación de un expediente interno que hay entre las áreas me imagino de la entidades y vienen con ese expediente y no vienen con una resolución, no vienen con una carta formal y en algunas ocasiones tan solo vienen con el acta, o con el acta por ejemplo, cuando hay incautación también, con el formato de inmovilización que también es el formato de incautación, con ese formato retiran la carga, entonces como que genera un tema de duda si efectivamente corresponde o no y como no hay algo hay algo específico dentro del procedimiento lo que dice la Norma que diga o que establezca con qué tipo de documento la autoridad competente puede venir y tomar comiso de esa carga, entonces crea un tema de confusiones al momento de hacer la entrega y tenemos que voltear y comenzar a validar y preguntar si efectivamente es correcto y conforme.

Entrevistador: Respecto a tiempos; el tiempo que demora en disponerse una mercancía, por entrega el sector competente. ¿Consideras que es mayor a otras modalidades?

Entrevistado: En realidad, van por ahí, te soy sincera, no hemos tomado énfasis en tiempo a una entidad competente, no hemos validado eso, pero en la práctica que se tiene casi va por ahí en el tema de tiempo.

Entrevistador: Pero +osea+ y como que para que se pueda disponer ¿tiene que haber siempre pronunciamiento del sector?

Entrevistado: ¡Exacto!

Entrevistador: Y en ese caso el pronunciamiento del sector competente para que se dé la disposición ya sea que la vaya a retirar el sector competente o que disponga que SUNAT lo disponga en la modalidad que desee que usualmente es adjudicación según el estado de la mercancía o destrucción, ese tiempo ¿creen ustedes que es oportuno el tiempo que el sector emite ese comportamiento?

Entrevistado: Debería ser más corto el tiempo porque como que el periodo de tiempo en que se da la pronunciación de que se van a llevar la mercadería puede correr un riesgo sobre el tema de que la carga en su momento pudo estar apta, >pero al momento que lo va a disponer la entidad asignada puede ser de que haya sufrido un deterioro de la carga y eso haga y que cuando vayan a validar y cuando vayan a ver para recogerla ya no quieren recogerla porque la condición de la carga ya no es igual<, entonces debería ser más corto el tiempo.

Entrevistador: ¿Les genera algún problema la entrega al sector competente, les afecta de alguna forma en su operatividad?

Entrevistado: Sí porque son casi al igual que las adjudicaciones ellos siempre vienen el mismo día que lo quieren retirar, nos notifican el mismo día que lo quieren retirar y pueden ocasionar demoras en la atención y eso a veces la entidad competente no lo toma de ese modo y cómo que asume que no queremos entregarle la carga y que estamos poniendo trabas para el retiro de la misma, cuando en realidad no es así. Entonces para

hacer una operación no programada se tiene que tomar recursos ya asignados para un tipo de operaciones para atender esa otra operación, entonces no es tan fácil pero a veces sector competente no lo entiende de esa forma y lo primero que dice es: “si no me atiendes o no me entregas la mercancía te levantó un acta” o simplemente me pone una multa por no facilitar la entrega de las mercancías, y nosotros decimos: pero no es eso, tienes que esperar porque hay una programación, pero quieren una atención rápida, entonces eso ocasiona a que tengamos que estar entregando la carga contra presión y a veces estas situaciones pueden ocasionar tema de errores al momento de entrega de la mercancía.

Entrevistador: ¿Cómo que dejan de atender una actividad planificada para atender otra actividad no planificada?

Entrevistado: ¡Sí!, una actividad que se genera en el momento y encima de carácter urgente porque si no lo haces te multan, entonces puede estar sujeta a muchos errores a que es muy distinto si nos avisan un día o días de anticipación y nosotros ya sabemos y coordinamos y sabemos más o menos la hora +aprox+, no la hora exacta, pero si la hora +aprox+ en qué va a llegar y en ese momento ya sabemos que en ese momento se tiene que hacer esa operación y ya se tiene recursos asignados para eso, sin tener que afectar la operatividad del día a día porque ya está programado y es mucho más fácil o mucho más ágil.

Entrevistador: Nos gustaría que nos explicaras ¿Qué entiendes por abandono voluntario?

Entrevistado: El abandono voluntario es cuando el importador tiene la facultad de decir esta carga la sedo porque +no sé pues+ porque no es la carga que yo había solicitado o porque de repente el proveedor le mandó una carga adicional al cliente como un tema de obsequio un tema de un beneficio que le pudo haber dado pero que no fue informado, que el cliente no la considero dentro de su nacionalización y eso ocasiona [], y evalúa el cliente

“que tanto me puede ocasionar la pérdida y el gasto que tengo que realizar para poder retirar esa carga”, evalúa y si ese momento dice: “no mi gasto es mínimo contra lo que voy a pagar y toda la gestión que voy a tener que hacer entonces sabes que hago un abandono voluntario”, generalmente se dan de muestras o repuestos adicionales que le puede servir al cliente con el tema de donaciones o de regalos a sus clientes como un tema promocional adicional que en realidad no le genera ningún costo porque es un regalo, entonces versus el tema de pagar el impuesto, versus el presentar el expediente de rectificación, el tiempo que le va a tomar hacer esa rectificación, el costo en días adicionales que va a tener la carga dentro del almacén hasta que nacionaliza esa pequeña carga, entonces el cliente evalúa y dice “no, sabes que mi costó, mi valor va a ser mayor a que si lo dejó en el almacén por lo tanto lo declaró en abandono voluntario porque ya sé que dentro de mis 15 días que tengo para nacionalizar, que esa carga me va a generar más costos” y lo dejan abandonado voluntario, pero aquí existe otro dilema porque SUNAT>si bien es cierto< contempla el tema del abandono voluntario, el área disposición no lo contempla porque el cliente presenta su expediente indicando el tema de abandono voluntario y le dice a SUNAT“ +Oye+ puedes tomar disposición de esta carga”, indicándole que tipo de carga y todo lo demás que es, mientras sucede la presentación del expediente, el trámite de información ante SUNAT, ya pasaron los 15 días y SUNAT responde ya es un abandono legal por lo tanto su expediente no procede.

Entrevistador: ¿Es muy recurrente ese tipo de situaciones?

Entrevistado:<Son casos muy puntuales>, pero sí se han dado porque el cliente nos informa a nosotros de que está dejando esa carga en abandono voluntario y nosotros lo que pedimos es +ok+ haz tu gestión con SUNAT informando que esa carga la estás dejando en abandono voluntario y cuando hacen toda esa gestión, después no responden

con la notificación que le ha mandado SUNAT, donde indica que el expediente pasa a ser archivado porque la carga ya paso a un abandono legal.

Entrevistador: ¿Se da con frecuencia el abandono voluntario?

Entrevistado: No, son casos muy puntuales.

Entrevistador: ¿De qué crees que depende la aceptación del abandono voluntario por parte de SUNAT?

Entrevistado: En realidad, yo creo que SUNAT, piensa que al tomar un abandono voluntario piensa que va a asumir costos con el almacén, entonces deja pasar el tiempo para evitar ese tema y lo que hace es que caiga en abandono legal porque ellos al dar un trámite ligero a un tema de abandono voluntario, significa que tienen que retirar esa carga si o si del almacén, tomar ya disposición de esa carga, si toman conocimiento ya pueden disponer de esa carga, no deberían esperar un plazo de diez (10) días o de quince (15) días o a ver si consiguen a un adjudicatario, simplemente el importador ya te está indicando que puedes disponer de esa carga, entonces lo que debería hacer SUNAT es, toma conocimiento va al almacén, saca esa carga y la lleva al almacén de SUNAT, pero no lo hacen porque ahí viene un tema de costos también para SUNAT, ¿Cuál es el costo?, el costo de lo vas a sacar del almacén aduanero del cual no pagas nada para mandarlo a tu almacén, en el cual va a cubrir un espacio qué puedes tener o no puede tener y vas a generar costos aquí,<son traslados de costos>.

Entrevistador: ¿Existen mecanismos de control para mercancías en abandono voluntario?

Entrevistado: Si, existen controles como el tema de reporterías como el tema en las cuales figura que cargas no están sujetas a un régimen aduanero o aquella que no han sido retiradas del almacén, que tienen un régimen, pero que todavía no ha sido retirada del almacén.

Entrevistador: Por lo que me mencionaste, no es que no es muy recurrente ¿podríamos decir que por abandono voluntario no se produce mucho congestionamiento?

Entrevistado: ¡No!, porque el abandono se da más cuándo excede el plazo de los quince (15) días a veces se trata de importadores que no son muy frecuentes y puede ser porque tienen falta de conocimiento o porque si lo saben, pero como pasado los quince (15) días igual tienen la opción de poder nacionalizar o de reembarcar entonces no hay ningún apuro y no se apresuran y juegan mucho con el tema de los pagos de impuestos el tema de su caja.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Con el tema de inmovilizaciones >es más tedioso< que se puede realizar un retiro de carga del almacén, por parte del área de disposición, porque generalmente las inmovilizaciones no son canalizadas directamente a través del el área de disposición, sino a través de área de importaciones, entonces si importaciones no levanta o no informa al área de disposición, por más que yo reporte un tema de abandono legal o por más que yo pueda presentar un expediente, la celeridad no es mucha porque tienen que levantar las observaciones con el área competente y eso demanda mucho más tiempo que un adjudicación o un abandono legal puro, porque no tiene ningún documento y es más fácil de tramitar contra uno que ya tiene o puede tener un régimen que cayó en un trámite de abandono, o porque tienen una inmovilización y que el cliente tiene quince (15) días útiles para poder levantar esa inmovilización, esperan que pasen esos quince(15) días útiles, luego de ello igual tienen un plazo mayor, ¡No! Tienen otro plazo que le notifica SUNAT “por si acaso tu carga está cayendo en abandono de trámite sino me equivoco o por el tema de una inmovilización”, pero si el cliente no responde igual pasa un tiempo que es mucho mayor al de una ((adjudicación)), perdón a un tema de retiro de abandono puro, qué es mucho más trágico.

Entrevistador: ¿En el tema de la inmovilización se podría decir que hay mayor tiempo de gestión?

Entrevistado: En el tema de gestión de retiro de carga sí, porque tienen que levantar las observaciones con el área competente; y el consignatario por su lado tiene mayor tiempo para poder gestionar y levantar las observaciones de esa inmovilización; >por lo tanto mientras que no se dé legalmente como puede decirse, SUNAT no va a disponer de esa carga<, si está dentro de sus quince (15) días, si está dentro de sus treinta (30) días, si presentó por ahí un expediente solicitando ampliación de plazo, el proceso continúa alargándose hasta que puedan disponer de esa carga.

Entrevistador: ¿Se podría decir que hay mayor tiempo en que la mercancía antigua es inmovilizada y que no hay...?

Entrevistado: ¿Y qué no hay acciones? ¡Si! porque como es mercancía antigua y los funcionarios han cambiado y saben qué sucedió exactamente con esa carga, en algunas situaciones nos han contestado después de muchos años, nos contestan que la DUA tiene un levante a cien por ciento y que por más que tenga acta de inmovilización tiene un levante aduanero al cien por ciento, por lo tanto deja de ser un tema aduanero y pasa a ser un tema comercial, pero mi pregunta es: ¿Es así con todos los casos?; porque lo que sucede actualmente y lo que entiendo siempre se ha venido manejando de esa forma; es que el oficial cuando inmoviliza no corrige la DUA porque el importador tiene un periodo de plazo para poder levantar esa inmovilización. +Ok+ pasa el periodo de plazo debería rectificar la DUA, lo que gradualmente se autorizó como retiro de carga, sin embargo, no hacen esa corrección, pasa el tiempo y cuando le haces la consulta SUNAT para decir: ¿+Oye+ porque no me retiras esta carga?, SUNAT te responde diciendo: “esa carga tiene levante aduanero al cien por ciento”, deja de ser aduanero pasa a ser comercial, y tú dices ¿en qué momento?

Entrevistador: ¿Pero lo que tiene levante es la DAM más no la inmovilización?

Entrevistado: La DAM, pero al cien por ciento y <ya me han respondido así>. Hemos presentado expedientes de cargas antiguas y han indicado que tiene levante al cien por ciento, pero no tiene levante el acta de inmovilización, “sí, pero la DAM dice al cien por ciento por lo tanto deja de ser cuestión aduanera”.

Entrevistador: ¿Entonces lo ideal es que levante primero el acta de inmovilización?

Entrevistado: Y luego continúe su curso, pero no porque el importador tiene la opción de poder retirar la carga que sí está nacionalizada y deja la carga inmovilizada, supuestamente porque tiene el plazo para poder levantar esa observación, pero si el cliente decide no levantar esa observación.

Entrevistador: ¿Sin embargo en la DAM, aparece como si se hubiese llevado todo?

Entrevistado: ¡No!, es que se llevó todo, sino que en la DAM aparece que tiene un levante al cien por ciento, +ósea+ en otras palabras esa inmovilización queda sin efecto.

Entrevistador: ¿Sí?

Entrevistado: ¡Sí!, y ahorita tengo un caso así y SUNAT me dice, “pero tiene levante al cien por ciento, le digo sí, pero está inmovilizado y me dice, pero ya tiene un levante al cien por ciento y es un tema comercial”, y le digo, pero si el oficial nunca corrigió la DAM.

Entrevistador: ¿Qué hace en ese caso?

Entrevistado: Pasa un tema primero evaluar qué tipo de mercancía es, dos si es una mercancía que todavía está apta, se habla con el importador para que pueda hacer la gestión del retiro o que nos indique o nos manifieste que podemos tomar posesión de esa carga; si nos indica que podemos tomar posesión de esa carga y si está en óptimas condiciones pasa al stock de almacén como parte de pago de los servicios y pasa a ser un activo del almacén.

Entrevistador: ¿Y pasa lo mismo con mercancías en abandono, perdón que no estén abandono pero que tienen levante y que ya quedan como un tema comercial?

Entrevistado: ¡Claro!, queda como un tema comercial. Ahora si la mercancía no está apta lo que hacemos es coordinar con nuestra área administrativa para que la destruya.

Entrevistador: ¿Por ese lado ustedes tienen forma de tomar como activo la mercancía y recuperar algo?

Entrevistado: <Si>, es que la mercancía está apta.

Entrevistador: ¿Cuáles son las causas que crees por las que se genera una inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Falta de documentos, la mala declaración podría decirse, pero no porque sea propia del importador sino porque el que el proveedor le mandó códigos que correspondían o de repente le mando una carga por otra mercancía que de repente pensaba que tenía autorización y no la tiene. Por ejemplo, en el caso de las cargas IQBF a veces ha sucedido de que el importador cree que el producto que está trayendo efectivamente está dentro de sus autorizaciones, pero en el trayecto va evaluando y va haciendo las consultas con IQBF y resulta que parte de esa carga no está dentro de sus autorizaciones, por el porcentaje que tiene el producto y hacen una gestión para poder sacar la autorización, pero esa autorización demora y sin embargo ya paso por un aforo físico y se inmoviliza.

Entrevistador: ¿De qué de qué depende el Levante de una inmovilización?

Entrevistado: Depende de que el cliente tenga la documentación de sustento, pueda gestionar con su proveedor el tema de la documentación correspondiente para poder nacionalizar esa carga, de que tanto sea el valor comercial de esa carga versus los costos que puedan generar.

Entrevistador: ¿Existe un plazo para resolver el levantamiento de una inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Si, quince (15) días útiles si no me equivoco, contados desde el día siguiente degenerada el acta de inmovilización, pasados esos quince (15) días pasa a ser un abandono de trámite, por lo tanto, la carga caería en principio en un abandono; sin embargo, sí no más recuerdo SUNAT no puede disponer de ella sino hasta que el importador manifieste el abandono de trámite.

Entrevistador: Bueno, Supongo que sigue un proceso de presentación de expedientes ante SUNAT ¿es así?

Entrevistado: ¡Claro!, ese plazo puede prolongarse dependiendo de la necesidad del cliente, si el cliente sabe y está seguro de que va a tener ese documento, solicita un expediente de suspensión de plazo, hasta poder presentar el documento o presenta un expediente levantando uno de los tantos puntos que pueden tener observados y comienza nuevamente con los nuevos plazos.

Entrevistador: ¿Se produce congestionamiento por mercancías inmovilizadas dentro del depósito?

Entrevistado: Congestionamiento diría que no, es un tema más bien que lo que origina es ocupabilidad muerta, ¿cómo se le llama?; es un espacio que está ocupado por una determinada carga pero la cual no tiene ningún margen de ganancia, si es que el cliente no llega a levantar las observaciones; si el cliente levanta las observaciones; levanta la inmovilización y la retira, +Ok+ tienes la ganancia que estaba proyectada para ese espacio, pero si la inmovilización no es levantada y se queda como un abandono de trámite, pasa a ser una ocupabilidad muerta; es decir un espacio ocupado pero que no tiene rentabilidad, por el contrario \$tienes perdida en ese espacio\$.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por comiso Administrativo?

Entrevistado: ¿Comiso administrativo? Cuando más o menos la tengo clara. Cuando después de un plazo determinado, por ejemplo SUNAT emite una resolución y autoriza al cliente o al importador a que haga un reembarque de carga, porque efectivamente la mercancía no era la que debía de llegar y SUNAT le emite la autorización de reembarque mediante una resolución, pero le da un plazo de treinta(30) días contados desde emitida la resolución, para que genere su solicitud de reembarque, pero pasado ese plazo si el cliente, si el importador no llegara a numerar dentro de este plazo pasa a un comiso administrativo; es decir que SUNAT toma posesión de esta carga, eso es lo que se entiende por comiso administrativo.

Entrevistador: ¿Se afecta la operatividad del depósito con las mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: ¡Sí!, dependiendo del volumen que se tenga, por qué puedes tener clientes o importadores que quieran llevar carga a tu almacén y sin embargo por temas de ocupabilidad o del volumen que tengas de carga inmovilizada, no puedes recibir esta carga porque no tienes el espacio.

Entrevistador: ¿Qué medidas adopta el depósito temporal como para acelerar el proceso y disposición de mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: Presentar expedientes, pero una vez que se haya vencido el plazo y dependiendo del volumen presentar un escrito al área competente para que informe sobre la situación y para que autorice la disposición de la carga.

Entrevistador: ¿Conoces otras acciones de control que realiza la autoridad aduanera respecto a las mercancías?

Entrevistado: ¡Sí!, la incautación que en el momento que determina que la carga efectivamente no tiene documentación de sustento y que el cliente no va a poder disponer o levantar las observaciones, SUNAT en vez de inmovilizar realiza una incautación sobre la carga y se la lleva, no la deja en el almacén; pero es bien raro que me hagan ese proceso

en realidad no tengo claro ¿por qué motivo en algunos casos lo hacen y en otros casos tan sólo lo inmoviliza?; yo asumo que se trata por un tema documentario porque el cliente tiene la opción de poder levantar las observaciones en un principio, pero creo que vencido el plazo y el cliente no logra levantar las observaciones y vuelve a analizar costo beneficio qué es lo que va a tener mayor rentabilidad o que el costo va a ser menor y va a tener sí o sí una mayor ganancia si llega a levantar las observaciones por lo tanto sigue solicitando la ampliación de plazos; “pero si veo que mi costó es mayor a la ganancia que voy a tener por la nacionalización de esa carga simplemente dejó que el trámite pase”.

Entrevistador: Por lo que yo más o menos había estado averiguando se produce incautación cuando las mercancías cometen un tipo de delito aduanero ¿se da así en ese sentido o no necesariamente?

Entrevistado: ¡No necesariamente! porque hemos tenido un caso en las cuales no eran delito, simplemente no estaba declarado y el sector competente que hizo la incautación determinó que no era inmovilización, sino que iba a incautar la carga y eran juguetes +osea+ en realidad delito no había, porque simplemente no estaba declarado como cualquier otra mercancía que puede llegar y que de un inicio “tu asumes que está dentro de tu DAM, pero aperturas” y ¡Oh sorpresa! \$no lo está\$, y que de repente “tienes forma de sustentar para poder nacionalizar la carga”, pero en este caso no llegó o no entendí muy bien ¿por qué motivo las incauto?, porque delito o como que ¡contrabando no! porque si contábamos los bultos,>los bultos eran tal cual habían venido o habían sido manifestados, los bultos cuadraban, lo que no cuadraba eran los códigos y la descripción de la carga<.

Entrevistador: ¿+Ósea+ qué esa mercancía pudo haber sido inmovilizada?

Entrevistado: Tranquilamente pudo haber sido inmovilizada, pero de repente el cliente no tenía el documento de sustento y de repente su proveedor tampoco le iba a hacer llegar

el documento de sustento y al ser juguetes, pudo haber sido incautada, por eso o tomada como si fuera un tema de contrabando, podría también haberse tomado esa figura y ahí si considerarse como un tema de delito, pero quién me asegura a mí que efectivamente era contrabando, si los bultos cuadraban y lo único que no sustentaban era los códigos o la descripción de la mercancía pero esa misma figura sucede la mayoría de los casos cuando hay una inmovilización.

Entrevistador: ¿Se podría decir que se inmoviliza también mercancías que cometen delito aduanero?

Entrevistado: Podría decirse*, si me voy al lado malo, por así decirlo pienso con maldad, podría decir: “+Oye+ tú me estás trayendo contrabando porque esta carga no está declarada y podría decirme así, sin embargo; el importador dice si “es carga que el proveedor me lo ha mandado ”¡pero que la factura comercial no lo ha declarado!¡o que si lo ha declarado pero se ha confundido con el tema de la descripción!; en realidad ¿actuarías de buena fe?,¿creerías en lo que te hice el importador?, y al final te da muestras de que efectivamente[], porque te corrige la factura o te manda una factura adicional o te manda una nota de crédito y una nueva factura y pueden presentar +x documentos+, que puedan sustentar el levante de la inmovilización, pero sí pienso a lo malo podría decir que es un contrabando que fue detectado y que el cliente ahorita lo que está haciendo es ver con el proveedor la forma de cómo manejar la parte documentaria de corregir la parte documentaria y sustentar que no fueron contrabando.

Entrevistador: En líneas generales ¿de qué manera les afecta el abandono legal, el abandono voluntario, y la inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Empecemos por el abandono voluntario, el abandono voluntario nos afecta en un tema, que el importador una vez que decide que es un abandono voluntario, ya no paga ningún tipo de servicios generados desde el momento en que le informan que está

como abandono voluntario, en el caso de abandono legal el tema de realizar una gestión adicional con SUNAT, para que SUNAT pueda tomar disposición de la misma; la cual puede llevar meses y años para poder hacer el retiro a la carga; y en el caso de las inmovilizaciones es un trámite mucho más engorroso porque ya no depende del área de disposición, sino que depende de otras áreas competentes para poder levantar esas observaciones y que puedan dar instrucciones al área de disposición para que puedan tomar disposición de la carga ya sea para que la adjudiquen, la donen, la destruyan, o la vuelvan chatarra para donación.

Entrevistador: ¿Económicamente les afecta?

Entrevistado: ¡Sí!, en todos los sentidos nos afecta, en cualquiera de las situaciones ¿afecta la parte monetaria? ¡sí!; porque desde que cae en un abandono voluntario, desde que cae un abandono legal o desde que está en una inmovilización, el cliente deja de pagar servicios, ahora en el caso de inmovilización, si el cliente levanta la inmovilización no pierde costos, pero si el cliente decide y evalúa que levantar esa inmovilización le va a generar mayor costo que la utilidad que va a tener por la comercialización de ese producto, pierdo, porque el cliente no paga, ni SUNAT paga ningún costo.

Entrevistador: Yo creo que más que levante lo que ustedes quieren es que se lleven la mercancía ¿no?

Entrevistado: ¡Claro!, “porque es un espacio que ya no puedes utilizar para tener rentabilidad”, es un espacio muerto, al tener un espacio muerto pierdes rentabilidad sobre sobre ese espacio y cuando lo retiren es un servicio que no puedes recuperar en niveles de costo, entonces más que todo lo que afecta es el nivel de costo.

Entrevistador: ¿En costos? ¿en qué sentido?

Entrevistado: Servicio de almacenaje es lo que más afecta

Entrevistador: ¿Hay algún otro tema que no hayamos cubierto y que sería importante, en tu experiencia en esta empresa?

Entrevistado: ¡Sí!, cuando se dan los famosos comisos administrativos a veces se ha dado comisos administrativos sobrecargas muy antiguas y que por +x motivo+ la carga no se encuentra, porque bueno en su momento el cambio de personal [], cuando es muy antiguo y no se ha tenido controles en el sistema cómo que se ha ocasionado en cierta forma pérdida de la carga, entonces SUNAT te multa por tres cosas: Te multa por el valor FOB de la mercadería, te multa por la pérdida de la carga bajo tu responsabilidad que es equivalente también al valor FOB de la mercadería; y te multa por qué a pesar de que se ha pagado estas dos multas las cuales debería levantar el tema de la responsabilidad sobre la carga, porque ya pagué por los tributos, ya pagué por el tema de que se me perdió la carga; adicional a ello me emiten resoluciones por comiso de carga, sobrecarga que no está y que sabe perfectamente que no está y de la cual hemos pagado multas por esa carga; pero adicionalmente me multa por qué cuando aplica el comiso, la carga no está; “+Oye+ pero ya te informe, ya te pague los tributos, ya te pague por el tema de la pérdida de carga, ¿me pides nuevamente la carga?,>pero si sabes que la carga no está y me aplicas una tercera multa por ello<, entonces es un abuso>porque si ya te pague los tributos, si ya te pague la penalidad por la responsabilidad de no haber mantenido la custodia sobre esa carga ¡que me pidas la carga que no está!, que sabes que no está y porque cuando aplicas comiso y supuestamente yo debo entregarte la carga y no está, ¿me multas por ello?<, +osea+tres veces el valor FOB de la mercadería por lo mismo, me multas tres diferentes sanciones pero es lo mismo, pero ya te paga los tributos +ok+; “desde que te pague los tributos, esa sanción ya debería estar levantada”,>porque justamente algo de lo que SUNAT reclama< es que dejó de percibir un tributo por esa carga, ya +ok+ pago los tributos que corresponden por el valor FOB de la mercancía que tú creas conveniente se

debe aplicar, <porque ni siquiera lo que dice la factura comercial o lo que pueda haber estado declarado parcialmente>, sino que ¡tú SUNAT! “vienes y ¿por la descripción de la mercancía [], ¡ni siquiera por el estado en que se encuentre la carga! sino por la factura comercial y todo ¿tú crees SUNAT que me debes multar? <no se pues mil dólar es por el valor FOB>, ya +Ok+ porque son los tributos que dejaste de cobrar por esa carga, ya+ok+yo te pago los mil dólares por esos tributos, pero vienes y me dices “+oye+ pero estaba bajo tu responsabilidad, no tuviste los controles suficientes de seguridad que deberías tener para la custodia esa carga y cómo se perdió bajo tu responsabilidad te multo por el valor FOB de la mercancía”; ya +ok+ <efectivamente no tome las medidas[], asumo mi responsabilidad, te pago la sanción que corresponde>,”+oye+ pero esa carga entra en comiso administrativo, tienes que entregármela”; ¡pero ya te dije que no la tengo y ya me multaste y ya te pagué por eso!”; “sí pero como te aplique al comiso administrativo sino me la entregaste multo por eso”.

Entrevistador: Y en tema de costos ¿cuánto pierden ustedes? no sé al día, por mantener mercancía en abandono legal o inmovilizada. ¿hay alguna forma de medirla? de repente por cubicaje.

Entrevistado: Si hay forma, pero no la tengo ahorita cuantificada, Yo la tengo cuantificada a nivel mensual y a nivel mensual son ciento veinte mil dólares +aprox+.

Entrevistador: ¿Por concepto de abandono legal?

Entrevistado: Por concepto de tener carga en abandono, independientemente en qué situación se encuentre, sien abandono voluntario, abandono legal o inmovilizado y esas son las cifras que maneja más o menos.

Entrevistador: ¿Qué sugerencias tienes por parte de SUNAT para agilizar el proceso?

Entrevistado: Que no sean tan burocráticos en cuanto a establecer, por ejemplo, si una municipalidad entidad del Estado necesita recursos, ¿porque esperar que estos presenten

un expediente solicitando las donaciones?; ¿porque no SUNAT establece quienes necesitan?

Entrevistador: ¿como cuando hay un estado de emergencia?

Entrevistado: ¡Exacto!, ¿Porque tan sólo cuando son casos de emergencia?, hay carga que se malogra porque no la disponen o porque están esperando a que alguien presente una carta para poderla adjudicar.

Entrevistador: ¿Y termina venciendo?

Entrevistado: ¡Exacto!, a veces hay perecibles que se malogran simplemente porque el cliente no tuvo para pagar el tema de la sobreestadía, los costos de almacenaje o porque de repente la carga llegó fuera de tiempo y el comprador final ya no la quiso.

Entrevistador: Bueno****, muchas gracias por compartir su experiencia con nosotros, espero que sigamos en contacto para poderte hacer algunas otras consultas que no nos haya quedado claro.

Entrevistado: Sí no te preocupes me avisas nomás estamos para ayudarte.

Entrevista N°2

Depósito temporal 2.

Cargo: Gerente de operaciones.

Entrevistador: ¿Qué entiende usted por abandono legal de mercancías?

Entrevistado: Se entiende por abandono legal toda aquella carga que habiendo llegado no ha sido destinada o habiendo sido destinada no ha concluido su trámite aduanero.

Entrevistador: ¿Qué entiende por disposición de mercancías?

Entrevistado: Disposición de mercancías es la facultad que tiene la Administración (SUNAT) de poder disponer de las cargas que se encuentra en prenda legal en los

almacenes con categoría de abandono legal por ley, para su retiro y entrega, sea al sector, por adjudicación, por remate o por destrucción.

Entrevistador: ¿Ha tenido usted algún caso o algún inconveniente con alguna de estas modalidades de disposición? Sea con adjudicación o remates...

Entrevistado: ¿A qué te refieres con inconveniente?

Entrevistador: Demoras en el proceso, o algún problema con algún adjudicatario o con algún rematista.

Entrevistado: ¡Sí!, si hemos tenido problemas, primero en el tiempo de la disposición, ahora ya no, +osea+ en estos últimos años ya no, pero nosotros manteníamos carga desde el año noventa y ocho (98) y bueno, hemos hecho un proceso, un trabajo bastante arduo con la administración, lo que nos ha permitido actualizar las cargas tanto en la parte de sincerar un tema de reportes y adicionalmente sistemas ¿Por qué?, porque a la vez que había carga muy antigua también los sistemas no estaban actualizados, +osea+ teníamos doble deficiencias, uno por un tema tardío en el retiro de carga, que es la disposición y el otro era el sistema tanto en el almacén como en él, muchas veces el de la administración no estaba actualizado; eso quiere decir que me pedías una carga y la carga ya tenía salida, pero la administración la seguía manteniendo en status de abandono legal o status de inmovilizado o estatus por retirar, lo cual hace obviamente que la información no se encuentra sincerada correctamente. ¿Qué otros temas hemos tenido? Hemos tenido, es más carga que la administración consideraba ya se había ido...había cargas que se habían requerido y la administración no disponía de las cargas porque estaban vinculados a un proceso coactivo, a un proceso de cobranza, entonces seguían el proceso cobranza, el proceso cobranza terminaba, pero la carga seguía en el almacén, ¿porque sería almacén? Por qué el expediente principal se encontraba archivado.

¿Qué otros casos adicionales han sucedido? que se ha rematado una carga y a la vez a permitido el sistema de aduanas numerar la nacionalización de la carga, entonces yo entregué la carga hoy día y de aquí a tres días se aparece el importador habiendo pagado sus derechos.

Entrevistador: Pero ya no debería permitir ¿no? el importador.

Entrevistado: Así es, ese ya es un tema de la administración, entonces el sistema no debía permitir la numeración de la carga cuando ya está, se puede decir datado por un régimen o por una gestión de adjudicación, remate u otros, +osea+ no estaba actualizado y lo permitió, entonces, y hemos tenido casos fuertes inclusive con denuncia a la administración, +osea+, no nosotros, sino el usuario o el importador.

Entrevistado: ¿Qué otros casos hemos tenido? °Estee° algunos problemas si, pues algunos problemas en lo que corresponde a la entrega de carga en lo que es °estee° por ejemplo, °estee° a veces muchas declaraciones, las declaraciones de importación son numeradas ¿no?, pero son numeradas contra papel no contra contenido, entonces, llega acá, no termina su trámite, cae en abandono legal y la administración viene a buscar, no se pues 200 bolitas ¿no?, porque el agente aduana dice que la serie uno hay doscientas bolitas en la serie dos hay cuatrocientos carritos, y a la hora que cuentan solamente hay cien bolitas, pero el peso cuadra, pero la administración [] y eso incurre en multas y la administración quiere aplicar la multa, lo que ¡es algo ilógico! porque si tu verificas el peso es el mismo, entonces no hay una consistencia en estos casos en lo que corresponde al tema del [], sobre todo lo que viene a ser carga numerada previamente ¿no?, carga numerada previamente.

Entrevistador: ¿Han tenido casos en los que el consignatario se ha llevado la mercancía, haya nacionalizado y posterior haya venido un ganador de un remate o un beneficiario de la adjudicación?

Entrevistado: También, a los dos, tanto uno o el otro, el que primero adjudica y después viene el importador, o primero viene el importador, se lo lleva y después se adjudica, +osea+ hay una demora, no hay un datado que la propia administración tenga su propio sistema para poder efectuar la validación de los [], de sus manifiestos ¿no? ahora eso también va de la mano con otros [] ¿no?, +osea+ ya te hable del tema de las declaraciones y de los abandonos sin declaración ¿no?, cuando una carga te dice, “dice contener”, a nosotros nos ha pasado o dice contener °esteee°, no se papel decorativo y a la hora que llega tienes tres piedras, entonces obviamente te entra la duda“ pero si tú ves que la caja esta sellada de origen”, hay que tomar ciertos criterios de evaluación y no solamente pretender y direccionar a un tema directo de “me falta mercadería”, “me falta mercadería” o el tema como te dije yo no encuentro bolitas, yo encuentro cajitas, y tú dices: “no pues es que tienen que ser bolitas”; y si pues>pero si esta sellado de origen y no ha tenido nada< o lo otro que nos ha pasado, ha venido una persona de la administración, ha verificado la carga hace tres (03) años atrás, nunca hizo nada con la carga y después viene otro y ¡la vuelve abrir!, entonces ¿qué hacemos?, o sacan muestras a veces y lo que dice la norma aduanera es que las muestras que se retiran sino son consumidas se devuelven, ¡pero nunca se devuelven!, casi el 95% de las muestras se quedan con los especialistas o ¿dónde se quedaran?;no lo sé!, entonces considerando eso, las cargas no retornan y al no retornar entonces uno no es responsable.

Entrevistador: Pero ¿se amparan en algún documento de extracción de muestras?

Entrevistado: ¡claro! lo que pasa es que el especialista en muchos casos te pone °eeehh°, por ejemplo, hoy ya hay un orden, antes trabajábamos en cierto [], +osea+ un orden medio desordenado, dependías mucho del criterio del especialista, el especialista era [], +osea+ es la autoridad pero iba más allá de su autoridad ¿no?, entonces había que tener mucho cuidado, entonces lo que no pasaba, pues era entrar en tema de multas ¿no?, +osea+

“quiero sancionar” no buscaban el fondo del asunto sino lo que buscas es simple y llanamente “Ha fáltate sanciono, no encuentro te sanciono, no es igual te sanciono”, +osea+ ¡y no funciona así!, hay que buscar ciertos criterios, +osea+ tampoco digo que no sucedan en los almacenes algunos hurtos o robos, porque si suceden, hasta en las empresas grandes de producción hay hurtos de su propia gente de producción, °no no°, nadie puede decir que en su propio almacén jamás, +osea+ eso es imposible, imposible.

Entrevistador: Y se da en todos los niveles incluso ¿no?

Entrevistado: Claro, depende de que produzcan ☺ risas ☺

Entrevistador: ¿Se deben haber dado casos los que deben haber incurrido en alguna multa, hayan cancelado la multa y la mercancía siga estando en el depósito temporal a pesar de eso?

Entrevistado: ¡No!, no, nosotros hemos tratado de ubicar casi todas las cargas, lo que pasa es que con el transcurrir los días []; ahí hay otro tema [], algo muy puntual, con el transcurrir del tiempo no pretenderás que yo tenga toda la vida una caja linda, limpiecita, que no le pase nada ¿no?, se va a honguear con el clima; y eso la administración tampoco entiende, por eso es que hay cargas perecibles, por eso es que nosotros hicimos un trabajo que es °esteee° °ehhhh° se puede decir fuerte. Entonces aquí el tema es bastante crítico cuando, por ejemplo a nosotros nos pasó, hay productos como por ejemplo las cebollas, las cebollas refrigeradas que vienen en un contenedor refrigerado, cayeron en abandono legal y las cebollas con el frio, porque son refrigeradas, “tu mete una cebolla por un montón de tiempo y por el tipo de frio la cebolla se seca y le salen raíces”, entonces a la hora que abrieron era una maraña de raíces y no habían cebollas ¿no? o por ejemplo, o que se pudren y al momento de pudrirse se secan, por ejemplo la carne, la carne tú la quieres mantener, la congelas, se seca y se vuelve carne seca y ya no pesa lo mismo, porque perdió agua, entonces ya no va a pesar lo que tu viniste a buscar y la

administración persiste y te pide un informe técnico, cuando por ejemplo +pucha+ agarra entra al Google y dale solamente a cuanto temperatura y que pasa si es que hay la descomposición y te va a decir, pierde agua, pierde peso y pierde todo, pero no, la administración quiere el mismo peso que aparece, +osea+ eso es un tema inconsistente ¿me entiendes?, no es falta de criterio ¡no!, yo no he dicho falta de criterio, es inconsistente, +osea+ yo entiendo que la administración tiene normas internas ¿no? que hacen que posiblemente a una época determinada también su labor pueda ser cuestionable con su área de control interna, lo cual cuando se trata de un tema del estado [], cuando tu adjudicas o destruyes algo puede ser cuestionado en su oportunidad, ¿Por qué? Porque todo bien del Estado dispuesto de mala manera puede ser observado mayor aún si es que viene alguien de afuera y dice: “a mira a fulanito y a menganito de dieron tales cosas y a mí me dieron esto que esta hasta el cien”, entonces yo entiendo eso, pero no puedes ir a temas un poco ilógicos y a eso es a lo que debemos apuntar.

Entrevistador: Más aún si es que tienen sustento ¿no? es decir si los bultos cuadran no debería de haber ningún problema.

