



UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

PROGRAMA ACADÉMICO DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**Estudio de las causas que impiden la implementación del
dispositivo electrónico en el régimen de Tránsito
Aduanero Internacional para el transporte terrestre en el
Perú dentro de Sudamérica**

TESIS:

Para optar el título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales

AUTORES:

Clavo Ramos, Helen Emperatriz (0000-0003-4216-8146)

Corzo Jara, Jeremín Lisbeth (0000-0002-4197-8051)

ASESOR DE TESIS:

Esparta Sánchez, Miguel Ángel (0000-0001-8345-5024)

Lima, 14 de julio de 2018

Dedicatoria

Dedicado a nuestras familias por el apoyo incondicional recibido en cada una de nuestras metas propuestas y hoy por ser testigos de una nueva meta alcanzada, ustedes son el soporte para seguir adelante en nuestra carrera profesional.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	9
CAPITULO 1: MARCO TEÓRICO	11
1.1 Transporte.....	11
1.1.1 Definición	11
1.1.2. Transporte Terrestre	12
1.1.3. Transporte Terrestre Internacional de Mercancías	13
1.1.4. Tránsito Aduanero Internacional Terrestre	13
1.1.5. Paso de frontera	15
1.2. Trazabilidad.....	16
1.2.1. Monitoreo	16
1.2.2. Dispositivo electrónico.....	16
1.2.3. Empresa de Seguridad Satelital	17
1.2.4. GPS.....	17
1.3. Medidas de Seguridad	17
1.3.1. Precinto	18
1.3.2. Tipos de Precinto.....	18
1.4. Situación de países en Sudamérica.....	20
1.4.1. Países que implementaron el dispositivo electrónico.....	20
1.4.2. País en proyecto de implementación del dispositivo electrónico.....	21
CAPITULO 2: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	23
2.1. Planteamiento de la investigación	23
2.1.1. Propósito de la investigación	23
2.1.2. Tipo de investigación.....	24
2.1.3. Pregunta de investigación	24
2.2. Contexto	25
2.3. Muestra o participantes.....	26

2.4. Diseño o abordaje principal.....	26
2.4.1. <i>Identificación de la estructura de la entrevista</i>	26
2.4.2. <i>Guía de preguntas</i>	26
2.4.3. <i>Segmentos</i>	27
2.4.4. <i>Categorías</i>	27
2.4.5. <i>El instrumento de investigación</i>	27
2.5. Procedimientos	28
CAPITULO 3: ANÁLISIS DE DATOS Y RESULTADOS.....	29
3.1. Segmento 1: Aduanas	29
3.2. Segmento 2: Empresa de Transporte Terrestre de Carga Internacional	31
3.3. Segmento 3: Empresa de Seguridad Satelital	33
CAPITULO 4: DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	35
4.1. Discusión de resultados	35
4.2. Hallazgos de la investigación	36
4.3. Barreras de la investigación.....	37
4.4. Brechas de la investigación	38
CONCLUSIONES.....	39
RECOMENDACIONES	41
BIBLIOGRAFÍA	43
ANEXOS	48

RESUMEN

Hoy en día el Perú sigue desarrollándose en el comercio exterior, es aquí donde surge la importancia en mejorar los procesos de trazabilidad en la cadena logística, y de esta manera tener un mejor control, permitiendo así minimizar riesgos y no poner en peligro alguna organización o incluso el mismo país por motivos de mercancías no declaradas.

Es por ello que se brinda una herramienta tecnológica, como el dispositivo electrónico, que contribuirá en los procesos de control y seguridad de carga.

El propósito general de la investigación es conocer el motivo por el cual en el Perú aún no se ha implementado el uso del dispositivo electrónico para el transporte de carga terrestre en el régimen de Tránsito Aduanero Internacional dentro de Sudamérica. En algunos países este tipo de dispositivo electrónico ya es utilizado para la ubicación en tiempo real de las unidades de transporte mediante un sistema de control, el cual permite una correcta trazabilidad en la operación.

En el primer capítulo se detalla el marco teórico, partiendo desde lo general hasta lo específico del tema de investigación. En el segundo capítulo se identificó los segmentos necesarios para el presente trabajo, además se realizó una cantidad de preguntas agrupadas en categorías, las cuales a través de las entrevistas a profundidad permitieron obtener información necesaria para la investigación. Después de obtener las entrevistas de nuestros segmentos seleccionados, en el tercer capítulo se analizó toda la información recopilada, obteniendo resultados por segmento y categoría. En el cuarto capítulo, se presenta la

discusión de resultados por cada categoría, y para finalizar se detalla las conclusiones y recomendaciones del tema estudiado.

Palabras clave: Dispositivo electrónico, Tránsito Aduanero Internacional, transporte terrestre de carga, trazabilidad, control, seguridad, Sudamérica.

ABSTRACT

Nowadays, Peru continues to develop in foreign trade, this is where the importance of improving the traceability processes in the logistics chain arises, in this way having a better control, thus minimizing risks and not endangering any organization or even the same country for reasons of unreported goods.

That is why a technological tool is offered, such as the electronic device, which will contribute to the processes of cargo control and security.

The general purpose of the investigation is to know the reason why in Peru has not yet been implemented the use of the electronic device for the transport of land cargo in the International Customs Transit regime within South America. In some countries this type of electronic device is already used for the real-time location of the transport units through a control system, which allows a correct traceability in the operation.

In the first chapter the theoretical framework is detailed, starting from the general to the specific topic of research. In the second chapter the necessary segments for the present work were identified, in addition a number of questions grouped into categories were conducted, which through in-depth interviews allowed obtaining necessary information for the investigation. After obtaining the interviews of our selected segments, in the third chapter all the information collected was analyzed, obtaining results by segment and category. In the fourth chapter, the discussion of results for each category is presented, and finally the conclusions and recommendations of the topic studied are detailed.

Keywords: Electronic device, International Customs Transit, land transportation of cargo, traceability, control, security, South America.

INTRODUCCIÓN

En estos tiempos en los que la tecnología ejerce un papel muy importante, sin lugar a dudas es una herramienta indispensable para todo tipo de procesos, uno de éstos es la seguridad. Las empresas buscan poder brindar un producto o servicio en el tiempo adecuado y con las mejores condiciones a sus clientes, para de esta manera poder fidelizarlos y llegar a sus objetivos propuestos, dichas metas se pueden ver obstaculizadas por la falta de seguridad y control, por estos motivos la implementación de herramientas tecnológicas es un tema de gran interés.

Normalmente todos estamos pendientes de nuestra seguridad personal, así como la de nuestros bienes materiales, por este motivo las empresas al ver una oportunidad desde este enfoque, son las que deberían dar importancia al control y seguridad de mercancías en el proceso logístico. Por ello la importancia de resguardar o brindar protección a las cargas en todo el proceso que sigue hasta llegar a su destino, sin que sean extraídas, manipuladas o contaminadas por terceros, es ahí donde el dispositivo electrónico es una pieza clave para el mejor servicio y desarrollo de la tecnología en la seguridad y control de mercancías.

Los precintos de botella, los cuales son más usados en las unidades de transporte, si bien brindan seguridad, son fácilmente vulnerados, teniendo como resultados diferentes faltantes u otros problemas con la carga, así como también perjudica a las personas encargadas del traslado, ya que al realizar el servicio son las responsables de que la mercancía llegue en buen estado a su destino. El dispositivo electrónico busca disminuir este tipo de problemas

y así tener un mejor control a través del seguimiento de la carga, por ello este dispositivo se ha implementado en algunos países de Sudamérica, tales como Bolivia, Ecuador, Argentina, Uruguay, Paraguay.

