



INSTITUTO DE GOBIERNO Y DE GESTIÓN PÚBLICA
SECCIÓN DE POSGRADO

**GESTIÓN DE RIESGO ADUANERO Y SU INFLUENCIA EN
EL CONTROL DE DINERO E INSTRUMENTOS
FINANCIEROS NEGOCIABLES POR LA SUNAT EN EL
AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ
LIMA PERÚ 2020**

**PRESENTADO POR
EDWIN ALBERTO SUCAPUCA QUISPE
EVERT FRANCISCO FLORES REATEGUI**

**ASESOR
ARMANDO FIGUEROA SÁNCHEZ**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN
PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
SISTEMAS ADMINISTRATIVOS DEL ESTADO**

LIMA - PERÚ

2020



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



USMP
UNIVERSIDAD DE
SAN MARTÍN DE PORRES

**INSTITUTO DE GOBIERNO Y DE GESTIÓN PÚBLICA
SECCIÓN DE POSGRADO**

**“GESTIÓN DE RIESGO ADUANERO Y SU INFLUENCIA EN EL
CONTROL DE DINERO E INSTRUMENTOS FINANCIEROS
NEGOCIABLES POR LA SUNAT EN EL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ LIMA-PERÚ 2020”**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL GRADO DE
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

PRESENTADO POR:

**BR. SUCAPUCA QUISPE, EDWIN ALBERTO
BR. FLORES REATEGUI, EVERT FRANCISCO**

ASESOR:

Dr. ARMANDO FIGUEROA SÁNCHEZ

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

SISTEMAS ADMINISTRATIVOS DEL ESTADO

LIMA, PERÚ

2020

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi familia:

A mi querida esposa Maribel que, con su amor,
fortaleza y apoyo incondicional, ayuda a
balancear mi mundo.

A mi madre Juana C. Quispe y hermanas, que
siempre están presentes con su apoyo moral
incondicional.

Edwin A. Sucauca Quispe

AGRADECIMIENTO

A todas las personas que hicieron posible la
realización de este trabajo.

A los Oficiales de aduana, quienes dedican
alma, corazón y vida en el cumplimiento de sus
funciones sin más armas que la ley y la razón.

Al asesor Dr. Armando Figueroa quien supo
guiarnos eficientemente para la culminación del
presente trabajo.

Edwin A. Sucapuca Quispe

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA.....	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	x
RESUMEN	xiii
ABSTRACT	xiv
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	6
1.1 Antecedentes de la Investigación.....	6
1.1.1 Antecedentes Internacionales.....	6
1.1.2 Antecedentes Nacionales	7
1.2 Bases Teóricas	10
1.2.1 Gestión de Riesgo Aduanero.....	10
1.2.2 Control aduanero	12
1.2.3 Control de dinero e instrumentos financieros negociables.....	13
1.3 Definición de Términos Básicos.....	15
CAPÍTULO II PREGUNTAS Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	16
2.1 Matriz de operacionalización de variables	19
CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	20
3.1 Diseño Metodológico.....	20
3.2 Diseño muestral	20
3.2.1 Población	20

3.2.2 Muestra.....	20
3.3 Técnicas de Recolección de Datos	20
3.4 Técnicas de Gestión y Estadísticas para el Procesamiento de la Información	22
3.5 Aspectos Éticos.....	22
CAPÍTULO IV RESULTADOS.....	23
4.1.- Gestión de riesgo aduanero, según el personal aduanero que labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.....	23
4.1.1.- Gestión de riesgo Estratégico.....	23
4.1.2.- Gestión de riesgo operacional.	28
4.1.3.- Gestión de riesgo táctico.	35
4.1.4.- Resumen general de la gestión del riesgo aduanero.....	41
4.2.- Control de dinero e instrumentos financieros negociables, según el personal aduanero que labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. .	43
4.2.1.- Control Previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e (IFN).	44
4.2.2.- Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.....	53
4.2.3.- Control Posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.	59
4.2.4.- Resumen general del control de dinero e instrumentos financieros negociables.....	66
4.3.- Análisis sobre la gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.	69