Entrevistado: No solamente de repente si los bultos cuadran, ósea los bultos pueden cuadrar, pero también tienes que chequear el peso y el contenido, porque si los bultos cuadran, el peso cuadra, pero en contenido no y te cuestiono porque es vinculado a una DAM, ¿Qué vas a hacer?, si yo digo que traigo muñequitas y aparecen bolitas de polipropileno, no me puedes pedir a mí que yo tenga muñequitos ¿no? y esas cosas son que de repente en algún groso modo a uno nos puede llevar a una interpretación pero que al final sin nos cala de manera directa ¿no?

Entrevistador: En el caso de mercancías perecibles que las tienen en abandono por mucho tiempo, por ejemplo, lo que tiene que estar refrigerado °ehhhh° [].

Entrevistado: Nosotros procuramos no tener refrigerados, o sea nosotros hicimos un trabajo, un plan, comenzamos en nuestros reportes como almacén, nosotros hicimos un plan de trabajo y tomamos cuatro criterios: cargas perecibles, cargas convencimiento, sobredimensionadas y °esteee° otras cargas que por su tipo pudieran generar daño al medio ambiente o a las personas ya entonces las tres primeras eran fáciles, sacabas y decías “pues cebolla, carne, +blablablá+” y °jua° todo eso de ahílo conversamos con la aduana para que viniera a retirar la mercadería, +igualito+ las que tenían vencimiento y así sucesivamente, las sobredimensionadas por tema de espacio y ahí encontrábamos una que otra por ejemplo, que tenía bienes fiscalizados, +osea+ esas son los otros tipos de carga, después las demás no nos importaba mucho, por ejemplo, sino decían “ahí puedes el frío []” y había un trabajo en conjunto y nos decía “pues ¿tienes mantas?¿tienes esto?, ¿tienes lo otro?”, entonces buscábamos, pero así más o menos trabajamos y con eso logramos disminuir la carga [],pero para decirte pues que tienes cargas desde el año 98 y que recién ahora ya hace dos años recién y ha llegado a un punto medio donde tienes cargas uno, dos o tres cargas antiguas, muy muy antiguas y después las demás son de los años 2018; 2019 y 2020, es bastante trabajo ¿no? aunque si las que no tienen [], y seguimos sufriendo con ellas a pesar de que se ha bajado bastante, son las inmovilizadas, >que estas sí se deterioran y no sabemos qué hacer, se deterioran y a veces no las puedes tocar porque están puestas pero solo las puedes mantener [], entonces yo no puedo mantener una silla a menos que todos los días la limpie y acá en un almacén general y no voy a seguir []<, “por eso es que tú las forras y les cambias el forro cada cierto tiempo, pero igual se dañan ¿no?”

Entrevistador: Igual ¿supongo que está en constante manipuleo también por ejemplo por un tema de espacio?

Entrevistado: ¡Claro!, en algunos casos hemos optado por tenerlas estáticas, pero cuando “tú quieres cambiar las posiciones tienes que mover y mueves en masa” ¿no? entonces ese un desgaste ¿no?

Entrevistador: Si, ¿Por qué cree usted que se produce el abandono legal por parte del consignatario?

Entrevistado: El abandono legal puede suceder por dos cosas: una porque se le cayó la venta al importador ¿no? y ya no tiene... [] +osea+ ha invertido tal, que, con los gastos, con todos los gastos, gastos desde transporte, almacenamiento, lo que no sabía, porque lamentablemente hay muchas cargas que los clientes no saben y cuando llegan acá les dicen “no te preocupes, has pagado hasta el Callao todo” así es la venta ¿no? “has pagado hasta el Callao todo, tu servicio esta pagado todo” llegan acá y les dicen: “ya ¿esta pagado todo?, si esta pagado todo” y después le dice “tiene que pagar [], y encuentra el visto bueno aquí, el +este+ allá, el +esto+ acá, el +esto+ acá, “pero a mí me dijeron que esta pagado todo” si todo hasta que llega al Callao, ya llegó al Callao, del puerto para acá es otra cosa ¡y no lo saben!, <entonces no tienen el poder adquisitivo>, ese es uno, dos, es que se te cae el contrato de venta y ya no tienes con que vender, tres, porque no sacaron los permisos respectivos para poder seguir o no tienen [], +osea+ ya los están tramitando y se dan cuenta de que no van a poder [] y lo dejan abandonado y ya no sacan el permiso, hay otros que reciben cargas que [], que ese es un tema internacional, cuando tú eres un buen comprador ¿Qué pasa cuando tú eres un buen comprador?, la empresa cuando tú le compras te regala algo, entonces ¿qué pasa?, >yo traigo mil televisores y me dicen “te voy a regalar los cinco (05) nuevos modelos para que los pruebes”, y no tienes más con que sustentar ¿Qué haces?, los dejas<.

Entrevistador: +osea+ ¿eso no está incluido en la factura?

Entrevistado: Así es, y después cuando ya llegó te dicen “Oh mira hice un previo”, por eso es que muchos clientes hacen previo, porque ser buen comprador no quiere decir que seas mal importador, >eres buen comprador y por ende te regalo por ser buen importador, buen pagador, buen todo<, las grandes empresas hacen eso, pero muchas han pedido [], +osea+ el problema de la importación va mucho más en al Asia, entonces los chinitos o en otros países de Europa cuando eres buen comprador te regalan algunas cosas, suvenires y a veces eso no está[] y eso se queda, o “tu no pides algo e igual te lo mandan”.

Entrevistador: ¿y eso es lo que usualmente se inmoviliza?

Entrevistado:<y eso es lo que normalmente se inmoviliza>y hay otro que ya no se inmoviliza que normalmente pues ellos ya saben y hacen un previo antes, lo separan y lo dejan como abandonado, +osea+ antes de numerar, pero ahora como todo es SADA ¡ya no debería pasar eso!, >se entiende que con el SADA ahora tú haces el previo después de haber numerado para que al final si determinas que hay más carga pase a rojo y te lo separen y lo inmovilicen<.

Entrevistador: ¿Con el SADA se nota algún cambio? El tema de abandono legal ¿ha disminuido?, ¿se mantiene igual?

Entrevistado: Mira hasta ahorita, lo que pasa es que el SADA, ya le han sacado la vuelta al SADA, +osea+ el SADA al final tiene SADA punto de llegada, dicen “quiero que se vaya a tal almacén” entonces, pero igual sigue habiendo el previo, numeras y sigue habiendo el previo, entonces con esto, ahora no vemos todavía el impacto, será de acá a un año recién que tu veas el impacto ¿no? porque hasta fines de marzo todavía va a funcionar la discrecionalidad, entonces hasta fines de marzo la discrecionalidad, la multa por numerar diferido no te la van a aplicar.

Entrevistador: ¿Hasta qué fecha me dice?

Entrevistado: Hasta el 31 de marzo. Ahí recién ya empezaremos a sentir realmente que cosa es ¿no?; entonces el impacto recién lo veremos ¿no? o sea como realmente ((cala)) lo veremos recién el próximo año, yo estimo lo cual será para fines de año.

Entrevistador: Cuando le emiece a afectar al bolsillo de los importadores.

Entrevistado: ¡Claro!, es que el SADA tiene sus pros y sus contras pues ¿no? por eso que ahorita tu todavía sigues viendo SADA punto de llegada, porque y lo vas a seguir viendo por lo menos hasta el futuro, si es que ya no cortan que hayan los almacenes y cortan ese tipo de numeración SADA; y lo que crecerá entiendo yo serán los depósitos aduaneros; porque si no tengo dinero tendré que mirar al otro lado, de repente la tendencia será a que el almacén temporal se reduzca y crezca el de aduanero a lo que hoy en día es viceversa, el aduanero es más pequeño y el temporal es más grande.

Entrevistador: Si lo he escuchado también en otros terminales, que están viendo esa posibilidad.

Entrevistado: Por ejemplo, aquí nosotros no nos hacemos +bolas+, porque aquí en este local está el depósito aduanero y acá está el temporal, entonces para nosotros, ☺para mi es lo mismo, vuelvan todo este depósito aduanero y el otro que se vuelva temporal y se acabó la historia☺.

Entrevistador: Claro, un tema de asignación de espacios solamente.

Entrevistado: Solamente asignación de espacios, mueve para aquí, mueve para allá, o sea pasa aquí la carga y no hay mucho que pensar.

Entrevistador: Claro, ¿Se podría decir entonces que básicamente el problema se da porque hay desconocimiento de los importadores?

Entrevistado: No desconocimiento, en algunos casos tienes el conocimiento, pero el tema es, +osea+\$ sabiendo que tienes que hacer cosas, el peruano es a veces efecto tardío ¿no?, +osea+ es, tú sabes que de aquí a un mes tienes que traer tal cosa y tienes que hacer

cinco cosas antes, entonces esperas que llegue casi una semana antes y dices “huy tengo que presentar mis papeles” ¿no? entonces, o los presentas y no le das, +osea+ no hay una planificación, la planificación dada a nivel logístico en el Perú no es la ideal, yo por ejemplo que he estudiado una maestría en Europa tu vez que la planificación con los nuevos sistemas, con los SAP, donde nace desde un pedido y ya están planificados a veces hasta seis (06) meses y hasta un año antes, que cosa te va a llegar, y como te va a llegar, acá son muy pocas las empresas, las muy muy grandes, no todo el mundo puede pagar un sistema SAP, el sistema SAP es carísimo, los sistemas de planificación son caros, entonces tú no puedes prever, aparte por ejemplo, a ver quién va a prever el tema del coronavirus, quien va a prever el tema de dengue, quien va a prever mañana un terremoto, +osea+ hay cosas que tú no puedes prever y por más planificación que tengas se te puede caer, ¿entiendes?, entonces...

Entrevistador: Pero pueden reducir el impacto se podría decir ¿no? en algunas cosas.

Entrevistado: ¡Claro! así es.

Entrevistador: Por abandono voluntario ¿Qué entiendes?

Entrevistado: Aquel que se da antes de caer en abandono legal por voluntad propia del dueño de la carga o a quien está consignada la carga y para eso debe cumplir con la formalidad de presentar su expediente a la administración diciendo que no va a realizar ninguna gestión, para que la administración pueda disponer, ahora ese sería un mal entendimiento, +osea+ tú le dices al cliente “+oye+ dime en una carta que no vas a hacer nada” pero ya está en abandono legal para que la aduana de alguna manera venga y retire ¿no?, entonces va y lo presenta a la aduana y dice “abandono voluntario”, ¡pero no es abandono voluntario! porque ya es legal, +osea+ ¿hay un mal entendimiento?, sí hay un mal entendimiento, no leen, +osea+ no se pues cual será el asesoramiento que tienen pero si sucede eso, +osea+ ¡sí se ha dado!, y nosotros si tenemos varios casos de esos, es más

tenemos hasta antes, el abandono voluntario y como legal donde el cliente dice “no voy a querer la carga”, es más, a veces diez (10) días después de que cae en abandono legal, ahora de los quince (15) hemos regresado nuevamente a los treinta (30) ¿no?, entonces [], pero igual, ahora ya no es el mucho ahora es el menos pero...[].

Entrevistador: ¿Qué beneficio? o ¿Por qué el cliente decide abandonar su carga?

Entrevistado: Por lo que te había comentado, porque el cliente perdió la venta o por un problema económico o lo que presupuesto termina siendo mucho más una pérdida, porque por ejemplo algunos dicen “a ya mira, traigo ese producto que me vale mil, con esto lo vendo a diez veces más, y entonces se nota que tiene más problemas al momento que viene a retirar gasta más de ocho mil dólares, entonces saca su cuenta en soles y se da cuenta que al final no le sale a cuenta, prefiere no pagar y lo deja, inclusive hay clientes que habiendo nacionalizado, habiendo pagado todos los derechos prefieren no retirar ya, y ese es un mal que se está dando, la problemática del abandono legal termina ya en un tema comercial entre personas privadas, porque gastó el último dólar que tenía para pagarle a la administración pero después se dio cuenta que tenía que pagar el visto bueno, que tenía que pagar esto, que tenía que pagar lo otro, algunas veces chequeamos el valor FOB, el valor FOB vale dieciocho mil dólares, pagas de impuestos no se pues tres mil dólares, y se demora cinco meses, entonces, cuando es carga suelta el costo es mayor porque el peso es más, por volumen, y al final dicen “Huy no, quiero descuento”, pero tampoco tú vas a cuidar una carga de toda la vida ¿no? y te la vas a llevar gratis, nosotros por lo menos como empresa hemos optado por el costo – beneficio, ¿quieres?, “ya +ok+ cuanto tienes para pagar”, +ok+ sacamos nuestra cuenta, tratamos de matar todos los gastos fijos y ya. Para nosotros es espacio, es rotación, >el negocio no es almacenar y ganar plata, plata, el negocio es rotar la carga, tener espacio y generar nuevos negocios<, ese es el negocio.

Entrevistador: ¿No corren ahí el riesgo de que el importador, sabiendo que al final le van a descontar, no pague a propósito el servicio de almacenaje?

Entrevistado: No, pero no es a todos, +osea+ si ya debes estar en alguna condición pues...[] a veces es una persona natural, “tu chequeas a la empresa”, eso no quiere decir que un Alicorp me va a venir a decir +oye+ °esteee° ¿no? o una empresa de carros que vende en el mercado número uno me va a venir a decir ☺dame cierto descuento por llevarme mi carro, no pues, +osea+ de locos ¿no? ☺

Entrevistador: Ah +ok+, hay una previa evaluación.

Entrevistado: ¡Claro!, todo tiene una evaluación.

Entrevistador: ¿Qué medidas como depósito temporal, utilizan ustedes para acelerar el proceso de disposición de mercancías?

Entrevistado: Para acelerar el proceso ¿a qué te refieres?

Entrevistador: +osea+ que, por parte de ustedes, hagan algo para que la aduana de alguna forma disponga de las mercancías en un corto tiempo.

Entrevistado: ¡Ah!, por eso, nosotros hemos hecho un trabajo ¿no? que en realidad es coordinado con la administración. Lo que nosotros hemos hecho es un trabajo en conjunto con la administración, +osea+ primero un trabajo interno entre nosotros que era como te señale ¿no?, separar las cargas por su condición, <el crítico es perecibles, con vencimiento, sobredimensionadas>, de ahí agarramos lo más antiguo de todo el resto de cargas hasta llegar a lo último, ahora adicionalmente a eso nosotros hemos hecho un trabajo al inverso ¿no? si el cliente se demora, les llamamos dentro de los sesenta (60) días para preguntarle ¿porque no retira?, si es un tema económico revisamos cual es el valor, si ya tiene levante y le decimos, °esteee° o tiene un problema de instrucción, tratamos de ayudarlo a ver qué podemos hacer, si es un tema no puedo pagar, porque ve que si al final paga, lo va a perder igual y >entonces no paga lo que es el tema de

almacenaje<, <entonces lo que hacemos es al inverso con el usuario> “ya mira paga” y nosotros vemos cuanto es, “cuanto es lo que puedes pagar” y tratamos de ayudarlo de alguna manera, nunca le decimos hasta el final cuanto es lo que puede pagar sino dejamos que termine de hacer su proceso, contactamos al cliente, hacemos un trabajo al inverso.

Entrevistador: En el caso de mercancías que el cliente deja pero que ya tiene el levante, ustedes por ejemplo en el caso de que no les ofrecen el descuento y lo tienen por bastante tiempo ¿Qué hacen con esa mercancía?

Entrevistado: ¡No!, es que tratamos de darle sino hasta costo cero de almacenaje, +osea+ lo único que descontamos es almacenaje. ☺Si tú tienes ochenta (80) inmovilizaciones, ya es un tema tuyo☺, pero lo otro ((nomás)) tratamos de que lo pague, ahora lo cierto es que en ese ínterin hay empresas que quiebran, personas naturales que se van, empresas que cierran, empresas que ya no quieren la carga, +osea+ te encuentras con cualquier cantidad de situaciones.

Entrevistador: En ese caso ¿mantienen la mercancía por mucho tiempo? o ¿hay una forma que tienen ustedes de poderla retirar del almacén?

Entrevistado: No, no tenemos una forma, hemos pensado [], +osea+, la Ley no te establece esto, lo que pasa es que la Ley no te habla nada de esto, te habla de abandono legal y punto. lo otro es un tema privado, “si a ti te debe plata, tú te puedes cobrar pero tú tienes que cumplir la norma aduanera”, “para poder hacer lo tuyo tienes que tener ciertos documentos”, entonces se genera toda una complicación ¿no?, “no te puedes hacer tuyo aquello que actualmente todavía no inicia un proceso de cobranza”, iniciar un proceso de cobranza tiene [], +osea+ “te genera otro sistema mayor y a veces tú dices” “+pucha+ bien engorroso” “prefiero []”, hemos visto inclusive notificar, hemos hecho a veces cartas a las empresas pero algunas veces la dirección que está ahí ya no es la que está en el RUC

o ya desapareció, ¡ya quebró!, lo que hacemos es tratarlo de hacer por otro medio y no se puede.

Entrevistador: Respecto a las inmovilizaciones de mercancías ¿Por qué motivo se produce una inmovilización?

Entrevistado: Bueno, ese ya es un tema del propio importador, lo que te decía primero ¿no?, me mandan más, yo soy buen importador y me mandan más de lo que traigo, ya no hay opción pues, ya numeré y ya han inmovilizado y no tengo como sustentarlo, ese es una (01), dos (02) soy un importador nuevo, jamás en mi vida importe y a la hora que me abren el contenedor encuentro lo que no es +osea+ inclusive hasta cuestiones con INDECOPI ¿no?, lo que compran en China o compran por internet siempre termina teniendo problemas con esto.

Entrevistador: Piraterías usualmente ¿no?, mercancías que no son de marcas originales.

Entrevistado: ¡Claro!, y por los signos, cintillos, por señas, esas donde tú tienes por ejemplo Disney y no tienes autorización para traer Disney o símbolos que al final ((termines terminando)) con INDECOPI, te terminan haciendo nacionalizar y al final INDECOPI se queda con la mitad o se lleva toda tu carga ¿no? °estee° otros son porque no tienen los permisos pues ya es tema del importador o por mal asesorado por las agencias de aduana que esa es otra [] ¿no?

Entrevistador: Me decía al principio que las mercancías inmovilizadas son las que permanecen por más tiempo ¿no? que es más difícil de que SUNAT pueda disponer de ellas.

Entrevistado: ¡Claro!, lo que pasa es que entran, en que sí tienen [], llega inmovilización eventualmente el cliente definitivamente no quiere nada y la administración tampoco hace nada, +osea+ ahí queda el expediente con oficiales yo que sé, ¡no sale ninguna resolución ni la de comiso!, nada, se queda ahí eternamente de inmovilización y nosotros ¿Qué

hacemos?, presentamos un expediente o documentos que tenemos, se lo presentamos a la administración para que la administración nos pueda, como se llama [], emita la resolución y siga su proceso.

Entrevistador: ¿cómo un recordatorio?

Entrevistado: ¡Claro!

Entrevistador: y ¿les funciona esa forma?

Entrevistado: Bueno, °estee°, nosotros las que [], en muchos casos si, en otros casos es dependiendo del área de la SUNAT ¿no?, +osea+ la administración a veces no [], no °estee°, no [], +osea+ sigue manteniendo el expediente aquí, sigue manteniendo el acta de inmovilización allá, si, es más, a veces hemos visto el expediente concluido y °estee°, sin haber hecho nada, archivado.

Entrevistador: Lo archivaron ¿y la mercancía sigue ahí?

Entrevistado: Si, si archivado, +osea+>sin mayor problema lo archivaron como si nada<, entonces tu agarras y mientras mandas [] tienes que hacer otro expediente, tienes que presentar otro diciendo que esta archivado, y después de ahí, ☺y esperas☺, a veces esperas seis (06) meses, ahora trabajamos más rápido ¿no?, con la administración, +osea+ es un trabajo ordenado, que nos permite poder hacer y avanzar, antes era un poco más complicado, aunque yo cuando entré, yo tenía cualquier cantidad [], y en esa época también hicimos el mismo trabajo, bueno ya de ahí a mí me cambiaron a otra cosa, a ver otras cosas, ya no era el mismo proceso, pero en ese lapso, de comiso también se trabajó un montón, +se mató un montón+, +montón de carga+ y era peor porque inclusive la administración tenía mucho más desfasados sus sistemas, ¿entonces qué? te mandaban unos planillones, y tú al costado tenías que [], notificaciones con unos planillones [[así de cantidad]], “y tu tenías que poner al costado con qué documento había salido para que ellos lo regularicen”, ya y de eso después se terminó esa parte y vino la segunda parte que

es la de ahora, pero igual pues, +osea+, ahí por ejemplo, hay regímenes que no datan ¿no?, que no datan.

Entrevistador: Lo observado con las simplificadas, me parece.

Entrevistado: ¡Claro!, las simplificadas, los materiales aeronáuticos, los materiales de guerra, °estee°, las reexportaciones, +osea+ muchos de esos no cargan, los que son manuales menos ¿no?, vehículos de turismo, certificados de internamiento temporal, esos no cargan.

Entrevistador: ¿y aparece como abandono?

Entrevistado: <Aparece como abandono>, ¡claro!, entonces supongamos y ahí es un tema ¿no? porque yo tengo [], +osea+ yo soy culpable hasta que demuestre lo contrario, entonces yo sigo en ese tema de que soy culpable, soy culpable hasta que demuestre lo contrario, ¿Cuándo demuestro lo contrario? °estee° en este momento voy a demostrar lo contrario, ¿Cuándo?, “ya mándame los documentos”, +pucha+ ha pasado tres (03) [], eso lo entregue en el año [], no se pues en el año 2010, “ah enséñame el papel con el que entregaste”, +no, no, no, no lo tengo ahí+, ha pasado más de diez (10) años, ☺olvídate pues ¿no? ☺ “ah no es que lo tienes que tener”, entonces entramos en una +tira y jale+, y eso es en lo que andamos hoy, +osea+ “tú no puedes pretender que lo que tú haces mal”, también [], +osea+ el responsable sea yo, “yo tengo que demostrar que realmente te lo entregue, tengo que darte el papel, tengo que darte la notificación, tengo que darte todo ¿no?”, ☺y eso no va acorde pues☺.

Entrevistador: Muchas veces la documentación después de los cinco (05) años me parece que también entra en un proceso de incineración, o sea no siempre los guardan ¿no?

Entrevistado: No todos guardamos pues ¿no?, o sea yo tenía [], no sé cómo empresa teníamos algo de diez (10) años, hasta más, entonces íbamos entregando y después como

no teníamos, +osea ya, ya+, “+oye+, pero no tienes ¿no?””, como que por qué no tienes [], °esteee°, debo tener [], pero [], +osea+, +sorry+ pero no es que yo tenga que tener todo ¿no?, pero si, +osea+ al final nos decían eso pues.

Entrevistador: Para el proceso de adjudicación tiene que haber una necesidad por parte de entidad des que requieran de ciertas mercancías, entonces ¿tienen casos en los que la autoridad ha venido a ver ciertas mercancías y a pesar de que ya las vio y ya estarían disponibles para ser dispuestas mediante una adjudicación, permanecen todavía en el depósito porque no hay entidades que las soliciten?

Entrevistado: Si, pero yo he visto que más o menos la administración hace lo siguiente ¿no?, primero ve si va a un sector, segundo ve si está en buen estado ¿no? y va a la par con la entrega al sector. El sector es quien te tiene que indicar si es que está bien o mal, si es que corresponde a un sector, si esta bueno el sector dice “+ok+ va bien”, lo revisa y te dice “dispón, entrégamelo”, sino te dice “ya destrúyelo”, lo manda a destrucción y todo lo demás entra a la bolsa “destruyo, buen estado o regalo a alguien” ¿no? a un necesitado con requerimiento y reconocido para poder recibir, y sino y con el paso del tiempo más lo destruyen, así más o menos funciona. Los remates no son muchos.

Entrevistador: ¿Remates están habiendo?

Entrevistado: Si, >pero no muchos<, <pocos>, si hay, pero pocos*, porque, ósea+ ¿no hay muchos tampoco!, +osea+ no hay muchos, pero si, si hay ¿Hemos tenido remates? */sacaron tres lotes y de los cuales uno si se lo adjudicaron otros dos no, y de los cuales uno de ellos lo llegó a retirar el mismo consignatario/.

Entrevistador: ¿Lo nacionalizaron?

Entrevistado: No, <lo retiró> ¿lo nacionalizó? *, /el mismo dueño nacionalizó la carga y la retiro/, ¿y el otro ese que entregamos el otro día? */ese el único que se entregó como

remate/ ¿o sea de los tres, uno nacionalizado, el otro ganado y uno que está ahí? *, /así es/.

Entrevistado: Ese es otro tema, ¿hasta cuándo te da opción de numerar la DAM? y eso nos ha pasado con los remates ¿no?, te dice hasta antes del remate, ya ¿tu dónde inicias el remate?, hasta que sale en la web, hasta el día en que se cierra la web, +osea+ ¿Cuándo lo cierras?

Entrevistador: Hasta que haya un ganador ¿no?

Entrevistado: ¡Claro!, +ya ok+ hay un ganador, numera y gana ¿Cómo haces?, +osea+ ¿cuándo lo cortas?

Entrevistador: En términos generales ¿cómo les afecta el congestionamiento de mercancías, ya sea abandono legal, abandono voluntario o mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: ¿Cómo nos afecta?

Entrevistador: Así es, operativamente, comercial, etc.

Entrevistado: Ya mira, comercialmente, operativamente [], a ver como empresa nos afecta básicamente de dos cosas. >Una que tienes que guardar cosas, cuidarlas por “n” tiempo y pretender que la mercadería esté tal cual ingreso<, ¡que es absurdo!, entonces me hace responsable de cuidar bienes, +osea+¿yo tengo que cuidar bienes?, ☺pero no voy a cuidarlos☺, +osea+ por un año pasa bien ¿no?, ya dos, ☺pero por cinco o seis, no hay forma☺ ¿no?, “me responsabilizas por contenidos que no necesariamente son los que llegan”, entonces soy responsable no solamente en cuidar, sino en que lo que dice que llega debe ser, ¡también está fuera de concepto!, ¡comercialmente claro!, operativamente no porque al final mi operación es +mover, sacar, mover, sacar, mover, sacar+, pero comercialmente si porque pierdo espacio y al perder espacio pierdo negocio y al perder negocio no tengo ingreso, +osea+>mi negocio es la rotación, mi negocio antes, hace años

podía ser almacenar y cuanto más te cobraba, ahora no, mientras más roto es mejor<, <entonces eso es el ideal>.

Entrevistador: Operativamente, en el manipuleo, en presentar la carga para SUNAT, en ponérsela a disposición ¿incurren también en algunos costos?

Entrevistado: ¡Claro!, +osea+ es más cada vez que viene la administración yo tengo que mover el aparato operativo para poder ponerla a disposición, +osea+ ¡solamente para mirarla yo tengo que ponerla!, <salvo que sea un carro>, porque inclusive muchas veces el especialista no quiere ver el carro donde está, sino en la zona de reconocimiento físico, ¡es un movimiento! ¿cuál es el movimiento más barato?, si quieres verlo así, el contenedor, es el movimiento más barato, porque mueves todo +plumm+ se acabó, uno, >pero cuando mueves carga suelta y mueves veinte paletas, tres paletas, cinco paletas, son movimientos más pequeños, de cargas más pequeñas, pero son varios movimientos, aparte que es stretch film, aparte que es personal que manipula con la cuadrilla, y es cuidar la carga de que tú la abras y no se caiga, no se rompa, no le pase nada ¿no?<, +osea+ riesgos tenemos, +osea+ no solamente hay que verlo por el lado de que “ah la carga está en abandono”, >el riesgo acá está en que yo tengo que cuidar algo como si fuese mío, pero también hay que tener consideración de los tiempos y el tipo de carga ¿no?<, +osea+ si yo a una caja la abro cinco veces, no va a pretender que esté igualita pues ¿no?, <eso es lo que sucede>, ¿y nos afecta?, si nos afecta, nos afecta un montón, lo que deberíamos hacer en todo caso es @suspira@, lo que pasa es que tiene sus pros y sus contras porque la administración algunas veces mueve el aparato, o sea viendo el trabajo con la administración, la administración mueve su proceso de disposición cuarenta y cinco (45) días, después de cuarenta y cinco (45) a sesenta (60) días de llegada la carga ¿Por qué?, porque se ha dado cuenta que sacando un promedio, ese es el lapso en el que mucha gente que en el momento no retiró o no gestiono los documentos, retira, eso es para

consideración aduanera, pero en consideración operativa, para mí al mes, +osea+ al mes ya no debería haber carga, al mes ¿no?, salvo que yo tenga un acuerdo pactado con el importador para guardar la mercancía más tiempo, pero eso debe ser en otra condición, +osea+ con la certeza que me está pagando, porque el piso cuesta.

Entrevistador: En el caso de que si la mercancía la tiene por más de un mes y el consignatario retira la mercancía, ¿no le pagó lo que debió haberle pagado, sino que debe haberle hecho un descuento para que se la lleve no? ¿porque si es que le paga lo que debe ser de alguna forma es un beneficio que tendrían ustedes verdad?

Entrevistado: ¡Claro!, +osea+ en realidad almacenar carga y que el cliente mañana venga y la deje, nadie tiene garantía de que lo que necesariamente llega se vaya ¿no?, entonces yo podría agarrar y decirte “mira ¿Qué es lo ideal?, lo ideal sería que yo sea tal cual dice la norma, a los quince (15) días, el día dieciséis (16) la aduana +chau+ se lleve tu mercadería o el día treinta y uno (31) ¿no? [], pero eso tendría que ser así, pero ahí solamente caen aquellas que no están numeradas ¿pero ¿qué pasa si no acabó su trámite y está en trámite el proceso de la declaración? ¿Qué lo vas a cortar?, si tienes cuarenta y cinco (45) días administrativamente para resolver algunos casos en la administración, entonces ¿Cómo haces ahí?, entonces eso es lo que hay que validar ¿no?

Entrevistador: ¿Encuentra algún beneficio?

Entrevistado: ¿A qué te refieres con beneficio?

Entrevistador: En que de alguna forma sea algo productivo para ustedes económicamente. Bueno en las modalidades de disposición tengo entendido que con el remate recuperan parte o le retribuyen parte del costo del remate al depósito temporal ¿ustedes se ven beneficiados con eso?, o no compensa en realidad ese porcentaje.

Entrevistado: A ver replantéame tu pregunta.

Entrevistador: ¿Obtienen algún beneficio con la disposición de mercancías?

Entrevistado: Ni en el remate, porque para pedirle el 5% del valor del remate, ¿Cuántos expedientes tienes? *, del 5% que hasta el día de hoy no nos pagan. /de tres (03) años consecutivos/

Entrevistado: De tres (03) años consecutivos no nos pagan, ☺+osea+ y yo tengo que estar haciendo seguimiento; y tampoco es que fuera un millón de dólares ¿no? ☺ en algunos casos son [] /creo que entre los tres suman veintiocho mil soles/; la entrevistada confirma diciendo “veintiocho mil soles una cosa así” y que no me compensa todos los movimientos que yo tengo, ya +ok+, por lo menos en una ayuda ¿no?, porque tienes un recupero, pero solamente es por el remate, ¿pero las adjudicaciones?, aquí más es la destrucción.

Entrevistador: Hablando de los costos ¿más o menos cuanto es un aproximado de lo que pierden o dejan de ganar en el depósito con este tipo de mercancías, ya sea en promedio mensual o anual?

Entrevistado: En promedio mensual o anual, °esteee° más o menos, nosotros no hemos medido, no hemos planificado, no hemos visto nada en realidad, pero si nos damos cuenta en tema de costos es bastante, +osea+ “porque tienes carga en abandono todos los días, carga inmovilizada todos los días y las mueves a veces tres o cuatro veces”, +osea+ “las mueves para que las miren, las mueves cuando van a destruir, las mueves cuando las van a adjudicar, las mueves, las mueves tantas veces” y es que a veces las revisan tantas personas*, +osea+ no lo hemos medido, no lo hemos hecho en números, \$pero es bastante\$, es más<nosotros asumimos parte de lo que la administración nos indica>, parte del notario, parte del relleno sanitario, claro, +osea+ yo ¿Qué cosa quiero?, “que te lo lleves”, >lo ideal es que yo no pague nada ¿no? porque quien destruye es la administración<, pero nosotros también caemos en ese tema de tener que ayudar de alguna forma porque la administración mientras que pide la licitación para el notario,

entonces más fácil es “ya lo repartimos entre [], son cuatro almacenes, ya ¿Quién tiene más?, “tú te vas con tanto por ciento, tanto, tanto y tanto”.

Entrevistador: ¿Cuáles son sus tarifas aproximadas por Ocupabilidad de este tipo de mercancías?

Entrevistado: Nosotros no hemos sacado costos, pero si hemos visto que, en muchos casos, +osea+ lo que pasa es que nosotros tenemos tarifas por contenedor y por carga suelta y lo que más cae en abandono es la carga suelta, más que el contenedor ¿Por qué?, inclusive * nosotros tenemos un punto en contra que es que los clientes piden vaciar los contenedores y volverlos carga suelta para no perder el tema en el costo de la sobreestadía del contenedor ¿entiendes?, entonces ¿cómo pasa eso?, el cliente lo que hace es, pide que se habrá el contenedor y se deje como carga suelta, lo cual a mí me genera un problema, “ya tu valor hasta un momento te cobro como contenedor y de ahí te cobro como carga suelta y tú ya no me puedes pagar eso de ahí y ya la mercancía queda en abandono”.

Entrevistador: ¿Qué sugerencias o recomendaciones puede dar para que se pueda agilizar el proceso de disposición de mercancías contribuyendo a que se reduzca el congestionamiento de sus almacenes?

Entrevistado: Primero tendría que ser un tema de los criterios, +osea+ si yo voy a efectuar una disposición el cuestionamiento tiene que ir dirigido en ciertos aspectos básicos ¿no?, si es [] no necesariamente lo que dice la DAM, es lo que viene si es que no ha tenido modificación, +osea+ podrían preguntarnos a nosotros ¿no?, >la carga ha sido verificada previamente por el almacén, con el almacén, si vamos a entrar a un tema, numeras nada más y las series dicen A, B, C y nunca has abierto la carga no puedes responsabilizar y generar al aparato administrativo toda una gestión sancionadora por algo que eventualmente no tiene un sustento básico ¿no?<, o sea los criterios deben de

ser [], no hablo del criterio de la persona, sino el criterio de la entidad, vinculado realmente a la realidad de lo que corresponde, ahora la administración, creo que estamos trabajando correctamente con la administración, pero ¿qué cosa debería pasar? Para [], +osea+ si habláramos del importador, el importador te diría “ponme menos restricciones”, “ponme menos controles”, aunque ahorita los controles en realidad han bajado un montón, +osea+ no hay muchas exigencias ¿no? es más ahora la mayoría es verde ¿no?, pero igual este es un trabajo que se debe hacer directamente al importador y a los agentes de aduana, hay agentes de aduana que pareciera que en vez de ayudar a numerar correctamente las declaraciones a los importadores en vez de ayudarlos creo que los perjudica ¿no?, porque no les explican verdaderamente lo que tienen que hacer, entonces yo no sé si es que deberíamos partir por un tema de educación primero ¿no? y después [], ya después de eso como hacer con la administración de que, ya habiendo evaluado todo, habiendo barrido todo el proceso de adecuación, como hacemos para disponer de las mercaderías que realmente caen en abandono legal ¿no?, +osea+ y el privado haciendo lo suyo que es llamar al importador y preguntarle ¿porque no puede?, pero la administración aparte no debería dejar, +osea+ la DAM la dejan ahí y >después sacan su reporte y lo van pasando de área en área y cada área es un mundo independiente y no trabajan en conjunto<, entonces por ejemplo, yo presento un expediente porque digo “ya ok tiene DAM entonces lo voy a pasar a importaciones, importaciones revisa y dice “ah no, ya no termino su trámite lo paso a manifiestos”, manifiestos confirma que hay un problema en el datado, entonces lo regresa nuevamente a importaciones, entonces si te das cuenta ¡mira cuantos movimientos tiene!, eso de ahí demora, +osea+ tienen que buscar una fórmula en la cual una de dos, o determino que realmente todo lo que está en abandono lo dispongo o me voy a dar el tiempo de decirle al importador para no caer en presión hago o dejo de hacer tal cosa, ahora yo pienso que inclusive los expedientes de solicitud ya deberían ser

de maneras electrónicas, +osea+ ya no tener que agarrar y presentar un expediente, es más, el sistema de por sí “te debería generar una numeración” ¿no?, >de repente tu registras eso<, lo adjuntas, el sistema así como te pone el sello te debería agarrar [], “tu adjuntas el documento con los sustentos, marcas que sustentos tienes, cuantos documentos estas poniendo, tres, cuatro documentos con tanta numeración de folios” y alguien lo puede validar allá en vez de que yo me esté trasladando con una persona, ahorro tiempo, ahorro personal y alguien lo revisa y habrá un trámite documentario de todas maneras y le da el +ok+, me lo acepta y en ese momento se da la numeración ¿no? o la numeración automática, que no los sé, que a veces no es bueno porque alguien debe hacer una revisión previa de lo que te presenta ¿no? y te pone cuantos folios hay, entonces al final tú dices “cinco documentos”, recibe cinco hojas, no se pues, acta de inmovilización, resolución de no sé qué, etc.

Yo creo que la administración está trabajando correctamente, más que antes, pero que debemos tratar de manejar criterios uniformes para lo que viene a ser la disposición ¿no?, como el caso de ¿cómo haces cuando tienes una DAM con tal []?¿no? y lo otro, ver cual el plazo más óptimo ¿no? en el cual realmente se debe considerar como abandono legal, porque eso perjudica al privado de una manera u otra, +osea+ sé que al importador también pero y darle más celeridad a las cargas inmovilizadas en comiso ¿no?, porque esas son las que quedan en +stand by+ ¿no?, llega la inmovilización, no se emite la resolución o se emite la resolución y pasan a tener que [], a una cobranza y dejan ahí el expediente.

Lo que nos está quedando en realidad más que los abandonos, nos está quedando carga inmovilizada, entonces considero que ahí es más, la administración debe ser un poco más proactiva ¿no?, está bien que tienes que cumplir los plazos, pero se vence el plazo para los diez (10) días útiles para poder reclamar y automáticamente de no existir reclamo

hacer la resolución de comiso y si esa resolución de comiso ya la tiene, esperar los veinte (20) días de reclamación y se acabó la historia y emitir su resolución, darla por consentida y ya no emitir otra resolución y disponer la mercadería, lo que pasa es que no emiten la resolución de comiso y así sucesivamente, las nuevas si están siendo más expeditivas pero las antiguas no.

Entrevistador: ¿Las inmovilizaciones antiguas es el mayor problema que tienen ahora?