Por esta razón es que nos planteamos la siguiente pregunta: ¿Por qué no se usa el dispositivo electrónico para el transporte terrestre en el régimen de Tránsito Aduanero Internacional en el Perú?

Nuestra hipótesis sostiene que el dispositivo electrónico no es utilizado en el Perú debido a que no existe una ley que exija el uso, por ello las empresas de seguridad satelital no brindan el servicio. Asimismo, no se tiene el control suficiente del tránsito en el transporte terrestre internacional como en los otros países de Sudamérica debido a que no se cuenta con la tecnología adecuada para este tipo de operación.

Es así que nuestro objetivo principal es determinar las causas por las que no se ha implementado el uso del dispositivo electrónico en el régimen de Tránsito Aduanero Internacional para el transporte terrestre en el Perú dentro de Sudamérica.

En consecuencia, nuestros objetivos específicos se basan en: a) Identificar las barreras que no permiten el uso del dispositivo. b) Identificar la existencia de empresas aptas para brindar el servicio del dispositivo electrónico a la Aduana peruana. c) Conocer los beneficios del dispositivo electrónico en los otros países de Sudamérica. Y por último d) Identificar si la falta de tecnología dificulta en la seguridad del régimen del Tránsito Aduanero Internacional.

Para finalizar, nuestra investigación está dirigida a personas naturales, a empresas que operan dentro del sector de comercio exterior y organismos públicos.

CAPITULO 1: MARCO TEÓRICO

1.1 Transporte

1.1.1 Definición

El autor Alfonso Cabrera del libro El Transporte Internacional por Carretera define el transporte como lo siguiente:

El transporte es un sector estratégico para la economía, pues permite la movilidad de personas y mercancías, la cohesión territorial, la libertad de circulación y el desarrollo económico. Entre los distintos modos de transporte, el de carretera tiene un papel predominante en la escala nacional e internacional (p.15).¹

Para José Manuel Rodríguez, el transporte es:

Desplazar o trasladar mercancías o personas desde un lugar a otro, utilizando algún tipo de vehículo como medio para conseguirlo. Así, hablamos de transporte marítimo, aéreo o terrestre, y de que este último engloba el transporte por ferrocarril y por carretera como sus ejes principales, dado que también se considera terrestre el fluvial y el transporte por cable (p.9).²

A continuación, se presenta las modalidades de transporte:

¹ (Cabrera Cánovas , 2011, p.15)

² (Rodriguez Ruiz, 2011, p.9)

Terrestre; este medio es el único que puede darse de puerta a puerta, la accesibilidad es su principal ventaja ya que se puede ingresar hasta puntos más cercanos que uno desee.

Ferrovionario, este medio de transporte es muy favorable cuando se necesita transportar grandes volúmenes a una larga distancia, no se tiene un costo muy alto.

Marítimo, así como el ferrocarril este también es un medio para transportar cargas voluminosas y pesadas a gran distancia, pero es bastante lento. Esta modalidad es una de las más importantes en el comercio mundial.

Aéreo, este es un medio muy rápido por ello el costo es algo alto en comparación a los demás, por lo que suele ser muy conveniente cuando realmente se necesita transportar algo muy urgente en poco tiempo.

Tal como se menciona en las definiciones anteriores el transporte tiene distintas modalidades, de las cuales para nuestra investigación tomaremos solo el transporte terrestre.³

1.1.2. Transporte Terrestre

El artículo N° 2 de la ley No 27181 perteneciente a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre se define al transporte terrestre como: “ desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías”⁴

³ (Mora, 2014)

1.1.3. Transporte Terrestre Internacional de Mercancías

El transporte terrestre internacional permite transportar bienes de puerta a puerta cruzando fronteras de países. Las unidades de transportes son autorizadas por la entidad gubernamental de cada país para su tránsito. El autor Tiuna Benito-Fernández señala lo siguiente:

El transporte internacional por Carretera debe ser prestado por transportadores autorizados. Éstos podrán prestar el servicio con vehículos propios o de terceros bajo su responsabilidad, los cuales podrán estar matriculados indistintamente en cualquiera de los países que hayan firmado Acuerdos Sobre Transporte Internacional (pag.60).⁵

1.1.4. Tránsito Aduanero Internacional Terrestre

Según el convenio de Kyoto se establece que el transporte de mercancía entre 2 países mediante terceros, no están afectos al pago de derechos o impuestos. Sin embargo, el tránsito será bajo control aduanera del país.⁶

En concordancia de lo que dice la CAN, según la decisión 617, es el régimen aduanero que permite trasladar bajo una misma operación, mercancías desde la Aduana de un País

⁴ (Ley 27181, 2015)

⁵ (Benito-Fernandez, 2017, p.60)

⁶ (Ballesteros, 1998)

Miembro a la Aduana de otro País Miembro, en el curso del cual cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros.

Esta norma comunitaria permitirá consolidar la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros, facilitando su traslado de un lugar de origen a un lugar de destino sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos, todo ello sustentado en la utilización de documentos unificados y sistemas de intercambio de información entre las aduanas de los Países Miembros, complementado con el establecimiento de controles posteriores.⁷

Por su parte, el ATIT (Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre) indica que la entrada y salida de los vehículos de los países signatarios, para la realización del transporte internacional se autorizará, en los términos del presente Acuerdo, a través de los pasos habilitados.⁸

De igual manera, en el Código Aduanero del MERCOSUR (El Mercado Común del Sur), se define al tránsito aduanero como:

El régimen común a la importación y a la exportación por el cual la mercadería circula por el territorio aduanero, bajo control aduanero, desde una aduana de partida a otra de destino, sin el pago de los tributos aduanero aplicación de restricciones de carácter económico (pag.26).⁹

⁷ (Decisión 617)

⁸ (ATIT, Artículo 6)

⁹ (Código Aduanero Mercosur, Decisión 27/10)

Asimismo, de acuerdo a la Ley General de Aduanas, aprobada por el Decreto Legislativo No 1053 el tránsito aduanero es:

Régimen aduanero que permite que las mercancías provenientes del exterior no hayan sido destinadas sean transportadas bajo control aduanero, de una aduana a otra, dentro del territorio aduanero, o con destino al exterior, con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, previa presentación de garantía y el cumplimiento de los demás requisitos y condiciones de acuerdo a lo que establezca el Reglamento (pag.11).¹⁰

1.1.5. Paso de frontera

Según el Procedimiento General de Aduanas el paso de frontera es:

El lugar convenido, como resultado de negociaciones entre el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú y su homólogo de cualquier otro país limítrofe, para habilitar en ellos el ingreso y salida legal del territorio nacional, de personas, medios de transporte y mercancías.¹¹

¹⁰ (Decreto Legislativo 1053, 2008 , art.92)

¹¹ (Procedimiento General CONTROL-PG.1 0043-2016)

1.2. Trazabilidad

La trazabilidad es muy importante en las operaciones; ya que, es el medio que hace posible verificar de donde proviene, o qué origen tiene un determinado proceso. Al tener el control aduanero y conocer nuestros tránsitos, se tendría una mejor manera de poder tener un seguimiento.

Para GS1 la trazabilidad es el término que define la capacidad de rastrear el movimiento de un determinado ítem o servicio, a través de las diferentes fases de la cadena de suministro, obteniendo y siguiendo la historia de los artículos, identificando sus fases y localizaciones con claridad y precisión.¹²

Durante la trazabilidad tenemos varios elementos para el control:

1.2.1. Monitoreo

El tener trazabilidad implica poder monitorear, por ello mediante el control del movimiento que tiene la carga se generará una base de datos.