4.3.1.- Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.	70
4.3.2.- Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.	72
4.3.3.- Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.	73
CAPÍTULO V DISCUSIÓN	75
CONCLUSIONES.....	79
RECOMENDACIONES	81
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICAS	83
ANEXO 1: CUESTIONARIO.....	89
ANEXO 2: BASE DE DATOS.....	92
ANEXO 3: BASE DE DATOS.....	93

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Declaración de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo para la cuota 10000\$ y 30000\$.....	24
Tabla 2 Prohibición de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo por encima de 30000\$.....	25
Tabla 3 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo estratégico.....	26
Tabla 4 Promedio de la gestión de riesgo estratégico.....	27
Tabla 5 Equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto. ...	28
Tabla 6 Capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto	30
Tabla 7 Cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo.....	31
Tabla 8 Aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.....	32
Tabla 9 Resumen de la gestión operacional	33
Tabla 10 Promedio de la gestión operacional	34
Tabla 11 Procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.....	36
Tabla 12 Experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.....	37
Tabla 13 Destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros	38
Tabla 14 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo táctico.....	39
Tabla 15 Promedio de la gestión de riesgo táctico.....	40
Tabla 16 Resumen general de la gestión del riesgo aduanero	42
Tabla 17 Promedio general de la gestión del riesgo aduanero	43

Tabla 18 Coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos	45
Tabla 19 Control de información previo al arribo del pasajero	46
Tabla 20 Control de información previa a la salida del pasajero	47
Tabla 21 Información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros.	48
Tabla 22 Uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo	49
Tabla 23 Resumen descriptivo del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN).....	51
Tabla 24 Promedio del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN).....	52
Tabla 25 Selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros.	53
Tabla 26 Control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país	55
Tabla 27 Control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país.	56
Tabla 28 Resumen descriptivo del control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN	57
Tabla 29 control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN.....	58
Tabla 30 Control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado. ...	59
Tabla 31 Posibilidad de corroborar la información declarada.....	60
Tabla 32 Sistema para el procesamiento de la información de las declaraciones de IFN y efectivo.....	61
Tabla 33 Referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros.....	62

Tabla 34 Controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado	63
Tabla 35 Resumen descriptivo del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.....	64
Tabla 36 Promedio del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.....	65
Tabla 37 Resumen general del control de dinero e instrumentos financieros negociables.....	67
Tabla 38 Promedio del control de dinero e instrumentos financieros negociables	68
Tabla 39 Análisis sobre la gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control de dinero e instrumentos financieros negociables	69
Tabla 40 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables.....	71
Tabla 41 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables.....	72
Tabla 42 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables.....	74

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Declaración de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo para la cuota 10000\$ y 30000\$.....	25
Figura 2 Prohibición de trasladado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo por encima de 30000\$.....	26
Figura 3 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo estratégico	27
Figura 4 Promedio de la gestión de riesgo estratégico	28
Figura 5 Equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto ...	29
Figura 6 Capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto	30
Figura 7 Cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo	31
Figura 8 Aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.....	32
Figura 9 Resumen de la gestión operacional	33
Figura 10 Promedio de la gestión operacional	35
Figura 11 Procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.....	36
Figura 12 Experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.....	38
Figura 13 Destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros.....	39
Figura 14 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo táctico.....	40
Figura 15 Promedio de la gestión de riesgo táctico.....	41
Figura 16 Resumen general de la gestión del riesgo aduanero	42
Figura 17 Promedio general de la gestión del riesgo aduanero	43

Figura 18 Coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos	45
Figura 19 Control de información previo al arribo del pasajero	46
Figura 20 Control de información previa a la salida del pasajero	47
Figura 21 Información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros	48
Figura 22 Uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo	50
Figura 23 Resumen descriptivo del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN).....	51
Figura 24 Promedio del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN).....	52
Figura 25 Selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros.	54
Figura 26. Control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país.....	55
Figura 27 Control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país	56
Figura 28 Resumen descriptivo del control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN	57
Figura 29 control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN.....	58
Figura 30 Control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado ...	60
Figura 31 Posibilidad de corroborar la información declarada.....	60
Figura 32 Sistema para el procesamiento de la información de las declaraciones de IFN y efectivo	61
Figura 33 Referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros ...	62