Entrevistado: Así es, entonces es lo que debería pasar ¿no?, pero nos está generando problemas y eso no debe ser. No debería suceder ¿no?, la administración en el entendido de celeridad debería ir [], ser mucho más directo y actuar dentro de los plazos, yo entiendo que a veces el volumen o la rotación no porque [], pero se debe recibir una respuesta donde a ti te digan ¿Quién lo tiene?, lo tiene no se pues “Pedro” y ¿por qué “Pedro” no lo ha hecho?, porque “Pedro” está de vacaciones, entonces cuando venga Pedro de vacaciones, se fue treinta (30) días, treinta días está el expediente dormido, entonces le llega a Pedro más cosas, ya Pedro se olvidó de hacer la resolución ¿no?, que es lo que pasa en realidad.

Entrevistador: +Osea+ acelerar el proceso en las inmovilizaciones ¿no?, que se emita rápidamente el pronunciamiento, la situación legal ya sea comiso o abandono ¿no?, según el caso.

Entrevistado: ¡Claro!, eso debería pasar ¿no?, deberíamos trabajar, +osea+ yo pienso que trabajando con los documentos, deberían tratar de manejarse dentro de lo posible ya más electrónicos ¿no?, no trabajar tanto en un papel físico, de repente yo entiendo que las actas de inspección sí, pero por ejemplo, los expedientes de solicitud para tratar de hacerlo más acelerado, +osea+ mientras que la persona viene, revisa los expedientes, se lo pasan, él lo presenta hoy día, lo pasan a “A,” lo pasan a “B”, no sé qué tanto puedan manejar documentos electrónicos, de repente es mucho más difícil porque las carpetas, una cosa

es que yo tenga acá controlado y otra cosa es que lo tenga en una carpeta, se me puede pasar, no lo sé, no sé cómo se asignarán en realidad.

Entrevistador: Debería ser más fácil ¿no?

Entrevistado: Si, +osea+ pienso yo ¿no?, pienso, de repente no es tan fácil.

Entrevistador: Con el sistema FAST ¿ustedes encuentran algún beneficio?

Entrevistado: Yo no encuentro ningún beneficio aún; con el sistema FAST, para mí es un problema, el sistema FAST tiene más datos ☺ risas ☺, +osea+ no le he encontrado todavía; un beneficio como tal ¿no?, yo tengo FAST, perdón &PITE& en exportaciones [], el &INO& en lo que viene a ser importaciones, el &INO& es si [] pero tiene más [], el sistema FAST tiene más controles ¿no?, pero lo que hablamos es el tema de como hago mis solicitudes para que me atiendan, entonces a eso es a lo que debemos aplicar ¿no?, +osea+ a eso es a lo que debemos apuntar, donde debemos ir ¿no?, en realidad no es lo que trabajamos, porque yo por ejemplo ahorita, tú me has visto haciendo expedientes, tú me dices utiliza la..[], han creado una casilla ¿Cómo le llaman ahora?, hay una casilla que han creado ahora pero la casilla para mí es un [], no me ayuda y es más acá están acostumbrados a: Dice “ante el documento tal es preferible, la misma gente te dice prefiero presentarlo por expediente”, ☺a mimé da igual☺, con tal que lo hagan para mí es indistinto, pero es mayor el problema porque hemos presentado físico y entre el físico y el sistema más rápido es el físico, que no debería ser pues ¿no?, no sé qué, con tu tesis que vayan a obtener para mejorar pero esos sistemas de control en línea, mientras que los sistemas de la SUNAT no daten el cien por ciento que le hemos pedido, que cosa va a datar los sistemas ¿no?, mientras no daten el cien por ciento de la información no me ayuda mucho.

Entrevistador: Claro, y que daten bien ¿no?

Entrevistado: Y que daten bien ¿no?, o sea por ejemplo ¿Qué pasa?, a veces viene la gente de SUNAT y hay como los que realizan la disposición ¿no? y hacen [], dicen “ya un contenedor”, en algunos casos pues dicen un contenedor, todo esto no puede ir para un solo lugar, entonces mejor lo parto en dos y lo separo, en algunos almacenes no se puede, porque no puedes entregar en dos partes, en otros almacenes porque puedes hacer +ok mira+, esto, +mato tres pájaros de un tiro+, la administración se queda sin abandono, yo me quedo sin abandono, le devuelvo a la línea su contenedor y le entrego a alguien que se beneficie con la carga” ¿no es cierto?, \$ así de simple \$, pero a la hora que tú lo vez, la administración lo separa, viene acá y hace una separación, las separaciones tienes que estar identificadas, +osea+ “no puedes pretender que yo identifique carga”, porque yo no sé si tú me dices “son cinco cajitas y esta de aquí la vas a entregar allá y tu vienes [], +osea+ una cajita para acá, cuando vienen van a decir “una cajita”, ¿Cuál cajita?, o es todo, o es que lo separo por partes, lo identifico y emito un acta, que es lo que debería haber, a veces la administración se olvida y han pasado años [], y ha pasado que no ha emitido el acta, solamente han entregado por separación así como tu vienes “ya esto es para ti, ya esto va a ser para Romy, esto va a ser para “A” y esto va a ser para “J”, entonces yo entrego, como yo me lo hice internamente para mí, entrego ese, total todo pesa igual, uno tenía zapatos, otro tenía medias y el otro tenía otra cosa, entonces te entregue cualquier otra cosa, ¡que me ha pasado!, y después vienen problemas y reclamos que no [], “esto no es lo que me habían adjudicado, hemos tenido esas adjudicaciones que dicen [], en remate que dicen tal [], toman la foto, nadie lo viene a ver y dice “estado de la mercancía como se muestra en la foto”, ☺entonces la foto salió bonita☺ y después dicen ¡no!, esto no es, “esto es cualquier cochinada” y ya pagaron, entonces entramos al tema de tira y jala;\$ que nos ha pasado también \$.

Entrevistador: Entonces, para la foto escogen lo mejor a veces☺risas☺

Entrevistado: Ah pones arribita, encimita, este está bonito, para que se lo lleven pues ☺risas☺¿no?, entonces esa es otra cosa, no sé, yo pienso que al momento de proponer algún cambio hay que buscarles las soluciones más optimas, que no afecten las operativas, si no [] +osea+ poner los planteamientos ¿en qué me beneficia?, >en esto, en esto, en esto< ¿en que beneficia a la administración?, al Estado, ¿en que beneficia al operador que trabaja con el Estado y con el privado?, y en base a eso determinar, porque al final para el que le entregas siempre está, salvo el rematista que compra “A” y es “J” ¿no?

Entrevistador: Bueno sí, el adjudicatario es quién se beneficia más en todo esto ¿no?

Entrevistado: ¡Claro!, entonces habría que mirar ¿no?, entonces yo por mi parte considero que la administración está haciendo un buen trabajo y que está coordinando mucho mejor con los almacenes, que la problemática ya no es tan [], tanta, como era hace pues seis (06) o siete (07) años atrás ¿no?, que ahora se ha sincerado más y tienes algo real, <pero igual mientras que no toda la información esta cien por ciento en el sistema no vas a poder []>

Entrevistador: ¿Siempre va a ver ese mismo problema?

Entrevistado: Si, hasta que no tengas datado no, +osea+ tiene que haber alguien que por lo menos si se numera algo manual, el mismo vaya y lo registre y que esa información la jale el sistema, no que lo manual no jale y lo sistemático sí.

Entrevistador: ¡Claro!, bueno ****, es muy provechosa esta entrevista, de por si nos ayuda mucho en nuestro proyecto de estudio, estoy muy agradecido por haberme prestado la atención,

Entrevistado: Parcial, parcial ☺risas☺

Entrevistador: No si, entiendo que como gajes del oficio siempre por temas de operatividad siempre suceda esto, pero si estoy muy conforme con la entrevista, esperemos que producto de esto se pueda gestionar de alguna forma ¿no? y se vea que en

si es un problema que le está causando a los depósitos temporales y que se pueda buscar una solución.

Entrevistado: Yo creo que más que un problema a los depósitos temporales se vuelve un problema del Estado porque al final la razón de ser de un privado no [], +osea+ se vuelve una bola de nieve ¿no?, tu no cumples tu función determinada porque o no tienes personal, no tienes recursos, o eventualmente le das un mayor tiempo al “X” para que pueda retirar su mercadería, lo cual hace que esto pierda tiempo, pierda espacio, entonces el operador cumple en gastar para poder mantener esa mercadería y al final tiene perdidas y así sucesivamente hasta que tu vuelves nuevamente, si te das cuenta es una cosa que va jalando, va jalando y va arrastrando y al final genera >gasto, gasto, gasto, gasto<, el único que no gasta es la administración ☺risas☺, entonces por ahí pues va el tema ¿no?.

Entrevistador: Si, si, esperemos que este estudio, la verdad que no se investiga mucho sobre esto [].

Entrevistado: No, creo que no.

Entrevistador: Esperemos que se tome alguna acción, o, sino que sirva de base para posibles estudios posteriores, ahora se viene lo de los depósitos aduaneros, que de repente con el cambio que ha habido en la normatividad [].

Entrevistado: Como vendrá pues ¿no? ¡como vendrá!, no lo sé no te podría decir * ¿no? esperemos que sea algo provechoso para todos ¿no?

Entrevistador: Claro, Bueno muchas gracias.

Entrevistado: No, gracias a ti en todo caso por haber confiado un poco en el conocimiento de nosotros ¿no), porque no todos sabemos, no todos [], +osea+ en realidad, no todos tenemos los mismos conocimientos y no todos tenemos la casuística.

Entrevista N°3

Depósito temporal 3.

Cargo: Coordinador de operaciones.

Entrevistador: Para empezar, nos gustaría saber ¿Qué entiende usted por abandono legal?

Entrevistado: Bueno, es toda la carga que ha llegado a territorio nacional, la cual el cliente no la ha numerado o una carga que no cuenta con levante.

Entrevistador: A ya, al decirme que no ha numerado es que no tiene destinación ¿no?

Entrevistado: Claro, no tiene destinación aduanera.

Entrevistador: Y en el caso de que tenga destinación, ¿si es que no tiene levante?

Entrevistado: ¡Claro!, no tiene levante aduanero y la carga no puede ser retirada por el cliente.

Entrevistador: ¿Conoces los plazos en que se debería numerar para que la mercancía no esté en abandono?, o luego si es que está numerada ¿dentro de cuánto tiempo si es que no tiene levante, quedaría en abandono?

Entrevistado: ¡Claro!, la carga tiene que ser numerada a los quince (15) días hábiles, del término de descarga de la nave.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Qué entiendes por disposición de mercancías?

Entrevistado: Disposición de mercancías es cuando la SUNAT puede disponer de la carga, alguna adjudicación o incautación.

Entrevistador: +Ok+, ¿Además de adjudicación conoces otra modalidad de disposición de mercancías?

Entrevistado: Destrucción o inutilización.

Entrevistador: +Ah Ok+, ¿y el remate de mercancías?

Entrevistado: ¡Claro!, también el remate, que los llevan normalmente al depósito de Lurín.

Entrevistador: +Ah Ok+, ¿y la entrega de mercancías al sector competente?

Entrevistado: ¿al Estado?

Entrevistador: No, al sector competente, cuando ciertas mercancías son restringidas y necesitan permisos.

Entrevistado: +Ah ya+, ¿cómo SUCÁMEC?

Entrevistador: ¡Exacto!, Si. ¿También se dan ese tipo de modalidades de disposición en el depósito temporal en el que trabajas?

Entrevistado: ¡Si correcto!

Entrevistador: ¿Por qué crees que se produce el abandono legal de mercancías?

Entrevistado: Porque la carga llega a territorio nacional y no tiene algún permiso, queda restringida, no le dan autorización y al momento también de que el cliente ya presenta su documentación y ya tiene todos los documentos para presentarlos, el problema es que cuando ya tiene la documentación como para poder retirar la carga, el tema de almacenaje está elevado o el tema de la devolución del contenedor, la sobreestadía también sobrepasa ya los montos que ellos realmente pensaban que iban a invertir o gastar por la carga pues ¿no?, ya no les queda de otra que dejar la carga en abandono, les sale muy caro.

Entrevistador: ¿Se podría decir que es por el incremento de costos?

Entrevistado: ¡Claro!, incremento de costos.

Entrevistador: ¿Crees que es por una mala información que tienen los consignatarios o los importadores?

Entrevistado: Si muchas veces>es por el consignatario que no está muy al tanto<, <no está enterado que sobre costos incurren al momento de traer una carga pues> ¿no?, porque a veces los agentes de aduana, los agentes de carga están enterados, pero no es tampoco que les brindan la información tan detallada al consignatario o importador .

Entrevistador: +Ah ok+, respecto a la disposición de mercancías ¿crees que existen demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?

Entrevistado: Si, justo hemos tenido un caso, que ha venido SUCÁMEC a hacer una revisión, bueno la carga quedo en abandono legal y SUCÁMEC, si es cierto vino a revisarlo y se lo llevo cuando hizo la inspección, pero esta carga ya había quedado en abandono legal hace buen tiempo, ya como un año aproximadamente, pudieron haber alertado con anticipación a SUCÁMEC, tal vez SUCÁMEC venía antes y se llevaba la carga y evitaban el tema de almacenaje en el depósito.

Entrevistador: Claro, ¿y SUCÁMEC a ustedes les retribuyo algo por el almacenaje?

Entrevistado: <No, nada>.

Entrevistador: Por parte de SUNAT ¿reciben alguna retribución?

Entrevistado: \$Tampoco \$.

Entrevistador: ¿Tienes algún otro caso en el que se haya dado una situación de demora en la disposición de mercancías?, que recuerdes, ya sea en adjudicación de repente o no se alguna mercancía que haya sido propuesta para remate o en la destrucción misma.

Entrevistado: Bueno*, lo que pasa es que en el depósito donde laboro tenemos carga de diferentes años, carga que tiene mucho tiempo, por ejemplo carga del año 2000, entonces muchas veces la SUNAT nos solicita que entreguemos los documentos, como las actas de inmovilización o si la carga tiene retiro también que le indiquemos, pero como es carga tan antigua también hay documentos que faltan, entonces esto de acá conlleva a que también haya una demora por parte de SUNAT pues ¿no?, al no entregarles los documentos tampoco pueden realizar un buen inventario, últimamente he visto que están realizando bastantes inventarios, cada semana vienen a revisarlo y ya están saliendo las resoluciones, entonces estas resoluciones ya como que alivian un poquito al depósito ¿no?, porque ya van a hacer el retiro de la carga, pero también tenemos casos de que hay algunas cargas que han llegado como mercancía perecible, hemos tenido casos de granadas, hemos tenido casos de manzanas, que ha llegado la carga en mal estado y se

han demorado en el retiro de la carga, por ejemplo, >ahorita tenemos el caso de unas manzanas que tuvieron un inconveniente, la carga se supone que haber pasado SENASA y aperturaron el contenedor y sin embargo el cliente autorizo la apertura del contenedor, pero como paso SENASA, agarraron y quedo inmovilizada y ahora la carga está que se malogra en nuestro depósito< y bueno lo tienen en una zona alejada de toda la mercancía porque puede contaminar otras mercancía que es perecible, pero igual hasta ahorita no disponen nada, se emitió una resolución en que la carga iba a ir a destrucción pero hasta el momento sigue en +stand by+, no hacen nada.

Entrevistador: ¿y el área de disposición de mercancías de SUNAT, tiene conocimiento de ese caso?

Entrevistado: Si, \$ellos emitieron la resolución \$, lo que pasa es que también tiene que ver el cliente porque se supone que quien va a pagar la destrucción va a ser el cliente y está el tema de que el cliente como que no quiere pagar y están ahí en un dilema de quien va a asumir los gastos porque obviamente el depósito no puede asumir los gastos por destrucción porque la autorización viene por parte del cliente.

Entrevistador: +Ah, osea+ ¿es el cliente quien está interesado en que se destruya esa mercancía?

Entrevistado: Si, porque ya en realidad no vale nada esa mercancía, son manzanas y esas manzanas están desde el año pasado, lo que pasa es que cuando llego el contenedor parece que la temperatura del contenedor vino mal y tenía que ser a cero (0) grados y empezó a subir la temperatura y eso es lo que conlleva a que la mercancía se malograra.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿y ustedes mantienen esa mercancía refrigerada?

Entrevistado: Sí, \$ todavía está conectada porque si lo desconectamos la mercancía se va a malograr más todavía \$, +osea+ en este caso está asumiendo el depósito lo que viene a ser la energía y también viene a ser el tema del almacenaje *.

Entrevistador: Ah claro *, ¿Qué problema les genera el abandono legal?, o ¿Qué otros problemas?

Entrevistado: Mas que todo viene a ser el tema de espacio, también el tema de los contenedores, tema de espacio porque a veces hay temporadas que vienen campañas, entonces cuando vienen campañas y es carga refrigerada lo que hace es ocuparnos cierta parte de la cantidad de espacio que tenemos para posicionar los contenedores; y el tema también de los contenedores porque al tener carga inmovilizada que se encuentra como carga suelta lo que hacemos es meterlo a un contenedor para que no ocupe espacio en el piso, porque el área de SFS tiene racks o estanterías, también tiene carga que se encuentra a un costado del área de SFS que están como cubierta nada más y lo que hacen es ocupar un poco de espacio y ese espacio podría utilizarse para hacer llenado o aforos por el estilo pues ¿no?, por eso el tema de contenedores, porque también hay unos contenedores que pertenecen a la línea y la línea como la carga también se encuentra en abandono legal, también vendría a encontrarse en abandono el contenedor y a veces SUNAT puede disponer de ese contenedor, lo que tengo entendido es que la línea tiene que transmitir o numerar el contenedor suyo al año de haber ingresado al territorio nacional.

Entrevistador: Ah ¿y si no lo hace el contenedor queda también en abandono legal?

Entrevistado: ¡Claro!, queda en abandono y la SUNAT puede disponer del contenedor.

Entrevistador: y cuando dices SFS ¿a qué te refieres?

Entrevistado: Es un área que se encuentra en el depósito en donde laboro, se encarga de hacer el llenado de contenedores, descarga de contenedores, más que todo para carga suelta para llenar en un contenedor pues ¿no?

Entrevistador: Ah ¿y ustedes reportan a SUNAT cuando tienen mercancías en abandono legal, o los contenedores que están en abandono legal?

Entrevistado: Sí, reportamos la carga en abandono legal y carga inmovilizada o incautada, una vez al mes, los cinco (05) primeros días hábiles del mes.

Entrevistador: ¿y esa es una regla que tienen que cumplir sí o sí?

Entrevistado: Sí, correcto.

Entrevistador: +Ah ok+, de caso de no cumplirla ¿qué es lo que les puede suceder?

Entrevistado: Se tendría que pagar una multa, no estoy bien enterada de cuanto viene a ser la multa, pero creo que es una UIT o un porcentaje de una UIT *.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Qué entiendes por remate de mercancías?

Entrevistado: Bueno * que una carga que vale, en este caso podría ser un carro, porque se han llevado ya carros también de nuestro depósito y lo han llevado normalmente a la sede de Lurín, donde agarran y hacen como tipo subastas o algo así y rematan el carro al precio que quieran disponer por el carro, pero no llega al valor que normalmente fue desde un principio.

Entrevistador: +Ah ok+, +osea+ ¿cómo una subasta con un precio base?

Entrevistado: ¡Claro!, y el postor que dé más es el que se lleva la mercancía.

Entrevistador: +Ah ok+ ¿y han tenido alguna mercancía que haya sido propuesta para remate pero que no haya sido de interés de repente de los concursan y al final no haya salido?

Entrevistado: °Uhhmm° No, tuvimos un carro que se lo llevaron, tengo entendido para remate, fue un carro de la marca Ford, pero si se lo llegaron a llevar, no tuvimos [] que nos indicaran que se quedaba o que iba a retornar al depósito.

Entrevistador: +Ah ok+ ¿y qué entiendes por adjudicación de mercancías?

Entrevistado: Tengo entendido que, nosotros como enviamos un reporte, <el personal de SUNAT hace una lista donde ponen todas las mercancías que se encuentran en abandono e inmovilizados> y personal del estado, ya sea universidades, municipalidades

u hospitales, si les interesa una carga, \$ ellos aceptan la carga y se emite una resolución a tal persona \$ ¿no?, +pepito no sé qué+, alcalde de la municipalidad de Los Olivos y ellos vienen a retirar la carga no solo de un depósito, sino de varios pueden hacer los retiros, esta carga de acá viene personal de SUNAT con el adjudicatario, firman unos documentos que vienen a ser el acta de traslado y una autorización también del depósito para que el adjudicatario pueda retirar la carga.

Entrevistador: ¿Se presenta algún problema con la adjudicación de mercancías?, ya sea demoras.

Entrevistado: Si, muchas veces hay demoras, el problema es que los depósitos temporales para hacer ingresar algún personal, tienen que tener lo que viene a ser el SCTR, la charla de seguridad o sus implementos de EPP pues ¿no? y como el adjudicatario no es una persona que viene seguido a la empresa a hacer algún retiro de carga, ni siquiera su personal de transporte, no tienen la charla y muchas veces pide que le exonere y se habla con el personal de seguridad para que agarren y le generen la charla pero a veces es un poco tedioso porque el personal de seguridad es muy cerrado, vendría a ser más que todo en la charla de seguridad para su ingreso al depósito y también viene a ser el tema de que el transportista tiene que hacer cola para ingresar a balanza para proceder con el retiro y a veces el depósito tiene temporadas altas y viene ahí la demora para hacer el retiro de la carga.

Entrevistador: y en el tema de que desde que ustedes reportan cierta mercancía en abandono legal, hasta el momento en que esa mercancía sale ya sea por adjudicación ¿pasa mucho tiempo?

Entrevistado: Desde que reportamos sí, como te indico tenemos carga del año 2000 *, pero desde que hacen el inventario de la carga, porque muchas veces nos solicitan que posicionemos carga para que vengan a hacer una inspección de la carga, desde el

inventario está demorado realmente muy poco, como que un mes, algo así ya están emitiendo resoluciones, o tal vez un poco más, pero si tenemos carga que tiene largo tiempo.

Entrevistador: y desde que se emite la resolución ¿Cuánto tarda el adjudicatario en llegar y retirar la mercancía en promedio?

Entrevistado: Según tengo entendido, deberían ser veinticinco (25) días, pero a veces tarda un poquito más, o a veces también emiten resoluciones y el adjudicatario ya no viene, porque tenemos carga que []. Hace dos semanas teníamos dos contenedores vacíos que la SUNAT tenía que haber venido a retirarlos pero el transportista que vino, el adjudicatario trajo su transportista y su transporte de ellos no estaba acondicionado para hacer un retiro de contenedores porque no tenía el enganche para el contenedor, entonces no pudo hacer el retiro porque esta carga se iba a caer del camión, entonces el adjudicatario también vio que los contenedores no eran de tanta importancia porque estaban realmente bien viejos y decidieron ya no retirarlos, los han dejado hasta ahorita en el depósito y tengo entendido que ya no los van a retirar, así que van a buscar otro adjudicatario que esté interesado en estos.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿los costos del retiro de mercancías los asume el adjudicatario?

Entrevistado: No, \$ todo lo viene a asumir el depósito, tema de almacenaje, inmovilización, en caso se necesitará la cuadrilla \$, todo lo asume el depósito.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿y el transporte con el que retiran las mercancías?

Entrevistado: No, eso lo trae el adjudicatario, el transporte si es netamente de ellos, en el caso la carga se dé para destrucción y necesitan que un notario valide eso el depósito si asume los gastos notariales.

Entrevistador: Ah ¿Cuándo se trata de destrucción de mercancías?

Entrevistado: Si.

Entrevistador: +Ok+, y ¿me puedes explicar un poquito más del proceso de destrucción de mercancías?

Entrevistado: Si claro, normalmente [], bueno en la SUNAT siempre asignan a cierta persona que se encarga de ver los depósitos, ahora estamos viendo el tema de destrucción con el Sr. Ronald Huamán, que es el que manda los documentos, las actas de traslado, resoluciones y ni bien nos emiten eso, nosotros procedemos a [], primero ellos solicitan una movilización para que ellos realicen la inspección, posterior a la inspección, después de dos o tres días ellos indican que van a venir a llevarse la carga, realizan la inspección * >y si todo está de acuerdo agarran y nos emiten el acta de traslado<, con el acta de traslado procedemos a generar lo que viene a ser el AR, el acta de retiro *, cuando ellos indican que van a proceder con el retiro nos mandan los datos del transportista y del personal que va a ingresar al depósito, eso ya lo mandamos al área de control de accesos que viene a ser la empresa de seguridad, para que procedan con el registro del personal que va a ingresar al depósito para que no tengan inconvenientes a la hora de su ingreso, cuando ya ingresa el transportista con el personal que se va a encargar de llevarse la carga, el área de CFS que es donde normalmente la carga siempre está porque es carga suelta muchas veces, este procede a entregarle la carga, lo posicionan en el contenedor o el camión donde van a hacer el retiro y esta carga es llevada a un depósito de destrucción, según tengo entendido también es en Lurín la destrucción o no estoy segura de donde es el depósito donde lo llevan; y para hacer la destrucción tiene que ser un notario de por medio que indique o que esté presente((en de que)) esta carga realmente ha sido destruida, es por ello que se generan los gastos notariales por esta destrucción, los cuales como te indique lo asume el depósito.

Entrevistador: +Ah ya+ ¿y haz visto algún problema adicional en el tema de destrucción de mercancías?

Entrevistado: La verdad que no, me parece que es más fácil el tema de destrucción *, porque vienen, lo retiran y de ahí ya no vemos tanto [], y como ya es un personal que viene seguido no tenemos problemas con el área de control de accesos porque ya los tienen registrados y ya están mapeados en el sistema, en cambio el tema de adjudicación por un personal externo, sea alguna municipalidad, ahí si tenemos un poco de demora porque tienen que registrar al cliente, tienen que revisar también un poco su historial y pedir exoneraciones de la charla de seguridad.

Entrevistador: Por último, respecto a las modalidades de disposición de mercancías, ¿Qué entiendes por entrega al sector competente o autoridad competente?

Entrevistado: ¿SUNAT?

Entrevistador: No, más que todo cuando son mercancías restringidas y requieren algún permiso.

Entrevistado: SUCÁMEC, SENASA.

Entrevistador: ¡Exacto!

Entrevistado: Bueno, en teoría oficiar a SUCÁMEC de manera completa, hemos tenido un caso de SUCÁMEC hace una semana sino tengo mal entendido, pero el problema fue que había carga faltante, la carga no estaba completa, habían venido a hacer una inspección en el año 2018 y se llevaron una muestra de la carga; eran 5000 unidades sino me equivoco, de velas, de flores, pelotitas, esas velas que se mueven y tienen cancioncitas, las ultimitas esas de los chinitos y vinieron a inspeccionar y dijeron que los bultos estaban completos el año 2018, vinieron la semana pasada o antepasada a revisar la carga, pero ya por personal de SUCÁMEC, porque no saben cómo podría estar la carga pues ¿no? si iba a poder ser adjudicado o tendía que ser para destrucción, igual tienen que revisar, en este caso se dieron con la sorpresa de que faltaban dos (02) unidades del lote completo cuando en el año 2018 dijeron que estaba completo, faltaban dos 02) unidades; en este

caso lo único que hizo SUCÁMEC fue retirar la carga, igual el acta de traslado indicaba la totalidad de bultos, esos que se había indicado en la hoja de trabajo en el año 2018, pero pusieron una observación en la cual indicaron que había dos (02) bultos faltantes, también indicaron cual era el ítem que faltaba y cuando hay bultos faltantes igual ellos nos indican que si tenemos una extracción de muestra que le indiquemos a ellos; se hizo la revisión todo y no [], faltaban tres (03) bultos (03 bultos eran lo que faltaba), entonces posterior a ello viene el personal de SUNAT y nos emite nuestra acta para cancelar [], en la cual indican cuales ítem son los que faltan, también indican cual fue la primera inspección, detallan muchas cosas de todas las inspecciones y como fue el traslado, el retiro de la carga y en ello también nos deben indicar cuanto es el valor que nosotros como depósito tenemos que pagar por la pérdida de esta carga que normalmente viene a ser el valor FOB del producto pues ¿no?.

Entrevistador: +Ah Ok+ ¿solamente de las unidades faltantes?

Entrevistado: ¡Claro!, de las unidades faltantes.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por abandono voluntario?

Entrevistado: Es por parte del cliente, eso ya vendría a ser, nosotros lo conocemos como un abandono comercial, ese es cuando la carga está numerada y cuenta con levante, el cliente puede proceder con el retiro de la carga, pero sin embargo no lo realiza por temas de costo ¿no?, almacenaje, sobreestadía, el problema con esta carga es que acá SUNAT no puede disponer de esta carga y esta carga ocupa realmente un espacio al depósito porque muchas veces el depósito se comunica con el cliente indicándole que retire pero no lo hace, porque también el depósito no quiere perder, a veces le exoneran el almacenaje, pero es un poco complicado que la línea le exonere el tema de sobreestadía, entonces el cliente no lo va a querer pagar porque es una carga que le está generando

muchos costos y la mercancía a veces no vale esos costos que van a tener que asumir ellos, +osea+ van a salir perdiendo al momento de perder la carga.

Entrevistador: +osea+, ¿hay muchos costos incurridos por parte del depósito?

Entrevistado: Si, depósito y línea naviera.

Entrevistador: ¿y son costos que no recuperan?

Entrevistado: No, se ha hablado muchas veces para exonerarles, a veces cuando son clientes que acá le llamamos vip, clientes que son muy frecuentes, que mueven mucha carga, le exonera, pero cuando son clientes que vienen una sola vez, no les exonera y los clientes no lo retiran, por eso es que tenemos mucha carga también, aunque no es tanta la carga en abandono comercial como la carga inmovilizada, pero igual esta carga nos genera muchos costos a nosotros como depósito, más que todo el tema de espacio *.

Entrevistador: ¿Qué medidas adoptan ustedes como operador logístico para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?

Entrevistado: Bueno, hacemos [] con el reporte mensual informamos las cargas en abandono legal, inmovilizados, incautación, después cuando la SUNAT nos solicita las inspecciones, hacemos la movilización de la carga y disponemos de cuadrilla o montacargas, lo que necesiten para que puedan hacer una rápida inspección de ella, porque de todas maneras al hacer una rápida inspección y al tener la conformidad de la carga, porque si la carga les sirve, si está en buenas condiciones, todo, lo adjudica, si la carga se encuentra en malas condiciones, es una carga que es chatarra, va para destrucción; entonces es más rápido que se genere una resolución, es más rápido de que SUNAT pueda venir a disponer la carga y nos libere espacio.

Entrevistador: ¿Crees tú que se produce congestionamiento de mercancías en abandono legal?

Entrevistado: ¿Congestionamiento? °Uhmmm°, ¿por parte de SUNAT?

Entrevistador: No, en el depósito temporal, que haya mucho aglomeramiento de mercancías.

Entrevistado: En abandono tenemos un aproximado de cincuenta y uno (51) contenedores, esto ya viene a ser, entre carga contenerizada y una que otra carga suelta, >porque carga suelta en abandono legal si no tenemos mucha, creo que son tres (03), por ahí nada más, pero si tenemos<, sí, sí, hay bastante congestión.

Entrevistador: ¿51 contenedores de mercancía en abandono!

Entrevistado: Sí en abandono legal, inmovilizados si tenemos un aproximado de 140 y +tantos+ bultos, bueno ítems se podría decir, porque nosotros lo contamos por BL's, pero los inmovilizados si se encuentran dentro de contenedores que son propios del depósito, los cuales ya no los usan para embarcar o descargar carga pues ¿no?, porque también el depósito hace lo que es la entrega de contenedores vacíos pero ya no los utiliza, eso también viene a ser un costo adicional para la empresa, porque no les están dando trabajo, movimiento de los contenedores, solo los están usando como un espacio para posicionar esa carga suelta, inmovilizada.

Entrevistador: +Osea+, ¿me dices que tienes 51 contenedores en abandono legal y 3 con mercancía inmovilizada?

Entrevistado: Inmovilizados son 140 y +tantos+ que deben ser un aproximado de 30 contenedores que tienen ahí, o sea los 140 y +tanto+ de carga inmovilizada se encuentran dentro de 30 contenedores y 51 contenedores son en carga en abandono legal, porque esa es carga ya full, o sea FCL *.

Entrevistador: ¿Y hay un porcentaje de esas mercancías en abandono legal que al final si llega a ser nacionalizada por el cliente?

Entrevistado: Si, muchas veces al momento de hacer el reporte mensual ponemos que hay carga en abandono legal porque es carga sin levante que puede ser un +aprox+ 05

cargas que se reportan al mes y de esas 05 cargas se van 04, o ese 01 que quedó se va a los dos meses, pero si se lo llevan, últimamente en el año 2020 no tenemos hasta ahorita ninguna carga en abandono legal, en el año 2019 tenemos una o dos cargas por ahí.

Entrevistador: Ah, +osea+ ¿una vez que ustedes emiten el reporte de que la mercancía está en abandono legal porque pasaron los quince (15) días y no se destinó a algún régimen, ¿después de que esa mercancía está en abandono legal, el cliente todavía tiene la opción de poder nacionalizarla?

Entrevistado: Si, si la nacionaliza, la carga que esta con levante no autorizado, ellos hacen la presentación de documentos y pasan aforo, pasan algún requisito que les pida la SUNAT, o documento y con eso pueden levantar el abandono no autorizado, cuando ya tiene el levante ya proceden con el retiro, pero muchas veces agarran y siempre tiene levante la carga, es que normalmente trabajamos con clientes que son frecuentes.

Entrevistador: +Ah ok+ ¿Qué entiendes por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Es la carga que llega a territorio nacional, la cual no está contemplada en la numeración de la mercancía, al momento las cargas inmovilizadas que quedan son cargas de menaje, como son tantos ítems, el agente no numera la cantidad de carga completa pues ¿no?, que llega al país, tuvimos también un +casito+ con un contenedor, de que llegó carga menaje en el cual vino un bote, un yate, trajeron demasiadas cosas en ese contenedor, trajeron camas, veladores, ropa, juguetes, de todo; y SUNAT vino a inspeccionar la carga e imagino que el cliente no habrá sabido que el menaje pasa aforo ¿no?, porque cuando es menaje si o si le va a salir canal rojo y tiene que pasar aforo la carga, entonces la SUNAT va a tener que revisarlo y casi siempre la SUNAT encuentra algo pues ¿no? e inmoviliza toda la carga, acá la SUNAT vino, realizo la inspección y separación de la carga también, °esteee°, el bote o yate va a ser adjudicado para algún personal de municipalidad, universidad o algo por el estilo, pero hubo carga también que

se fue a destrucción, como es las camas, porque habían cosas que estaban apolilladas, que no servían, eso si se va para destrucción.

Entrevistador: ¿Y algunos otros motivos que creas que hay por los que se inmovilizan mercancías?

Entrevistado: Por algún permiso, medicamentos, algo así que no tengan permiso de ingresar acá a nuestro país, °esteee°, bueno menaje, permisos, no sé si me estoy olvidando algo.

Entrevistador: ¿Cuándo son mercancías no declaradas?

Entrevistado: ¡Claro!, mercancías no declaradas porque, normalmente son mercancías no declaradas, por lo mismo que ahí también viene el tipo de menaje pues ¿no?, porque ahí tienes que declarar que cuantas herramientas, justo hablando de esto me has hecho acordar de una carga, en el depósito lo llamamos “el caso de la china”, esta china de acá dejó un contenedor lleno de cosas, lo ha numerado la carga pero en este caso no declararon todo, hubieron otras cosas que vinieron, omitieron unas 03 motos sino me equivoco, omitieron 01 camión, bueno era de esos camiones como tráiler, 01 motocross y unas cuantas cositas como herramientas, lo que más numeraron fueron lo revistas, unas cuantas herramientas, cosas sin importancia, en este caso de acá, la SUNAT inmovilizó demasiada carga ¿no?, porque había carga que no estaba declarada y empezaron a hacer como separación de la carga, como era tanta carga que habían separado y habían emitido varias actas, el personal del depósito no hizo la separación de la carga ni dentro del contenedor ni en el sistema tampoco, entonces cuando ya la china tiene levante de cierta carga, viene a retirar la carga, ella retira la carga, pero para eso la SUNAT ya había venido a adjudicar unas cuantas mercancías que fueron más que todo las 02 motocross y unas cuantas cosas más, ya se habían retirado algunas cargas del contenedor, entonces quedaban todas las cosas que tenían levante de la china y quedaba dentro 01 auto y quedaba ese camión tráiler dentro

también, pero no lo habían sacado, entonces la china viene, retira la carga y en esto se lleva el camión y se lleva el carro, y viene la SUNAT a querer llevarse la carga y no había carga, estuvieron mucho tiempo tratando de ver, han hecho juicio y todo pero según lo que tengo entendido la china dijo que había vendido todo y no había forma de recuperar esa carga.

Entrevistador: +Osea+, ¿para SUNAT tienen mercancía en abandono legal que físicamente ya no la tienen en el depósito?

Entrevistado: Sí correcto, ahí ya tenemos que pagar el valor FOB de lo que viene a ser estas 02 mercancías que fueron retiradas sin autorización, si ahí hubo un +temón+, pero cosas que a veces suelen suceder pues ¿no?

Entrevistador: ¡Claro!, ¿y se dan casos también de que haya mercancías que son inmovilizada pero que luego puedan tener levante?, levante de la inmovilización.

Entrevistado: Si, si hemos tenido varios casos, que hemos tenido mercancías que viene la SUNAT, las inmoviliza y luego viene el agente de carga o el despachador porque viene y tramita su retiro y nos presenta el acta de levante y si proceden con los retiros, ahí sí, pero siempre solicitando que nos entreguen el acta de levante.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Qué entiendes por comiso administrativo?

Entrevistado: Que la SUNAT proceda al retiro de la carga, pero en este caso ya no viene un adjudicatario.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Cómo afecta a la operatividad del depósito temporal, la inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Afecta en el tema de espacio, mucho afecta en el tema de espacio, porque esta carga como viene a ser carga suelta va a ser unos bultos en una paleta chica o a veces paleta grande y no tenemos donde posicionarla, y ahí es donde viene el área de CFS y se encarga de encontrarle algún lugar en algún almacén, en algún +stand+ o en algún

contenedor donde haya retirado carga anteriormente, porque como te indique tenemos contenedores que tienen mucha carga inmovilizada, entonces tratan de encontrar un contenedor que tenga menos bultos y trata de meter esa carga ahí, por eso el área de CFS lleva un reporte de toda la carga inmovilizada y en que contenedor lo han posicionado, lo han metido esa carga para luego cuando soliciten el inventario solo bajar el contenedor y sacar la carga que se encuentra dentro.