1.2.2. Dispositivo electrónico

Es un equipo mediante el cual se puede obtener la ubicación real del transporte en el país de tránsito, generando alertas si es que se presenta alguna anomalía. El dispositivo es un

¹² (GS1, Productos, Trazabilidad)

sistema de identificación por radiofrecuencia, la cual tiene un microchip que trabaja junto a una antena. Asimismo, se utiliza una lectora para poder almacenar los datos del microchip.

1.2.3. Empresa de Seguridad Satelital

Es la entidad que evalúa todos los movimientos y brinda la conformidad del cumplimiento de los reglamentos del tránsito de aduana internacional.

1.2.4. GPS

Global Positioning System, o Sistema de posicionamiento global (en adelante GPS), es el modo de navegación satelital la cual brinda información de ubicación y hora. Éste puede ser utilizado en cualquier lugar de la tierra donde se tenga una visión sin obstrucciones y tener cobertura de cuatro satélites, los cuales emiten señales. Tres de estos son para calcular la situación y uno para la altura (pag.1).¹³

1.3. Medidas de Seguridad

Dentro de los diagnósticos de las operaciones, se debe realizar la doble función del control y la trazabilidad.

¹³ (Technical Books Center, 2007, p.1)

1.3.1. Precinto

Es un dispositivo de alta seguridad, el cual tiene un solo uso. Los materiales son diversos, y se tiene un número identificador único y diseñado para evidenciar su alteración, intrusión, remoción o apertura, que cumple en sus etapas de vida.¹⁴

1.3.2. Tipos de Precinto

Según el Instituto Nacional de Calidad (INACAL) en la NTP-ISO 17712:2015, en el Perú se tiene los siguientes precintos¹⁵:

1. Precinto de alta seguridad: Precinto que se construye y se fabrica de material metálico o de cable metálico con la intención de demorar la intrusión.
2. Precinto de seguridad: Precinto que está construido y fabricado de un material que proporciona resistencia limitada a la intrusión y requiere herramienta ligera para su remoción.
3. Precinto indicativo: Precinto que está construido y fabricado de un material que se puede romper fácilmente a mano o utilizando una simple herramienta de recorte o cizalla.

¹⁴ (Resolución de Superintendencia 46-2016)

¹⁵ (NTP-ISO 17712:2015)

Los precintos se clasifican de la siguiente manera:

1. De perno: Barra de metal, flexible o rígida, con una cabeza formada y asegurada con un mecanismo de cierre separado.
2. De cable: Cable cuyo grosor es mayor a 318 mm y tiene un mecanismo de cierre. En un precinto de una pieza, el mecanismo de cierre o de agarre está permanentemente acoplado a un extremo del cable. Un precinto de cable de dos piezas tiene un mecanismo de cierre separado que se desliza sobre el cable o el extremo del cable prefabricado.
3. De barrera/barra: Diseñado para proveer una barrera sustancial al ingreso del contenedor, puede rodear una parte de las varas de cierre interiores en un contenedor.

Todos estos tienen que contar con la aprobación de INACAL, la cual certifica que el precinto desempeñe sus funciones de manera correcta.

Asimismo, los precintos deben tener las siguientes características:

- Marca del fabricante.
- Número fácilmente legible, según la estructura prevista en el literal D del Anexo del presente procedimiento.
- Indicativo de clasificación: H.
- Color azul metálico con impreso de texto: “ADUANAS PE”.

1.4. Situación de países en Sudamérica

Para nuestro estudio hemos tomado países de Sudamérica, en algunos de éstos ya se implementó el dispositivo electrónico para el régimen de Tránsito Aduanero Internacional y en otros países se encuentran en proyecto de implementación.

1.4.1. Países que implementaron el dispositivo electrónico

En el 2001 en Bolivia la AN (Aduana Nacional de Bolivia) indica mediante la RESOLUCION RD01-025-02 que para el Régimen de Transito Aduanero en las fronteras se habilitará una tarjeta chip, la cual contará con la información de la operación de tránsito; es decir, datos de la unidad de transporte y operación del tránsito.¹⁶

En el 2011 en Ecuador se emite la RESOLUCION 0640-2011 por parte de la SENA (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador), la cual indica que las cargas de Tránsito Aduanero requieren de la colocación del dispositivo electrónico para seguir con el monitoreo de la unidad de transporte durante la ruta de transito al país destino.¹⁷

En el 2012 en Argentina se emite en la RESOLUCION 3278, la DGA (Dirección General de Aduanas) de Argentina aprobó la implementación del dispositivo electrónico como un mecanismo tecnológico para el control aduanero.¹⁸

¹⁶ Resolución RD01-025-02

¹⁷ Resolución 0640-2011

¹⁸ Resolución 3278

En el 2012 en Uruguay se emite la O/D N° 95/2012. Aduanas – Dirección Nacional de Aduanas establece el uso del dispositivo electrónico en las unidades de transporte para las operaciones de Tránsito Aduanero, el cual, indica que les mostrará mayor transparencia, seguridad y mejor control durante la operación del tránsito dentro del país. ¹⁹

En el 2017 en Paraguay se emite la RESOLUCION N° 497 la Dirección Nacional de Aduana (DNA) indica la aplicación y utilización del Sistema de Seguimiento Vehicular a través de los dispositivos electrónicos para cargas amparadas al régimen de Tránsito Aduanero con el fin de que la utilización de la tecnología permita brindar seguridad y control a las operaciones.²⁰

1.4.2. País en proyecto de implementación del dispositivo electrónico

En el 2017 en Colombia la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales) presentó el proyecto de la nueva regulación acerca de la aplicación del dispositivo electrónico para el Tránsito Aduanero, entre otros. La nueva regulación quiere fortalecer la seguridad en la cadena logística integral. ²¹

Todos los países de la región indican que mediante la aplicación del dispositivo electrónico buscan mejorar el control de la carga en tránsito en sus países.

¹⁹ O/D N° 95/2012

²⁰ Resolución 497

²¹ Proyecto de Resolución

VIDEO:

En el video se explica cómo se utiliza el dispositivo electrónico en Uruguay y cuál es la experiencia que se ha tenido respecto a este dispositivo. Se tiene diferentes comentarios de los usuarios de como realmente el dispositivo electrónico ayudó de gran manera, a pesar de que al principio fue difícil insertar este nuevo sistema en el transporte de carga internacional.

Ref.: Dispositivo electrónico²²

<https://www.youtube.com/watch?v=JmBMdYwat18>

²² (Silva, 2013)

CAPITULO 2: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Planteamiento de la investigación

El planteamiento propuesto para la investigación realizada, permitirá resolver la hipótesis planteada del tema a investigar.

2.1.1. Propósito de la investigación

El propósito del presente trabajo de investigación es identificar porque el dispositivo electrónico no es utilizado en el transporte terrestre para el régimen de Tránsito Aduanero Internacional en el Perú dentro de Sudamérica.

Asimismo, se entrevistó a los representantes relevantes de cada sector para poder probar nuestra hipótesis, los cuales están representados por empresas de transporte de carga internacional, representantes de organismos públicos y representantes de empresas de seguridad satelital.

2.1.2. Tipo de investigación

La investigación está basada en la teoría fundamentada y trabajada en el tipo cualitativa – descriptiva – explicativa, porque se quiere conocer las causas por las que no se utiliza el dispositivo electrónico para el transporte terrestre en el Perú dentro de Sudamérica en el régimen de Tránsito Aduanero Internacional. Las fuentes de información fueron las entrevistas a profundidad para obtener importante información para la investigación. En dichas entrevistas la mayoría de los entrevistados mostraron buena disposición para compartir sus diferentes experiencias y conocimientos respecto a este tema.