Figura 34 Controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado.....	63
Figura 35 Resumen descriptivo del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.....	64
Figura 36 Promedio del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.....	66
Figura 37 Resumen general del control de dinero e instrumentos financieros negociables.....	67
Figura 38 Promedio del control de dinero e instrumentos financieros negociables	68
Figura 39 Análisis sobre la gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control de dinero e instrumentos financieros negociables	70
Figura 40 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables.....	71
Figura 41 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables.....	73
Figura 42 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables.....	74

RESUMEN

El objetivo del presente estudio analizar de qué forma, la gestión de riesgo aduanero influye en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020. Se trató de una investigación no experimental, de corte transversal, de enfoque cuantitativo, y diseño correlacional. Encontrándose como resultado que, para el 94,7% de los entrevistados, la cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo no es adecuado. Para el 63,2%, la aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo es inadecuado. Para el 100%, el control de información previa a la salida del pasajero no es eficiente. Asimismo, para el 81,6%, el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo no es eficiente. Para el 92,1%, el control de las declaraciones a la salida del país no es eficiente. Según el 97,4%, el control de las declaraciones en equipaje rezagado no es eficiente. Para el 78,9% el sistema para procesar la información de las declaraciones no es eficiente. Finalmente, para el 28,9% y el 71,1% en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el control de dinero e instrumentos financieros negociables son entre deficientes y regular respectivamente, **porque no hay un control previo, concurrente, ni posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN. Existe una relación positiva moderada**, entre la gestión del riesgo, y el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Palabras claves: Gestión, Riesgo, Control, Declaración.

ABSTRACT

The objective of this study to analyze how customs risk management influences the control of money and financial instruments traded by SUNAT at the Jorge Chávez Lima-Peru 2020 International Airport. It was a non-experimental, cross-sectional investigation , quantitative approach, and correlational design. Finding as a result that, for 94.7% of the interviewees, the number of people in charge of risk management is not adequate. For 63.2%, the application of audit controls for checking negotiable financial instruments (NFIs) and cash is inadequate. For 100%, the control of information prior to the passenger's departure is not efficient. Likewise, for 81.6%, the use of technology to transmit, process and save control information on IFN and cash returns is not efficient. For 92.1%, the control of the declarations upon leaving the country is not efficient. According to 97.4%, the control of declarations in lagged baggage is not efficient. For 78.9%, the system to process the information of the returns is not efficient. Finally, for 28.9% and 71.1% at the Jorge Chávez International Airport, the control of money and negotiable financial instruments are between deficient and regular respectively, because there is no prior, concurrent, or subsequent control in the obligation to declare cash and IFN. There is a moderate positive relationship between risk management and control of money and financial instruments negotiable by SUNAT at the Jorge Chávez International Airport.

Keywords: Management, Risk, Control, Declaration.

INTRODUCCIÓN

Descripción de la Situación Problemática

Desde el año 1952 la Organización Mundial de Aduanas (OMA) se instauró como un consejo de cooperación aduanera, con la finalidad de mejorar la eficacia y eficiencia de las administraciones aduaneras a nivel mundial.

A medida que pasan los años el flujo del comercio y viajes transfronterizos se incrementa, y con ello las acciones por parte de la administración aduanera, que deben usar escasos recursos, con la finalidad de hacer un proceso fácil y ágil sin dejar de lado la seguridad de la cadena logística. **Según el informe de la (Organización Mundial del Comercio, 2018) cuando las declaraciones de aduana se pueden presentar y tramitar en línea se reduce en un 70% el tiempo dedicado a los trámites en frontera.** En este sentido, es importante señalar que, las aduanas tienen un papel muy importante en la logística de las cadenas de suministro internacional, porque las empresas buscan invertir en países donde existan garantías de seguridad.