Entrevistador: +Ah ok+, en líneas generales ya hablando de mercancías que sean abandono legal, abandono voluntario o que hayan sido inmovilizadas ¿Qué problemas les causa como depósito temporal?, ya sea a nivel comercial, nivel operativo, etc.

Entrevistado: Bueno, toda esta carga lo que nos trae es muchos costos realmente, está el tema de almacenaje, el tema de a veces las movilizaciones [] porque la SUNAT cuando realiza inspecciones o hace retiros de carga, muchas veces nos lo solicita un día antes y casi ya al cierre de horario pues ¿no? a las cinco o cuatro de la tarde y es un poco complicado solicitarle al área de operaciones que nos movilen el contenedor, porque encima no solo es movilizar el contenedor, ya te posicionan el contenedor y ahora el área de CFS tiene que abrir ese contenedor y solicitar que nos pongan un montacargas y personal de estiba para que hagan el retiro de la carga y busquen cual es la carga que están solicitando, entonces esto de acá ya nos trae costos de montacargas, costos de la movilización del contenedor porque el staker tiene que buscarlo primero, en donde está en toda la ruma, donde está ese contenedor y también el tema de lo que viene a ser la cuadrilla, porque el tema de cuadrilla, el tema de montacargas no son servicios propios, son servicios de terceros, los cuales el depósito asume esos costos, después en depósito no tendríamos más costos, más que todo documentario ¿no? porque tenemos que generar la AR, realizar el reporte mensual también y archivar todos los documentos por si en caso la SUNAT nos solicitara y después en tema de línea, mandar correo a las líneas navieras

si en el caso el adjudicatario retirara la carga y hace la devolución del contenedor tenemos que reportarle también a la línea naviera que ya están haciendo la devolución del contenedor para que puedan nacionalizarlo, en el caso esta carga no tuviera más de un año, si en caso lo tuviera, tienen que presentar un expediente a la SUNAT para que puedan hacer el reclamo de que ese contenedor les pertenece, pero ahí ese tema de que si le aceptan o no le aceptan ya es un tema de la línea.

Entrevistador: Y más o menos ¿tienes idea, conoces los costos en los que incurren por el servicio de montacargas, la estiba, por lo que dejan de percibir por esas ubicaciones que están ocupadas y que a ustedes les genera aparte de costos que están dejando de obtener ingresos?, porque al tenerlas ocupadas no las pueden alquilar tampoco.

Entrevistador: ¿Tienes idea de cuánto están perdiendo ahí?

Entrevistado: ¡Claro!, en precio neto de estiba son +aprox+ de 20 dólares, +osea+ la cuadrilla, porque obviamente nosotros al ser depósito, al cliente le cobramos un poco más, pero eso es el costo, alrededor de US\$. 20.00 más IGV, el tema del montacargas es 25 a 30 dólares, bueno movilización si es un servicio propio de nosotros, pero si en el caso fuera algo de terceros son +aprox+ de 40 a 45 dólares, nada de esto incluye IGV, todos son más IGV, y el tema de almacenaje es dependiendo de cómo es el tamaño del contenedor y lo que calculan, una carga chica debe ser 10 dólares y si es una carga muy voluminosa o es un contenedor si son 80 dólares a más.

Entrevistador: ¿Esos son montos mensuales o diarios?

Entrevistado: Son montos mensuales +aprox+, en el tema de carga chica el costo si es bien bajo porque lo que pasa es de que le cobran al contenedor, tratan de elevarle el precio al contenedor para que cuando se vuelva carga suelta el monto sea menor.

Entrevistador: +Ah ok+, ya como para terminar ¿tienes alguna sugerencia o recomendación que pudieses dar o que creas tu que se debería hacer por parte de ustedes

o por parte de SUNAT para que sea más fácil el proceso de disposición o que de alguna forma no les perjudique tanto?

Entrevistado: Justo lo que estamos viendo +ahorita+ con el personal de SUNAT, hemos tenido una reunión hace unos días; y ellos quieren si o si que el deposito quede limpio, +osea+ no tenga mercancía en abandono legal e inmovilizados de años anteriores, si hay mercancía en abandono, debe ser del año 2019 e incluso solo del 2020, pero no debemos tener carga que venga de años anteriores, por eso es que están solicitando bastante el tema de movilización de carga para inspección, y eso realmente me parece muy bueno porque están haciendo la revisión de la carga, cuanta carga es la que tiene y en qué estado se encuentra y al hacer esta inspección, disponen más rápido, emiten una resolución y posterior a ello hacen el retiro, de verdad que eso es muy bueno para el depósito porque así esta nos están como que dando más ánimos de que realmente esta carga se va a retirar, pero también deberían ellos poder involucrarse un poquito más en carga que viene a ser en abandono comercial, porque como te indique tenemos carga que viene de años anteriores, no es mucho, pero no podemos disponer nosotros como depósito de esa carga y el cliente tampoco quiere hacer nada con esa carga, entonces el depósito va a seguir perjudicado, debería haber alguna manera en que la SUNAT también pueda intervenir pues ¿no?

Entrevistador: Con esas mercancías que no tienen levante, perdón, que tienen levante [].

Entrevistado: Sí, tienen levante, pero el cliente no quiere retirarlo por ser una mercancía que es muy cara.

Entrevistador: ¿Es muy cara por todos los servicios en los que incurren?

Entrevistado: ¡Sí claro!

Entrevistador: ¿y si ustedes les descuentan todo eso que tienen que pagar?

Entrevistado: Sí se ha hablado, pero también hay mercancía, por ejemplo, hay unos fierros que están oxidados, el cliente no quiere disponer de una mercancía que se encuentra en mal estado, y el cliente ahí ya dice no, “no lo voy a retirar” y el perjudicado viene a ser el depósito pues ¿no?, debería haber una forma en que la SUNAT indique que esa mercancía no sé, se vaya a destrucción, o algo por el estilo, o que lo rematen, pero que no perjudique al depósito.

Entrevistador: ¿y ustedes toman alguna medida adicional con ese tipo de mercancías o con el cliente tratan de llegar a un acuerdo?, ¿tratan de hacer algo o simplemente tienen ahí la mercancía y no hay forma de que puedan hacer nada?

Entrevistado: “Uhhmm”, anteriormente se estuvo tratando de comunicarse con el cliente para que haga el retiro de la carga, pero como te indico, no quieren hacer nada con su carga, por eso es que esa carga sigue en el depósito y ya el depósito tampoco ya no está tratando de involucrarse tanto en esa mercancía, porque ya se ha intentado y no se ha podido conseguir.

Entrevistador: Y respecto a los costos en los que se incurre por mercancías en abandono y mercancías inmovilizadas ¿Quién crees tú que debería asumir esos costos?

Entrevistado: El adjudicatario, porque realmente el adjudicatario va a ser el que va a recibir la carga pues ¿no?, en el tema si fuera una adjudicación, porque ya tanto tiempo le ha estado generando costos al depósito como para que una persona tercera “X” venga y retire la carga sin cancelar nada pues ¿no?, +osea+ si debería haber una compensación al depósito de todas maneras.

Entrevistador: +Ah ok+, pero, +osea+ en el caso de adjudicación de mercancías tengo entendido de que son prácticamente donaciones.

Entrevistado: Si, las consideran como donaciones, es por ello que no cancelan nada, hacen el retiro, vienen, firman y se llevan la carga.

Entrevistador: ¡Claro!, y no crees tú que, si de repente les cobraran algo a esas entidades, que de por si a veces son entidades sin fines de lucro o entidades del Estado, de repente optarían por no llevarse la mercancía como en el caso de los contenedores ¿no?

Entrevistado: Sí, de hecho, no retirarían tanta carga.

Entrevistador: Claro, ¿Además del adjudicatario quien crees?

Entrevistado: La SUNAT, pero es complicado que SUNAT quiera cancelar algo al depósito o quiera cancelar algo por retiro de cualquier carga.

Entrevistador: +Osea+, mejor dicho, están atados de manos.

Entrevistado: Sí correcto, solo nos queda entregar carga y nada más, porque de todas maneras al retirar la carga libera un poco de espacio y ya les da un poco de ingreso, como que puedan recuperar lo que han perdido por tanto tiempo ¿no?, pero si no queda de otra que acatar nomás lo que indique la SUNAT.

Entrevistador: ¿Sabías tú que, por la disposición mediante el remate, le corresponde al depósito un porcentaje del valor bien rematado?

Entrevistado: °Uhmmm° no, no sabía la verdad *.

Entrevistador: No tenías entendido

Entrevistado: Pero gracias por el dato ☺risas☺

Entrevistador: Si, cuando es remate de mercancías le corresponde un 5%, que no es mucho en realidad, comparado con los costos en los que ustedes puedan haber incurrido ¿no?, pero si hay, +osea+ si se pueden acoger y recuperar parte.

Entrevistador: ¿Alguna otra sugerencia que de repente se te ocurra?, ¿recomendación para SUNAT de repente?

Entrevistado: Bueno * recomendación no porque me parece que de verdad este año han empezado con todas, >están muy bien haciendo lo que viene a ser el tema de las inspecciones<, los retiros, este año 2020, que son “mira” tres meses, bueno un poquito

más de tres meses, ¡han retirado bastante carga!, para que si las inspecciones, las destrucciones, están bien, ¡han estado moviéndose bien rápido!, porque veo que quieren realmente liberar espacio al depósito pues ¿no? y me parece muy bueno eso por parte de SUNAT.

Entrevistador: Y por espacio, no recuerdo si me llagaste a decir, ¿por espacio ustedes cuánto cobran?, más o menos para tener una idea de cuánto dejan de ganar ustedes por tener mercancías ahí almacenadas, en abandono, es decir [].

Entrevistado: ¡Claro!, por contenedor son alrededor de ochenta a +ciento y tantos+ dólares pero eso si ya viene a ser un costo por día y en tema de carga suelta les ponen un +aprox + 10 a 15 dólares, pero eso si ya lo ponen por mes porque es una mercancía pequeña pues ¿no?, o a veces puede ser un poco más, dependiendo del volumen de la mercancía o como se encuentre, porque a veces cuando es paleta es mucho más fácil y también cuando es una jaba o algo por el estilo es más fácil de que puedas tu posicionar una carga encima de ella, arrumar algo encima de ella.

Entrevistador: Bueno ****, te doy gracias, me ha sido de mucha ayuda haberte entrevistado, haber conocido tu experiencia respecto a este tema de investigación que es objeto de estudio para nuestra tesis, espero de repente más adelante si es que tengo alguna duda, poder contar con tu apoyo para que me puedas aclarar algunas cosas; por el momento estoy muy agradecido porque me ha ayudado a despejar algunas dudas, algunos temas que no conocía muy a fondo en si de lo que representa la problemática que tienen como depósito temporal respecto al almacenamiento de este tipo de mercancías.

Entrevistado: No te preocupes, igualmente fue un gusto poder ayudarte.

Entrevista N°4

Agencia de Aduanas 1.

Cargo: Jefe de Operaciones.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por abandono legal?

Entrevistado: Para entender lo que es abandono legal hay que tener en cuenta en básico lo que es la estructura legal o el marco legal, +osea+ me explico, para muchas personas comunes o del día a día, “si tú le preguntas algo como abandono”, uno lo puede entender como dejar de lado algo que no quiere, pero si uno lo lleva al ámbito de comercio exterior abandono legal, entonces uno necesita lo que es la Ley General de Aduanas, donde allí “entiendes lo que es los diversos conceptos”, muchos conceptos en los cuales te dice a ti que el abandono legal es la acción por la cual el importador o el exportador, hay carga que simplemente por problemas o cosas que le pasaron ya sea económicos o >por falta de documentos<, ya no puede seguir con el desaduanaje, por lo cual ellos optan por abandonar la carga y dejarla de lado, en ese caso es que se le aplica lo que es abandono legal.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por disposición de mercancías?

Entrevistado: Yo entiendo por disposición de mercancías, cuando sea la aduana o sea el importador que va a disponer la carga, por ejemplo, cuando el cliente o el importador ya pago sus derechos y toda su documentación está +ok+, entonces él puede disponer su carga y puede llevársela, puede ser el importador o el exportador, dispone mercancía, pero si lo llevas tú al punto de vista de la aduana, disposición de mercancías, entonces es que simplemente esta carga no ha pasado los controles aduaneros y la aduana dispone de la mercancía, obviamente que antes de disponer la mercancía, \$ la aduana está en la obligación de notificar al cliente, al dueño de la mercancía \$, que la aduana está disponiendo de la carga en abandono *.

Entrevistador: ¿Qué modalidades de disposición de mercancías, hablando de la parte aduanera, conoces?

Entrevistado: Desde el punto de vista aduanero, yo en mi experiencia conozco disposición de mercancías cuando la aduana uno, la remata, dos, es cuando la destruye, tres es cuando ya la dona o se la da a una ONG o a distritos necesitados ¿no?, eso es lo que yo entiendo por disposición.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Por qué crees que se produce el abandono legal de mercancías?

Entrevistado: °Uffff°, hay muchos factores, bastantes, hay muchos importadores que traen clientes, perdón hay muchos importadores que traen productos y muchas veces los productos no tienen permisos, no tienen registros, son medicamentos y no tienen registros, por ejemplo he visto clientes que traen lentes de contacto, cosméticos que no tienen medida, solamente son de colores, para los ojos, pero desconocen que esos lentes cosméticos, lentes de contacto requieren permiso, >entonces cuando llega acá a la aduana o a Perú, la aduana peruana, eso pasa por un control y si no tiene el permiso o la documentación que te acredita a ti que eso no te hace daño al cuerpo, entonces sino tienes eso simplemente la aduana no puede dejar pasar o no puede dejar que esa carga se nacionalice y se distribuya internamente<, eso es un ejemplo por lo cual, no puede pasar ¿no?, puede ser por la documentación, puede ser porque la carga que ha traído es prohibida o es restringida sin documentación o la trajo y por “A” o por “B” no le alcanza la plata y ya lo tuvo que dejar.

Entrevistador: +Ah ok+, en el tema de plazos para numerar una DAM ¿conoces los plazos en que, si es que no se numera esa DAM, la mercancía queda en abandono?

Entrevistado: Es que los plazos están muy ligados a lo que es la modalidad, por ejemplo, “si tú vas a traer alguna carga con la modalidad de anticipada”, para el régimen de importación para el consumo, “tú la numeras como anticipado” y “tú tienes treinta (30) días para que caiga en abandono”, pero “si tú lo vas a declarar como la modalidad que es

diferida, entonces tienes tú, quince (15) días para realizar tu numeración”, si tú llegas al día quince (15) y aún no has numerado obviamente que tu carga va a caer en abandono, pero la aduana te da a ti la salvedad de que puedes numerarlo solo a ciertos regímenes como importación para el consumo.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Crees que existen demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?

Entrevistado: ¿Te refieres a disposición por parte de la aduana?

Entrevistador: Por parte de aduana, sí, en el depósito temporal.

Entrevistado: Sí, a veces hay demoras, no te digo que siempre sino la mayoría de casos, porque cuando yo pude trabajar en almacenes aduaneros y queríamos liberar los espacios del almacén, teníamos muchas cargas que ocupaban espacio, estaban en abandono por años y simplemente queríamos que la aduana se lo llevase, °ehhhh°, a veces no se podía llevarlo porque había falta de coordinación, porque faltaba algún documento o porque esa carga estaba bajo un juicio, °ehhhh°, demora, no es tan rápido que la aduana disponga la carga en abandono, hay tipos de carga que si dispone rápido pero otros tipos de carga que se demora, y más cuando es por ejemplo, combustible, o carga peligrosa, esos productos pues es difícil que alguien los use, mayormente se deben destruir pero la aduana según lo que he visto dispone más rápido cosas más fáciles como juguetes, tazas, losetas, etc.

Entrevistador: Claro, ¿Has tenido algunos casos específicos en los que hayas visto de repente mercancías antiguas? ¿me puedes decir de cuantos años de antigüedad has visto mercancías en abandono que estaban en almacén ocupando espacio y no tenían salida?

Entrevistado: Sí, si he visto, mercancías con diez (10) años de antigüedad, diez (10) hasta veinte (20) años de antigüedad, que no tenía salida porque le faltaba documentación ¿no?, a veces los almacenes tienen carga de tantos años ahí, acumulando polvo, que la aduana no puede disponer de ella, porque el almacén muchas veces no guarda la

documentación de la carga ¿no?, esa carga por ejemplo llega con un manifiesto, llega con un BL, o llega con una factura comercial, pero “si tú no tienes una documentación o un registro de esa carga”, entonces >la aduana tampoco es adivina< y va a saber de dónde salió la carga, en qué año llegó, en que manifiesto, etc.; muchas veces los almacenes no guardan su archivo o se les pierde, se les quema, en ese caso, esa carga también es difícil que salga, yo pienso que para que la aduana pueda disponer de ella, es, no sé, de repente

una variación en la Ley, o alguna capacitación ¿no? que permita a los almacenes aduaneros que tienen carga comprobada de ese año de antigüedad, se puedan disponer, por ejemplo ¿Cómo pueden saber el año de antigüedad?, muchas cargas ingresan por las puertas de los almacenes, y cuando ingresan el de la puerta te hace una tarja y ahí digita o describe lo que está ingresando al almacén, esa información si me consta que si queda registrada en lo que es los archivos de los almacenes, porque es parte del área de seguridad, seguridad si es más minuciosa con lo que entra y sale, entonces basándose a esa información y si calza con lo que “tienes tu ahí en el patio acumulado”, si calza, con eso yo creo que “tú tienes una seguridad de que la carga tiene veinte (20) años” y que como tiene veinte (20) años y nadie lo ha retirado, entonces se lo pueden llevar, de tantos años ahí, entonces se supone que nadie la quiere, eso es lo que pienso.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿algunos otros problemas que hayas visto que se generan a raíz del abandono legal?

Entrevistado: Bueno, mayormente se acumula espacio en los almacenes, y ese espacio es un espacio en el que el almacén no gana dinero, ese es el problema básico que he visto, no he visto otro.

Entrevistador: °Uhhmm°, pérdida de dinero en si ¿no?

Entrevistado: ¡Claro!, espacio no usado.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por el remate de mercancías?

Entrevistado: Yo entiendo por remate de mercancías es cuando ya la aduana dispuso totalmente de la carga y simplemente ve que está buena, que hay personas que posiblemente la quieran, entonces, por ejemplo, carros, vehículos que llegan, la aduana los revisa, ve que está buena la carga, los empieza a [], o abre un proceso en el cual convoca a varias personas de afuera y pone a la venta, por así decirlo, el carro, la camioneta, y así ya la gente, es como un tipo de subasta donde la gente puede ir y ofrecer ¿no?, ofrecer el precio que a ellos se les acomode por la camioneta ¿no?, por eso es que dice “está rematando para que otro pueda acceder en base a una puja o un tipo de subasta”.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Pero son mercancías en abandono legal solamente?

Entrevistado: ¡Totalmente!, si toda disposición de mercancías por parte de la aduana, el primer paso es que sea abandono, +osea+ sino está en abandono la aduana no puede disponer de ella, o sea el primer paso es abandono y de ahí ya se abren las demás.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿Has visto algún problema que se haya presentado con algún remate de mercancías?

Entrevistado: °Uhmmm° no, hasta el momento no he visto yo algún problema.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por adjudicación de mercancías?

Entrevistado: Adjudicación de mercancías es cuando ya después del abandono, la aduana dictamina que la carga va a ser donada o adjudicada a alguien que realmente la necesita, por ejemplo, yo anteriormente vi un caso en el que llegaron varias tazas de cerámica de muchos diseños ¿no?, de Mickey mouse, para niños básicamente ¿no?, y eran tazas muy bonitas, mochilas también llegaron, así que esa carga simplemente la aduana no creyó que sea buena idea rematarla, porque había lugares alejados del Perú, o ONG que realmente necesitaban de esa carga, así que vio algunos clientes o mejor dicho gente necesitada o empresas necesitadas ya, y le daba, le cedía carga, o le adjudicaba la carga a esas entidades que les iba a dar por ejemplo, a orfanatos o la colegios, o a lugares que se

iba a utilizar la carga ¿no?, como esas tasas o mochilas, obviamente que todo eso se da comunicando al dueño de esa carga, la aduana, por lo que yo he visto, no procede como si fuese un dictador, no es que “ya mi voluntad y así procede”, no, todo lo que yo he visto es, +ok+, es abandono, lo voy a adjudicar, pero antes de adjudicarlo yo he visto que mediante notificación le avisan al importador, “mira importador tal, voy a adjudicar tu carga, tienes antes del plazo para responder, sino respondes, estás dando a entender que todo procede”, entonces eso es lo que pasa con la adjudicación ¿no?, darle a alguien o una entidad necesitada tal carga para que lo use, eso es.

Entrevistador: ¿y algún problema que se haya presentado con alguna adjudicación?, ¿recuerdas algún caso que hayan tenido?

Entrevistado: Bueno, a veces sí, recuerdo algunos, por ejemplo, había clientes que querían llevar su carga, pero ya no estaban, la carga ya no estaba, entonces muchas veces preguntaba +oye+, pero ¿Por qué se llevaron mi carga, si yo ya voy a disponer de ella?, pero ¿Cómo es eso, que la aduana se la va a llevar?, para eso la aduana o los funcionarios que vienen a llevarse la carga, ellos vienen con una copia de la notificación, que le envían al cliente, entonces cuando el cliente viene sorprendido ¿no?, porque no sé si ellos reciben el documento o no, se les enseña la copia de notificación que se les envió, y con esa copia de la notificación es que el almacén procede con la adjudicación de lo contrario el almacén tampoco puede dar carga que no tiene un aval legal, se le entrega esa copia al importador, entonces el importador con cualquier duda que le haya quedado ya no se va contra el almacén, sino se va con la aduana y ahí ya termina de despejar sus dudas.

Entrevistador: ¿Has observado de repente que haya habido demoras en el proceso de la adjudicación?, desde que el funcionario fue a ver la mercancía hasta el momento en que se adjudicó. Hasta que se la llevaron, ¿has observado que haya habido esas demoras?, ¿Por qué crees que se hayan dado?

Entrevistado: Bueno, he visto demoras, por ejemplo, cuando la carga es amplia, o son muchas cajas, el funcionario tiene que estar revisando cada caja, separándola en lotes, en bultos, y ahí tiene que ofrecer esa información, llevar esa información a las entidades que puedan requerir esa carga y según a eso ya se les da, he visto que eso se demora un poco, lo que también he visto que se demora, por ejemplo, cuando la carga es muy grande, por ejemplo, yo tuve una oportunidad de que el almacén en el cual yo laboraba, había unos moduladores, que son como unas cama baja tipo orugas que llevan cargas súper pesadas, y esa carga es totalmente pesada, y el adjudicatario en este caso no tenía la forma de cómo llevársela, porque trajo sus camiones pensando en que podía cargarlo y ponerlo en su camión, pero no daba el caso porque los moduladores ¡eran enormes!, no podía cargarlo así nomás, tuvo una grúa especial y otro camión especial y ahí ya pasaron varios días, hasta que ya por fin pudieron tener la logística adecuada para que pudieran colocar esos moduladores en un camión con buena capacidad, pasó como un mes o mes y medio, y ya en base a eso ya se pudo llevar la carga, ese es también el problema que he visto.

Entrevistador: Mientras tanto les ocupaba espacio ahí ¿no?

Entrevistado: Sí, lo de siempre, ocupa espacio y ese espacio no se puede alquilar, pues no se puede hacer nada.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por destrucción de mercancías?

Entrevistado: Destrucción es cuando ya simplemente es carga que no se puede ni rematar, no se puede adjudicar, no se puede donar, es una carga que necesita ser destruida, y así este en buen estado, por ejemplo, hay gente que puede importar pisco chileno, suena un poco absurdo ¿no? pero está prohibida la importación de pisco chileno, porque obviamente el pisco es, por la denominación de origen que tiene acá en el Perú, es netamente peruano y basta que “tu traigas alcoholes o bebidas que no estén reguladas, o que son prohibidas”, eso no se puede disponer por ninguna manera, entonces eso se tiene

que destruir +si o si+, para mí la destrucción de mercadería es mercancía que simplemente así este en buen estado no puede usarse por ninguna manera y hay que destruirse.

Entrevistador: Bueno también las mercancías que están en mal estado ¿no?, o que vencen de repente.

Entrevistado: ¡Ah claro!, como medicamentos, esas cosas si también hay que destruirlas, no hay caso guardarlas😊risas😊.

Entrevistador: En este caso, con la modalidad de destrucción de mercancías ¿recuerdas que hayan tenido algún problema en el proceso de la destrucción?, que haya habido demoras de repente.

Entrevistado: Bueno, lo que más he visto que se demora es en buscar el notario ¿no?, buscar el notario y ver si el cliente o el dueño de la mercancía va a estar en el momento de la destrucción, porque hay muchos clientes que quieren estar allí, y otros que no, no les importa, ni recibiendo la comunicación de que se va a destruir, y ya ellos, todo el mundo quiere que se destruya, lo que más he visto que se demora es eso ¿no?, hay clientes que quieren estar y otro es que falta el notario ¿no? y sin un notario tampoco pueden destruirlo.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por entrega al sector competente?

Entrevistado: Al sector competente yo entiendo que puede ser tipo ministerios ¿no?, ministerios u ONG, ¿no?, por ejemplo, si son materiales aeronáuticos, el sector competente ya vendría a ser las fuerzas armadas, a ellos se les tendría que dar ese tipo de mercancías, igual que si fuesen medicamentos o si fueran armas que sería a Sucámec, según entidad, según ministerio o según el organismo ¿no? es lo que yo entiendo.

Entrevistador: ¿Por qué la SUNAT, en este caso aduanas opta por derivar ciertas mercancías al sector competente?, por ejemplo, medicamentos al MINSA o armas a SUCÁMEC, ¿Por qué se da? ¿Qué características tienen estas mercancías?

Entrevistado: +Ah+ en este caso se les entrega a estos sectores porque son los sectores especializados, ☺no le puedes entregar armas a un civil cualquiera o a una ONG☺, no le vas a entregar medicamentos, no le vas a entregar armas, cuando son mercancías muy específicas, entonces es necesario mejor entregarle a un sector que se dedica o que sabe íntegramente del tema ¿no?, para que así ellos sepan si lo van a usar o en todo caso derivan a la aduana ¿no? “+oe+ ya sabes que no lo voy a usar, ya ve tú qué haces con esa carga”.

Entrevistador: ¿Se pronuncian sobre el estado de la mercancía?

Entrevistado: ¡Claro!, de alguna manera se pronuncian sobre el estado de la mercancía ¿no?, si es buena para la salud, si se puede usar o si lo van a usar ellos, si se lo van a quedar o sino o en caso contrario que otro cliente lo pueda usar ¿no? y de repente con esa información, lo van a poder rematar.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por abandono voluntario?

Entrevistado: Yo entiendo que es cuando el cliente, o el importador ya simplemente, mediante un documento o un expediente indica ¿no?, su libre voluntad de que la carga ya no la quiere, no puede costearla, no tiene algún documento o simplemente el almacenaje es demasiado caro, por lo cual ellos hacen ese documento dirigido a la aduana en el cual manifiestan su libre voluntad de dejar [], de dejarlo en abandono voluntario, y esa es una manera mucho más rápido de que la aduana lo tenga mapeado y diga “ya esta carga está en abandono” y responda mucho más rápido.

Entrevistador: ¿Ah sí? ¿Has notado esa rapidez en ese tipo de casos?

Entrevistado: Sí, en esos casos sí he notado mayor rapidez, en otros rubros del comercio exterior en el que he estado, al cliente le aconsejábamos que bueno sino quiere tener problemas con su carga, presente un expediente con abandono legal, perdón, voluntario, y al mes nomás la aduana respondía indicando de que la carga ya se iba a disposición y mucho más rápido, ¡y es mucho más rápido! “porque tú le estas avisando a la aduana”,

“es mucho más rápido, porque le avisas”, porque si no le avisas a la aduana todavía hasta que sepas la carga si va o no se va, todo eso puede pasar seis (06) meses o un (01) año.

Entrevistador: ¿Por qué crees que un importador opta por abandonar voluntariamente sus mercancías? ¿Qué influye para que él tome esa decisión?

Entrevistado: Hay muchos factores, como te decía puede ser que el almacenaje sea muy caro, otro puede ser que la carga no tenga los permisos de importación para el desaduanaje, otro factor es que la sobreestadía con la línea naviera, +osea+ básicamente yo lo cerraría en problemas económicos o problemas documentarios, que es lo que yo he visto en mi experiencia, por lo cual la carga queda en ese estado.

Entrevistador: ¿De qué manera crees que afecta el abandono voluntario en la operatividad del depósito temporal?

Entrevistado: “Uhhmm”, bueno en la operativa, bueno que le ocupa espacio, eso *, que le ocupa espacio, que es un espacio no utilizado y económicamente no percibe ingreso por esa carga, después de otra manera, operativamente hablando no veo en que más le puede perjudicar.

Entrevistador: ¿Has visto tú de que se produzca congestionamiento por este tipo de mercancías en el depósito temporal?

Entrevistado: “Uhhmm”, ¿congestionamiento?, bueno a veces sí, porque a veces el almacén quiere utilizar espacio para poner contenedores o disponer de espacio valga la redundancia para utilizar un área ¿no?, para poner más contenedores pero no puede porque el área está ocupada por carga en abandono, que simplemente el almacén no puede disponer de ella porque aún está en proceso de que la aduana se lo lleve o que el cliente diga “ya sabes que, ya tengo todo y voy a nacionalizar”, +osea+ es tedioso tener carga o bastante volumen de carga que ocupa un área que “tú no puedes usar”.

Entrevistador: +Ah ya+, ¿has medido algún tiempo promedio en que SUNAT tarde en disponer las mercancías en abandono ya sea legal o abandono voluntario?

Entrevistado: Bueno en voluntario he visto que hasta en tres (03) semanas lo hacen, rápido el voluntario y el abandono legal si, dos (02) meses más o menos.

Entrevistador: ¿Qué medidas adopta el depósito temporal para acelerar el proceso de disposición de mercancías en abandono legal o abandono voluntario?

Entrevistado: Cuando yo he estado en el almacén, veíamos en el área de temporal, para liberar el espacio lo único que hacíamos era mandarle mensajes a la aduana, correos electrónicos o llamándoles para que funcionarios de la división de manifiestos y los de disposición de mercancías puedan verificar la carga ¿no?, verificarla y que se la puedan llevar, porque de otra manera la carga no puede salir del almacén, eso es lo que hacíamos, comunicar a la aduana insistentemente a dichas áreas para que por favor revisen la carga y se la lleven y una vez que haya sido revisada pasaba uno (01) mes y medio o dos meses, ya llegaba con su notificación de adjudicación y con eso ya se liberaba espacio.

Entrevistador: ¿Manejaban reportes abandono?

Entrevistado: Sí, teníamos un reporte de la carga que estaba en abandono ¿no?, para que la aduana preguntase, le informábamos ¿no?, que es lo que teníamos para que ellos cuando revisen físicamente puedan hacer el cruce de lo que le informamos con lo que encuentran y así puedan tener una información consolidada y así puedan adjudicarla ¿no?, al sector competente.

Entrevistador: Claro, ¿Qué entiendes por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Yo entiendo que cuando tiene una medida cautelar, por ejemplo, tanto las entidades como la aduana o INDECOPI, ellos si ven algo que con la carga no les cuadra o no pasa un control necesario, o por ejemplo, INDECOPI ¿no?, que ve el tema de las marcas, ellos si creen que el cliente o el importador está vulnerando o no está respetando

los procesos, ellos pueden inmovilizar la carga, ejemplo, si el importador está trayendo, nuevamente, pisco chileno, entonces la aduana te inmoviliza la carga, ahora otro ejemplo, si el importador está trayendo carteras marca Gucci, la marca Gucci, pero si ven que estas carteras son piratas entonces tu estas vulnerando el derecho de autor o la patente, entonces ahí es cuando INDECOPI te inmoviliza la carga, en ambos casos la inmovilización es para mí, cuando tu estas vulnerando los controles, por lo cual la autoridad o el sector competente tiene todo el derecho de inmovilizarte.

Entrevistador: ¿Por qué otro motivo crees que se puede inmovilizar mercancías?

Entrevistado: Bueno, por contrabando, por carga que no está registrada, puede inmovilizarla cuando no tiene los permisos correspondientes, o cuando puede encontrar ciertas cosas prohibidas ¿no? o que haya estupefacientes o drogas, en esos casos se tiene que inmovilizar hasta que se subsane, de lo contrario jamás se va a mover esa carga.

Entrevistador: ¿Tenían identificada la situación legal de las mercancías inmovilizadas?, cuando trabajabas en el depósito temporal.

Entrevistado: No todas, solo una parte, como te digo había cargas muy antiguas, de veinte (20) años, quince (15) años y muchas veces no se guardaba el archivo correspondiente a esa carga, así que mapear o entender cuál es la situación legal, de qué si ha sido revisada o no, con anterioridad, es muy difícil saberlo.

Entrevistador: ¿Conoces de los plazos que existen para resolver una solicitud de levantamiento de una inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Bueno, no sabría decirte si hay plazos, yo hasta donde tengo entendido no hay plazos, depende mucho del criterio del especialista de aduana que haya inmovilizado la carga.

Entrevistador: ¿Crees que se produce congestionamiento en el depósito temporal, por mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: ¡Claro!, siempre hay congestionamiento por eso, ocupan un gran volumen y ese volumen o en esa área no puedes poner nueva carga, porque siempre va a estar ahí hasta que lo movilizen, es un problema muy presente en todos los depósitos temporales.

Entrevistador: Comparando mercancías inmovilizadas vs mercancías en abandono legal ¿Qué les ocupa más espacio en los depósitos temporales?

Entrevistado: °Uhhmm°, la de abandono, porque la inmovilizada por lo menos tiene un acta y puedes hacerle un rastreo o está la firma del especialista, pero muchas veces la carga en abandono es cuando el cliente, hay muchos clientes que sí, tienen la gentileza de “informar a ti” cuando hay un abandono voluntario, pero hay muchos clientes que no, simplemente dejan en abandono “y tú tienes que ponerte a buscar la información y entender cómo es que llegó a ese proceso”, en este caso lo que más ocuparía espacio, en lo que más congestión habría sería por la carga en abandono.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por comiso administrativo?

Entrevistado: ¿Por comiso?, ¡ya!, cuando la aduana después de haber notificado varias veces al dueño de la carga, pues ya llega a la conclusión final de que va a disponer de ella, ya va a comisarla, se la va a llevar según sus fines ¿no?, comiso es que la aduana ya dispone de la carga y va a caer en manos de ellos.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿toma potestad de la carga?

Entrevistado: Así es, toma como potestad la carga y eso se le informa al cliente, así que muchos de los clientes se pueden quejar ¿no? de que nunca le informaron, pero mayormente la aduana cuando procede lo hace con una copia de la notificación que le enviaron al cliente, incluso la notificación está firmada por alguien que la recibió, así que es difícil que un cliente pueda ganar un comiso que ya fue informado.

Entrevistador: ¡Claro!, ya como para ir concluyendo, en líneas generales, a nivel de costo, en problemas ¿Cómo crees tú que le afecta al depósito temporal el almacenamiento

de mercancías ya sea abandono legal, abandono voluntario o mercancías inmovilizadas?
¿Cómo les afecta a los depósitos temporales?

Entrevistado: Les afecta un +montón+, bastante, porque yo tuve experiencia en toda la cadena y en todos los almacenes aduaneros que yo he visto, reconocemos que también hay almacenes en los puertos, y hay un +montón+ de carga, bastante que está ahí acumulando polvo, que está de adorno o que no se usa, ¡y no es un área pequeña!, porque si fuese un área de repente que ocupa, no se diez metros cuadrados, quizá se pudiese entender, pero no, ¡es un área bastante grande!, hablamos como que la mitad, o una cancha de fútbol entera, hasta más, es un espacio bastante grande que ocupan estas cargas ya sea en abandono voluntario, legal, inmovilizadas, es bastante el espacio y obviamente que varían según los almacenes porque hay almacenes que pueden ser más ordenados pero aun así tienen buen volumen de este tipo de carga, con lo cual genera problemas económicos porque es un espacio por el cual “tú no estás ganando”, genera demoras en la logística finalmente porque no sabes donde más poner la carga y es una carga que es un peligro, muchas veces es carga antigua que pueden ser combustibles, ¡ya!, “y que tú sabes que a veces estas están a la intemperie, al sol que les da”, obviamente que tienen que estar custodiadas por el almacén, en un buen aspecto o en buenas condiciones, pero uno nunca sabe y hasta que esto se disponga pues es un peligro latente que no solo como te digo es un problema económico o de congestión logística, sino que también es un peligro latente para todos.

Entrevistador: A nivel de costos, ¿En qué costos incurren al tener almacenadas estas mercancías?

Entrevistado: Ah bueno, eso sería, bueno es carga o un espacio que no estaría facturando y sería como el gasto de almacenaje, gasto administrativo, gastos de movilización, todos esos gastos que deberían cobrársele a los clientes, no se le cobra a nadie, simplemente es

carga que está ahí y que uno tiene que estar cargando con ella hasta que uno se deshaga; y si ese espacio se pudiese usar para diferentes clientes, si se podría ver una gran diferencia en la facturación anual, pero lamentablemente no se puede.

Entrevistador: +Osea+ ¿dejan de percibir ingresos por el almacenamiento de esas mercancías y sin embargo tienen que gastar en el manejo de las mercancías, cuadrillas, máquinas, etc.?

Entrevistado: Sí, tal cual como lo has dicho.

Entrevistador: ¿Qué recomendaciones darías para que se pueda acelerar el proceso de disposición de mercancías y disminuir de esa forma el congestionamiento en los depósitos temporales?

Entrevistado: Bueno, ¿en qué punto de vista? ¿al cliente?, ¿al almacén?, o ¿en qué punto de vista?

Entrevistador: En general, como lo veas tú, si es que me puedes dar un ejemplo de cada uno de ellos estaría bien.

Entrevistado: Bueno, para acelerar el proceso de abandono, como agente de aduana se le indicaría al cliente, de que si su carga la va a dejar en abandono de que por favor tenga la gentileza de que comunique a la aduana de que la carga ya no la va a disponer y que ellos la van a dejar en abandono legal, eso es como agente de aduana; como almacén pues, llevar un mejor control del archivo, el archivo y toda la documentación que acredita esta carga que ha quedado en abandono y que con esa información le comuniquen a la aduana que todo lo que está quedando ahí en abandono o inmovilizado para que la aduana pueda venir a disponer de ella; y viéndolo desde la entidad aduanera, pues se puede constatar de que hay carga que tiene quince (15) años de antigüedad y que si es cierto no hay documentación, factura comercial o un BL, que la cual ampare que por otros medios pueda ver como por ejemplo el documento de seguridad, que la carga tiene veinte (20)

años y que se pueda acreditar o formular o alguna adenda a la ley y con eso ellos puedan disponer de carga tan antigua para que así se pueda disponer mucho más rápido.