2.1.3. Pregunta de investigación

Después de recopilar la información de nuestro marco teórico, considerando la opinión de los representantes de los segmentos involucrados, se procedió a elaborar la siguiente pregunta de investigación:

¿Por qué no se usa el dispositivo electrónico en el régimen de Tránsito Aduanero Internacional para el transporte terrestre en el Perú dentro de Sudamérica?

A partir de esta pregunta se elaboró un cuestionario para cada segmento, con el propósito de analizar la información obtenida y así responder nuestra pregunta de investigación.

2.2. Contexto

Nuestra investigación se dio en un contexto bueno, en un principio este fue en un entorno muy cercano ya que se solicitó entrevistas a empresas que conocemos por la labor que desempeñamos. Las invitaciones para las entrevistas se realizaron mediante correo electrónico, de las cuales no se obtuvieron respuestas inmediatas, pero al final se logró alcanzar las entrevistas necesarias para poder desarrollar nuestra investigación.

Con uno de los segmentos se tuvo cierto retraso ya que no obteníamos respuesta después de varias solicitudes enviadas, hasta que después de unas semanas nos contestaron de manera afirmativa, si bien esta respuesta nos hizo saber que tendríamos la entrevista, no fue del todo concreta ya que se quedó en una fecha y hora y al final nos cancelaron, pero en una segunda oportunidad nos brindaron la entrevista que tanto necesitábamos, mencionamos esto debido a que es una de las principales empresas en el segmento que escogimos, por lo tanto era muy importante tener la opinión de esta empresa.

En gran parte las entrevistas fueron presenciales, si bien nos tomó cierto tiempo poder coordinar el lugar y horario, los entrevistados fueron muy amables al recibirnos en sus oficinas. Dos entrevistas fueron realizadas vía telefónica ya que los responsables del área se encontraban de viaje.

Los entrevistados fueron Gerentes y Jefes de área, de empresas de transporte terrestre de carga internacional y empresa de seguridad satelital, así como también oficiales de Aduana.

En algunos casos nos solicitaron enviar antes las preguntas a realizar ya que querían estar más seguros de los temas de los que se fueran a tratar. Asimismo, se le mencionó a cada uno que sus nombres o el detalle de cada respuesta que brindaron en la entrevista no estaría textualmente en nuestro trabajo.

2.3. Muestra o participantes

Las muestras elegidas para realizar las entrevistas se seleccionaron en tres segmentos importantes, tales como transportistas de carga terrestre internacional, empresas que brindan servicio de seguridad satelital y Aduanas.

2.4. Diseño o abordaje principal

2.4.1. Identificación de la estructura de la entrevista

Para la realización de la investigación se elaboró un cuestionario general acerca del tema a investigar, utilizando la técnica de la entrevista a profundidad y el instrumento del cuestionario semi-estructurado. Las preguntas realizadas a cada segmento de la investigación, fue mediante la guía de preguntas, las cuales permitieron obtener la información necesaria para desarrollar el tema a investigar.

2.4.2. Guía de preguntas

La guía de preguntas fue elaborada por los entrevistadores, cada guía de preguntas estaba dirigida los segmentos a investigar. Las preguntas realizadas fueron desde lo general a lo específico, todos respondieron los interrogantes según la guía. Respecto al segmento de transportistas de carga internacional, uno de ellos proporcionó información adicional respecto a los dispositivos electrónicos, pero otro transportista si bien respondió todas las

preguntas, se percibió la no conformidad con la implementación del dispositivo electrónico en el Perú.

2.4.3. Segmentos

La investigación tiene 3 segmentos, los cuales se dividen en los siguientes:

- Segmento 1: Oficiales de Aduanas.
- Segmento 2: Representantes de empresas de transporte terrestre de carga internacional.
- Segmento 3: Representante de empresa de seguridad satelital.

2.4.4. Categorías

Se determinaron 4 categorías:

- Categoría 1: Trazabilidad
- Categoría 2: Seguimiento
- Categoría 3: Control
- Categoría 4: Seguridad y Confianza

2.4.5. El instrumento de investigación

La entrevista a profundidad fue el instrumento de la investigación que permitió obtener la información de los entrevistados. Las entrevistas se realizaron de manera presencial y vía telefónica. Los entrevistados respondieron todas las preguntas e incluso brindaron más información de acuerdo a sus experiencias. Las entrevistas fueron grabadas y tuvieron un tiempo de duración aproximado de 15 minutos.

2.5. Procedimientos

A continuación, se explica al detalle los procesos para hallar los resultados de la investigación:

- Primero, se identificó los segmentos importantes de la investigación, luego se seleccionó las cuatro categorías basados en los objetivos específicos.
- Después, se elaboró las preguntas correspondientes para cada categoría, las cuales contienen preguntas basadas a los segmentos respectivos.
- Luego de ello, se estableció comunicación con los segmentos a entrevistar para coordinar las fechas de entrevistas.
- Al contar con las entrevistas programadas estas se realizaron de manera presencial y vía telefónica, las entrevistas se realizaron entre los meses de marzo y abril.
- Posteriormente, se transcribió en la matriz por categoría y segmento al cual pertenecían, es así que las entrevistas fueron analizadas para obtener los conceptos principales para nuestro estudio.
- Al culminar las entrevistas, con los datos obtenidos se dio una valoración a las respuestas debido a la importancia de información y experiencia de cada segmento.
- La matriz de categorías permitirá realizar el análisis de datos y resultados, discusión de resultados y por último generar conclusiones.

CAPITULO 3: ANÁLISIS DE DATOS Y RESULTADOS

3.1. Segmento 1: Aduanas

Categoría 1 – Control

Aduanas indicó que en estos tres últimos años el volumen de carga atendida en el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional se ha mantenido.

El Tránsito Aduanero Internacional de mercancías se inicia desde que Perú formó parte de la Comunidad Andina y ALADI, éste es uno de los temas de mayor preocupación, ya que en los convenios internacionales se acordó la eliminación del documento aduanero peruano y sólo se utiliza documentos que son emitidos en el país de origen. Es decir que si por ejemplo es ALADI se utiliza el MIC (Manifiesto Internacional de Carga) este es el documento utilizado para el ingreso a nuestro país.

Este régimen actualmente cuenta con los mecanismos de control: I) Acompañamiento de oficiales, II) Control documentario y III) Control de conformidad de seguimiento de la carga.

La Administración Aduanera también señala que conocen de los dispositivos electrónicos; sin embargo, aún no se ha implementado en el Perú, y consideran que sería una herramienta útil para el control de la carga durante dicho régimen.

Categoría 2 – Trazabilidad

La Administración aduanera mencionó que la posibilidad de aplicar el uso del dispositivo electrónico en los contenedores o furgones que realizan tránsito aduanero internacional, sí es posible, ya que dicho dispositivo es utilizado en países de Sudamérica, tales como: Ecuador, Bolivia, Argentina, entre otros, por lo tanto consideran que Perú también podría hacer un buen uso de dicho dispositivo.

Actualmente estamos en un entorno globalizado de la economía y de los negocios internacionales prueba de ello es que se implementó muchas medidas que han surtido efecto en el extranjero; por ejemplo el drawback, el cual empezó en Chile y ahora está siendo aplicado en nuestro país, así también el sistema Ecuapass que fue implementado en Ecuador y la Aduana está evaluando la aplicación de un sistema con el mismo su funcionamiento en el Perú.