Entrevistador: Claro, cuando trabajabas en depósitos temporales ¿han hecho alguna medición en costos como para saber cuánto estaban perdiendo por el almacenamiento de mercancías en abandono e inmovilizadas?, de repente no se en ratios mensuales o anuales.

Entrevistado: Los números no los tengo en la cabeza porque eso fue ya hace un tiempo, pero lo que si sacamos es en porcentajes, del cien por ciento que puede mover o producir un almacén, por la carga inmovilizada es el 20%, que no está recibiendo nada y es un buen número y eso siempre en los balances o en las reuniones que teníamos con gerencia se explicaba y eso era algo muy notorio ¿no?, veinte por ciento (20%) por lo que no se está percibiendo, a cualquiera le causaría sorpresa.

Entrevistador: ¿Han incurrido en multas que tengan que ver con la custodia de estas mercancías?

Entrevistado: Bueno, hasta donde recuerdo no, porque el asunto es que la carga ya sea inmovilizada o abandono, esa carga no puede salir de la aduana, perdón del almacén aduanero si es que no tiene el permiso de la aduana y en ese caso los almacenes en los que estuve no dejaban salir la carga sin un documento que lo acredite, sino si implicara multa, por lo demás no hemos tenido multa.

Entrevistador: +Ah ya+, bueno ****, agradezco tu participación en esta entrevista, es de mucha utilidad para nosotros, esperamos que esta información pueda servir para buscar algún tipo de solución o que sirva de base para posteriores investigaciones que se hagan respecto al tema y que se pueda ver en sí, la problemática que causa a los depósitos temporales y se les pueda tratar de brindar una solución, te agradezco nuevamente, espero poder contar con tu apoyo si es que me queda alguna duda, de repente más adelante por ahí necesite hacerte alguna consulta.

Entrevistado: Listo Gosver cuando quieras, yo gustoso de apoyarte.

Entrevista N° 5

Depósito temporal 4.

Cargo: Coordinador de operaciones

Entrevistador: Me gustaría saber ¿qué entiendes por abandono legal?

Entrevistado: Por abandono legal nosotros entendemos de que la mercadería ya ha cumplido su plazo en el depósito; por ejemplo toda mercadería que entra al depósito normalmente se acoge al plazo de doce (12) meses que es prácticamente un (01) año, pero hay casos donde el importador se acoge a menos tiempo; nos ha tocado también casos de tres (03) meses y seis (06) meses; pero entendemos que el plazo máximo de la mercadería que cae en abandono es de doce(12) meses; prácticamente pasa a disposición de la SUNAT hasta que quizás el importador pueda nacionalizarlo, siempre y cuando aduanas no haya emitido una resolución; eso es lo que entendemos prácticamente por mercadería en abandono.

Entrevistador: +osea+ ¿El importador tiene un plazo de doce (12) meses para hacer nacionalizaciones?

Entrevistado: Si, retiros parciales.

Entrevistador: ¿Retiros parciales? +ok+, ¿Después de este tiempo la mercancía cae en abandono?

Entrevistado: La mercancía cae en abandono y aparte de ello también hay un pequeño plazo que le da la aduana, pero si el importador no la nacionaliza, la aduana lo puede disponer.

Entrevistador: ¿Por qué crees que se da el abandono y porqué el importador deja aun así la mercancía y no la nacionaliza?

Entrevistado: Por ejemplo, en uno de nuestros depósitos hemos visto: uno, el tema económico. A veces las finanzas en la empresa están mal, y el cliente no puede nacionalizar porque no tienen solvencia económica; ese puede ser uno. Puede ser que la agencia de aduana o el depósito no informa al cliente que la mercadería está por caer en abandono o ya cayó en abandono. Porque hay muchas veces que el importador desconoce los procedimientos aduaneros y de los temas de plazos, es por eso que ellos contratan a una agencia de aduana que les pueda brindar °estee° el apoyo y asesoría para nacionalizar o datos sobre los servicios en el depósito. Asimismo, otro sería que la mercadería entró a abandono, pero fue por un error de la agencia que envió la carga al depósito y el cliente no sabía que su mercadería estaba acá, terminó el plazo de doce (12) meses, la mercadería cayó en abandono; nosotros nos comunicábamos mensualmente con el cliente, pero ellos indicaban que desconocían del tema; llegó el momento de los 12 meses, el plazo venció, se dio la prórroga por parte de SUNAT y SUNAT lo dispuso, lo destruyó. Básicamente son esos tres casos: Falta de financiación, Desconocimiento del importador o errores operativos dentro de la logística ¿no?

Entrevistador: ¿En este caso, no hubo una notificación de por medio?; ¿En el último caso que mencionaste?

Entrevistado: Hubo notificaciones, +estee+, al depósito le llegaba la notificación, al importador también le llegó, pero ellos dijeron que no, no querían nacionalizar prácticamente; como que no les interesaba el tema; porque creo que se lo cobraron a la agencia que se equivocó; +osea+ las penalidades, las multas que de repente pudieron haber tenido, se lo trasladaron a la agencia de aduanas.

Entrevistador: +Ok+. ¿Qué entiendes por disposición de mercancías?

Entrevistado: Disposición de mercadería es cuando pasa de un representante a otro, por ejemplo, durante los 12 meses que la mercadería está en el depósito está a nombre del

importador; pero cuando ya vence su plazo, la aduana toma posesión de la carga; es a esto que nosotros entendemos como disposición de la carga, +osea+ ya por otro dueño, en este caso de la carga.

Entrevistador: osea SUNAT- ADUANAS []

Entrevistado: >SUNAT es dueño prácticamente de la carga<, hasta que el importador pueda interceder con SUNAT ¿no?, pero hasta que no venza su plazo es del importador, pasado el plazo ya pertenece a SUNAT.

Entrevistador: ¿SUNAT puede disponer del bien?

Entrevistado: Puede disponer, adjudicar, destruir; todo dependiendo del producto ¿no?

Entrevistador: Entiendo; ¿Qué modalidades conoces? Nos mencionaste adjudicación, destrucción, ¿otra modalidad más que conozcas?

Entrevistado: Adjudicación, destrucción, inmovilización, comiso, legajamiento.

Entrevistador: ¿Remate de mercancías?

Entrevistado: Remate *, hace unos años tuve remate; la Aduana venía con postores o posibles compradores, les mostraban la mercadería que estaba subastando, se estaba rematando y después se le daba la buena pro a la persona que lo compraba, venía y se lo llevaba con un documento; una resolución por parte de SUNAT ¿no?

Entrevistador: ¿Cómo se da la entrega de mercancías al sector competente?

Entrevistado: Por ejemplo, he tenido un caso de unos perfumes, que eran de un cliente que importaba perfumes y le vino perfumes extras que no estaban detallados en la factura; Nosotros declaramos a SUNAT, se procedió según el reglamento de inmovilizar; después entraba a comiso; luego se quería adjudicar o destruir, pero como eran perfumes y querían saber el estado del bien, y como estos productos tenían un registro sanitario, enviaron a un representante del MINSA; porque querían donarlo, mejor dicho SUNAT quería

donarlo o adjudicarlo al MINSA por el día de la madre ¿no?; querían donarlo al personal del MINSA.

Vino el personal del MINSA, verificó el ambiente donde estaba la mercadería, la fecha de vencimiento, y al final vieron de que no estaban aptas para usarlas; entonces el MINSA rechazó el producto y nuevamente pasó a SUNAT.

SUNAT procedió a destruirlo mediante un acta, documento que hizo el MINSA que el producto no estaba apto, entonces se procedió a destruirlo; ese es un caso que me tocó a mí.

Entrevistador: Bueno, °Ehhhh° ¿Crees que existen demoras en la disposición de mercancías por parte de SUNAT?

Entrevistado: Mira, °ehhhh° tengo yo prácticamente más de 5 años acá en el depósito y a los inicios de los primero años, se demoraba un poco SUNAT en disponer ¿no?, de repente porque le daba una prórroga al importador, pero como que el importador se aprovecha del plazo que les da SUNAT y °ehhhh° siempre está al tanto de que lleguen a nacionalizar cuando recién viene SUNAT, que no debería de ser, pero actualmente en estos últimos años ya no sucede que se les da mucha prórroga al importador, °ehhhh° SUNAT viene y en poco tiempo ya lo están disponiendo o destruyendo °ehhhh° la mercadería que caen en abandono ¿no?, simplemente porque ya ni sirva ¿no?, de repente tiene ya fecha de vencimiento entonces ya el producto ni sirve para el importador, entonces preferible que la destruyan ¿no?.

Entrevistador: Claro, cuando dices que, en los últimos años, te refieres a ¿cuantos años +aprox+?

Entrevistado: Quizás hace dos años.

Entrevistador: ¿Hace dos años que es más fluido?

Entrevistado: Más riguroso, de repente hace unos años eran un poco más solidarios de repente con el importador, pese a que el importador presentaba [] bueno llama a la SUNAT de que le den un pequeño plazo sustentando de que tienen problemas económicos, no pueden nacionalizar...no? o a veces se comprometen e indican a la SUNAT que lo están nacionalizando de apoco y como SUNAT como quiere la disposición al menos del importador, que no quiere abandonar su carga ¿no?, al menos la quiere recuperar y quiere nacionalizarlo no?

Entrevistador: Claro, °Ehhhh° y en el caso anterior cuando en los años °ehhhh° se demoraba ¿cuánto usualmente solía tardar?

Entrevistado: Por ejemplo, demoraban meses; te comento un caso que ya habían emitido la resolución, la resolución de destrucción y no venían de repente dentro del plazo a destruirlo, SUNAT ya había trabajado, ya había venido a verificar y esa resolución quedo nula, entonces por el tema del vencimiento de plazo, que pasaba nuevamente SUNAT tenía que emitir una nueva resolución, venir a verificar los pesos, venía a verificar la mercadería y nuevamente armar una nueva resolución, pero ahora no, ahora no se ve esos casos, ni bien se ve una resolución, no espera siquiera los últimos días de plazo, si no que SUNAT de repente a la semana de lo emitido ya prácticamente está disponiendo de la carga ¿no?, no se hace tanto trámite burocrático ¿no?; de repente °ehhhh° en fecha de vencimiento de la resolución, la misma resolución tiene el plazo ¿no? si no se anulan las resoluciones.

Entrevistador: ¿Que entiendes por adjudicación de mercancías? ¿Tienes claro el término?

Entrevistado: Sí Adjudicación es cuando la entidad, en este caso la aduana, SUNAT le da la posesión de la carga a una [] puede ser a una entidad del OBISPADO que mayormente necesita, lo adjudica a un OBISPADO o a un monasterio donde quizá ellos tienen

algunos talleres técnicos donde pueden tener algunos alumnos, donde la mercadería que está en abandono en los almacenes les pueda servir para sus prácticas en sus talleres que ellos tienen ¿no?, es como una donación a una entidad sin fines de lucro, prácticamente como entidad del estado o a la misma iglesia ¿no?

Entrevistador: Claro, ¿por remate de mercancías?

Entrevistado: Por remate de mercancías es como una subasta ¿no? que anteriormente la SUNAT tenía, donde aparecen varios postores, varios compradores y entiendo el que ofrezca más sale ganador de la buena pro para que puedan comprar prácticamente la carga ¿no?, °ehhhh° paga los derechos y todo a la SUNAT ¿no?, eso es lo que se entiende.

Entrevistador: Ya, ¿por destrucción de mercancías?

Entrevistado: Por destrucción de mercancías entiendo, la destrucción total de la carga ¿no?, la aduana viene, se la lleva y la destruyen porque no tiene un fin ni de ayuda ¿no? no se puede ni adjudicar, como el caso de los licores, pueden caer [], caen en abandono y el cliente no lo quiere retirar y ahora lo que hacen es llevárselo porque no le sirve a ninguna entidad del estado o alguna otra entidad que les pueda ayudar, °esteee° sin fines de lucro y lo pasan a destruir, la pérdida total de la carga prácticamente.

Entrevistador: Ok. ¿Por deterioro también puede ser ¿no?

Entrevistado: Si por deterioro también; por fecha de vencimiento °ehhhh° ¿qué más?, o de repente ha venido dañado, por todo eso la mercadería se destruye ¿no?

Entrevistador: Y, por último, por entregas de mercancías a la autoridad competente ¿porque motivo se puede dar?

Entrevistado: °Uhhmm° puede ser °uhmm° de repente una prueba química, porque a veces viene la SUNAT y quiere ver la composición de la mercadería entonces yo no puedo brindar la []de repente una muestra a cualquier persona, +osea+ mínimo deber de haber °esteee° un representante, prácticamente el jefe de la SUNAT, la SUNAT viene y me dice

“sabes que me voy a llevar esto”, la SUNAT me emite un documento formal, °ehhhh° que amerita que se está llevando esta mercadería por tal motivo ¿no?, no puede venir ni si quiera la municipalidad “sabes que me voy a llevar”, no porque prácticamente toda la mercadería que está en el depósito está en poder de la SUNAT , pero el dueño puede retirarlo durante el plazo ¿no?

Entrevistador: ¿Por tema de permiso también podría ser?

Entrevistado: Sí, por tema de permiso también, tiene registro sanitario entonces todavía lo puede tramitar, si viene el MINSA mayormente ellos ven el registro sanitario ¿no?, las condiciones de cómo están los productos y ellos pueden emitir un acta de inmovilización de repente ¿no?, una vez me llegó una mercadería del Congreso de la República, de que eran productos donados, ¿de qué país será? la verdad desconozco, habían donado al Perú en aquella época de los huaycos ¿creo que estaba pasando?, °esteee°, donaron nueve paletas que tenían medicamento, tenían equipos °ehhhh°, disculpa no eran nueve, eran veintidós paletas, de las cuales nueve habían sido inmovilizadas por el MINSA

Entrevistador: ¿Por qué?

Entrevistado: Lo que pasa es que dentro de las donaciones habían unos equipos, habían medicinas, insumos, de repente para los hospitales, por ejemplo, había agujas que normalmente las utilizan los hospitales, pero que estaban con sangre, o algunos equipos que estaban malos o que no se conocía su origen o de donde provenían, entonces el MINSA lo que hizo fue [] en el temporal, separar la carga que estaba en buen estado y lo que estaba en mal estado ¿no?, lo que estaba en mal estado, los que no servían por ejemplo eran las agujas o los guantes que estaban con sangre ¿no?, entonces el MINSA los separó los envolvió con su sello de MINSA, levantaron un acta °ehhhh°, y al llegar al depósito nosotros procedimos a verificar nuevamente porque lo habían inmovilizado y efectivamente era porque habían encontrado sangre, entonces allí entra a tallar otra

entidad ¿no?, en este caso era el MINSA. Puede llegar como depósito pero no para su distribución ni mucho menos para donación, distribuir las a los diferentes hospitales °estee° se inmovilizó, posterior a ello tuve la visita de SUNAT que también lo destruyó ¿no?, lo destruyó también igual, previo informó al MINSA que se iba a destruir los productos, siempre se les informa a las entidades que les correspondan, por ejemplo si son esos equipos médicos y han sido inmovilizados por el MINSA se informa al MINSA también, se informa a cada entidad que de repente esté ligado a la mercadería.

Entrevistador: ¿Se da el abandono voluntario, usualmente en este depósito?

Entrevistado: Sí, sí he tenido abandonos voluntarios, un cliente de licores que no tenía solvencia económica, su empresa estaba mal, hablo con el depósito cuales eran [], hasta para eso a veces desconoce el importador cual es el procedimiento que de repente ya quiere abandonar o de repente le sale más caro pagar todo el almacenaje y nuevamente nacionalizar de repente el producto ya no se pueda vender entonces mejor prefiere abandonar, y eso fue lo que paso, que ellos emiten una carta indicando los motivos porque está abandonado la carga, se presenta a la SUNAT y la SUNAT toma notificación en base a lo que ha hecho el importador y ya es un tema de SUNAT como va procediendo ¿no? cuál es su procedimiento para poderlo destruir.

Entrevistador: Claro, el tema de inmovilización de mercancías ¿entiendes porque se produce la inmovilización?

Entrevistado: Sí, el tema de inmovilización a mí me ha tocado, me llega mercadería, a la hora de la revisión nos damos cuenta de que quizás vino físicamente una caja de más, que no está declarada en la DAM y ¿qué es lo que sucede?, nosotros levantamos una acta de inventario informando a la SUNAT de la observación que hemos tenido de que tenemos una caja de más y la aduana lo lanza a aforo y vienen a verificar, a constatar que efectivamente hay una caja sobrante, un bulto sobrante y ellos levantan inmediatamente

una acta de inmovilización de ese bulto sobrante ¿no?, porque no está declarado, que yo entienda la mercadería una vez que caiga ya [], que venga sobrante, prácticamente el importador pierde todo su derecho de esa mercadería ¿no?, porque aduanas lo inmoviliza inmediatamente, su siguiente procedimiento es: de inmovilizarlo pasa a comiso para que en su estado de comiso recién se vea que es lo que se va a hacer ¿no? si lo adjudica, si se destruye, si lo remata, es un tema ya de SUNAT, que es lo que va a hacer, pero es lo que me ha tocado en este caso en termino de inmovilizado, después °ehhhh°, no, netamente eso, cuando ha venido sobrante, que es rara vez pero se dan en los depósitos donde tienen mercadería de más, puede ser en un bulto , puede ser una unidad, que también me ha pasado una unidad, o unidades ¿no? por ejemplo, cuando una caja tiene cincuenta y en esa caja han venido cincuenta y uno, esa unidad es la que se tiene que informar a la SUNAT ¿no?, “tú tienes que informar lo que te llega, todas las observaciones que tu tengas en la recepción” ¿no?, de repente ha venido chancada la mercadería, también se tiene que informar a la SUNAT ¿no?, de repente en este caso, para la SUNAT está en [], un tema de contrabando, +osea+ porque no se informó a la SUNAT de que ha venido una caja de más.

Entrevistador: ¿Es no declarado?

Entrevistado: No declarado, entonces prácticamente si el depósito no lo reporta se tomaría como cómplice de este acto. El depósito tiene la consigna de informar todas las observaciones que tenga ¿no?

Entrevistador: ¿Y han tenido casos por ejemplo de que °uhmmm° haya sido una mercancía mal declarada?, por ejemplo, te dicen que viene cierto ítem con cierto código y al final lo que viene es otra cosa y que también que lo hayan inmovilizado por eso.

Entrevistado: °Uhhh° sí, sí me ha tocado °esteee°, pero no recuerdo de que producto específicamente, pero si sucede que hay errores de la agencia de que te dice que ha

llegado, por ejemplo, han llegado cascos, pero te dice la DAM de que cascos [], especifica el color azul y físicamente te ha llegado blanco, la DAM puede estar declarada mal pero tu segundo filtro puede ser la factura, que cosa has comprado ¿no? y verdaderamente has comprado blanco y ha llegado blanco, entonces ¿que está mal?; la declaración está mal!, pero yo tengo entendido que la agencia puede proceder a una corrección, puede pagar una multa y procede a la corrección, del color.

Entrevistador: Si es que hay una inmovilización de ese tipo, ¿hay la posibilidad que se le dé el levante también a la inmovilización?

Entrevistado: ¡Claro!

Entrevistador: previo a las correcciones ¿no?

Entrevistado: Previo a las correcciones*, Sí, pero no he tenido muchos casos ah, pero si se dan, si se dan casos así.

Entrevistador: Por casos de mercancías restringidas, qué necesitan autorizaciones y a veces no tienen °esteee° [].

Entrevistado: Restringidas no he tenido casos, netamente acá me llega mercadería de materias primas, pero restringidas no he tenido.

Entrevistador: Ya, como para ir cerrando en términos generales ¿qué problemas les causa en si el congestionamiento? porque ya estamos hablando de mercancía que puede estar por determinado tiempo en el depósito a que les ocupa un espacio, ¿qué problemas les causa a ustedes?

Entrevistado: A nosotros como depósito al tener una mercadería en abandono, nos perjudica en tema de espacio por ejemplo, la mercadería cae en abandono, el cliente no quiere pagar los días o los meses que está en el almacén °esteee°, puede desconocer [], e imagínate si manda un abandono voluntario, si son cinco (05) meses o seis (06) meses el almacén ha perdido prácticamente cinco(05) o seis (06) meses de facturación ¿no?,

mientras nosotros por disposición de la SUNAT tenemos que tener la mercadería, °esteee° y eso tampoco [], la SUNAT no nos paga a nosotros el espacio, porque no es responsabilidad de SUNAT en este caso, si no es responsabilidad del importador, el importador prácticamente perjudica el almacén teniendo esta carga porque aduana puede disponerlo, si lo dispone aduanas, también igual hemos perdido, de repente el cliente quiere nacionalizar pero no le alcanza el plazo, se vence su plazo y no [], pierde el almacén, podemos de repente tener un cliente que si paga y ocupar esos espacios, pero por esta clase de cosas se pierde muchas veces hasta clientes ¿no? y aparte también de la revisión de los documentos de los papeleos, si bien es cierto que tenemos un tema operativo en el almacén que es el almacenaje mismo, también tenemos otro procedimiento que es de la revisión de indumentaria para informar a SUNAT, tenemos que estar viendo que mercadería se a nacionalizado, revisar las cuentas corriente, quien y cuanto ha nacionalizado, porque imagínate han caído diez, solamente se han nacionalizado nueve “te queda uno”, tienes que estar detrás, imagínate que se te pasa uno, también el almacén podría caer en una multa porque se le paso informar un bulto, también eso podría traer confusión a la hora de enviar la información a la SUNAT que prácticamente es mensual.

Entrevistador: ¿Tienen plazos mensuales para poder hacer los reportes?

Entrevistado: Sí, todos los [], tenemos plazo hasta el siguiente mes, por ejemplo si ahorita estamos Marzo, tenemos cinco (05) días hábiles del siguiente mes para poder informar a la SUNAT, de toda la mercadería que ha caído en abandono del mes; y los acumulativos que se viene [], +osea+ si tienes del mes de Febrero, Enero, Diciembre, tienes que estar viendo esos meses que cosas ha nacionalizado y enviarle a la SUNAT la cantidad exacta que está en abandono, no enviarle todo a la DAM, porque no toda la DAM

puede estar en abandono de repente solo está un bulto y solamente se le informa a la SUNAT lo que está en abandono.

Entrevistador: Ciertas series ¿no?

Entrevistado: Ciertas series, filtrado prácticamente que producto está en abandono ¿no?

Entrevistador: Y en cuanto a la operatividad dentro del almacén, ¿ustedes les dan ese soporte a la SUNAT?

Entrevistado: ¡Claro!, le damos ese soporte a SUNAT, trabajamos en conjunto porque a SUNAT tampoco no le conviene estar en [], bueno viniendo a cada rato a ver si nacionaliza o estar detrás de la importadora como para ver cómo va, entonces comunicándonos tanto el depósito como SUNAT para ir °ehhhh° avanzado con los tramites y ver si el importador verdaderamente quiere nacionalizar o de repente lo quiere dejar, °ehhhh° entonces es un trabajo en conjunto... prácticamente los depósitos somos como un anexo de SUNAT, pero que también tenemos un jefe, el depósito tiene un jefe y su jefe es la SUNAT; y muy aparte de que tenemos una razón social ¿no?

Entrevistador: Claro, ¿encuentras algún beneficio respecto del abandono legal o las inmovilizaciones, como depósito temporal?

Entrevistado: °Uhhh° ¿algún benéfico? benéfico para mí como depósito sería de que la aduana lo disponga; si la aduana lo dispone nosotros ganamos espacios y puedo ganar más clientes para esos espacios, pero para el importador el beneficio [], el importador perdería prácticamente su mercadería si no lo nacionaliza.

Entrevistador: ¿Y ustedes recuperan algo de todos los costos incurridos en almacenaje, en manipuleo de mercancías o cualquier gasto?

Entrevistado: No nosotros no recuperamos, prácticamente perdemos todo. Si por ejemplo a veces la SUNAT nos dice “tal día voy a verificar la mercadería”, la manipulación de la mercadería, que lo tenemos en otro lado, prácticamente es utilizar

montacargas, utilizar cuadrillas, paletas hasta eso no se cobra, +osea+ ni al importador se le cobra porque de repente al importador lo abandono en el almacén y está gastando combustible y está gastando mano de obra del almacén, cuadrillas, prácticamente se pierde.

Entrevistador: ¿Tienes un aproximado en costos de cuanto puede perder el almacén en un periodo mensual o anual?

Entrevistado: °Ehhhh° “lo que pasa es que para que tú puedas sacar un aproximado, tendrías que ver la tarifa que tú tengas con el cliente” ¿no?, por ejemplo nosotros por el almacenaje cobramos un seguro que se saca del valor CIF, es el 0.05 % del valor CIF por la mercadería que tu tengas acá en abandono, en general es una tarifa que se cobra en todo el almacén se cobra el 0.05 % lo que es en este almacén, pero muy aparte también se cobra el metraje, el metro cuadrado que viene a ser como seis dólares el metro cuadrado, depende de la cantidad que ocupe se saca un aproximado.

Entrevistador: ¿seis dólares mensuales?

Entrevistado: Mensuales, +osea+ “si tú tienes diez metros cuadrados estamos hablando de sesenta dólares y aparte tienes que sumarle el 0.05% del valor CIF, entonces tu ahí ya tienes el mensual, el costo de almacenaje, muy aparte si viene SUNAT y te dice “movilízame esto”, por concepto de montacargas cobramos veinticinco dólares la hora, por la cuadrilla nosotros cobramos treinta dólares la hora, cada vez que viene SUNAT tengo que designar un personal o yo mismo también hacer una supervisión, entonces todos esos costos prácticamente se pierden si el cliente lo abandona.

Entrevistador: +Osea+ básicamente son pérdidas; a menos que el consignatario lo nacionalice, que a veces lo puede nacionalizar en último momento antes de que SUNAT lo disponga.

Entrevistado: Hemos tenido casos de que, por ejemplo; el importador al cliente le dice mira, mi mercadería vale cien dólares, pero yo te debo cincuenta dólares, ayúdame a nacionalizar y yo te firmo pagares, te firmo letras y me comprometo a pagarte a ti pero finánciame la [], pero bien puede ser a la empresa o bien a un banco, dice “finánciame y te cobras parte de mi mercadería nacionalizada, una vez que este nacionalizado y tú te puedes quedar con una parte de la mi [], te vendo practicante mi mercadería” ¿no?. Ha habido casos así de que el importador de una manera u otra quiere salvar su mercadería, pide apoyo tal vez a la empresa o a un banco ¿no?

Entrevistador: Tengo entendido de que, en una de las modalidades, en el remate hay opción de que el depósito recupere un porcentaje del valor del remate. ¿Tenías conocimiento?

Entrevistado: No, yo eh tenido un caso de remate pero no nos dieron nada a menos el porcentaje que me comentas ☺risas☺ nada, no nos dieron [], solamente nos dijeron que iba a venir tal persona, estamos vendiendo, rematando la mercadería y ya nada más, no se le cobraba nada, no nos indicaron tampoco o no teníamos conocimiento.

Entrevistador: Te explico solamente °ehhhh°, sí, es un 5% de que podría [], +osea+ cuando se dispone a través del remate, un 5% le correspondería al depósito es una [] bueno es poco considerado con todos los gastos que puedan tener.

Entrevistado: A veces los deposito prefieren que se lleven todo ¡no importa!, que se lleven para poder generar más espacios a nosotros, a nosotros nos conviene tener espacio, los depósitos o los almacenes ganan por espacio y también por servicio, pero si +A o B+ “tú tienes tus espacios ocupados no vas a poder ganar” °esteee° °ehhhh°, sales perdiendo ¿no? por eso a veces los depósitos reclaman y es preferible que se lo lleven porque de que me sirve que se siga quedando si voy a seguir perdiendo más, ¡quiero que te lo lleves!, que lo destruya, pero la cosa es llévatelo con tal de nosotros seguir ganando ☺risas☺

Entrevistador: Una recomendación que nos quieras dar, así como []

Entrevistado: °Uhhh° una vez converse con un personal de SUNAT, el mismo me hizo la pregunta igual que tú qué recomendación [], que se podría mejorar par que los almacenes no pierdan ¿no?, en aquella vez conversamos que actualmente los almacenes se ven perjudicados, de repente el importador deje su mercadería, pero entrando ahí en conversación este funcionario me comento que estaban evaluando la posibilidad de que el importador antes de ingresar deje una garantía a el almacén, muy a parte de la garantía de la SUNAT como importador, que te dejen una pequeña garantía por el almacenaje durante todo el plazo de los doce (12) meses, que si el importador dejaba por ejemplo, una pequeña mercadería, el depósito cogía de esa garantía para poder pagar el almacenaje que está adentro del almacén hasta que SUNAT lo disponga, entonces ahí se veía que no había perdida ni para SUNAT ni para los depósitos, de los almacenes aduaneros, de repente se podría dar el caso más adelante, ahorita no tengo conocimiento no tengo información de cómo se podría mejorar esa cosa , podría ser una idea, nos convendría y sería más seguro, el importador no lo va a abandonar porque ha dejado una garantía; y al importador le conviene recuperar su garantía, nosotros como depósito [], cuando termina los plazos de los doce(12) meses ya los sacó, “ oye importador te devuelvo tu garantía” ¿no?, se devuelve, por lo menos nos ayudaría a nosotros de ganar algo.

Entrevistador: Bueno **** ha sido una entrevista muy provechosa, me esta ayudado mucho en el tema de investigación que estamos estudiando, te agradezco bastante, espero poder contar con tu apoyo de repente más adelante con otra consulta.

Entrevistado: Si claro, no te preocupes, siempre estamos para apoyarnos ¿no? Gracias a ti más bien😊risas😊.

Entrevista N° 6

Depósito temporal 5.

Cargo: Coordinador de operaciones

Entrevistador: ¿Qué se entiende por abandono legal?

Entrevistado: Puede ser el abandono que se realiza por el legajamiento de una declaración, Abandono voluntario y el abandono por la no destinación a régimen aduanero.

Entrevistador: ¿Qué se entiende por disposición de mercancías?

Entrevistado: Es el acto mediante el cual SUNAT toma potestad sobre la mercancía, para poder adjudicarlo.

Entrevistador: ¿Alguna otra modalidad adicional a la adjudicación?

Entrevistado: En cuanto a disposiciones ¡claro!, esta puede estar lo que es adjudicación, remate o destrucción; SUNAT ya acorde al tipo de mercancía evalúa a que modalidad puede aplicar.

Entrevistador: ¿Cuáles son las medidas que adoptan como operador logístico para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?

Entrevistado: ¿Esta pregunta es basada por parte de SUNAT o por parte del depósito?

Entrevistador: No por parte del depósito; +osea+ ¿Como operador ustedes qué medidas utilizan como para que haya mayor fluidez en la disposición de mercancía y se produzcan menos congestionamiento?

Entrevistado: Con la actual norma se trata de revisar que los contenedores no pasen más de una semana, el hecho que una mercancía se encuentre más de una semana en el puerto es un indicador o es una alerta para que podamos contactar al cliente y revisar cual es el inconveniente que está pasando con él; en caso sea documentario, por temas de dinero o problema con su proveedor; se evalúa como se puede ayudarlos y tratar de reducir el nivel de contenedores en abandono.

Entrevistador: ¿Por qué crees que se produce el abandono legal de mercancías?

Entrevistado: En si en un factor, bueno es una variable muy amplia, pero resumiéndola podemos decir que es por el desconocimiento que maneja o que tiene el consignatario para traer los diferentes tipos de mercancía, por ejemplo, podemos decir que una de ellas son las mercancías restringidas existen bastantes importadores o ciudadanos que vuelven a Perú y que tiene mercancía las cuales no pensaban que tenían requisitos o que tenían que cumplir una serie de trámites para poder nacionalizar los productos.

Entrevistador: ¿Algún ejemplo que se te venga a la mente, de algún caso de abandono legal que hayas trabajado?

Entrevistado: A ver, °Ehhhh°, ejemplo, °ehhhh° un hospital vinieron contenedores, provenientes de Alemania, los cuales fueron consignados a una Municipalidad en una provincia, al llegar el contenedor la Municipalidad no tenía conocimiento de que tramites debía realizar, intento hacer los trámites, pero no tuvieron los recursos para pagar la sobreestadía ante la línea, el almacenaje ante el depósito, ni los pagos ante el agente de aduana que debía realizar.

Entrevistador: ¿Existen demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?

Entrevistado: En este punto °ehhhh°, desde mi punto de vista sí, porque las mercancías son reportadas mensualmente a SUNAT; Ellos tiene esta información de primera mano, asumo que lo primero que tienen que hacer es estudiar si un producto está más de dos (02) meses, iniciar acciones o procesos que puedan acelerar o ver si esta mercancía puede servir a algún sector competente o puede servir a una municipalidad o alguna entidad sin fines de lucro, para que pueda tener es mercancía y no se eche a perder como pasó varias veces.

Entrevistador: ¿Crees que se deba a que por parte de SUNAT no se está gestionando el trámite en el tiempo que debería ser?

Entrevistado: Yo creo que es más un tema interno, SUNAT al ser una identidad del estado, comprende a varias divisiones y yo entiendo que no solo una división es la que se encarga de ver todo el proceso de abandono legal, esta pasa por manifiestos, el área de disposiciones, disposiciones si es una mercadería restringida comunica al sector, el sector tiene que emitir un pronunciamiento el mismo que SUNAT tiene que esperar que haya una respuesta por parte del sector y recién emitir una resolución de cómo va actuar con respecto a esa mercadería.

Entrevistador: ¿En el caso de adjudicación de mercancías, supongo que también hay un proceso que siguen o por qué no es tan acelerado el proceso de adjudicación?

Entrevistado: Parte por parte de SUNAT, porque ellos tienen la resolución de primera mano, al tener la resolución de primera mano, entiendo que tienen un proceso para comunicar al adjudicatario que es lo que se viene dando actualmente, porque los remates están siendo bloqueados actualmente y lo que son destrucciones se da en casos extremos como en el caso de mercaderías dañadas; pero podemos decir que el 80% de mercancías es adjudicada, en base a esto si la mercancía °ehhhh° fuese comunicado al adjudicatario a tiempo o de una forma más rápida o presionarlos de una forma o tomar como apoyo a los diferentes depósitos para avisar y presionar a este, Yo creo que sería más rápido.

Entrevistador: ¿Qué otros problemas les genera el abandono legal?

Entrevistado: Entre los principales problemas es el uso del área operativa, estos contenedores al estar a la espera del proceso administrativo por parte de SUNAT, tienden a pasar un largo tiempo, el estimado +ahorita+ es de cuatro (04) meses para disponer una carga, estamos hablando de casi de ciento veinte (120) días alrededor que está parado este contenedor; no solamente por parte del depósito también se comprende por parte de la línea, la línea está dejando de cobrar una sobreestadía por día de ese contenedor; aparte de eso SUNAT para verificar esa carga requiere cuadrillas, montacargas o que se Yo o

algún implemento más que se necesite para extracción de muestras, en fin, todos estos costos al final son asumidos por los propios depósitos temporales y por las líneas e inclusive el depósito asume parte de estos gastos para la destrucción, ya sea como el notario para estar presente +osea+ y sumando todo esto; es un costo que tienen que asumirlo sólo para que este contenedor sea liberado y pueda generar más ingresos para el depósito y para la línea.

Entrevistador: ¿Ustedes tienen costeados los gastos que actualmente han perdido por mercadería en abandono?

Entrevistado: Si claro; al caer un contenedor en abandono y al tener su disposición se saca un presupuesto de cuánto se gastó en ese contenedor, al obtener ese presupuesto se trata de compartir gastos con la línea que muchas veces no quiere compartir; porque ellos también tienen costos que han dejado de percibir que es por la sobreestadía y se trata de llegar a un acuerdo y definir hasta cuándo pueden cubrir ambos con el fin de ayudarnos.

Entrevistador: ¿En la mayoría de los casos las navieras han asumido los costos de estos?

Entrevistado: sí en la mayoría de casos.

Entrevistador: ¿Y eso es a través de un contrato que ustedes han tenido con las navieras?

Entrevistado: Es un acuerdo comercial más que todo, porque en sí en contratos está definido que cada uno debería asumir sus costos frente a un caso de abandono legal.

Entrevistador: ¿Ustedes ven los costos de estos por cada despacho o contenedor?

Entrevistado: Por cada contenedor.

Entrevistador: ¿Por cada contenedor que llega al almacén?

Entrevistado: y queda en abandono legal.

Entrevistador: ¿En el caso de carga suelta?

Entrevistado: Nosotros al ser un terminal portuario, el caso de carga suelta es un mínimo del 100% de cargas recibidas la carga suelta representa un 5% o 6%, prácticamente no es

nada; no nos enfocamos mucho en carga suelta nos enfocamos más en contenedores, porque es un espacio que están dejando de cobrar y es más cada vez que SUNAT o una alguna entidad requiere verificar esa mercadería es necesario movilizar la carga y el hecho de movilizar estas generando un costos, poner una cuadrilla, poner un montacargas, estas generando más costos; por cada movilización que se hace estás perdiendo más dinero.

Entrevistador: ¿Y estos gastos cada cuánto tiempo lo liquidan; mensualmente o cada 4 meses cuando recién SUNAT va a disponer del contenedor?

Entrevistado: No +esteee+ el costo por cada contenedor es revisado cuando el contenedor tiene una resolución o ya es retirado, ya es adjudicado.

Entrevistador: ¿Si pasaron diez meses ustedes van a sacar los diez meses de gastos?

Entrevistado: ¡Claro!, al finalizar, no es que puedas sacar una pre liquidación, porque tú no sabes si efectivamente el adjudicatario o la destrucción se va a dar en una fecha específica; no hay forma de saber hasta que se haga, porque ha habido casos donde se ha programado destrucciones o adjudicaciones y no se han hecho ese día, se hicieron dos días después, tres días después, esos dos días, tres días es dinero también que se podría considerar.

Entrevistador: +Osea+ ¿cuándo tienen la adjudicación o la destrucción, simplemente se ven afectados el almacén y la naviera?, en pagos.

Entrevistado: °Uhmmm° y en caso de existir un agente de carga también.

Entrevistador: ¿Cómo depósito temporal, además de lo que pierden en temas de costos en los que incurren, dejan de ganar dinero también con el tema de abandono legal?

Entrevistado: ¡Sí claro! imagínate, es más, es más beneficioso brindar un descuento de un 90% a quedarse con esa carga, preferible es ganar \$100.00 por un contenedor a que Aduana venga y se lleve la mercadería y no vas a ganar nada; es evaluar costos hasta ese

momento; porque hay veces donde no te conviene que el cliente se lo lleve ya que lo tienes avanzado y llegar a un acuerdo con el cliente te va demandar que se Yo, dos o tres semanas y es cuestión de evaluar o cuánto quiere pagar el cliente.

Entrevistador: ¿Si el cliente lo ve por el lado de que no retira la mercadería que está en abandono y le van a hacer el descuento y la deja?

Entrevistado: Es acorde a la mercancía, por ejemplo, en el caso de ciudadanos que regresan al Perú generalmente estos contenedores traen artículos de casa o menaje de casa ahí no hay facultad, no tienes ningún factor a tu favor; porque una mesa no va valer más que toda la sobreestadia que está pagando; +osea+ hay casos específicos que son evaluados, que, si puedes otorgarles descuento inclusive en el 100%, pero que se vaya.

Entrevistador: ¿Qué entiendes por remate?

Entrevistado: Es el proceso por el cual SUNAT °ehhhh° pone a libre disposición la mercancía a fin de ser ofertada en una subasta.

Entrevistador: ¿Obtienen algún beneficio por parte del remate?

Entrevistado: Si, actualmente ya no se hace remate o no se está efectuando, hasta hace dos años aproximadamente uno de los beneficios que tenían los depósitos en el remate era que podrían recuperar el 5% del valor de la mercadería ofertada y de esta forma podría recuperar al menos algo de todos los gastos que habían incurrido, pero como no se está dando; es algo que no estamos considerando tampoco, hasta que se retire, tenemos entendido que está en proceso de reactivarlo nuevamente.

Entrevistador: En relación a la entrega al sector competente, ¿Qué entiendes por ese tema?

Entrevistado: Entiendo que es por la naturaleza de la mercancía; se entrega °ehhhh° que se Yo, a ESSALUD, MTC, etc. es acorde a la naturaleza de la mercancía.

Entrevistador: En relación a este caso ¿también existen problemas de demora para entregarle la mercadería al sector competente?

Entrevistado: No inclusive varia, porque esta tiene que pasar y tiene que tener una previa verificación por parte de este sector y tienen un plazo hasta 20 días hábiles para poder emitir una respuesta acerca de la mercancía y si esta es y si es que la aceptan o no.

Entrevistador: ¿Tienes casos en los que se haya demorado excesivamente el proceso de entrega al sector, o el pronunciamiento del sector y que la mercancía haya estado por bastante tiempo en el depósito temporal?

Entrevistado: Sí, justo tenemos uno, que es el de los equipos médicos, que te comente inicialmente, °ehhhh°, entiendo que al igual que SUNAT, al ser una entidad bastante grande, el MINSA, el Ministerio de Salud °ehhhh° tiene también esta función, ellos tienen partes o divisiones que se encargan de diferentes tipos de mercancías, que se Yo, como equipos médicos y otra parte como medicamentos; cada uno tiene una especialidad diferente, el mismo hecho que cada mercancía tiene que ser verificada por cada división tiende a demorar un poco más.

Entrevistador: ¿Que entiendes por abandono voluntario?

Entrevistado: Es un proceso mediante el cual el consignatario expresa su decisión por desistir de la mercancía, desistir de la nacionalización de la mercancía, para dejarla a potestad del estado.

Entrevistador: ¿En este caso ustedes como depósitos también asumen los gastos de la mercadería que cae en abandono voluntario o hacen que el consignatario asuma estos gastos?, porque se supone que ya dio en abandono, ellos ya se liberan de todos los gastos de almacenaje y todo eso, ¿o automáticamente ustedes le indican a SUNAT que ya la mercadería ha caído en abandono voluntario?

Entrevistado: Si, hacemos eso en algunos casos.

Entrevistador: Si obligan al [].

Entrevistado: No obligar, se trata de negociar con el consignatario ya que no son muchos casos que se da el abandono voluntario, pero en sí el depósito no podría obligar al importador a asumir un costo, porque no está haciendo el retiro de la mercancía y, al fin y al cabo, la mercancía queda a potestad de [], el que toma parte de valor, o el que se vuelve dueño de la mercancía posterior al abandono es el Estado; en si ya no podrías °ehhhh° tomar o ejercer alguna presión al consignatario para poder cobrar algo.

Entrevistador: ¿pero si ha habido casos en los que los consignatarios te han asumido los gastos?

Entrevistado: Comercialmente sí.

Entrevistador: ¿y cuánto es el porcentaje que le cobran?

Entrevistado: Es que es acuerdo comercial, no es que tengas establecido, o te cobro un porcentaje, va ligado al tipo de mercancía también.

Entrevistador: ¿Porque crees que se produce el abandono voluntario o que beneficios tiene un importador para dejar su mercancía en abandono, o que desea obtener con prescindir de la propiedad de la mercancía?

Entrevistado: Entiendo que el consignatario opta por tomar esta decisión debido a que sus costos generados sobrepasan al valor de la mercadería, es un negocio “si vez que tus costos de nacionalización van a ser más altos que tu ganancia, optas por dejar la mercancía en abandono voluntario”, otros casos que tuve es el de mercancías que el proveedor embarco pero el importador nunca se enteró y cuando se enteró la mercancía ya había incurrido en más almacenaje y como no generaron un contrato de compra venta, los importadores decidieron dejarlo y optar por el abandono voluntario, sin pagar nada.

Entrevistador: ¿De qué manera afecta el abandono voluntario a la operatividad del depósito temporal?

Entrevistado: Yo creo que afecta en beneficio, porque al ser un abandono voluntario existe una carta expresa donde el consignatario está abandonando la mercancía, esto ayudaría para que SUNAT tome disposición más rápido, caso contrario al caso de abandono legal que cumple todo el proceso administrativo, tiende a demorar más, es más beneficioso para un depósito que exista un abandono voluntario, en caso de haberlo ¿no?

Entrevistador: ¿Existe mecanismos de control para mercancías en abandono voluntario, por parte del depósito temporal?

Entrevistado: No porque esto está regulado bajo una ley, tú no puedes ejercer ni puedes sobrepasar la ley; si la ley le permite hacer este proceso, el cliente está en toda la libertad de poder acogerse a esto.

Entrevistador: ¿Se produce congestionamiento de mercancías en abandono voluntario?

Entrevistado: °Uhmmm° congestionamiento ¿en qué aspecto?

Entrevistador: Volumen de carga, ocupabilidad, porque abandono legal es diferente al abandono voluntario ¿no?

Entrevistado: En sí, es prácticamente lo mismo para nosotros, porque los dos son prácticamente abandono si o si tienen que cumplir con el proceso administrativo y sí genera congestión porque son cantidades que tienen que mover, me dejo explicar +osea+ un contenedor que está en abandono legal es movido de un lugar a otro, “porque tienes que poner contenedores uno sobre otro, y si la aduana te pide revisar ese contenedor, tienes que remover los contenedores que tiene encima, moverlos a zona de aforo; ese proceso de mover ese contenedor te genera aparte de pérdida de tiempo, pérdida de dinero, solamente en movilizaciones.

Entrevistador: ¿Qué medidas adopta el depósito temporal, para acelerar el proceso de disposición de mercancías en abandono voluntario?

Entrevistado: Cuando se trata de abandono voluntario, °ehhhh°, por ejemplo, en los casos que el cliente en carga suelta tiene más de veinte (20) días sin retirarla, se contacta con él y se trata de averiguar cuál es el problema que está pasando para que no pueda nacionalizar la mercancía, en caso de ser una mercancía restringida y él sabe que los procesos que tiene que cumplir ante el sector competente va a demorar más de tres (03) meses, El opta por el abandono voluntario, en ese caso te indica y se llega a un acuerdo.

Entrevistador: +Osea+ cuando ustedes saben que SUNAT va a iniciar un proceso de disposición de mercancías, desde que va a verificar las mercancías, ¿ustedes podrían tomar como medida de contactar al importador para que se lleve la mercancía antes de que SUNAT la pueda disponer?

Entrevistado: Lo que pasa es que los veinte (20) días que te digo, SUNAT acciona su proceso pasado los cuatro (04) meses; la acción que toma el depósito es antes de eso, en caso ya vea la operatividad perdida, el despacho perdido, igual comunica a SUNAT que se contactó con los importadores y no tuvo éxito en la negociación, o el cliente ya está desistiendo de retirar esa mercancía.

Entrevistador: ¿Se podría decir también que algunos importadores ya saben que el proceso de disposición de mercancías toma su tiempo y que por eso no se preocupan en nacionalizar a tiempo?

Entrevistado: No, no lo considero así, porque la mayoría de los consignatarios tiene desconocimiento, me arriesgaría a decir que es pleno desconocimiento porque ellos no saben el proceso administrativo que hay después de un abandono legal, ellos solamente °ehhhh°, para ellos culmina en dejar la mercancía, pero atrás de ello existe toda la gestión que realiza el depósito y SUNAT, y en algunos casos el sector competente, para poder disponer de esa mercancía.

Entrevistador: ¿Qué entiende por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Es un proceso mediante el cual aduanas inmoviliza una mercancía; a tal punto de [], por diferentes motivos que encuentre al momento de hacer la verificación, puede ser que la mercancía sobrante, no declarada, puede ser mercancía restringida que no cuenta con los permisos; mercancías con marcas, +X motivos+.

Entrevistador: ¿Tienen identificadas la situación legal de las mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: ¿Identificadas físicamente?

Entrevistador: Una clasificación, en reportes o algo así.

Entrevistado: ¡Si claro!, los reportes que son enviados ante SUNAT todos los meses, se trata de clasificar de alguna forma las mercancías en abandono legal sin alguna destinación aduanera y por otro lado las mercancías inmovilizadas tanto separadas como depósito temporal o depósito portuario, de tal forma de que aduanas al momento de ver la relación, pueda identificar cuáles son las mercancías inmovilizadas o las que están en abandono simple.

Entrevistador: ¿De qué depende el levante de una mercancía inmovilizada?

Entrevistado: Primero el acta de inmovilización es generada por alguna incongruencia que pueda darse en el proceso administrativo, para que esta pueda obtener el levante, es que el consignatario cumpla con subsanar la observación que le puso SUNAT, a fin de que pueda disponer de la mercancía.

Entrevistador: ¿Qué entiende por comiso administrativo?

Entrevistado: Comiso es el proceso mediante el cual SUNAT toma potestad sobre la mercancía °ehhhh°, quitándole la responsabilidad al dueño de la misma, toma posesión sobre la mercancía.

Entrevistador: ¿Qué medidas adopta el depósito temporal para acelerar el proceso de disposición de mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: °Ehhhh° uno de los puntos es hacer la separación en el reporte de abandono legal, otra medida podría ser la presentación de expedientes ante SUNAT, declarando el estado de mercancías o que estaría pendiente de esta para poder ser adjudicada.

Entrevistador: ¿Cuáles son las modalidades por las que se produce mayor congestión en el depósito?

Entrevistado: Desde mi punto de vista serían las entregas al sector competente, en cuanto a las inmovilizadas tienen un proceso o un tiempo en el cual deben concluirse, las de abandono voluntario estas por el mismo proceso al declarar e indicar que ya no quieres la mercancía, tienes forma de presionar a SUNAT, para que esta sea dispuesta lo más rápido posible, pero las mercancías que son entregadas al sector, si o si tienes que esperar una respuesta por parte de ellos, a fin de que continúe el proceso y puedan culminar la disposición de la mercancía.

Entrevistador: ¿Qué recomendaciones tiene tú para mejorar todo este proceso?

Entrevistado: Yo creo que SUNAT tenga una mejor comunicación entre las áreas, de esta forma cabría la posibilidad de que los contenedores comunicados por los depósitos sean dispuestos más rápido, porque ya no existiría un filtro o una triangulación de comunicación para que esta pueda darse, si ésta es efectiva o se hace en menos tiempo, la comunicación al sector, la comunicación que se Yo, a la parte de destrucción, la comunicación para que esta pueda adjudicarse sería más rápida.

Entrevistador: Bueno ****, estamos muy agradecidos por habernos compartido tu amplia experiencia respecto a nuestro tema de investigación, de antemano sabemos que va a contribuir bastante a nuestro trabajo ¿no?, porque es información de primera mano, que manejas muy bien; si es que más adelante de repente tengamos alguna consulta quizá te molestemos nuevamente, esperamos que esta información también les pueda servir a

ustedes en algún momento ¿no?, todo lo que recaudemos nosotros, que pueda servirles y que pueda servir a SUNAT también de repente para que pueda tomar medidas y mejorar los procesos de disposición de mercancías’.

Entrevistado: No gracias a ustedes.

Entrevista N° 7

Depósito temporal 6.

Cargo: Jefe de Operaciones

Entrevistador: Entonces comencemos °Ehhhh°, me gustaría saber en primer lugar ¿qué entiende usted por abandono legal?

Entrevistado: °Mmmm° ya, abandono legal es la carga que tuvo un periodo de almacenamiento otorgado por la aduana, y que ya ha cumplido con ese periodo, al darle la fecha de vencimiento posteriormente a esa fecha ya la mercancía cae en abandono legal.

Entrevistador: Cae en abandono legal, ¿y por disposición de mercancías que entiende?

Entrevistado: Mercancía es la [], es °esteee°, artículos bultos que caen °esteee° [] que no han pagado los derechos, +osea+ es mercadería que ha sido importada y guardada bajo un régimen que se llama °ehhhh° en nuestro caso a deposito, y que no ha pagado derechos.

Entrevistador: +Osea+ no ha cumplido con nacionalizarla.

Entrevistado: No sé ha nacionalizado.

Entrevistador: °Ehhhh° ¿Porque cree usted que se produce el abandono legal?

Entrevistado: Se produce de dos formas; Una °queeee°, que viene de mercancía perecible, +osea+ en este caso alimentos y hay alimentos que vencen antes del año, entonces se les da un plazo de vencimiento antes de que se cumpla su vencimiento, °ehhhh° por diferentes circunstancias; hay clientes que no pueden pagar los derechos y por consiguiente caen en abandono legal; al caer en abandono legal y ser mercancía

perecible ya no la pueden recuperar ya, esa mercancía obligatoriamente se va tener que ir a destrucción porque ya no está apta para el consumo humano.

Entrevistador: Claro.

Entrevistado: Y la otra es, °esteee°, la otra mercancía son artículos que no son perecibles que pueden ser motores, motocicletas etc., etc., que han tenido un periodo de almacenaje, perdón de almacenamiento, han cumplido e igualmente hay clientes que no pueden cancelar los derechos y °esteee° para ellos es mejor dejarla en abandono legal, en este caso la aduana dispone de esa carga como crea conveniente, con destrucción o con donaciones o con entregarles esa carga al sector que corresponde.

Entrevistador: ¿Remate también podría ser?

Entrevistado: También remate, hay remate, ¡sí efectivamente hay remates!

Entrevistador: ¡Claro!

Entrevistado: Hay otra, hay otra °queeee° interna la mercancía y la mercancía necesita un certificado, en este caso si son productos de uso farmacéutico °esteee° necesita tener el certificado de DIGEMID, °ehhhh° a veces ha ocurrido que el tiempo para sacar el certificado es demasiado largo, entonces cae en abandono y como también como esa mercancía tiene fecha de vencimiento por ser productos de consumo humano, entonces °esteee° ya no la pueden recuperar y esa carga se tiene que ir a destrucción.

Entrevistador: ¿El plazo para que las mercancías queden en abandono legal?

Entrevistado: Acá en el depósito autorizado de aduana generalmente se le da 12 meses, y una vez que ha cumplido los 12 meses caen en abandono legal, y cuando es mercancía perecible el plazo que le otorga la aduana, dependiendo del vencimiento, no sé, puede ser tres (03) meses, seis (06) meses, nueve (09) meses, pero una vez que cumple cae en abandono legal.

Entrevistador: +Ah ok+, +osea+ ¿puede ser que se destine a depósito aduanero no necesariamente a doce meses?

Entrevistado: No.

Entrevistador: ¿Puede ser a menos tiempo?

Entrevistado: Sí., si +osea+ la gente de aduana le puede poner doce (12) meses en la solicitud o en la DAM de depósito, pero a la hora que entregan la documentación a la aduana, °esteee° la aduana ve los plazos o la fecha de vencimiento de los productos y le otorga un plazo menor.

Entrevistador: +Ah ok+ dígame °ehhhh° ¿porque cree usted que el consignatario decide dejar en abandono su mercancía en algunos casos, cuando ellos no nacionalizan, porque cree que se produce?

Entrevistado: Más que todo pienso yo que es por la falta de liquidez, la falta de liquidez, una puede ser la falta de liquidez y otra es que el producto que traen ya no es muy °emmm° como te puedo explicar ahí, ya no es muy atractivo para la venta por el tiempo que ha transcurrido y han venido otros artículos que superan en calidad, y en menor costo, entonces °esteee°, eso es lo que lo puede perjudicar, y yo he visto bastantes cargas que se han quedado por varias razones.

Entrevistador: ¿Porque se le cae las ventas al importador?

Entrevistado: Así es, se caen ventas. He tenido un cliente que trajo una fábrica ladrillera, +osea+ la trajo para entregársela a otra persona +osea+, era intermediario, la trajo y la otra persona que tenía que adquirir la fábrica, la maquinaria de la fábrica de ladrillos, perdió liquidez y no pudo comprarla y el intermediario la dejó, y se perdió y era una cantidad bien considerable de monto y la aduana se la llevo.

Entrevistador: ¿La dispuso?

Entrevistado: Sí.

Entrevistador: ¿Entonces en ese caso perdió totalmente?

Entrevistado: Todo se perdió, el problema que se suscita ahí es que nosotros como almacenes también perdemos, porque se deja de cobrar el almacenaje y tenemos que hacer juicio, y hay clientes que prácticamente desaparecen °esteee° cierran totalmente su rubro.

Entrevistador: +Osea+ ¿que se declaran en quiebra?

Entrevistado: Así es.

Entrevistador: Y ya °ehhhh° []

Entrevistado: Y ya no se puede recuperar nada.

Entrevistador: y ustedes incluso [], bueno la mercancía no les pertenece tampoco como para []

Entrevistado: Claro nosotros no podemos tampoco ni disponer de la carga, ni quedarnos con la carga, ni participar ni siquiera como postores si es que hay algún remate, porque eso no está permitido.

Entrevistador: Esta en contra lo que dice el reglamento ¿no?

Entrevistado: °Uhmmm°

Entrevistador: ¿Cree usted que existen demoras en la disposición de las mercancías?

Entrevistado: °Uhmmm° en los años pasados sí en los años pasado si, porque a pesar de que hay una disposición de que se dice de que hay que declarar toda la mercancía que se encuentre en abandono en un almacén entre los cinco (05) primeros días del mes siguiente decayendo el abandono, y todos los meses se reporta °esteee° hay cargas que han pasado años y hasta ahora no se disponen, ni siquiera vienen a revisar ni nada he tenido cargas del 2007 y hasta ahorita tengo cargas del 2007, ósea del 2007hice unas gestiones y se han llevado una pero me queda otra.

Entrevistador: ¿Que todavía no se la llevan?

Entrevistado: Que todavía no se la llevan y las tengo acá.

Entrevistador: ¿Pero ha venido personal de aduanas a revisarlas?

Entrevistado: No, no, +osea+ ya les he mandado. Esa mercancía cayó en abandono porque era un producto que estaba prohibido porque eran repuestos usados, y °esteee° tenían que hacer reembarcadas y el cliente no hacía el reembarque porque le sale mucho más caro hacer el reembarque, que dejarlas en el abandono legal.

Entrevistador: +Ah ok+ ¿la dejó en abandono y hasta la fecha hay está en el almacén?

Entrevistado: Ahí está, ahí está.

Entrevistador: ¿Ha tenido usted algún problema ya sea con, en el proceso de una adjudicación al momento de un despacho de mercancía para destrucción o con algún rematista o que haya venido a reclamar su mercancía y que no se lo haya llevado, o al momento de entregarla al sector competente?

Entrevistado: No yo siempre felizmente °esteee°, no he tenido ningún problema, los únicos problemas que se presentan es a veces cuando hay destrucción, porque a la hora de comparar los pesos, a veces los pesos no concuerdan a pesar de que la carga se encuentra, la carga está, está completa y están como dicen los documentos, pero no concuerda con los pesos y eso es siempre lo que yo le he dicho a aduana, que el agente de aduana a la hora de que emite la DAM de depósito, ¡no pesa las series!, lo que hace es un prorrateo, entonces yo he tenido por ejemplo para darte una muestra °esteee°, que me han puesto una mercancía que pesa [], en los documentos le han puesto 200 kilos y esa mercancía pesa más de una tonelada, +osea+ más de mil kilos ¿no?, entonces °ehhhh° [], y al revés cuando lo han nacionalizado, lo han nacionalizado con 200 kilos pero a la hora que yo entrego estoy entregando mil kilos, entonces al final cuando la aduana viene y ha quedado aparte en abandono y empieza a verificar pesos, ¡los pesos no concuerdan!, entonces siempre se ha suscitado ese problema y siempre se los he dicho y nunca han buscado la forma de solucionarlo, porque tampoco yo puedo pesar serie por serie, porque

si tengo por ejemplo, una carga que trae pues °esteee° 300 o 400 series ☺no voy a estar pesando serie por serie☺, nosotros pesamos °esteee° en balanza, cantidad de bultos completos +osea+ el total y no estamos pesando por serie °ehhhh° el agente de aduana lo que hace es prorratear eso, >y cuando sale toda la carga no hay problema pero cuando se queda la carga es cuando vienen los problemas< y generalmente los problemas se los hacen a la almacenera, cuando realmente a quien deberían hacerle problema o buscar la forma que solucione ese problema es al agente de aduana pero siempre se lo hacen al depósito, y con eso yo siempre he estado en desacuerdo.

Entrevistador: ¿Ahí usted me habla de multas?

Entrevistado: Ha habido multas, moras, +si, si, si+, efectivamente porque si nos vamos a la ley, la ley dice “si me falta peso yo soy responsable” ¡a pesar que la carga esta! La carga puede estar completa, pero según la aduana para ellos, si les falta peso °esteee° ya está faltando carga, pero no es real, ¡no está faltando nada de carga!, >lo que está mal son los pesos que alguien lo ha prorrateado en vez de poner los pesos reales como son<.

Entrevistador: ¿Y ahí, ustedes tienen forma de sustentarlo a la aduana?

Entrevistado: °Ehhhh° en realidad °esteee°, a veces he tenido la oportunidad de mandarles cuadros, de la forma de los despachos y °esteee°, pero a la aduana no te va entender porque pasan a un [] por ejemplo, >a un expediente que uno presenta, se lo dan a un especialista, ese especialista no se quiere hacer problemas, se lo da a otro, ese se lo da a otro y ese se lo da a otro<, ¡y eso puede durar años!

Entrevistador: ¿Tienen ustedes mercancías que tienen años aquí en el almacén?

Entrevistado: Sí.

Entrevistador: ¿Tiene casos así?

Entrevistado: Sí.

Entrevistador: ¿Y en volumen les representa mucho?

Entrevistado: Sí, °esteee° sí, +ahorita sí+ porque por ejemplo en volumen tengo [], +a ver+, tengo como si fuesen tres contenedores de 40”, a Dios gracias recién hoy día están disponiendo la carga y las están donando, por decirte tengo dos contenedores de 40” con motos.

Entrevistador: Ya.

Entrevistado: °Yyyy° °esteee° lo han subdividido en lotes, a cada contenedor le han salido como siete u ocho lotes, cada lote de siete motos, entonces en este momento ya están disponiendo la carga, las están donando a municipalidades.

Entrevistador: ¿Entonces en ese lado les están liberando el espacio?

Entrevistado: Sí, en este año parece que han cambiado, ¡la aduana está cambiando!, °esteee°, ha cambiado la Ley, las normas, el reglamento y parece que lo que quiere la aduana ahora es ser más ágiles, pero aun con esa agilidad que quiere la aduana hay gente dentro de la aduana que no va con él [] con la forma de ser de la aduana, ahora que quiere ser ágil, por decirte un solo ejemplo que me ha pasado en esta semana, perdón en la semana pasada. El día viernes de la semana ante pasada, me ha llegado una [], un [], se llama \$inmovilización\$ por control extraordinario, y me piden que esa carga no la entregue, fue el día viernes, esa carga ya estaba encima del camión, ya estaba +pa salir+, se iba a Maynas, eran dos motores, entonces como se dio la notificación se procedido de nuevo a bajar y tenerla, °ehhhh° el mismo viernes le mandamos la comunicación a aduana que habíamos inmovilizado la carga, el día lunes yo le mande una comunicación indicando que esa carga ya se encuentra acá en disposición de ellos para que se acerquen a verificarla, ha pasado el lunes, el lunes en la tarde le mande otra notificación, porque el cliente necesita su carga y está desesperado para querer llevársela.

Entrevistador: Claro.

Entrevistado Entonces en la tarde le mande otra comunicación, ¡no contestaron!, el martes les mande una comunicación, ¡no contestaron!, el miércoles les mande otra comunicación con copia al agente de aduana y le dije al agente de aduana que por su parte también presionaran, ¡no contestaron!, el día jueves he tenido que ir a la aduana, me he presentado allá para que solucionen el problema y ahí me contestaron que recién en la tarde le habían notificado al agente de aduana que por el día viernes le iban recién a revisar. Una verificación de control normal que vienen, que verifican, etc. y Yo me pregunto: Si la aduana quiere hacer una verificación de control lo que tiene que hacer es [], lo que han hecho inmovilizarlo y apersonarse al día siguiente y revisarla, no es necesario que participe el agente de aduana o que esté el consignatario, simplemente que quede en el almacén *, porque nosotros somos los responsables de la carga, entonces con eso se solucionaría el problema de que se te entregue en cuatro o cinco [], ¡en una semana!, ¡más de una semana!, ha estado con ese problema. El problema también es para nosotros los almacenes porque el cliente, como desconoce un poco lo que son las leyes, para eso utiliza al agente de aduana, >piensan que nosotros somos los que estamos reteniendo la carga y que no queremos entregarla<, entonces el perjuicio es tanto para el agente de aduana como para la almacenadora, porque al no tener credibilidad con el cliente, el cliente ya no va a dar su carga acá, se va a otro lado y a mí me perjudica y pierdo a mi cliente, pero desgraciadamente yo tengo que cumplir con las disposiciones de la aduana, en ese caso están de acuerdo a las nuevas disposiciones que veo que quieren trazabilidad y que quieren toda una rapidez, pero ¡su personal no está capacitado para hacerlo!, que deberían también capacitar a su personal para que lo haga.

Entrevistador: Claro, °ehhhh° ¿Se produce abandono voluntario también?

Entrevistado: Sí, sí, ha habido abandono voluntario pero que al final se convirtió en un abandono normal.

Entrevistador: ¿Así?

Entrevistado: Sí, >si ha habido abandonos voluntarios, pero bien pocos<. Por ejemplo, el año pasado abre tenido uno, y los demás años no he tenido.

Entrevistador: Ah, no ha habido.

Entrevistado: No, no ha habido *, +osea+ muy poco, y esa carga ha sido una mercancía perecible, osea que ahorita esa carga °ehhhh°, la tengo, pero ya no sirve y tengo que esperar ahora a que buenamente la aduana venga, revise y se vaya a destrucción *.

Entrevistador: Respecto a las inmovilizaciones de mercancías. ¿Qué entiende usted por una inmovilización de mercancía?

Entrevistado: La inmovilización °esteee° a ver °esteee°, la aduana me notifica y pide que inmovilice una carga, y la inmovilización se da porque °esteee° ha habido una mala declaración, no es el producto que dice en los documentos °ehhhh° por eso yo entiendo inmovilización, +osea+ inmovilizar una carga para que el cliente no la pueda disponer hasta que se vea ¿por qué es el motivo? pues, puede ser como te digo, el cliente declaro juguetes y no son juguetes, es otra cosa, por ejemplo son pinturas, entonces el vista de aduana o el oficial o el representante de aduana lo que hace es inmovilizarla, posteriormente va a venir otra disposición que puede ser el levante de la inmovilización o el comiso. Generalmente el comiso es cuando se ha declarado una cosa que no es pues.

Entrevistador: ¿Y queda a potestad de la aduana?

Entrevistado: A potestad de la aduana sí.

Entrevistador: ¿Cree usted que se produce congestionamiento de este tipo de mercancías en abandono legal, mercancías inmovilizadas dentro de su depósito?

Entrevistado: Congestionamiento no °ehhhh° porque la carga que ahora tengo en abandono no es bastante no, es poca, bien poca °esteee°, hay casos en que, si tienen tiempo, trato de resolverlo, pero no contestan.

Entrevistador: En términos generales ¿cómo les perjudica a ustedes como depósito el tener esas mercancías en abandono o mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: Mira, el perjuicio que nos trae primero es que tenemos una carga que ocupa espacio, inmovilizada me dices ¿no?, ¿o en abandono? °esteee°, segundo que al estar en abandono legal o inmovilizada el cliente ya deja de pagar y el perjuicio es de que posteriormente yo tengo que hacerle juicio y hay clientes que deben °esteee°, por decirte mil soles y hacer un juicio por mil soles, resulta más caro el juicio que la deuda que nos tiene el cliente, pero como se van juntando al final si resulta perjudicial para el depósito, en este caso para la almacenadora por no poder recuperar el almacenaje que han utilizado.

Entrevistador: En cuanto a temas operativos ¿también les incurren problemas?

Entrevistado: No, en temas operativos no porque nosotros la tenemos separada, la carga está separada, la tenemos bien clasificada en un sitio donde no [], un espacio especial para mercancía en abandono que es solamente para eso y el único momento en que ese galpón se abre es cuando se va a disponer de esa mercancía en abandono, después no utilizamos ese espacio para nada, siempre están las cargas ahí.

Entrevistador: ¿Utilizan recursos propios para poder tener esas mercancías a disposición cuando lo solicita SUNAT?

Entrevistado: ¡Por supuesto!, el recurso propio viene a ser el área en donde está, el montacargas para hacer el manipuleo, paletas, embalajes y tratar de acondicionarla de tal forma que no se deteriore, porque también podríamos caer en incurrir en una [], en una infracción por no haber cuidado esa carga.

Entrevistador: ¿Mas o menos tienen un aproximado en los costos que incurren por tener mercancía almacenada de abandono legal o mercancías inmovilizadas, o lo que dejan de percibir ustedes al no tener ese espacio libre para poderlo alquilar?

Entrevistado: Es relativo porque hay carga grande y carga pequeña °ehhhh° que te puedo decir °ehhhh° para darte una idea, el año pasado hemos dejado de percibir como un promedio de cuarenta mil y cincuenta mil soles.

Entrevistador: A causa de tener esa mercancía...

Entrevistado: Así es, o que el cliente la abandona ya no la quiere, y no nos paga porque la facturación se inicia desde que entra la carga y hay clientes que la tienen la carga y no sacan nada, cae en abandono y pudo haber pasado el año, durante ese año no nos ha pagado, pero se han generado facturas con su correspondiente pago de impuestos y eso ya no se le recupera hasta que se hace juicio, y como te dije antes hay clientes que desaparecen, se dan de baja con el RUC o con su razón social y ya no los encuentras.

Entrevistador: ¿Encuentran ustedes algún beneficio por tener mercancías en abandono legal o mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: ¿Algún beneficio? No, ninguno. Lo que nos gustaría sería que °esteee° al reporte de una mercancía en abandono legal, máximo debería pasar un mes para que la aduana ya disponga la carga, no esperar un (1) año, dos (2) años, tres (3) años, cinco(5) años, °ehhhh° en eso si deberían buscar la forma de que la aduana sepa que con los reportes de que nosotros enviamos, la carga está en abandono y automáticamente hacerle las notificaciones a los clientes y darle el plazo de ley y después del mes y del plazo de ley podrían disponer la carga.

Entrevistador: Que no pase mucho tiempo...

Entrevistado: Y que no pase mucho tiempo sí, porque si hay cargas de que tengo regular tiempo, años.

Entrevistador: Años incurriendo en costos y no le produce nada.

Entrevistado: No solamente eso, sino que también hay cargas que se pueden deteriorar, se deterioran, cuando se les puede sacar provecho, no para la almacenadora si no para la

persona que se le pueda adjudicar o donar, °esteee° por decirte acá ha habido telas y hasta +ahorita+ tengo telas y ha habido desastres, y a pesar de que haya habido desastres y sabiendo de que acá hay telas no han tratado de adjudicar esa mercancía a un sitio donde se necesita colaborar por el desastre que ha habido.

Entrevistador: ¿Alguna otra recomendación que usted crea que pueda ayudar a que se agilice la disposición de mercancías?

Entrevistado: Lo que yo siempre he pedido pues ¿no?, que a la presentación dela declaración de mercancías en abandono, la aduana tome acciones inmediatas, °esteee° no solamente con este almacén si no con todos los almacenes, de esta forma se evitaría tener en tanto almacén la mercancía en abandono o de lo contrario que la mercancía en abandono sea trasladada a los recintos de la aduana, de esta forma pueden hacer hay la gestiones que crean convenientes y pueden donarlas, rematarlas y disponer la carga como mejor les parezca. Yo creo que esa sería una buena solución, que la aduana en vez de dejarla en el depósito que la trasladen de forma inmediata a sus recintos, de esta forma podría presionar más al cliente porque hay clientes que hasta el final quieren recuperar su carga, entonces esta sería una buena medida.

Entrevistador: Bueno señor **** les doy las gracias, es una información muy productiva, me ayuda mucho en el levantamiento de este estudio que estamos realizando. Esperamos que sirva ya que no se viene investigando mucho, hay pocos casos que se investigue que he visto aquí en el Perú y también a nivel internacional sobre qué es lo que pasa en el abandono legal, esperamos que sirva por lo menos como base y de repente para posibles estudios posteriores y de a notar que es un problema y se le busque una solución también. Nuevamente gracias.

Entrevistado: No, no tienes porque, estamos para colaborar y si es para mejorar el sistema, encantado de colaborar.

Entrevistador: Esperemos que así sea, muchas gracias.

Entrevista N° 8

SUNAT

Cargo: Especialista aduanero.

Área: Disposición de mercancías

Entrevistador: Me podría decir ¿qué entiende usted por abandono legal?

Entrevistado: Abandono legal es cuando la mercancía °ehhhh°, el destinatario o el dueño de la mercancía la deja y no la retira de los almacenes por cualquier motivo, económico porque cerró, por algún problema que haya tendido, el dueño de la mercancía la deja en los almacenes y no hace ningún trámite para retirarla.

Entrevistador: ¿Y qué es lo que entiende usted por disposición de mercancías?

Entrevistado: Disposición de mercancías se refiere a el proceso para que la entidad aduanera pueda disponer de aquella mercancía que ha quedado en abandono legal en los almacenes, puede ser adjudicada, puede ser rematada, puede ser entregada al sector en el caso que tenga que entregarse a algún ministerio para pedir una opinión, o si esta vencido o malograda lo destruirla ¿no?

Entrevistador: ¿Conoce usted de algunas medidas que adopten los depósitos temporales para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?

Entrevistado: No ningún proceso por parte de los depósitos aduaneros. Lo único que ellos acostumbran es remitir sus deportes o listados de mercancías que han caído en abandono ¿no?, cumplido el plazo legal.

Entrevistador: ¿Tienen un plazo para presentar esos reportes?

Entrevistado: Sí, si es de las mercancías en abandono legal, si es manifestada tiene plazo de quince (15) días, y si ha sido destinada y no se ha hecho ningún trámite tienen un plazo de treinta (30) días para que el almacén comunique que las mercancías están en abandono.

Entrevistador: +Ah ok+, y dígame ¿Pasa algo si el almacén omite informar sobre las mercancías que tienen en abandono legal?

Entrevistado: Sí, es acreedor a una multa ¿no?, la multa es de una UIT por cada manifiesto no reportado.

Entrevistador: Dígame ¿Conoce usted cuales son las causas de que se produzca el abandono legal?

Entrevistado: Pueden ser varias las causas ¿no?, pueden ser por motivos económicos, puede ser por alguna enfermedad del titular de la empresa, del dueño de la mercancía, puede ser por temas de quiebra, problemas legales, etc.

Entrevistador: ¿Sabe usted de problemas que les pueda generar el abandono legal de mercancías en los depósitos temporales?

Entrevistado: Los problemas legales que le pueda ocasionar las mercancías en abandono a un almacén o a un depósito temporal, es cuando esta se pierde o desaparece, el Estado los sanciona con una multa equivalente al valor FOB de la mercancía ¿no? porque ellos son los responsables de la mercancía.

Entrevistador: Y en cuanto a operatividad en los depósitos temporales ¿cree que les genera algún problema también en tener mercancía en abandono legal?

Entrevistado: +Osea+ el problema para ellos es el tema de espacios, porque el deposito temporal administra los espacios que tiene para poder ahí posicionar la mercancía, entonces si hay una mercancía en abandono ese espacio está ocupado y no lo pueden usar, entonces es un tema económico para los almacenes o depósitos temporales, tener mercancía en abandono

Entrevistador: ¿Osea le genera pérdidas económicas?

Entrevistado: económicas sí, pérdidas económicas.

Entrevistador: Dígame ¿qué entiende por remate de mercancías?

Entrevistado: Es una facultad que tiene la autoridad aduanera para disponer de una mercancía, °ehhhh° bajo este sistema pues la entidad aduanera lo que hace es °ehhhh°, pone entre comillas, en venta una mercancía a un determinado postor o al mejor postor, normalmente utilizan una página en el portal de SUNAT para colgar esas mercancías y las ofrece en lo que se conoce como remate. Por ejemplo, las personas a través del sistema van ofertando cuanto es lo que podrían pagar por esa mercancía.

Entrevistador: ¿El depósito temporal obtiene algún beneficio económico por parte de SUNAT cuando se realiza algún remate de mercancías?

Entrevistado: Sí. Hay un porcentaje de remate del 05% del valor del remate se le entrega al depósito temporal.

Entrevistador: ¿Y conoce usted de algún caso, de repente que se haya ocasionado algún problema por remate de mercancías?

Entrevistado: No tanto en el depósito temporal, pero si ha habido todo un problema del sistema, pero no directamente por culpa del depósito si no un problema interno de SUNAT mismo con su sistema.

Entrevistador: +Ah+ el sistema de SUNAT.

Entrevistado: Sí, el sistema de SUNAT.

Entrevistador: ¿Qué entiende por adjudicación de mercancías?

Entrevistado: Es la facultad que tiene la autoridad aduanera para entregar una mercancía a una entidad del estado o a una organización sin fines de lucro. La adjudicación no es otra forma de que el obsequio de esa mercancía, regalarle esa mercancía a una entidad del estado o a una ONG sin fines de lucro ¿no?

Entrevistador: ¿Los beneficiarios de esta adjudicación, tienen que seguir algún procedimiento para poder beneficiarse o para poder solicitar una adjudicación?