Sin embargo, identifican que un gran factor crítico para la implementación es la inversión por parte del estado, el cual está más abocado al transporte marítimo debido a que esta modalidad tiene mayor movimiento de operaciones en el comercio exterior. Una buena opción sería que el sector privado financie este mecanismo para que así el estado pueda brindarles compensaciones ya que si utilizan el dispositivo se garantizará que la carga cumple con los requisitos de seguridad, teniendo así el levante autorizado para seguir a su destino sin muchas trabas.

Asimismo, indicaron que los transportistas si deberían realizar la solicitud de colocación de los dispositivos electrónicos en los contenedores o furgones, ya que ello facilitaría a que el proceso sea más dinámico y así reducir los tiempos de espera.

Categoría 3 – Seguimiento

Las unidades de transporte deben estar monitoreadas todo el tiempo, es decir los siete días de la semana durante las veinticuatro horas (24/7), porque de presentarse algún inconveniente en la ruta se podrá indicar al transportista que desvíe su unidad por una ruta alterna con la autorización de aduanas. Esto ayudará a que la carga no sufra daños, por ejemplo; si alguna carga es perecible no debería permanecer mucho tiempo en la unidad de transporte, manteniendo así el buen estado del producto sin tener pérdidas.

Categoría 4 – Seguridad y Confianza

Para Aduanas los procedimientos actuales no brindan la debida seguridad en el transporte de carga, debido a que ellos no se responsabilizan por algún problema de fuerza mayor, es decir algún tipo de robo, saqueo, deterioro, etc.

3.2. Segmento 2: Empresa de Transporte Terrestre de Carga Internacional

Categoría 1 – Control

Todos los transportistas coinciden que la cantidad de unidades de transporte para el tránsito aduanero estos tres últimos años se ha mantenido.

Asimismo, indicaron que sí tienen conocimiento del uso del dispositivo electrónico, porque estos son utilizados en vehículos que hacen tránsito aduanero en los otros países de la Comunidad Andina (CAN), Mercosur, los cuales sí son obligatorios por su entidad aduanera.

Respecto a la implementación del uso de dicho dispositivo en el Perú, consideran que ayudará en el control de las unidades, porque a pesar de que los vehículos cuentan con *GPS* éste no es del todo seguro.

Categoría 2 – Trazabilidad

Los entrevistados comentaron que sí es posible que los procedimientos del uso del dispositivo electrónico en otros países de Sudamérica se puedan aplicar en Perú, debido a que no observan dificultad para su implementación.

Por otro lado, todos coincidieron que un factor crítico para la implementación del dispositivo, es el costo del mismo, porque tienen referencia del costo en otros países donde ya es utilizado y éstos a su parecer son muy altos. Otro factor crítico para la aplicación del dispositivo es que las empresas de transporte terrestre de carga internacional no conocen a empresas proveedoras del dispositivo en el Perú. Además una de las empresas de transporte indicó que otro de los factores críticos sería el buen funcionamiento del dispositivo, es decir, debe tener una buena señal para el monitoreo de la unidad de transporte.

Por último, todos los entrevistados creen que otro factor crítico sería no cumplir el reglamento del uso del dispositivo cuando ya se establezca la ley, porque consideran que algunos transportistas suelen burlarse de la ley.

La mayoría de transportistas están de acuerdo en que ellos mismos realicen la solicitud de colocación de los dispositivos electrónicos, debido a que esto hará que la autorización de inicio del tránsito sea más rápido.

Categoría 3 – Seguimiento

Todos concordaron en que el seguimiento de los vehículos se debe realizar en todo momento (24/7) porque así se podrá visualizar la ubicación real, estado, o cualquier anomalía que se presente con la carga durante el tránsito.

Respecto a las rutas establecidas para el tránsito internacional, todos los transportistas indicaron que, sí son las adecuadas, ya que las carreteras en gran parte se encuentran mejoradas.

Categoría 4 – Seguridad y Confianza

En esta categoría los transportistas mencionaron que los procedimientos de seguridad que actualmente se brinda no son seguros, ya que Aduana solo registra la salida desde origen y la entrada a destino, por lo tanto, durante todo el tránsito no se tiene ningún control en el cual se pueden presentar distintos inconvenientes o contaminación de la carga.

3.3. Segmento 3: Empresa de Seguridad Satelital

Categoría 1 – Control

El proveedor sí cuenta con conocimiento de los dispositivos electrónicos para las unidades de transporte, ya que según lo manifestado en otros países se tiene un buen desarrollo de este tipo de procedimiento. Asimismo, mencionó que la implementación del dispositivo electrónico si sería posible en nuestro país.

Categoría 2 – Trazabilidad

Según lo mencionado por el proveedor, ellos conocen más del dispositivo electrónico en Europa, siendo éste de gran utilidad para el seguimiento y seguridad de carga.

Uno de los factores críticos para la implementación del dispositivo en el Perú, según el proveedor, es que tiene un costo alto (USD 200.00 – USD 400.00), con lo cual muchos transportistas y clientes no estarían de acuerdo. Asimismo, otro factor es que en nuestro país no se cuenta con muchos proveedores que podrían brindar este tipo de servicio.

También manifestó estar de acuerdo que la solicitud de colocación del dispositivo en el vehículo sea por parte de los transportistas.

Categoría 3 – Seguimiento

El proveedor mencionó que uno de los procedimientos de acción frente a algún inconveniente durante la ruta con el dispositivo electrónico sería que la unidad de transporte emita un fuerte sonido del claxon, posterior a ello la velocidad del vehículo disminuya poco a poco y al estar en menos de diez kilómetros por hora el motor se apague, y así de esta manera se pueda brindar una pronta acción de auxilio.

Categoría 4 – Seguridad y Confianza

Para el proveedor los procedimientos actuales brindados para el seguimiento de carga no son seguros del todo, pero lo que se proporciona como servicio es un apoyo o una ayuda ante un estado de emergencia.

CAPITULO 4: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1. Discusión de resultados

Discusión de resultados de la categoría 1: Control

Según el segmento 1 los mecanismos de control para el tránsito aduanero son tres actualmente: I) Acompañamiento de oficiales, II) Control documentario y III) Control de conformidad de seguimiento de la carga en el punto de destino. La aduana no tiene mecanismos electrónicos para el control en el régimen, lo que se realiza es la verificación de las unidades de transporte en la aduana de ingreso y constatación o confirmación de llegada a la aduana de destino.

Todos los segmentos coinciden en que el dispositivo electrónico sería una herramienta útil para el control de los vehículos en el tránsito aduanero, ya que en los otros países éstos procedimientos están bastante desarrollados, por lo que sus medidas de acción frente a algún inconveniente en ruta son eficaces.

Discusión de resultados de la categoría 2: Trazabilidad

Para el segmento 1 el factor crítico principal para la aplicación del sistema de dispositivos electrónicos es la falta de inversión por parte del estado, ya que el enfoque primordial en el país es el desarrollo en el transporte marítimo debido a que representa el mayor porcentaje de modalidad de transporte en el comercio exterior.

El segmento 2 indica que el factor crítico es el costo del dispositivo, porque sería un gasto adicional al servicio que actualmente les brindan a sus clientes. Asimismo, consideran que los clientes podrían ver la manera de no acatar la ley que se establezca.

Otro factor crítico, identificado por el segmento 2 y 3, es que en el Perú no existan empresas proveedoras que puedan atender la demanda de este tipo de dispositivo.