Entrevistado: Bueno, el procedimiento es que la entidad del estado, municipio u organización sin fines de lucro tienen que presentar un expediente, hay un formato en la página web de la SUNAT que ellos llenan y solicitan pues los productos o artículos que ellos adquieren o le son necesarios. Ese documento se presenta en la oficina de trámite de la aduana, ya sea de Lima o provincia para su evaluación.

Entrevistador: ¿Conoce usted de algún problema que se haya presentado a respecto de una adjudicación de mercancía?

Entrevistado: No, problema así por adjudicación no.

Entrevistador: ¿Qué entiende por destrucción de mercancías?

Entrevistado: Es una facultad de la autoridad aduanera para aquella mercancía que está vencida, mercancía que está deteriorada o mal estado que ya no pueda ser rematada ni adjudicada, se destruye porque es dañina, ya no se podría entregar una mercancía que está vencida o que está en mal estado.

Entrevistador: ¿Los costos de destrucción, algunos de esos costos son asumidos por el depósito temporal?

Entrevistado: Una parte de los costos generalmente, los costos notariales los asume el almacén ¿no?, a veces es un tema de negociación entre SUNAT con el depósito.

Entrevistador: ¿Conoce usted de algún problema que se haya suscitado por alguna destrucción de mercancías?

Entrevistado: Problemas a nivel interno de depósito no, pero a nivel sí de [], bueno hay problemas que se presentan por la diferencia de peso ¿no?, reportan un peso para destruir y se moviliza otra cosa, otro peso diferente ¿no?, entonces cuando hay diferencia de peso el proceso de destrucción de esa mercancía se paraliza.

Entrevistador: +Osea+ ¿se reporta un peso y cuando se llega al momento de la destrucción cambia el peso?

Entrevistado: Es otro peso.

Entrevistador: ¿Y qué entiende por entrega de mercancía al sector competente?

Entrevistado: Lo que es entrega al sector competente también es una facultad que tiene la autoridad aduanera, °ehhhh° la entrega al sector competente son aquellas mercancías que necesitan una opinión de un determinado sector, por ejemplo si estamos hablando de una mercancía que cae en abandono, por ejemplo, una computadora °ehhhh° la entidad que debe autorizar para el ingreso de esa computadora es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, si fueran productos médicos por ejemplo medicinas la entidad es el MINSA, el Ministerio de la Salud, si fueran juguetes también el Ministerio de Salud, entonces esas mercancías tienen que tener la opinión del sector, del ministerio correspondiente de que están en buen estado, están óptimas para el uso o consumo para que previamente la aduana pueda disponer de esa mercancía.

Entrevistador: ¿Y hay un plazo para que el sector pueda pronunciarse a respecto de la situación de estas mercancías?

Entrevistado: El plazo que otorga la ley para que el sector se pronuncie sobre una mercancía es de veinte (20) días hábiles.

Entrevistador: Ah veinte (20) días hábiles.

Entrevistado: Sí, contados a partir de la fecha que reciben el oficio de notificación.

Entrevistador: ¿Conoce usted también de algún problema que se haya generado por la entrega de mercancías al sector competente?

Entrevistado: No, no he tenido problemas.

Entrevistador: ¿Qué entiende por abandono voluntario?

Entrevistado: El abandono voluntario es cuando el dueño de la mercancía, el consignatario de la mercancía por motivos también diversos solicita a la administración aduanera que va a dejar su mercancía en abandono, que no la va a poder disponer, que no la va a poder destinar. Eso es el abandono voluntario, es una solicitud expresa, firmada por el consignatario de la mercancía.

Entrevistador: ¿Por qué cree que se produce el abandono voluntario?

Entrevistado: También por problemas a veces económicos o que la mercancía no es la que han pedido o por temas de la misma empresa, generalmente, en la mayoría de los casos es por temas económicos.

Entrevistador: ¿De qué manera cree usted que afecta el abandono voluntario a la operatividad del depósito temporal?

Entrevistado: Por el tema de espacios, es un tema económico, ocupa un espacio y mientras no se disponga de esa mercancía ese espacio va estar ocupado lo que significa pérdidas económicas al depósito temporal.

Entrevistador: ¿Cree usted que se produce congestiónamiento de mercancías a causa de abandono voluntario en los depósitos temporales?

Entrevistado: No, no hay tanto [], congestiónamiento es por el tema más que todo de espacio, pero no hay congestiónamiento, son pocos los casos de abandono voluntario que se registran.

Entrevistador: ¿Qué entiende por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: El tema de la inmovilización es una facultad que se ha establecido cuando una mercancía [], se hace el reconocimiento de una mercancía y pues está puede ser que no sea lo que se ha pedido o pueda ser que necesite la autorización de algún sector, de alguna entidad competente, entonces se inmoviliza la mercancía hasta que se subsane la observación que se plantea.

Entrevistador: ¿Conoce usted los motivos por los cuales se inmoviliza una mercancía?

Entrevistado: Por motivos de que es mercancía no declarada o mercancía que no es [], que se conoce con el nombre de no manifestada, también se inmoviliza por el tema de algún permiso, que necesitan algún permiso, lo que se conoce como mercancías restringidas ¿no?, por eso generalmente se inmovilizan las mercancías.

Entrevistador: ¿Y una mercancía que es inmovilizada podría darse el caso de que posteriormente tenga levante o ya de por sí es perdida para el consignatario?

Entrevistado: Cuando la mercancía es inmovilizada se subsana la observación por la cual ha sido inmovilizada, puede continuar con su destinación.

Entrevistador: Ah ósea... []

Entrevistado: Continúa con su trámite, si cumple con las observaciones, con lo que se la ha observado, se le observe por algo, subsanan la observación y se le da levante a la mercancía.

Entrevistador: ¿Conoce usted del plazo que hay para resolver una solicitud de levantamiento de inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Normalmente el plazo para resolver un acta de inmovilización es de 10 días hábiles.

Entrevistador: ¿Cree usted que se produce congestionamiento de mercancías en el depósito temporal por mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: Si, se produce congestionamiento porque una vez que se inmovilice la mercancía hay que hacer todo un proceso para que se pueda subsanar esa observación mientras tanto esa mercancía va a estar en el almacén ocupando un espacio.

Entrevistador: Y eso le genera []

Entrevistado: pérdidas económicas al depósito.

Entrevistador: ¿Me podría decir que entiende por comiso administrativo?

Entrevistado: El comiso es la segunda parte de una inmovilización, normalmente cuando uno inmoviliza, se inmoviliza, pero el responsable sigue siendo el depósito temporal. En el comiso de la mercancía, lo que se hace, se indica que la mercancía va a estar inmovilizada, comisada, pero la autoridad tiene que trasladar esa mercancía al depósito de aduana, entonces es una medida forzosa también el comiso, pero que implica que la mercancía salga del depósito temporal y se vaya al almacén de SUNAT.

Entrevistador: ¿+Osea+ ya con el comiso el beneficiario pierde totalmente la []?

Entrevistado: Pierde totalmente la mercancía. El comiso ya es, mediante el cual, la autoridad aduanera ya puede disponer de esa mercancía, mediante el comiso la autoridad pasa a ser la propietaria de la mercancía, para disponerla ¿no?, ya el propietario o consignatario pierde todo el derecho sobre la mercancía.

Entrevistador: ¿Cómo afecta a la operatividad del depósito temporal a la inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Por el tema económico ¿no?, porque la mercancía mientras que está en el almacén le genera pérdidas económicas.

Entrevistador: ¿En este caso considera usted que el depósito temporal adopte algunas medidas para poder acelerar el proceso de disposición de mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: Bueno, lo que hacen los depósitos temporales es informar a la autoridad aduanera de la mercancía que esta inmovilizada, pero tienen que esperar que la autoridad aduanera haga una nueva revisión o que la revisen o se subsanen las observaciones planteadas.

Entrevistador: ¿En términos generales, usted conoce los costos en los que incurre un depósito temporal por el almacenamiento de mercancía ya sea en abandono o que sean inmovilizadas?

Entrevistado: No, desconozco esos costos.

Entrevistador: ¿Tiene algunas recomendaciones que considere usted necesarias para poder realizar una mejor disposición de mercancías o una mejor gestión por parte del depósito temporal respecto a las mercancías en abandono legal o mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: Bueno, los depósitos la gestión que realizan la tienen que hacer de acuerdo a los plazos que tienen autorizados, por la misma autoridad aduanera, tienen plazo para informar de la mercancía que está en abandono legal o mercancía que tengan inmovilizada. Lo que tal vez podrían hacer es otorgar más facilidades a la autoridad aduanera para el retiro de esa mercancía, porque a veces es un poco engorroso el retiro cuando la autoridad aduanera dispone de esas mercancías, hay todo un proceso interno del depósito para que saquen esa mercancía ¿no?, eso es un tema ya interno del depósito en cuanto a la comunicación, ellos por Ley, tienen plazo para comunicar la de esa información a la autoridad aduanera.

Entrevistador: ¿Considera usted que los depósitos temporales dificultan o ponen trabas a que se pueda hacer el retiro de mercancías?

Entrevistado: °Uhhmm° no tanto trabas, si no trámites muy engorrosos, a veces el proceso lo hacen como si fuera una mercancía de un consignatario, que le han dado levante etc. A veces no entienden que es una mercancía que se está adjudicando una entidad o se está rematando y es otro tipo de procedimiento, entonces a veces los trámites son tan engorrosos que uno puede demorar en sacar una carga toda una mañana en un solo almacén.

Entrevistador: ¿No entienden que les están haciendo un favor al depósito?

Entrevistado: Como un favor ¡Exacto!, estamos facilitando, no digamos un favor porque es parte de la administración aduanera, pero se les está facilitando para que puedan disponer de un espacio ¿no?, tengan ese espacio disponible para que lo puedan negociar.

Entrevistador: Bueno señor **** le agradezco, ha sido de mucha su aporte en este estudio, nos ayuda a resolver algunas dudas que tenemos y nos aporta bastante en este trabajo de investigación.

Entrevistado: Ok amigo. Gracias.

Entrevista N° 9

SUNAT

Cargo: Especialista aduanero.

Área: Disposición de mercancías

Entrevistador: ¿qué entiende usted por abandono legal?

Entrevistado: °Ehhhh° abandono legal es una situación, como el nombre lo dice legal, °ehhhh° de la mercancía mediante la cual la administración aduanera toma propiedad de estas mercancías que ingresan al país, que por algún motivo no han sido nacionalizadas dentro del plazo establecido por nuestra normativa que vendría a ser la Ley General de Aduanas, que ha sido aprobada por el Decreto Legislativo 1053.

Entrevistador: ¿qué entiende usted por disposición de mercancías?

Entrevistado: °Ehhhh° Como el nombre lo dice, disposición viene a ser una distribución, una ordenación de los tipos de las modalidades que se puede disponer de las mercancías, ya sea en abandono legal, en abandono voluntario o comiso administrativo, nuestra normativa de la Ley General de Aduanas, establece para la disposición de mercancías, cuatro modalidades, son la adjudicación de mercancías, la entrega de mercancías a la autoridad competente, el remate de las mercancías vía internet, que está suspendido actualmente y el último tendríamos que es la destrucción de bienes o de mercancías.

Entrevistador: °Ehhhh° me podría decir ¿conoce usted las causas por las que se produce el abandono legal?

Entrevistado: °Ehhhh° las causas por las que se produce el abandono legal son: cuando la mercancía ha arribado a nuestro país y el consignatario no ha cumplido con destinar esa mercancía a algún régimen aduanero dentro de un plazo establecido.

Entrevistador: ¿Cuáles son esos plazos por los que la mercancía cae en abandono si es que el consignatario no nacionaliza en ese tiempo?

Entrevistado: °Ehhhh° creo que son ahora quince (15) días de arribada la mercancía y no la han destinado a ningún régimen, también podría darse el abandono legal cuando la mercancía ha sido inmovilizada y le han otorgado una operación aduanera llamada reembarque y esta mercancía no ha salido del país dentro el plazo establecido, entonces también incumpliría con esta situación jurídica.

Entrevistador: ¿Por qué cree usted que el consignatario permite que su mercancía quede en abandono legal?

Entrevistado: °Ehhhh° en algunas oportunidades puede ser que la mercancía que Él ha solicitado no es la que le ha remitido el proveedor, puede ser porque los costos han subido, se han elevado y no le permiten cumplir [], en otras oportunidades se asocian y tiene problemas para la cancelación de los derechos de aduana y no cuentan con los documentos de tenencia, de propiedad, como puede ser: El conocimiento de embarque, se han dado muchos casos en que se ha peleado con su socio y han quedado [], o la agencia de aduana no le aclaro los puntos que tenía que pagar y a Él le ha parecido excesivo y no le devuelven este tipo de documentos, porque el conocimiento de embarque es el único documento con el que se prueba la tenencia de la propiedad de la mercancía extranjera.

Entrevistador: ¿Cree usted que se generan demoras en la disposición de mercancías en los depósitos temporales?

Entrevistado: °Ehhhh° si se genera demoras porque justamente el personal que trabaja en el depósito temporal es un personal que no está capacitado con respecto a la normativa

aduanera, entonces ellos llegan a hacer un trabajo y no tienen nociones del tipo de mercancías que manejan, entonces a la hora que ellos almacenan sus mercancías no las tienen clasificadas, no tienen el conocimiento de este tipo de mercancías, entonces esto hace que se congestione, ellos no presentan un listado depurado mensualmente que están obligados a presentar dentro de los cinco (05) días a la administración, °ehhhh° como es una mercancía en abandono legal, no es una mercancía, digamos por tener que decirle, no es una mercancía fresca, no es una mercancía que les llame la atención, es una mercancía que quedo meses y meses, entonces ellos no le dan la debida importancia y no se toman el trabajo de hacer estas depuraciones en sus listados y es muy fácil encontrar en el terminal mercancías del año 2005; 2008; 2009, por falta de conocimiento sobre la normativa aduanera y la importancia que tendría el descongestionar estos almacenes, entonces se demoran, no le dan [], al especialista que va a hacer la verificación no es la misma atención que le dan a un especialista que va a ver una mercancía de importaciones que recién ha llegado, con una mercancía que está en situación de abandono legal, a pesar de que el especialista puede ser el mismo tanto de importaciones como de disposición de mercancías, pero en el terminal, en el depósito aduanero no le dan la importancia.

Entrevistador: ¿+Osea+ que al especialista que ve temas se despachó de importación o exportación le dan prioridad?

Entrevistado: ¡De inmediato! Sí, porque muchas veces también yo he ido a hacer un despacho y a veces no me han atendido, yo les he enviado una relación de conocimientos de embarque para ir a verificar, y por decirte puedo haber enviado una relación de siete ítems, y cuando voy solo me han puesto a despacho para verificar, tres o cuatro, ¿y dónde están las otras?, “no es que hemos tenido mucho trabajo con importaciones”, llegaron los especialistas de importaciones y como que uno queda en segundo plano ¿me entiendes?,

y encima ya quedaron mercancías que ya han sido verificadas ¡y encima sus reportes no están actualizados!, esto se hace una congestión.

Entrevistador: ¿Cree usted que este congestionamiento de mercancías, les genera problemas a los depósitos temporales?

Entrevistado: ¡Por supuesto que les genera problemas! Porque justamente ellos cobran un porcentaje por tener un almacenamiento de las mercancías, que son gastos que están incluidos dentro [], los paga el consignatario, incluidos dentro de todos los derechos, estos son extras ¿no?, y ellos tendrían estos recintos, estos lugares los tendrían libres para poder recepcionar más mercancía, porque hay algunos que están llenos, llenos, es más no tienen espacio para guardar las mercancías en abandono, y en algunos depósitos temporales, las guardan en contenedores, ¡imagínate!, y entonces uno, cuando va a ir a ver esta mercancía, mientras que la ubican dentro del contenedor y dentro del contenedor hay un mix de mercancías ☺entonces esto es un poco complicado☺, pero nadie le da la importancia que debe tener ¿no?, porque se quejan que hay mucha mercancía pero ellos no se preocupan por tenerla clasificada por año, por tipo de mercancía, para poder avanzar con esto, y actualizar sus reportes, que es base.

Entrevistador: °Ehhhh° ¿Se diría que económicamente les afecta?, por tener esa mercancía por tanto tiempo.

Entrevistado: ¡Por supuesto!, ¡Por supuesto!, ¡Por supuesto!, que económicamente les afecta porque no [], perdón @tose@, si les afecta terriblemente porque las mercancías que están en abandono ya vienen a quedar en propiedad de la Administración, de SUNAT, de ADUANAS, y esta mercancía cuando se dispone, no paga absolutamente nada, sin embargo, si fuera nacionalizada, si es que se la llevara oportunamente, el consignatario, el importador y ellos le dieran unos descuentos por el almacenaje de esta mercancía,

costraría la SUNAT, y cobrarían ellos también @tose@, entonces si es una pérdida para todos.

Entrevistador: Tanto como para SUNAT, como para el cliente y el mismo depósito temporal.

Entrevistado: ¡Exacto!, por eso he dicho para los tres, ¿Por qué?, porque el consignatario tiene la pérdida de su mercancía, SUNAT no cobra lo que le corresponde por derechos dejados de pagar por esta mercancía y el terminal, el depósito temporal no cobra el almacenaje que debería cobrar por haber tenido en custodia esta mercancía.

Entrevistador: ¿Qué entiende usted por remate de mercancías?

Entrevistado: °Ehhhh° remate de mercancías es una de las formas de disposición de mercancías y como el nombre lo dice, remate de mercancías vía internet, °ehhhh°, la mercancía que se encuentra en abandono legal, en abandono voluntario o comiso administrativo, siempre y cuando no sea una mercancía restringida, se puede rematar, al rematar esta mercancía, SUNAT lo hace vía internet, entonces el especialista y el personal de apoyo verifican esta mercancía, el especialista la valora, la clasifica y le hace un pequeño ajuste por temporalidad, por tiempo si es que está en moda, si es que está incompleto se le hace una rebaja, y esta mercancía puede ser rematada vía internet, °ehhhh°, cualquier persona puede tener acceso a este tipo de disposición de mercancías como es el remate, se inscriben, recibe un seudónimo y puede participar durante el periodo que se hace el remate, actualmente esta modalidad está suspendida porque hay unos pequeños inconvenientes en emitir las pólizas de remate, pero °ehhhh° es una de las modalidades que existe en la disposición de mercancías.

Entrevistador: °Ehhhh° ¿A tenido usted algún problema que se haya presentado a causa del remate o conoce algún problema que se haya dado en algún depósito temporal?

Entrevistado: °Ehhhh° Yo he tenido particularmente un problema con un lote de remate, °ehhhh°, puse a remate vía internet, un lote de mercancías, hay una posibilidad dentro de la Ley de aduanas que se llama la recuperación de las mercancías, esto quiere decir que, aunque la mercancía esté en situación de abandono legal, el consignatario o propietario de la mercancía tiene la facultad, la potestad y la prioridad sobre las mercancías, entonces Él, inclusive la mercancía esté en abandono legal, el pagando sus derechos, podría recuperar sus mercancías, entonces se presentó la situación de que la mercancía se puso a remate, pero el reglamento de la Ley General de Aduanas, también establece situaciones para el remate de mercancías, el reglamento establece que si esta mercancía ya ha sido publicada en el portal SUNAT, y ya SUNAT dio como ganador a una de las personas que participa en este evento de remate, automáticamente el consignatario de la mercancía pierde ese derecho a poder recuperar su mercancía, porque la condición que establece el reglamento lo indica claramente, “una vez que se designa o se da por ganador a x persona ya el consignatario no puede []”, hasta entonces si podría recuperarlo, pero una vez que ya sale el ganador, ya no, y resulta de que hubieron unos problemas donde yo trabajo y el sistema no estuvo bien por unos momentos y da la casualidad de que el consignatario numera su declaración y el sistema no puede bloquear que ya esta mercancía la habían dado por ganador a un rematista, entonces se generó un problema porque el consignatario se pudo llevar su mercancía y el ganador que había pagado ya para llevarse esta mercancía quedo sin poder llevarla ¿no?, entonces yo sé que hasta la fecha están en juicios, están en problemas, porque la administración tiene que devolverle obviamente al rematista todo lo que El pago por participar en esto ¿no?, pero esto fue un problema de la administración, porque han debido bloquear [], aparte de que el depósito temporal tampoco [], ya que mira la mala suerte de que pasa esto en el sistema, el sistema no bloquea la mercancía, para que la persona no pueda [], el consignatario no pueda llevarse la mercancía, porque

prioritariamente ya había estado el lote del ganador, ya se había dado al ganador del remate, y depósito temporal tampoco le comunica a la aduana la situación porque normalmente te avisan, te monitorean, te indican que ya llegó el rematista o va a venir, se hace la coordinación todo a través de aduanas, SUNAT, pero en esta ocasión fue completamente algo increíble ¿no?, no bloquea el sistema, el terminal no avisa a aduana, viene el consignatario, se lleva su mercancía, viene el ganador del remate y no tiene absolutamente nada, porque ya se lo había llevado el consignatario, fue un hecho que no se ha debido dar, pero son temas legales de los cuales desconozco.

Entrevistador: ¿Y es por este motivo que actualmente no se están generando remates?

Entrevistado: No, porque están haciendo ajustes porque el ganador del remate tenía un familiar que era congresista, entonces se generó todo un lío que obviamente nosotros no tenemos nada que ver, porque para empezar la oficina de disposición de mercancías no maneja los remates. Los remates los manejan en la Gerencia, que es en Lurín, entonces allá hay un equipo de informática que como es vía internet, todo es a través del internet ¿no?, entonces fue un escándalo grande, entonces están haciendo los ajustes, están viendo qué medidas tomar para que esto no se vuelva a presentar porque, imagínate la imagen de SUNAT, se vendría en picada en el sentido de que podría suponerse de que no es correcto o que se Yo ¿no?, pero lamentablemente así se dio esa situación.

Entrevistador: ¿Qué entiende por adjudicación de mercancías?

Entrevistado: °Ehhhh° adjudicación de mercancías es una modalidad de disposición que como el nombre lo indica, la adjudicación se entrega, se da, se dona sin costo alguno de acuerdo al procedimiento, mercancías a las entidades como las municipalidades, los gobiernos regionales, °ehhhh° la adjudicación está plasmada en el artículo 184 de la Ley General de Aduanas, y la norma específica, es la norma 7-2013 que emite la SUNAT, en la cual los colegios nacionales a través de la UGEL también pueden solicitar la mercancía

que se encuentra en esta situación legal de abandono o comiso; tienen que presentar un expediente para que SUNAT apruebe la mercancía que le está solicitando el adjudicatario, se emite una resolución interna de oficina, en la cual se le indica que ha sido acreedor de acuerdo a la relación que presenta, se da la entrega de lo que se tiene en stock, y ellos pueden ir a recoger su mercancía, pero es un hecho automático porque también le dan un plazo para el retiro de la mercancía y si ellos no lo hacen, sin emitir ninguna resolución ni nada, queda el acto como nulo, y esa mercancía pasa a ser nuevamente disponible para entregarle a otra entidad, es sin costo alguno porque es adjudicación de mercancías.

Entrevistador: ¿Y cuál es ese plazo que tienen ellos para retirar esas mercancías?

Entrevistado: Ellos tienen veinte (20) días para retirar esas mercancías, y puede ser el [], la resolución es emitida a nombre del funcionario de mayor nivel de la entidad, por decir, si estamos hablando que le van a adjudicar a una municipalidad, tiene que ser firmada por el alcalde, obviamente que no necesariamente va a ir el alcalde a retirar la mercancía, Él podría darle una carta poder a través de un expediente para que una persona de su confianza, que él considere conveniente, pueda retirar esta mercancía de los almacenes, pero para ello se tiene que generar un acta de entrega, es una constancia en la que uno le está entregando a la municipalidad a través de la personal que él ha indicado, la mercancía, entonces son tres documentos importantes, que vendrían a ser el acta de entrega, en la cual en conjunto con el terminal que es [], los terminales de almacenamiento, depósitos aduaneros son los responsables de la custodia de la mercancía porque SUNAT no tiene almacenes propios, entonces estos almacenes, ellos son los responsables, ellos firman que van a entregar la mercancía, la firma el jefe, el especialista y el supervisor por parte de aduanas y luego el consignatario o su representante, firman en conjunto el acta de entrega, que es el documento de constancia que el terminal está entregando en presencia de SUNAT, la mercancía al adjudicatario, el segundo documento

vendría a ser la resolución en la que se le indica a la entidad adjudicataria que se le va a donar, se le va a dar, se le va a adjudicar sin costo alguno, y el tercer control viene a ser los documentos que presentan para el retiro de las mercancías, un control que es netamente para el depósito temporal, que vienen a ser: fotocopia de los documentos que va a ir a hacer el retiro, llámese también conductor, llámese la persona designada por la autoridad de la municipalidad, de la UGEL, de la universidad, de algún instituto, de la policía ¿no?, entonces ese es el tercer documento.

Entrevistador: ¿Hay algún requisito que las entidades deban cumplir para ser acreedoras a una adjudicación?

Entrevistado: Tiene que ser una entidad, puede ser una entidad religiosa, puede ser una entidad pública, una entidad que no sea privada, que sea estatal.

Entrevistador: ¿Qué no vaya a obtener un fin comercial?

Entrevistado: ¡Exacto!, sin fines de lucro, °estee° hay unas instituciones que no se les puede dar porque esta mercancía puede estar sujeta a comercio, entonces por esto es que se tiene que tomar todo este tipo de precauciones para evitarse problema, porque también se han dado situaciones que ya son ajenas a SUNAT, por ejemplo, presenta la solicitud un alcalde, y en el ínterin es vacado por +x motivo+, por +x circunstancia+, también se ha visto de que luego ha venido el nuevo alcalde a retirar la mercancía y ya se le dio a uno anterior, “pero si ya fue vacado”, entonces ya son suspicacias que ya nosotros no tenemos control, o también algunas veces se ha adjudicado una mercancía y después dicen que la han estado vendiendo, entonces ya nosotros somos responsables hasta que la mercancía sale de la puerta del terminal, porque uno confía en la buena fe de las personas, de las instituciones, de la veracidad, entonces nosotros no vamos a estarle siguiendo o haciendo alguna observación hasta que llegue a su destino ¿no?, se supone que estamos hablando con entidades serias, sobretodo que se les está dando de manera gratuita,

entonces son cosas que ya escapan a nuestro control, felizmente que la responsabilidad nuestra termina a la puerta del terminal cuando sale la mercancía ¿no?, adjudicada.

Entrevistador: ¿Se presentan problemas con el depósito temporal respecto a alguna adjudicación de mercancías?

Entrevistado: Sí, una vez en Tramarsa, que es un depósito temporal que queda camino a Ventanilla, habían adjudicado jabones, champú, y resultan que estaban en buen estado y obviamente con pronunciamiento del sector competente ¿no?, entonces resulta que mientras el alcalde era de una provincia metropolitana de Lima, el alcalde ya estaba terminando, porque en esa oportunidad vino el mismo a retirar su mercancía, el alcalde o la persona directa es un poco más sencillo, porque no se necesita carta poder ni nada ¿no?, entonces él estaba firmando los documentos, estaba presentando los documentos de su transportista que se iba a llevar la mercancía y resulta que en ese ínterin que estaban llenando el camión con el jabón y el champú, el transportista [], normalmente a los transportistas los contratan los alcaldes, los funcionarios que vienen a retirar, como vienen de provincia, los contratan acá en Lima, en el Callao todavía, y entonces a veces son un poco inocentes, que se yo, y resulta de que el conductor ya se había guardado dos cajas, una de champú y una de jabones, ahí por el asiento del copiloto, del camión, pero seguridad [], las seguridades de los depósitos temporales son bien estrictas y felizmente con una de las cámaras habían detectado de que había movimiento por parte del conductor, porque se supone que ellos entran conduciendo el vehículo, esperan que lo carguen y salen, ellos no tendrían por qué estar bajando y resulta de que en las cámaras también, en los centros de observaciones de los depósitos temporales, vieron que había movimiento, que el conductor había bajado, había vuelto a subir y a bajar, llevo una manta y todo; y cuando revisan el camión, había estado sustrayendo de la carga que se estaba adjudicando, y después eso ocasionaría problemas porque en el documento nosotros

consignamos la cantidad de cajas y bultos que se está entregando a la entidad adjudicataria y al no estar conforme muchas veces también el problema es para nosotros, porque ellos presentan un expediente de queja en el sentido de que lo que se ha entregado en adjudicación no está conforme, faltan unidades, faltan cajas, mientras nosotros no sabemos, porque le hemos entregado conforme, pero suceden estas cosas.

Entrevistador: +Osea+ ¿a veces hay sustracción de mercancías también?

Entrevistado: Sí

Entrevistador: ¿Podría ser también en el depósito temporal?

Entrevistado: En el depósito temporal también tuve un problema, también ha sido en el depósito de Tramarsa, respecto de una destrucción, °ehhhh°, cuando se fue a hacer la verificación física, porque esto es así ¿no? ¡mira!, los terminales dentro de los cinco (05) días del mes tienen que presentar a SUNAT, una relación de su mercancía en abandono, todo su detalle, posterior SUNAT, evalúa y le envía un correo al depósito temporal indicándole “voy a ir a verificar estas mercancías”, entonces cuando uno va, porque con anticipación se le ha comunicado que va a ir, ellos ya tienen la mercancía puesta a disposición para ser verificada, para ser despachada, para ser reconocida, en el reconocimiento físico se evalúa, la marca de la mercancía, las características primordiales °ehhhh° las cantidades, las presentaciones de que capacidad tienen y todo, entonces ya todas estas situaciones se consignan en una hoja, que es una hoja de trabajo, entonces tú dices: “he visto treinta cajas de ron de capacidad de 750 ml cada botella y las cajas son de tantas unidades, que se yo, y habíamos visto ron añejo caldas, y eran alrededor de 1250cajas que habían caído en abandono legal, porque para lo que son licores y cigarrillos la norma es expresa y esta mercancía automáticamente se destruye y no tendría acá que verse si está vencido el producto, simple y llanamente licores y cigarros se destruye, así lo establece el artículo 187 inciso c de la Ley General de Aduanas, entonces cuando han

ido a hacer la verificación habían como 1250 cajas, cada caja era de 12 unidades, cada botella era de 650 ml, y cuando se ha ido a cargar el primer camión han salido las 500 cajas, han traído otro camión más grande y se supone que ahí debían entrar las 750 restantes, con lo que salió primero, ahí ya estarían las 1250 cajas en total para destruir, y resulta de que faltaba, el camión no estaba ni a la mitad, entonces han ido a ver y faltaban 200 cajas de ron, se perdió después de la verificación física y antes de salir para la destrucción, entonces tomamos conocimiento que sacaron a uno de los gerentes y a un jefe de seguridad, tomamos conocimiento que ya no trabajan ahí, pero no sabría decir si fueron los responsables, ellos lo cogieron o que pasó, de repente como era la máxima autoridad de la custodia de la mercancía, lo hicieron responsable por no haber tenido el cuidado respectivo ¿no?, o lo sacaron ¿Qué pasó?, no sabemos nosotros eso, pero la SUNAT multó por la falta de mercancías al depósito temporal con el monto equivalente al FOB de toda la mercancía que había sido sustraída, pagaron su multa, su sanción y ya se pudo hacer luego la destrucción.

Entrevistador: Ya que tocamos ese punto de destrucción ¿me podría decir que entiende por destrucción de mercancías?

Entrevistado: Destrucción de mercancías, es la pérdida de la mercancía por diversas circunstancias ¿no?, nuestra normativa de la Ley General de Aduanas, en el artículo 187, establece la destrucción de las mercancías, estas mercancías pueden ser destruidas, porque, por decirte, están viniendo cuadernos, y los mapas del Perú están mutilados, entonces esta mercancía, aunque esté nueva, aunque se encuentre en buen estado, tiene que ser destruida, porque es una mercancía que atenta contra la soberanía del país, se encuentra mutilado, le falta una parte a nuestro mapa del Perú ¿no?, °ehhhh° mercancías que también vienen con las fechas de vigencia próximas [], la vez pasada tuvimos una charla con el Ministerio de Salud, entonces algunos importadores compran lotes grandes

de mercancías, que están en oferta porque ya están próximas a vencer, pero lo que Yo no sabía cómo especialista de aduanas es que para este tipo de productos, tres meses ya es un producto de cuidado, cuando es importado, porque es muy diferente cuando “tú lo compras acá en tottus o algún supermercado” tú dices “tiene tres meses de vigencia, lo compro”, pero para una mercancía que recién ingresa al país y tiene nada más de plazo de vigencia tres meses, es muy peligroso porque mientras que llega, mientras lo colocan, mientras que sale el producto, ya paso un buen tiempo, entonces es un producto que es un poco de alerta para que pueda ser vendido ¿no?, entonces cuando es así, importado que recién llega y el tiempo de vigencia es corto, es un producto que vendría a atentar contra la salud ¿no?, entonces tendría que destruirse, y en la situación de abandono legal, comiso o de abandono voluntario, si “tú ya encuentras una mercancía con la vigencia vencida, automáticamente lo tienes que destruir”, y si son perecibles con mayor razón porque todo esto es contrario a la salud, “entonces hay productos que tú puedes encontrar que se encuentran ya en mal estado”, entonces esta mercancía de por sí se tiene que destruir, también partes y piezas de vehículos automotrices, porque ahora pueden ir al mercado negro y ocasionarían un problema en la circulación del vehículo, puede ocasionar algún problema y hasta podría ocasionarle a alguien la muerte, una llanta usada ya está reseca, ya está dañada, cualquier otra parte de un vehículo de un amortiguador que es el encargado de mantener el equilibrio de un vehículo, entonces son mercancías que para mayor seguridad mejor estuvieran destruidas ¿no?, y como te dije hace un momento, los cigarros y los licores, estos artículos también, aunque se encuentren con vigencia de aquí a cinco años, a diez años, también tienen que destruirse ¿no?, otras mercancías también que pueden destruirse son las que ordena, las que manda la autoridad competente, el sector competente, nosotros no somos [], esto de las mercancías restringidas es un poco más sencillo, en el sentido de que son las únicas mercancías que la aduana no tiene

injerencia para darle libre ingreso a estas y acá la norma faculta a la autoridad competente, en cualquier sector ¿no?, COMERCIO, MINSA, AGRICULTURA, SENASA, PRODUCE, una mercancía que ingresa al país, primero por calidad de ser restringida, primero el sector tiene que pronunciarse si es que esta mercancía ingresa o no, porque yo soy especialista de aduanas, pero yo no sabría decir si viene mercancía [], traen manzanas de Chile, yo no sabría decirte si estas manzanas yo las veo aparentemente que están bien, están es sus cajas, están a un buen nivel aparentemente de temperatura, pero yo no sé si durante toda esta travesía han mantenido ese mismo rango de congelación que necesita la manzana, sino ha habido ninguna variación durante el trayecto desde que han salido de Chile hasta que han llegado a Perú, en cambio un ingeniero de SENASA va a ir a ver y va a decir “sí, esta manzana ha llegado sin plagas, estas manzanas están en óptimas condiciones, estas manzanas pueden ingresar al país”, que pasaría si yo digo “esta manzana está buena, yo la veo bien”, y que pasaría si esta manzana tiene plaga o tiene insectos, a cuanta gente mataría yo ¿no?, entonces es por eso que este tipo de mercancías necesitan en primer lugar, prioritariamente el pronunciamiento, la autorización de su sector para que permitan el ingreso al país, un arroz que ingresa, yo no sé si está con gorgojos, está con plagas, si viene pescado yo no sabría decir si ese pescado está en óptimas condiciones para el consumo humano, entonces este tipo de mercancías, necesariamente, obligatoriamente y prioritariamente su sector correspondiente tiene que emitir un pronunciamiento ¡está bien, pase!, entonces aduanas lo deja pasar, ¡no está bien, que se destruya!, que se destruya, esta también es una opción de destrucción de mercancías con opinión de la autoridad competente.

Entrevistador: ¿Qué plazo tiene la autoridad competente para pronunciarse respecto al estado de las mercancías?

Entrevistado: El plazo que tiene el sector competente para poder pronunciarse sobre la situación de abandono legal o de comiso administrativo es de veinte (20) días, pero para una mercancía que recién ingresa, tiene que verla dentro de los cinco (05) días, para poder pronunciarse si la mercancía pasa o no pasa.

Entrevistador: ¿Se generan problemas con mercancías que hayan sido derivadas al sector competente?

Entrevistado: Con respecto al sector competente, algunas veces [], no es un problema, pero es un inconveniente con respecto a PRODUCE, ¿por qué a PRODUCE?, porque el Ministerio de la Producción es el encargado de darle la autorización de ingreso de mercancías, llamémosle refrigeradoras, llamemos congeladoras, este tipo de artículos ¿verdad?, entonces no es lo mismo una importación normal, “Yo Hiraoka importo 200 refrigeradoras”, “Yo Ripley, Wong, importo 800”, entonces a esas mercancías se les exige que tienen que tener unos requisitos, respecto a su gas refrigerante que ellos usan, están clasificados en unos gases permitidos y unos gases no permitidos, entonces ellos tienen que solicitar [], ellos llegan con una constancia de que gas utilizan los artículos que están importando y aquí produce les da el libre ingreso porque lo que traen está dentro de los gases permitidos, pero también hay un régimen que es la importación simplificada, esto es menaje de casa, importación modalidad 12 o es equipaje no acompañado, estas son las tres modalidades. La ley especifica que todo peruano que esta nueve (09) meses consecutivos, +osea+ sin parar, tiene que estar los nueve meses seguiditos, nada de venir a Perú una semana, ni dos (02) días porque ya pierde esta condición, entonces tiene que estar nueve meses seguidos en el extranjero, en cualquier parte del mundo y gana un derecho en traer su mercancía, es más es doble beneficiado porque también paga una tasa única que a la fecha es el 12% de la valoración de todo lo que está trayendo, entonces esto le da derecho a que la persona traiga, como el nombre lo dice, menaje de casa. Todos los

artículos que comprenden su casa en el país que reside, vive en Estados Unidos, ya ha vivido allá un año, quiere regresar a vivir a Perú, puede traerse dentro de un contenedor toda la mercancía que tiene en su casa, empieza por su sala, son sus juegos de sala, sus cuadros, su televisor, sus separadores, todos los adornos, todo lo que sea de sala, de ahí viene el comedor, su juego de comedor, su vitrina, su aparador, su vajilla y todo, su dormitorio, su cama, sus colchones, su juego de sábanas y todo, y así todo pero menaje de casa, si esta persona es un profesional de la medicina, no podría traer ni un solo artículo de su profesión, eso si paga los derechos normales, pero todo lo demás en menaje de casa, solamente va a pagar el 12% de todo el valor FOB de su mercancía, ¿y cuál es el problema?, que los señores traen [], que casa no tiene una refrigeradora, que casa no tiene una congeladora, ¡todas las casas tienen!, entonces a ellos les inmovilizan, le quitan estas mercancías, porque si bien es cierto es restringida porque tiene un gas refrigerante, que obviamente tiene que ser un gas que tienen que ser admitido, porque de lo contrario no lo producirían, entonces no se ¿por qué PRODUCE hasta ahora no regulariza esa norma?, no es lo mismo para un ciudadano que viene trayendo uno o dos refrigeradoras o dos congeladoras, que les quiten y le pidan toda la documentación que es requerida para una importación normal, inclusive ellos pueden traer su refrigeradora nueva o usada pero igual se las quitan, porque PRODUCE les pide ese documento, como es un trámite que es bien difícil que el señor que ya está acá le pida a su proveedor “oye mándame los documentos de la refrigeradora”, él va a pedirle en el sitio donde la compro, la tienda tendría que pedirle a su proveedor donde ellos compraron la refrigeradora, entonces pobre gente, pierde su refrigeradora, su nevera, y todo eso es un perjuicio porque se queda en el almacén cerros de cerros de este tipo de mercancías y le ocupa espacio, al señor le privaron de traer este tipo de mercancía, la SUNAT se llena de documentos, una refrigeradora, una congeladora, una nevera, entonces es un problema realmente ¿no?, que

sucedan estas cosas, no se regula y no debe ser así, porque él puede sacar todo lo que hay ahí dentro en su contenedor, menos la refrigeradora o la nevera, por los motivos que te estoy explicando.