Discusión de resultados de la categoría 3: Seguimiento

Todos los segmentos mencionan la importancia del seguimiento de las unidades de transporte que realizan en el régimen Tránsito Aduanero mediante el dispositivo electrónico las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana, para que así los sistemas de asistencia frente algún problema que ocurra con la carga sea más rápido.

Discusión de resultados de la categoría 4: Seguridad y Confianza

Los tres segmentos coincidieron que los procedimientos actuales de seguridad para las unidades de transporte que realizan Tránsito Aduanero Internacional no brindan la seguridad debida, ya que en nuestro país de alguna u otra manera se suele minimizar las medidas de seguridad.

4.2. Hallazgos de la investigación

Después de las entrevistas realizadas se logró identificar algunos hallazgos respecto al problema planteado, los cuales podrían ser base para futuras investigaciones. A continuación, se detalla los hallazgos encontrados:

- En el Perú existen empresas que brindan productos de seguridad satelital, pero no cuentan con dispositivos electrónicos, debido a que no existe una ley que exija el uso de éstos para las unidades de transporte terrestre de carga internacional.

- El costo del dispositivo electrónico se considera alto, según referencia de los países de Sudamérica que ya lo utilizan, por ello los transportistas no están de acuerdo en asumir dicho monto.

4.3. Barreras de la investigación

A pesar que nuestra investigación tuvo limitantes para su desarrollo, no fueron obstáculos para continuar con nuestro estudio y obtener la información necesaria.

- Se contaba con reuniones pactadas con un contacto en Tumbes para las entrevistas con Aduanas, un transportista y una empresa proveedora de dispositivos electrónicos de Ecuador, pero al llegar a Tumbes no se pudo establecer contacto con el intermediario para las entrevistas. Debido a que fue un viaje de pocos días no se pudo concretar reuniones otros días, por lo tanto, fue un viaje sin éxito.
- Uno de los transportistas, el cual maneja un buen porcentaje de operaciones de Tránsito Aduanero Internacional, tenía poca disposición al brindar información acerca de las operaciones que realiza con mucha frecuencia, debido a que se notaba que no estaban de acuerdo en que se implemente el dispositivo electrónico en el Perú.
- Al inicio establecer contacto con empresas que brindan seguridad satelital fue difícil, porque contábamos con realizar entrevistas a dos empresas del rubro, pero sólo se logró obtener una entrevista después de mucha insistencia.

4.4. Brechas de la investigación

Para nuestra investigación dos entrevistas fueron realizadas vía telefónica, ya que no se lograba coincidir con los entrevistados en el horario, sin embargo, no fue un impedimento para realizar el análisis de la investigación.

CONCLUSIONES

1. La presente investigación ha permitido validar de manera parcial nuestra hipótesis debido a que se ha probado que la Trazabilidad, el Seguimiento y el Control son las causas por las que no se ha implementado en el Perú el dispositivo electrónico, mientras que la variable Seguridad y Confianza no es una causa para que dicho dispositivo sea utilizado.
2. Se ha podido probar que la trazabilidad contribuirá en la cadena logística del comercio exterior mediante la modificación en el procedimiento del Tránsito Aduanero Internacional, ya que actualmente es permitido debido a que indica, “dispositivo de seguridad”, concluimos que normativamente si es posible añadir el tipo específico de dispositivo, que para nuestro caso sería el dispositivo electrónico. En recomendaciones más adelante detallaremos la propuesta de modificación del procedimiento. Por ello podemos mencionar que se alcanzó el objetivo específico A.
3. El seguimiento se puede realizar mediante el servicio de rastreo satelital brindadas por algunas empresas en el Perú las cuales también pueden ofrecer el dispositivo electrónico para el uso en las unidades de transporte terrestre de carga internacional. Si bien actualmente no se cuenta con éstos productos es porque no hay demanda de los dispositivos, pero de existir requerimientos de estos sería una nueva línea de productos que podrían ofrecer. Las empresas que brinden este tipo de dispositivo

deberán cumplir con los estándares de seguridad que la Aduana solicite, es así como serán aceptadas por dicha entidad; por dicha razón podemos indicar que se alcanzó el objetivo específico B.

4. Los procesos de control en las unidades de transporte terrestre de carga internacional en el régimen de Tránsito Aduanero en los otros países de Sudamérica sí son posibles de aplicarlos en el Perú, ya que tal como ha sido mencionado por los segmentos entrevistados, si es un proceso validado en otros países con similares culturas también es posible desarrollarse en nuestro país, por el cual podemos mencionar que se cumple con el objetivo específico C.
5. La hipótesis planteada referida a la seguridad y confianza, la cual se vincula con la falta de tecnología, es rechazada, porque las empresas proveedoras de productos de rastreo satelital sí pueden contar con este tipo de productos sin inconvenientes. Por este motivo indicamos que no se cumple con el objetivo específico D.

RECOMENDACIONES

1. Uno de nuestros hallazgos es la barrera por los costos de los dispositivos electrónicos. Al utilizar el dispositivo se podría ahorrar horas en los trámites del régimen de Tránsito Aduanero Internacional y así la unidad de transporte de carga pueda estar disponible lo más pronto posible para continuar su ruta al destino final, por lo que este tiempo a favor puede absorber el costo del dispositivo. Por esta razón, como no se puede probar lo sugerido se recomienda realizar una investigación complementaria para determinar que este dispositivo además de los beneficios encontrados tendría un beneficio de costo operativo.

2. Recomendamos modificar el procedimiento del DESPA-PG.27 en el numeral 17 de la sección VI, en el cual dice:

Culminada la verificación física y de ser conforme a lo declarado, el funcionario aduanero elabora el Acta de Verificación (Anexo 6), coloca un nuevo precinto o dispositivo de seguridad o marca de identificación a la unidad de carga, autoriza la continuación del tránsito, otorga un plazo adicional, de corresponder y registra la diligencia en la DTAI o en el MIC/DTA y en el módulo, quedando así expedita la salida de las mercancías del recinto autorizado. El acta de verificación se adjunta a la DTAI o MIC/DTA, según corresponda.

La modificación sería la siguiente:

Culminada la verificación física y de ser conforme a lo declarado, el funcionario aduanero elabora el Acta de Verificación (Anexo 6), coloca un nuevo precinto o dispositivo de seguridad o dispositivo electrónico o marca de identificación a la unidad de carga, autoriza la continuación del tránsito, otorga un plazo adicional, de corresponder y registra la diligencia en la DTAI o en el MIC/DTA y en el módulo, quedando así expedita la salida de las mercancías del recinto autorizado. El acta de verificación se adjunta a la DTAI o MIC/DTA, según corresponda.

BIBLIOGRAFÍA

Administración Federal de Ingresos Públicos. (2012). Resolución General 3278. Recuperado de

http://www.cira.org.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=1523:resolucion-general-3278&catid=112&Itemid=500 [Consulta: 20 de diciembre de 2017].

Aduana Nacional de Bolivia. (2002). Resolución de Directorio N° RD 01-025-02 de 22-08-2002 que aprueba el nuevo procedimiento para el régimen de tránsito aduanero y deja sin efecto la resolución de directorio N° RD01-044-01. Recuperado de <http://www.aduana.gob.bo/archivos/circular1972002.pdf> [Consulta: 20 de diciembre de 2017].

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1990). Acuerdo sobre transporte internacional terrestre. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacos.nsf/ee1b382d7912b863032574900074faf4/a0b442a36c50c2d20325682500602655?OpenDocument> [Consulta: 12 de enero de 2018].