Entrevistador: ¿Qué entiende por abandono voluntario?

Entrevistado: Abandono voluntario es la potestad, la voluntad que tiene el dueño de la mercancía para dejarla a favor del Estado, pero esto tienen que ser a través de un escrito, “Yo consignatario quiero dejar tal mercancía por diversos motivos”, “el proveedor me lo ha obsequiado porque yo le hice una buena compra y esa mercancía no está amparada en una factura”, “antes de que me genere un problemón, yo aviso, esa mercancía la voy a dejar”. El artículo 177 de la Ley General de Aduanas, prevé esta situación de abandono voluntario, la facultad que tiene el consignatario o un representante que sea de él, para solicitar ante aduanas, dejar a favor de ellos este tipo de mercancías; y la aduana tiene que contestarle “acepto que me dejes tu mercancía como abandono voluntario, o tus plazos ya excedieron, no procede tu solicitud de abandono voluntario porque tu mercancía ya se encuentra en otra situación digamos ¿no?, se encuentra en situación de abandono legal, entonces no se pueden presentar estas dos situaciones.

Entrevistador: ¿Se generan muchos casos de abandono voluntario?

Entrevistado: No, son bien pocos, pero si se dan ¿no?, es una situación que, si se da, no es una situación como el abandono legal, que por sí mismo si no cumples con el plazo, cae automáticamente en abandono legal, quieras o no, pero el abandono voluntario ya es la facultad, la voluntad que tiene el dueño de la mercancía de decir “sabes que, yo voy a dejar esta mercancía”, es bien poca que se da esta situación, pero si se ve con regularidad en el trabajo.

Entrevistador: ¿Qué entiende por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: La inmovilización de mercancías viene a ser una medida preventiva, es una medida que la administración aduanera dispone que las permanencias de estas mercancías deben encontrarse en un determinado lugar, deben ser sometidas a unas acciones de control, unas acciones que sean necesarias, por ejemplo, “tú importador traes mercancía del extranjero al país y tu factura comercial no está acorde con la mercancía que tú has traído ¿no?, entonces cuando te hacen reconocimiento físico evidencian que es un contraste con tu factura comercial o que es un auxiliar de tu factura comercial, que puede ser el packing list, y van dándole el visto bueno a lo que están encontrando, es un contraste entre lo que ven y lo que tú estás sustentando con la documentación, con tu factura comercial, se da en algunas oportunidades porque los códigos no fueron bien consignados, obviados, entonces como el especialista no tiene como determinar si esta mercancía que tú estás trayendo, corresponde a lo que dice en tu factura, te hace una inmovilización, te da un plazo de diez (10) días para que puedas sustentar, te notifica y dice estas muñecas que tú me has traído que dice que son código X-5, yo las he encontrado acá no como X-5 sino como C-5, yo no sé si es que estas muñecas corresponden a estos códigos”, “tú tienes la facultad, la potestad de solicitarle a tu proveedor que te haga una carta de aclaración ¿no?, entonces el proveedor te va a decir “sí, no son X-5, son C-5”, entonces se regulariza ese trámite, como es una medida preventiva, SUNAT lo ha retenido temporalmente para que tú puedas justificar dentro del plazo que ellos te dan regularizar y llevarte el lote de tu mercancía pero pasado este plazo tú no has cumplido con sustentar ante SUNAT, la notificación no has podido responder satisfactoriamente a la notificación que te han hecho, entonces esta mercancía ya vendría a pasar a otra situación, ya no de preventiva en este momento, ya pasa a otra determinada situación, ya viene la inmovilización para que luego la administración evalúe si va a ser un comiso o si va a ser un reembarque, si puede ser un reembarque, “te autoriza, también te da un plazo de treinta

(30) días para que tu saques esa mercancía del país, no la pierdes pero la sacas, muchas veces para el consignatario es un costo demasiado alto que un pequeño lote salga del país ¿no?, ver en qué barco va a salir, donde lo vas a llevar o vas a devolverlo hasta donde lo compraste, te sale más caro de lo que [], mejor lo pierdes, y lo dejas, lo dejas porque [], lo dejas a la fuerza porque la SUNAT, te ha dado esa alternativa, “o lo reembarcas y si no lo reembarcas dentro del plazo ya es abandono y ya no lo puedes recuperar, o te hago el comiso porque tú me has querido sorprender, me ha traído una mercancía que no correspondía y encima has pretendido hacerla pasar, entonces ese sería el final del acta de inmovilización, es una medida preventiva, para ver, primero vamos a ver qué pasa con esta mercancía “tú dices que esta correcta, ya te doy un plazo de diez (10) días, justifícame que tu mercancía está amparada dentro de tu factura y todo o también te doy la potestad de que puedas sacarla del país, tú ves donde te la llevas, la devuelves al país de origen donde la compraste, ya tú ves, es tu tema pero tú me la sacas de acá”. “Treinta (30) días, no me numeraste la declaración de reembarque (no es solo numerarla), tienes que chequear que realmente esa mercancía salga del país a través de una tornaguía nos evidencian que tu mercancía salió del país, el lugar de destino, el último lugar de Perú, si esta mercancía fue embarcada y salió de nuestro territorio nacional, a ya +ok+, “ahí recién regularizas el reembarque” o la otra opción que te dicen “ah me quisiste sorprender, te comiso, pierdes toda la tenencia sobre la posición de la mercancía en situación de abandono legal o comiso administrativo”.

Entrevistador: ¿Con el comiso administrativo, el consignatario no tiene ninguna opción de poder reclamar su mercancía?

Entrevistado: No, ninguna, ya es perdida, perdida, pérdida total de la mercancía, ya esa es una [], el comiso administrativo vendría a ser una sanción de la privación de la propiedad por parte del consignatario, por el incumplimiento de las normas que te estoy

diciendo, con el comiso administrativo “tú ya no tienes absolutamente nada, perdiste, perdiste totalmente la propiedad de la mercancía.

Entrevistador: ¿Cree usted que en los depósitos temporales tienen identificada la situación legal de las mercancías?

Entrevistado: °Ehhhh°, mira ese también es un poco complicado porque es un tema que justamente creo que empezamos la conversación, diciéndote de que, a gritos, urgentemente necesitan los señores de la parte logística, el engranaje del comercio, los operadores, el depósito o terminal, necesitan urgentemente capacitación sobre nuestra normativa de la Ley General de Aduanas, entonces como funciona esto; ya te he explicado como es la situación en el reconocimiento, ya te dije, suponiendo que la mercancía ha sido [], como es una sanción digamos que ha sido castigada, esta mercancía cae en comiso, “tú automáticamente pierdes la propiedad, como consignatario sobre esta mercancía, pasa a potestad de SUNAT, la mercancía vendría a ser propiedad de SUNAT, entonces el especialista levanta un acta de inmovilización, el paso previo para el comiso, en la caja pegan el acta de inmovilización, si es que hubiera un gran control, automáticamente, ya esto es con la resolución que también le hacen llegar al depósito temporal, le van a decir “esta mercancía esta en comiso administrativo”, entonces ya ellos saben que esa mercancía, aunque el dueño quiera ya nada puede hacer porque esa mercancía es propiedad de SUNAT, entonces esa mercancía debería necesariamente estar identificada, no solamente con su acta de inmovilización, si no al costado también consignada su resolución y debe ser almacenada en un lugar que sea por mes por año: Comiso del mes de enero del año 2019, comiso de diciembre del año 2018, entonces cuando uno va a ver [], la persona de disposición de mercancías, la ubica fácilmente, puede pasar tiempo y hasta te puede decir, se ha perdido, se ha desaparecido y han dado casos que ha sucedido, porque el aire, el tiempo, la manipulación puede hacer que se

despegue, que se quite esa hojita, se acabó, se acabó la identificación, porque no tienen como saber si esta mercancía esta en abandono legal, está en situación de comiso, ¿Qué cosa es lo que ha sucedido?, se perdió toda la trazabilidad, por un descuido, por parte del depósito temporal.

Entrevistador: ¿Considera usted que se produce congestionamiento de mercancías inmovilizadas en el depósito temporal?

Entrevistado: Sí, ¡hay bastantes mercancías inmovilizadas!, ¡hay un buen lote de mercancías inmovilizadas!, pero también te digo, de que, por falta de trazabilidad por falta del depósito, las mercancías deberían estar bien rotuladas, bien consignadas. Ellos también no diferencian en el depósito temporal, lo que es una mercancía en situación de comiso ni abandono, entonces ellos “te presentan todo junto, todo mezclado” y muchas veces este congestionamiento es también, porque hay demasiada dejadez por parte de los depósitos temporales en capacitar a su personal, porque hubiera otra fluidez, así como SUNAT permanentemente está capacitando a su personal, ellos también deben darle charlas de la Ley General a todo su personal, porque ellos son una parte importante de toda la cadena logística, de comercio internacional, por desconocimiento a veces ellos no diferencian [], ¡y funcionarios!, no estamos hablando de personas así [], gerentes que no diferencian lo que es una mercancía en abandono y es en comiso, ellos la tienen toda mezclada, no reportan separadamente lo que es abandono legal, lo que es comiso administrativo, para que la administración pueda tomar cartas en el asunto; aunque algunas veces también la administración demora en emitir las Resoluciones Jefaturales de Comiso, mercancía inmovilizada en abandono legal, entonces esto también es un cuello de botella para el descongestionamiento porque hay una oficina de disposición de mercancías que pertenece a la OSA (Oficina de Soporte Administrativo) de cualquiera de las aduanas del país, que son las encargadas de ver este tipo de mercancías, entonces si

los funcionarios del depósito temporal no le ponen un poco más de presión, no le ponen un poco más de revolución a sus terminales para la capacitación, esto no va a permitir la fluidez del descongestionamiento porque esta oficina de disposición de mercancías no puede, no puede ir a verificar, aunque un especialista de esa área encuentre una mercancía inmovilizada, ¡no puede trabajar sobre ella!, mientras que una unidad orgánica, llámese de otra área que puede ser importaciones, puede ser temporales, puede ser exportaciones, puede ser depósitos aduaneros, de cualquier régimen, no le informen la situación legal de las mercancías a esta Oficina de Disposición de Mercancías, mientras que no le informen de estas situaciones, que ellos tienen, que estas mercancías se encuentran en condición de abandono legal o comiso administrativo, la disposición de mercancías, no puede, no puede actuar, no puede confiscar, mucho menos disponer ¿no?, entonces todo es un conjunto y las unidades orgánicas oportunamente le emitieran a la Oficina de Soporte Administrativo, la situación legal de las mercancías que les llega a ellos y los depósitos temporales tuvieran ubicadas sus mercancías por este tipo de mercancías, estuvieran separadas por las situaciones que presentan, llámese situación de abandono legal, comiso administrativo, la OSA tendría más facilidad y más oportunidad de salir a despachar, y esto descongestionaría en los terminales, ya no tendrían este tipo de mercancías, los listados bajarían, la OSA ya no tendría tanto trabajo, no se perderían las mercancías y a veces también [], ¡ah, me estaba olvidando una parte!, a veces hay entidades que seleccionan lo que quieren retirar de la resolución que se le ha adjudicado, entonces recogen una cantidad y dejan otra, entonces eso perjudica, porque esa mercancía tiene que volver a ser propuesta, entonces esto genera una demora, porque si en el primer grupo hubiese salido todo, se deberían llevar todo lo que se les ha regalado, todo lo que se les ha adjudicado, entonces ya sería más sencillo y así se descongestionaría; hay muchas formas de descongestionar pero todos tienen que poner el brazo, todos tienen que jalar

para un solo lado; al terminal no le interesa mucho porque es una mercancía por la cual no va a cobrar absolutamente nada y al final no hace nada, pone una mercancía una sobre otra, la pone en contenedor, la deja acá, no le da tanta oportunidad para que esto pueda salir; y las áreas no hacen sus Resoluciones Jefaturales de comiso y no las derivan oportunamente, entonces la OSA también se encuentra atada de manos para poder disponer prontamente de una mercancía.

Entrevistador: ¿Me podría decir en términos generales cómo afecta operativamente o comercialmente al depósito temporal, el congestionamiento de mercancías en abandono legal, voluntario o inmovilizadas?

Entrevistado: Le afecta porque no reciben el pago correspondiente por tener la mercancía en el depósito, ellos tienen una tabla de costos que puede ser por peso, dimensiones, tienen unos cobros que hacen mensual por tener en el depósito la mercancía, que se llama el almacenaje; al quedar esta mercancía en abandono, al dejarla en abandono voluntario que la deja el dueño o consignatario por propia voluntad, o al estar en situación de abandono legal, porque no cumplió dentro de los plazos establecidos para nacionalizar, perdió el interés en llevársela, o dejó la temporalidad de esta mercancía, o estando en situación de comiso administrativo, no va a cobrar por ninguna de estas tres situaciones, ¡ningún sol!, ¡ni una nada por el almacenaje!, entonces la pérdida es total, “te estoy custodiando tu mercancía, la estoy teniendo en mi terminal, me estas ocupando un espacio, pero no te voy cobrar nada”, en el caso de remate por lo menos les corresponde el 5% del valor del remate, pero está suspendido el remate temporalmente, entonces no reciben por ningún lado, ¡pérdida total!, desde mi punto de vista.

Entrevistador: ¿Y no recupera ningún gasto en el que haya incurrido con la custodia de []?

Entrevistado: No, con este tipo de mercancías no, ninguno; y es más °ehhhh° hay otra situación que no me has preguntado, pero está considerada, que está cada vez subiendo un alto índice de mercancía nacionalizada que se encuentra dentro de los depósitos temporales, es una mercancía que si bien es cierto ha pagado todos los derechos de aduana, tiene levante autorizado, entonces es una mercancía que ya le corresponde al consignatario, ya pagaron los derechos y es una mercancía nacional que ya le corresponde al consignatario, yo no sabría decirte cuales son los motivos o circunstancias por las cuales ellos dejan sus mercancías dentro de los almacenes, y el almacén por temor, por desconocimiento; porque volvemos a que ellos no están bien capacitados para hacer un buen trabajo, por desconocimiento, la mercancía está ahí y ellos la vuelven a reportar como abandono legal, uno, ¡ya no está esa situación!, porque es una mercancía con levante autorizado, número dos *, le está ocupando un lugar en sus instalaciones, porque ellos no tienen la desidia, no averiguan con su departamento legal, tienen que tomar una decisión de ubicar al consignatario, llegar a un acuerdo, agarrar la mercancía y dejársela en la puerta, en su local y luego notificarlo, que se Yo, tomar alguna medida, pero no, no pasa nada, y hay un buen porcentaje, ¡hay una buena cantidad de mercancía nacionalizada!, en +toditos+ los depósitos temporales.

Entrevistador: ¿Y ellos la reportan como abandono legal?

Entrevistado: Sí, así de simple y de sencillo, porque ellos dicen “en cualquier rato vienen y la van a encontrar acá”, ¡está bien pues!, la van encontrar acá pero prácticamente tienes que tener una copia de tu DAM, de tu declaración de aduanas de mercancías, que esa mercancía ya tiene levante autorizado y el levante autorizado como el nombre lo dice, es la autorización que le da aduana al consignatario para decirle “pagaste todos tus derechos, tu mercancía esta +ok+, ya la revisamos”, ¡llévatela!, ya ese es un tema comercial entre

el consignatario y el depósito temporal, aduanas no tiene nada que ver, y también inflan los listados porque las presentan dentro de la relación como mercancía en abandono legal.

Entrevistador: ¿Qué recomendaciones daría usted para el descongestionamiento de mercancías en los depósitos temporales?

Entrevistado: °Ehhhh°, Yo iría más dirigido al depósito temporal en dos sentidos: En el primer sentido diría que las personas que van a tener custodia de las mercancías, sean personas que por lo menos los capaciten en algunos artículos, por lo menos en los artículos del 180 al 192 de la Ley General de Aduanas, que tiene que ver todo con la disposición de mercancías en situación de abandono legal, abandono voluntario y comiso, por un lado; por otro lado ellos ganan demasiado dinero por el almacenaje de sus mercancías, si ellos están viendo de que pasa un tiempo y esa mercancía no está, pues a la hora que [], porque la situación de abandono legal, el consignatario no pierde la propiedad de la mercancía, él tiene la oportunidad de recuperarla, el pagando sus derechos, él tiene prioridad como dueño de la mercancía, entonces si les avisan, si les dan la oportunidad de un descuento en lo que tienen que pagar, a veces el gasto del almacenaje es casi como el 80% del valor de la mercancía y algunas veces hasta más, ¡es carísimo!, ¡es carísimo!, es carísimo!, entonces si yo ya veo que ya pasaron los treinta días que lo han destinado y está en abandono legal, ¡pues me comunico!, “mira te hago un oferta, ya no te voy a cobrar en almacenaje el 100%, tendrás algún motivo o algo, ya te parece el 50%”, “siquiera cobra el 50% y recuperas algo, peor es que caiga para siempre en abandono legal y no cobres ni un real”, y peor, está ocupándoles lugares en sus instalaciones. Entonces capacitación, tener esa oferta de poder brindarles; y número tres, ahora el depósito temporal tiene agencias de aduana, tienen transporte, todo un círculo han cerrado ellos, entonces ahí también, darle facilidades al consignatario, obviamente que tiene que ver que son consignatarios que quieren llevarse su mercancía y que tienen

la voluntad, pero a veces el dinero no hay, entonces también apoyarlo con el tema del transporte, todo esto agilizaría a que se descongestione este tipo de mercancías; y bueno a SUNAT también su +jaloncito de orejas+, que apenas inmovilicen, apenas salga una resolución de la DAM, de esta situación legal en cualquiera de las tres circunstancias pues que [], pasarla al área correspondiente para que se tomen las acciones e implementar un rubro en el artículo de adjudicación “entidad que me va a dejar, que me va a escoger que llevo, que no llevo”, nunca más se te da nada y se acabó la historia, entonces al hacer todos este tipo de cosas, pensarán “tengo que llevarme, si me van a dar algo tengo que llevarme todo porque si no, no me vuelven a dar”; “si es que caigo en abandono legal, tengo la esperanza de que se comuniquen conmigo y el almacenaje no me lo cobren tan alto y me pueda llevar la mercancía”, “me descuentan también en el transporte un porcentaje y ya”, y se va a sancionar a la persona que hace la inmovilización y que no saca dentro del plazo que establece la resolución de comiso o de abandono, también le voy a hacer un memorándum de llamada de atención, entonces así ajustando de esta manera, y obviamente la capacitación del personal encargado del abandono legal en los depósitos temporales, esa es mi humilde opinión ☺risas☺.

Entrevistador: Le agradezco muchísimo, ha sido una gran entrevista nos ha ayudado a aclarar muchos puntos, sin duda alguna va a ser de mucha utilidad en este estudio que estamos realizando, °ehhhh°, °esteee°, su amplia experiencia ha hecho de que podamos ver algunos puntos en los que no están muy enfocados los depósitos temporales y que a veces le generan este tipo de problemas y también por parte de la administración que es lo que hay que mejorar, o en donde deben trabajar en conjunto para poder descongestionar los depósitos.

Entrevistado: Yo también quiero agradecerles que me hayan tenido en consideración para esta entrevista y les deseo que todo les vaya bien, espero haberles apoyado en algo con mis conocimientos.

Entrevistador: Sin duda ha sido de mucha ayuda y quizá si en algún momento aún tenemos alguna duda, esperamos contar con su apoyo.

Entrevistado: Claro que sí, me avisan y con mucho gusto estaré dispuesta a apoyarles, les deseo muchos éxitos a los dos que les vaya muy bien en la sustentación de su tesis, están haciendo realmente un gran trabajo.

Entrevistador: Muchas gracias.

Entrevista N° 10

SUNAT

Cargo: Especialista aduanero.

Área: Disposición de mercancías.

Entrevistador: Me gustaría saber en primer lugar; ¿Qué entiende usted por abandono legal?

Entrevistado: Abandono legal es un, un procedimiento que se da en la aduana cuando la mercancía pasa más de treinta (30) días sin haberse numerado la DUA, sin haberse producido la destinación de la mercancía.

Entrevistador: ¿Sin que se haya numerado la DUA?

Entrevistado: Así es, sin que se hubiera realizado la destinación de la mercancía, sea por una DUA o sea por una acción.

Entrevistador: +Ahhh ok+, ¿y hay un plazo para que se realice esa destinación?

Entrevistado: Sí, pasado los treinta (30) días calendarios

Entrevistador: ¿Qué entiende por disposición de mercancías?

Entrevistado: La disposición de mercancías, Yo entiendo por el levante que se da la mercancía a través de un documento que es la DUA.

Entrevistador: ¿Y por la disposición de mercancías por parte de SUNAT?

Entrevistado: Por parte de SUNAT ¿cuándo la mercadería esta en abandono?

Entrevistador: cuando está en abandono, sí.

Entrevistado: ¿que entiendo cuando está en abandono? Pues es cuando la mercancía esta como prenda de aduana, entonces es posible qué se da la destinación a través del remate, adjudicación o destrucción de mercancías.

Entrevistador: °Ehhhh°, ¿Porque cree usted que se produce el abandono legal de mercancías?

Entrevistado: Por lo general por desconocimiento de los tramites que se debe seguir para la importación de mercancías, +osea+ +esteee+ hay una mala información o están mal asesorados para la importar mercancías, como no tienen documentos de autorización en el caso de mercancías restringidas y en otros casos desconocimiento de los costos que acarrea la importación de mercancías como son los pagos de aranceles y pagos de la custodia de los almacenes privados.

Entrevistador: °Ehhhh° ¿ese desconocimiento, cree usted que se da porque son importadores nuevos o por su agente de aduana?

Entrevistado: En los casos de importadores nuevos, justamente es porque no tienen conocimiento del procedimiento aduanero, en caso de los importadores frecuentes mayor mente tratan de °ehhhh° evitar el pago de los aranceles en su totalidad ¿no’

Entrevistador: +Ah ok+ °ehhhh°, me decía que una causa por la que se produce el abandono legal es porque no se destina en un plazo las mercancías, no se numera una DA, ¿pero también se genera cuando hay una numeración y esa numeración no llega a concluirse?

Entrevistado: Sí también se da el caso, se da el caso justamente porque en el ínterin de que está haciendo la numeración, surgen algunos requisitos, inclusive hay el ajuste de valor, porque el valor que le ponen no en la factura no es real o no es exacto ¿no?; eso a veces impide la destinación total de la mercancía pese a que esta numerada.

Entrevistador: ¿Y mientras tanto el tiempo va transcurriendo y queda la mercancía nuevamente en abandono legal?

Entrevistado: ¡claro!, es que para todo existe plazo, para conseguir un documento de autorización de régimen, perdón de la web o de otra institución, existen plazos, inclusive hay un plazo que también la misma aduana le exige al importador para los reembarques ¿no?, que tienen que numerar la DUA dentro de los treinta (30) días, sino lo hace, esta cae en abandono.

Entrevistador: +Ah ok+, ¿entonces si es que no tiene levante dentro de los 30 días cae en abandono?

Entrevistado: Sí

Entrevistador: °Ehhhh° ¿qué medidas cree usted que adoptan los operadores logísticos o los depósitos temporales en este caso, para acelerar el proceso de disposición de mercancías por parte de SUNAT?

Entrevistado: Bueno, tienen varias alternativas, mayormente a ellos les interesa desocupar sus áreas ¿no?, que están con mercancía en abandono que no representa ningún ingreso, la exigencia a través de expedientes que presentan a la aduana pidiendo la disposición de la mercancía, la otra es la obligación que tienes de informar cada mes el listado de mercancías en abandono ¿no?, la mayor razón es que ellos generan a través de un expediente la desocupación de sus áreas que ellos necesitan.

Entrevistador: +Ah ok+ ¿y esa información que ellos transmiten mensualmente es por obligación de la autoridad aduanera?

Entrevistado: Sí, existe un procedimiento en el INTRA PG9 de la división de manifiestos en la cual existe un anexo, el anexo 16, que le obliga dentro de los primeros cinco (05) días de cada mes están obligados a remitir el reporte de mercancías en abandono lo hacen a través de una cuenta web de SUNAT.

Entrevistador: +Ok+ ¿Y qué pasa si es que ellos no cumplen con remitir ese reporte?

Entrevistado: Existe una multa del 0.26 de la UIT por cada lista que no sé reporta por mes

Entrevistador: +Ahhh ok+ ¿es mensual entonces?

Entrevistado: Sí, es mensual, ¡antes era por BL! era más complicado, ahora es por lista, por listado.

Entrevistador: ¿Cree usted que existen demoras en la disposición de mercancías en abandono legal?

Entrevistado: Sí hay una demora ahí, hay un desfase entre lo que se hace el inventario de la mercancía, hasta que se presenta la solicitud por medio del adjudicatario y la atención de la misma, si hay un desfase ahí de regular tiempo ¿no?, de treinta (30) y cuarenta (40) días.

Entrevistador: ¿Porque cree usted que se genera este desfase de tiempo o esas demoras?

Entrevistado: Porque la norma misma permite esto, la norma dice que la aduana no puede ofrecer la mercancía en abandono, +osea+ no puede difundir esta información en portal abierto; está sujeta a que el adjudicatario pida de forma personal o aleatoria; si necesita alguna mercancía hace su pedido a la aduana, pero no siempre se da no es un periódico el asunto, o no es permanente en tiempo.

Entrevistador: ¿Osea que el adjudicatario solicita sin saber que mercancías hay?

Entrevistado: ¡Exacto! el presume que hay una mercancía que es de su utilidad y presenta un documento porque alguien le dijo que en la aduana hay mercancía en

abandono; +osea+ ¡no es certera esa afirmación!, algunos están informados y otros no; ya ahí hay un desfase, es por eso que las mercancías permanecen buen tiempo en los almacenes.

Entrevistador: +Osea+ ¿podría ser que hay mercancías que nunca las van a solicitar?

Entrevistado: ¡Exacto!, nunca va a haber porque nadie es adivino, en los depósitos se va a hallar todo tipo de mercancía ¿no?, por ejemplo, un ala de un avión, difícilmente van a poder concretar un expediente pidiendo esa determinada mercancía ¿no?

Entrevistador: Claro, ¿Qué definición tiene usted por adjudicación de mercancías?

Entrevistado: Bueno, la adjudicación se contradice con la donación ¿no?, porque la adjudicación es algo solicitado, yo entiendo que es algo que solicitas a la entidad en este caso como institución privada o pública y la aduana tiene esa facultad de adjudicarlo sin fines de lucro como un fin de ayuda.

Entrevistador: ¿Ha tenido usted en su experiencia algún caso que se haya presentado un problema con la alguna adjudicación de mercancías?

Entrevistado: Sí, si ha habido casos.

Entrevistador: ¿sí?

Entrevistado: El problema se centraba más en que la adjudicación no era de utilidad del adjudicatario, otro caso es que las adjudicaciones no eran como las pedían ¿no?, pedían nuevo y le entregaban usado, casos puntuales en que no estaban conforme ¿no?

Entrevistador: ¿y se han generado problemas en el proceso de entrega de mercancías de adjudicación?

Entrevistado: Sí hay casos en que las cantidades no iban de acuerdo a lo que se les ofrecía en la resolución o las características, cosas así ¿no?

Entrevistador: ¿Qué entiende por remate de mercancías?

Entrevistado: El remate es el ofrecimiento de un bien para obtener un beneficio a la aduana

Entrevistador: °Ehhhh° ¿se puede entender como una venta?

Entrevistado: Claro, es una venta con un ofrecimiento de valor menor al normal ¿no?

Entrevistador: ¿Como una subasta?

Entrevistado: Como una subasta, sí.

Entrevistador: ¿Ha tenido algún problema o una mala experiencia con un caso de remate de mercancías?

Entrevistado: Bueno el remate hubo un caso en el que se presentaron dos ganadores para una misma mercancía, y tuvimos que devolverle a uno de ellos el dinero, porque ya habían pagado lo que le llaman la prima, tuvimos que devolverle la prima.

Entrevistador: ¿Eso fue básicamente un problema por el sistema?

Entrevistado: El sistema, una falla en el sistema.

Entrevistador: °Uhhmm° ¿actualmente se sigue presentando ese problema con el sistema?

Entrevistado: No lo sabemos porque el sistema se ha suspendido.

Entrevistador: ¿Qué entiende por destrucción de mercancías?

Entrevistado: ¿Que entiendo por destrucción de mercancías?

Entrevistador: Sí

Entrevistado: Destrucción de mercancías para mi es la destinación final de un bien que no amerita su adjudicación o remate.

Entrevistador: ¿Por qué motivos se da?

Entrevistado: El deterioro, la antigüedad, que es parte de otra maquinaria, °ehhhh°, mayormente por deterioro.

Entrevistador: ¿Ha tenido algún problema con alguna destrucción de mercancías?

Entrevistado: No ninguno.

Entrevistador: ¿Qué entiende por entrega al sector competente?

Entrevistado: La entrega al sector competente es lo que esta normado con respecto a mercancías restringidas y prohibidas; se le entrega al sector para que ellos evalúen de acuerdo a su competencia.

Entrevistador: ¿Y ellos son los que se pronuncian al final por el estado de la mercancía?

Entrevistado: Sí, ellos se pronuncian sobre el estado y la destinación de la mercancía.

Entrevistador: ¿Y tienen un plazo para emitir ese resultado?

Entrevistado: veinte (20) días tiene para emitir el pronunciamiento y la destinación de las mercancías.

Entrevistador: ¿Ha tenido algún problema con alguna mercancía que se haya entregado al sector competente?

Entrevistado: Sí, por lo general el sector a veces no se pronuncia o emite opiniones que contrasten a lo que estamos requiriendo con la aduana.

Entrevistador: ¿Y en ese caso que es lo que hacen?

Entrevistado: En eso procede a un análisis que la aduana, emite un boletín químico en relación a esa mercancía y de oficio tiene la venia.

Entrevistador: ¿Qué entiende por abandono voluntario?

Entrevistado: Abandono voluntario es la facultad que tiene el importador en dejar la mercancía bajo custodia de la aduana o entrega de la mercancía a la aduana.

Entrevistador: ¿+osea+ renuncia a la propiedad de la mercancía?

Entrevistado: Renuncia a todo, al pago y al interés en recuperarla.

Entrevistador: ¿Y porque crees usted que se produce el abandono voluntario? ¿porque el importador decide rechazar la propiedad de la mercancía?

Entrevistado: Mayormente es porque cuando realizan la importación, al recibir la mercancía no cumplen con su requerimiento de la compra, +osea+ no cumple con sus características o no cumple con las mercancías que pidieron o los pagos son muy elevados en aranceles, entonces deciden dejar en abandono voluntario.

Entrevistador: ¿De qué manera cree usted que afecta el abandono voluntario al depósito temporal?

Entrevistado: ¿De qué manera? afecta en lo económico, pierde dinero porque no va a haber ver pago por el almacenaje.

Entrevistador: ¿Cree usted que se produce congestiónamiento de mercancía por el abandono legal o el abandono voluntario en los depósitos temporales?

Entrevistado: Mayormente por abandono legal sí.

Entrevistador: ¿Hay bastante mercancía en abandono legal en los depósitos temporales?

Entrevistado: Sí, casi el 90% es abandono legal.

Entrevistador: ¿Cuál es el tiempo promedio que tarda SUNAT, en disponer una mercancía en abandono?

Entrevistado: Entre treinta (30) y cuarenta (40) días

Entrevistador: ¿Qué entiende por inmovilización de mercancías?

Entrevistado: La inmovilización de mercancías es una acción que realiza la aduana de las mercancías que no cumplen con los requisitos de importación, sea por falta de autorización de la institución del sector competente o sea porque no está manifestada en el manifiesto.

Entrevistador: ¿Cree usted que los depósitos temporales tienen identificada la situación legal de las mercancías inmovilizadas?

Entrevistado: No, no la tienen identificada.

Entrevistador: ¿De qué depende que se produzca el levante de una mercancía inmovilizada?

Entrevistado: Depende que el importador cumpla con los requisitos que le exija la inmovilización.

Entrevistador: ¿Si levanta las observaciones que le han hecho puede llevarse su mercancía?

Entrevistado: Así es, si levanta las observaciones lo puede hacer, no es lo mismo que incautación o que comiso, en la incautación o comiso no tiene opción.

Entrevistador: ¿Si es que cae en comiso ya no puede recuperar la mercancía?

Entrevistado: Ya no.

Entrevistador: ¿Hay un plazo para resolver la solicitud de levantamiento de la inmovilización de mercancías?

Entrevistado: Depende del régimen, el régimen de operación de control de oficiales tiene diez (10) días de notificada la resolución y en el caso de depósito es treinta (30) días, prorrogable todavía.

Entrevistador: ¿Qué entiende por comiso administrativo?

Entrevistado: El comiso administrativo lo hace la aduana hacia oficio.

Entrevistador: ¿Por qué cree que se produce?

Entrevistado: ¿El comiso administrativo?

Entrevistador: si

Entrevistado: ¿Porque se produce?

Entrevistador: Sí ¿porque seda?, ¿por qué una inmovilización termina en comiso administrativo?

Entrevistado: Porque no se pudo levantar las observaciones con el importador, entonces se da un comiso administrativo, es la figura que se da de oficio, una vez que no habido ninguna acción del importador, no queda otra, se da el comiso.

Entrevistador: ¿Con el comiso la mercancía pasa a potestad de la aduana?

Entrevistado: Es una potestad de la aduana, pero ya definitivamente se queda ahí, queda bajo la custodia de la aduana.

Entrevistador: ¿En términos generales como cree usted que les afecta el abandono legal, el abandono voluntario y la inmovilización de mercancías a los depósitos temporales?

Entrevistado: En general es una afectación económica, +osea+ ellos viven del cobro de almacenaje por metro cuadrado, +osea+ si la mercancía no se dispone ocupa un espacio y eso les representa bastantes pérdidas en dinero.

Entrevistador: ¿En qué gastos cree usted que incurren con esas mercancías, además del espacio en el depósito temporal?

Entrevistado: Hay varios gastos, utilización de estibas, maquinaria para trasladar o ubicar las mercancías de un lugar a otro, que sean preservadas, costos de contenedores, áreas techadas, hay una serie de gastos adicionales, personal, electricidad, uso de frigoríficos, hay bastantes gastos que tiene que asumir el almacén, porque si bien es cierto la mercancía no es prácticamente de ellos, si tienen una obligación ante la aduana de mantener la custodia de la misma.

Entrevistador: ¿Y esos costos no son recuperados por el depósito?

Entrevistado: No, solo en el único caso del remate, que el depósito recibe el 5% del remate, es el único caso que hay una recuperación muy pequeña.

Entrevistador: ¿Y al final no les cubre todos los gastos en los que han incurrido?

Entrevistado: Para nada, el abandono es un gran problema para ellos, el al final ellos mantienen, pero con el tiempo van a tener que exigir a la aduana que se lleven esa mercancía, porque es bastante carga que tienen almacenada.

Entrevistador: ¿Qué medidas cree usted que adopta el depósito temporal para acelerar ese proceso para que las mercancías se dispongan lo más rápido posible?

Entrevistado: Yo creo que ahí pueden [], la idea es que haya un cambio radical a la norma de la aduana, que la aduana asuma el traslado de la mercancía a un almacén propiamente de la SUNAT ¿no?, +osea+ la aduana, pero mientras tanto no se daría ese caso, se tendría que [], no sé qué intercambiar no se [], ¿cómo se llama?, °estee°, los pagos de tributos o alguna multa por la permanencia de la mercancía, como una especie de trueque ¿no?; “+osea+ yo tengo tu mercancía que es de la aduana pero también tú me descuentas el pago no sé, de trámite, de la garantía del almacén.

Entrevistador: ¿Que por un lado también ellos puedan ver un beneficio económico?

Entrevistado: Claro, tienen que ceder por la otra parte, porque actualmente la aduana simplemente deja la mercancía en el almacén y no asume ningún costo ¿no?, todo lo asume el almacén, habría dos salidas: Que la SUNAT tenga sus propios almacenes y traslade la mercancía ahí; lo otro sería que el almacén de alguna otra forma tenga un beneficio al tener custodia o en su recinto ¿no?, por ejemplo, ellos tienen la garantía, no sé en cuanto consiste la garantía que ellos tienen que tener para funcionar como almacén, podrían disminuirle una parte, en este caso ¿no?.

Entrevistador: ¿Y la SUNAT tiene las condiciones como para poder trasladar esa mercancía, a un recinto propio?

Entrevistado: Yo creo que sí, porque antes la aduana lo tenía, era en Santa Anita el almacén que tenía aduanas, cuando hubo la absorción de SUNAT a la aduana, ese almacén dejó de funcionar, actualmente tienen un almacén en Lurín, pero es alquilado y

es pequeña la capacidad, entonces tendría que contratarse otras áreas, claro que sería un costo adicional a la SUNAT.

Entrevistador: Claro, ¿pero sí tendría la opción de poderlo realizar?

Entrevistado: Sí, en caso los privados ya no quieran tener esa mercancía van a tener que ver esa opción.

Entrevistador: Bueno señor ****, le doy las gracias por la entrevista brindada y por haber compartido su experiencia con nosotros, por aclararnos ciertos temas, espero que esta información sirva como base por lo menos para futuras investigaciones y que se puede ver la problemática sobre este tema en los depósitos temporales y de repente se pudiese buscar una solución.

Entrevistado: +Ok+, de nada, encantado.