Ballesteros, A. (2001). *Comercio Exterior. Teoría y práctica*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=bq4eT49QyHwC&pg=PA409&dq=CONVENIO+K YOTO+TRANSITO+ADUANERO&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjRl9bhWZfYAhVETSYKHSZrB-AQ6AEIKzAB#v=onepage&q&f=false> [Consulta: 15 de diciembre de 2017].

Benito-Fernandez, T. (2017). *Transporte Internacional*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=MYxsDgAAQBAJ&pg=PT122&dq=transporte+terrestre+internacional&hl> [Consulta: 15 de diciembre de 2017].

Cabrera, A. (2011). *El transporte internacional por carretera*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=MYxsDgAAQBAJ&pg=PT122&dq=transporte+terrestre+internacional&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiX6eukuYPYAhVDU98KHVrxBwc4ChDoAQgpMAE#v=onepage&q=transporte%20terrestre%20internacional&f=false> [Consulta: 11 de diciembre de 2017].

Comunidad Andina (CAN). (2017). Tránsito aduanero Comunitario. [Decisión 617]. Lima: CAN. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=117&tipo=TE> [Consulta: 16 de diciembre de 2017].

Congreso de la República del Perú. (13 de abril de 2015). Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. [Ley N° 27181]. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf [Consulta: 15 de diciembre de 2017].

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2017). Normas para la implementación de los dispositivos electrónicos de seguridad utilizados en el seguimiento y control de las operaciones de comercio exterior. Recuperado de <http://www.analdex.org/2017/05/09/proyecto-de-resolucion-dispositivos-electronicos-de-seguridad/> [Consulta: 20 de diciembre de 2017].

Dirección General Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2011). Creación y Regulación de la operación aduanera de monitoreo aduanero georreferenciado de mercancías. [Resolución N° 0640]. Recuperado de

<https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2012/RES-No%20%200640.pdf> [Consulta: 20 de diciembre de 2017].

Dirección Nacional de Aduanas. (2012). Tránsitos con control de Precinto Electrónico para contenedores y carga suelta bajo la modalidad de enlonados. Recuperado de https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/file/10475/1/od-95_2012.pdf [Consulta: 21 de diciembre de 2017].

Dirección Nacional de Aduanas (2017). Utilización del precinto electrónico en las cargas que los medios de transportes movilicen dentro del territorio nacional, con mercaderías bajo control aduanero. Recuperado de http://www.aduana.gov.py/uploads/archivos/Resolucion_DNA_N_02_17.pdf [Consulta: 21 de diciembre de 2017].

Francisco Silva (14 de mayo de 2013) CAPREU: Precintos electrónicos de seguridad para contenedores en tránsito [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=JmBMdYwat18> (Consulta: 22 de diciembre de 2017).

GS1 (2017). GS1 Trazabilidad. Recuperado de <http://www.gs1gt.org/productos/trazabilidad/index.html> [Consulta: 20 de diciembre de 2017].

Hernández, R. (2014). Metodología de la investigación. 6ª ed. México: McGraw-Hill

Ruiz, J. (2006). *Transporte por carretera*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=53qC2tqcJ9kC&pg=PA14&dq=transporte+por+carretera&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwipi-LlltXYAhUDSN8KHW6DCMk4ChDoAQgpMAE#v=onepage&q=El%20transporte%20consiste%20en%20desplazar%20&f=false> [Consulta: 11 de diciembre de 2017]

Instituto Nacional de Calidad (INACAL). (27 de abril de 2016). Precintos mecánicos para contenedores de carga 1ra Edición. [NPT-ISO 17712:2015]. Recuperado de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/seguridad_d_e_la_cadena_logistica/NTP_ISO177122015_Precintos_Mecanicos_para_contenedores.pdf

[Consulta: 12 de enero de 2018].

Mercado Común del Sur (MERCOSUR). (2010). Código aduanero del Mercosur. [Decisión N°27/10]. Recuperado de http://www.mercosur.int/innovaportal/file/2363/1/dec_027-2010_es_can.pdf [Consulta: 25

de enero de 2018].

Mora, G. L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Recuperado de <https://ebookcentral.proquest.com> [Consulta: 15 de diciembre de 2017].

Presidencia de la República del Perú. (27 de junio de 2008). Ley General de Aduanas. Regímenes de Tránsito. [Decreto Legislativo N° 1053]. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03/ctrlCambios/anexos/DLeg.1053.pdf> [Consulta: 12 de enero de 2018].

Santafé, P.G. (2015) El tránsito aduanero comunitario terrestre en el Ecuador con los países de la Comunidad Andina, su aporte para la inserción estratégica en la integración Latinoamericana. (Tesis de titulación en Ingeniería, Universidad de las Fuerzas Armadas, Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio. Quito, Ecuador).

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT). (16 de noviembre de 2016). Procedimiento General: Control-PG.01: Acciones de control aduanero. [Resolución de Superintendencia N° 0043-2016-SUNAT]. Recuperado de

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/fiscalizacion/procGeneral/fisca-pg.01.htm>

[Consulta: 25 de enero de 2018].

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT). (30 de noviembre de 2016). Uso y Control de precintos de alta seguridad [Resolución de Intendencia Nacional N° 46-2016/SUNAT/5F0000]. Recuperado de

<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-procedimiento-especifico-uso-y-control-de-precinto-resolucion-no-46-2016-sunat5f0000-1459416-1/> [Consulta: 12 de enero de 2018].

Technical Books Center, GPS the first Global Navigation (2007) [Consulta: 20 de diciembre de 2017]

Vera, L.A. (2016). Implementación de medidas en la prevención, investigación y represión del contrabando en el Perú, durante 2012-2015 (Tesis de maestría en Ciencia Política, Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú).

Villacis, A. (2016) Diseño de procesos logísticos de los contenedores desde su salida de los depósitos. (Tesis de maestría, Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Administrativas. Guayaquil, Ecuador).

ANEXOS

ANEXO 1



DESPA-PG.27: PASOS DE FRONTERA AUTORIZADOS PARA EL TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

1. Aguas Verdes (Perú) - Huaquillas (Ecuador).
2. La Tina (Perú) - Macará (Ecuador).
3. El Alamor (Perú) - Lalamor (Ecuador)
4. Santa Rosa (Perú) - Chacalluta (Chile).
5. Desaguadero (Perú) - Desaguadero (Bolivia).
6. Iñapari (Perú) - Assis (Brasil).



Elaboración: Sunat - Aduanas

ANEXO 2

ADUANAS HABILITADAS PARA TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

ADUANAS DE PARTIDA Y/O ADUANAS DE DESTINO

1. Intendencia de Aduana Marítima del Callao.
2. Intendencia de Aduana Aérea y Postal.
3. Intendencia de Aduana de Chimbote.
4. Intendencia de Aduana de Cusco.
5. Intendencia de Aduana de Ilo.
6. Intendencia de Aduana de Mollendo – Matarani.
7. Intendencia de Aduana de Paíta.
8. Intendencia de Aduana de Pisco.
9. Intendencia de Aduana de Pucallpa.
10. Intendencia de Aduana de Puerto Maldonado.
11. Intendencia de Aduana de Puno.
12. Intendencia de Aduana de Salaverry.
13. Intendencia de Aduana de Tacna.
14. Intendencia de Aduana de Tarapoto.
15. Intendencia de Aduana de Tumbes.
16. Agencia Aduanera de Desaguadero.
17. Agencia Aduanera de La Tina.
18. Agencia Aduanera de Talara.
19. Agencia Aduanera de Santa Rosa.
20. Agencia Aduanera de Arequipa.
21. Agencia Aduanera de Chiclayo.

Elaboración: Sunat - Aduanas

ANEXO 3

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
De los Precintos Aduaneros	<p>Artículo 39.- Los precintos aduaneros deberán tener, por lo menos, las siguientes características generales:</p> <p>a) Deberán ser sólidos, duraderos y ofrecer adecuada seguridad;</p> <p>b) Deberán colocarse rápida y fácilmente;</p> <p>c) Deberán examinarse e identificarse fácilmente;</p> <p>d) Estarán hechos de tal forma que para abrirse, necesariamente tengan que romperse, o que sea imposible efectuar manipulaciones irregulares sin dejar huellas;</p> <p>e) Estarán hechos de tal forma que sea imposible utilizar el mismo precinto más de una vez;</p> <p>f) Estarán hechos de material suficientemente resistente para evitar roturas accidentales o deterioro rápido por agentes atmosféricos o químicos;</p> <p>g) Diseñados y fabricados de modo tal que sea sumamente difícil copiarlos o falsificarlos;</p>	<p style="text-align: center;">ANEXO I - APENDICE 1 CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA (SELLOS Y PRECINTOS)</p> <p><u>1. Requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera</u></p> <p>a) ser fuertes y durables;</p> <p>b) ser fáciles de colocar;</p> <p>c) ser fáciles de examinar e identificar;</p> <p>d) no poder quitarse o deshacerse sin romperlos o efectuarse manipulaciones irregulares sin dejar marcas;</p> <p>e) no poder utilizarse más de una vez; y</p> <p>f) ser de copia o imitación tan difícil como sea posible.</p> <p><u>3. Especificaciones de los precintos</u></p> <p>a) los precintos deberán ser fuertes y durables, resistentes al tiempo y a la corrosión;</p> <p>b) el largo del precinto debe ser calculado de manera de no permitir que una abertura sellada sea abierta en todo o en parte sin que el sello o precinto se rompa o deteriore visiblemente; y</p> <p>c) el material utilizado debe ser escogido en función del sistema de precintado adoptado.</p>

TEMA	COMUNIDAD ANDINA	CONO SUR - ALADI / MERCOSUR
De los Precintos Aduaneros	<p><i>l...</i></p> <p>h) Los precintos aduaneros oficiales contendrán la siguiente identificación en bajo relieve o código de barras:</p> <p>i. Siglas identificadoras de la aduana del País Miembro; o</p> <p>ii. El empleo de la palabra "Aduana" y el código del País Miembro de acuerdo a la Norma Internacional ISO 3166 (Bolivia: BO; Colombia: CO; Ecuador: EC; Perú: PE; Venezuela: VE); y,</p> <p>iii. Número consecutivo.</p> <p>Artículo 40.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, las aduanas de los Países Miembros podrán disponer la utilización de dispositivos electrónicos de seguridad en los medios de transporte, unidades de carga y en las mercancías. Estos dispositivos deberán ser puestos en conocimiento de la Secretaría General y del Comité Andino de Asuntos Aduaneros y comunicados a las aduanas de los demás Países Miembros.</p>	<p style="text-align: center;">CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA (SELLOS Y PRECINTOS)</p> <p><u>2. Especificaciones materiales del sello</u></p> <p>a) el tamaño y forma del sello deberán ser tales que las marcas de identificación sean fácilmente legibles;</p> <p>b) la dimensión de cada ojal de un sello corresponderá a la del precinto utilizado y deberá estar ubicado de tal manera que éste se ajuste firmemente cuando el sello esté cerrado;</p> <p>c) el material utilizado deberá ser suficientemente fuerte como para prevenir roturas accidentales. Un deterioro demasiado rápido (debido a condiciones climáticas, agentes químicos, etc.) o manipulaciones irregulares que no dejen marcas; y</p> <p>d) el material utilizado se escogerá en función del sistema de precintado adoptado.</p> <p><u>4. Marcas de identificación</u></p> <p>El sello o precinto, según convenga, debe comprender marcas que:</p> <p>a) indiquen que se trata de un sello aduanero, por la aplicación de la palabra "aduanas", en español o portugués;</p> <p>b) identifiquen el país que aplica el sello, preferiblemente por medio de los signos que se emplean para indicar el país de matrícula de los vehículos motorizados en el tráfico internacional; y</p> <p>c) permitan la identificación de la aduana que coloca el sello, o bajo cuya autoridad fue colocado.</p>

Elaboración: ALADI

ANEXO 4

Procedimiento Dice:

17. Acciones de control

Todo transportista que se encuentre realizando tránsito debe portar los documentos originales que se indican en el numeral 8 de la presente sección y presentarlos ante la autoridad aduanera cuando esta se los requiera.

Sin perjuicio de las acciones de control extraordinarias que pueda disponer la autoridad aduanera, por presunta comisión de delito aduanero u otras razones justificadas; si durante el tránsito, el funcionario aduanero de la aduana de paso de frontera de ingreso o salida, aduana intermedia o aduana de destino constata cualquiera de los supuestos que se detallan a continuación, dispone la verificación física de la carga en un recinto autorizado:

- Existen indicios de manipulación o rotura de los precintos o de los dispositivos de seguridad colocados en la unidad de carga.
- Los bultos se encuentren en mala condición exterior, de tratarse de carga suelta.
- Exista notoria diferencia de peso, cuando el peso constatado difiere en más o menos 10% con relación al peso bruto consignado en la declaración.
- El vehículo o la unidad de carga no corresponde al autorizado.

Culminada la verificación física y de ser conforme a lo declarado, el funcionario aduanero elabora el Acta de Verificación (Anexo 6), coloca un nuevo precinto o dispositivo de seguridad o marca de identificación a la unidad de carga, autoriza la continuación del tránsito, otorga un plazo adicional, de corresponder y registra la diligencia en la DTAI o en el MIC/DTA y en el módulo, quedando así expedita la salida de las mercancías del recinto autorizado. El Acta de Verificación se adjunta a la DTAI o MIC/DTA, según corresponda.

Procedimiento Debe decir:

17. Acciones de control

Todo transportista que se encuentre realizando tránsito debe portar los documentos originales que se indican en el numeral 8 de la presente sección y presentarlos ante la autoridad aduanera cuando esta se los requiera.

Sin perjuicio de las acciones de control extraordinarias que pueda disponer la autoridad aduanera, por presunta comisión de delito aduanero u otras razones justificadas; si durante el tránsito, el funcionario aduanero de la aduana de paso de frontera de ingreso o salida, aduana intermedia o aduana de destino constata cualquiera de los supuestos que se detallan a continuación, dispone la verificación física de la carga en un recinto autorizado:

- Existen indicios de manipulación o rotura de los precintos o de los dispositivos de seguridad colocados en la unidad de carga.
- Los bultos se encuentren en mala condición exterior, de tratarse de carga suelta.
- Exista notoria diferencia de peso, cuando el peso constatado difiere en más o menos 10% con relación al peso bruto consignado en la declaración.
- El vehículo o la unidad de carga no corresponde al autorizado.

Culminada la verificación física y de ser conforme a lo declarado, el funcionario aduanero elabora el Acta de Verificación (Anexo 6), coloca un nuevo precinto o dispositivo de seguridad **o dispositivo electrónico** o marca de identificación a la unidad de carga, autoriza la continuación del tránsito, otorga un plazo adicional, de corresponder y registra la diligencia en la DTAI o en el MIC/DTA y en el módulo, quedando así expedita la salida de las mercancías del recinto autorizado. El Acta de Verificación se adjunta a la DTAI o MIC/DTA, según corresponda.

Elaboración: Sunat - Aduanas