En la mayoría de los países, hasta bien entrada la década de los años 90, los controles aduaneros se extendían prácticamente a la totalidad de las operaciones. En cada aduana, las operaciones de importación, exportación y de tránsito eran asignadas a algún funcionario que, teniendo a su disposición tanto la mercancía como la documentación reglamentariamente exigida, decidía hacer un mero examen documental o lo completaba con un reconocimiento físico. En tales circunstancias era el funcionario quien, según su formación y experiencia adquirida, y en su caso, las directrices emanadas de la autoridad aduanera, determinaba el tratamiento a aplicar (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo).

En la actualidad, la (Organización Mundial de Aduanas, 2020) señaló que, aunque la aduana es una agencia líder a nivel de fronteras no puede actuar de manera aislada. Una de las principales misiones de esta organización es contribuir a la configuración de enfoques comunes a nivel internacional para prevenir acciones delictivas entre ellas el lavado de dinero, el tráfico de mercancía o sustancias ilegales. El lavado de dinero es un problema social a nivel mundial, según (Orozco, 2019) se volvió tendencia ocultar dinero, principalmente si estos derivan de actividades ilícitas, siendo las principales actividades identificadas el fraccionamiento, el contrabando de divisas, transferencial al exterior, dicha actividad afecta directamente la economía legal de los países.

Para el año 2012, en Perú mediante decreto legislativo N°1106 aprobado por el (Congreso de la República, 2012) se modificó la sexta disposición de la Ley N°28306, estableciendo la obligación de declarar bajo juramento el ingreso y/o salida de dinero en efectivo o instrumentos financieros negociables al territorio, por sumas superior a US\$10.000, y se prohíbe montos superiores a US\$30.000.

Posteriormente para el año 2013 se aprobó el (Reglamento de la Obligación de Declarar el Ingreso o Salida de Dinero en Efectivo y/o Instrumentos Financieros Negociables Emitidos al Portador, 2013) mediante decreto supremo N.º 195-2013-EF donde se estableció la obligación de todas las personas que ingresan o salen del territorio por algún punto fronterizo de declarar el dinero en efectivo o en instrumentos financiero negociables. Pese a la normativa y reglamentos establecidos para el control en el ingreso y salida de dinero en el país, se observa ciertas deficiencias en la gestión de riesgos, y evasión por parte de las personas al momento de declarar montos superiores a los permitidos en la normativa.

Por las razones antes expuestas los autores consideran importante dar respuesta a los siguientes problemas científicos:

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

PG.- ¿De qué forma, la gestión de riesgo aduanero influye en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020?

1.2.2 Problemas Específicos

PE1.- ¿Cómo la gestión de riesgo aduanero influye en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020?

PE2.- ¿Cómo la gestión de riesgo aduanero influye en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020?

PE3.- ¿Cómo la gestión de riesgo aduanero influye en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo General

OG. – Analizar de qué forma, la gestión de riesgo aduanero influye en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

1.3.2 Objetivos Específicos

OE1.- Conocer cómo la gestión de riesgo aduanero influye en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

OE2.- Identificar cómo la gestión de riesgo aduanero influye en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

OE3.- Establecer cómo la gestión de riesgo aduanero influye en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

Importancia de la Investigación

A nivel internacional los países deben evaluar, identificar y entender los posibles riesgos a los que están expuestos, según el **(Grupo de Acción Financiera de Latinoamérica, 2018) “con base en esa evaluación, los países deben aplicar un enfoque basado en riesgo, a fin de asegurar que las medidas para prevenir o mitigar el lavado de activos y el financiamiento del terrorismo sean proporcionales a los riesgos identificados” (pág.10).**

En el estudio **(Cosio, 2017) se aprecia la importancia de que el estado, adopte procedimientos para minimizar los riesgos** e intervenir de forma temprana las transacciones que trasgredan las normativas sobre el ingreso y egreso, ya sea de mercancía o de personas. Desde otro punto de vista, (Meisel, 2020) sostuvo que, la importancia de la gestión del riesgo en el marco aduanero radica en el aumento del conocimiento sobre el control que se debe ejercer, para

aumentar la presión sobre las organizaciones criminales y las personas que infringen la normativa vigente. En otras palabras, **EL CONTROL ADUANERO NO PUEDE FUNCIONAR SIN ESTABLECER UN ADECUADO SISTEMA DEL RIESGO.**

En concordancia con lo antes expuesto, LA PRESENTE INVESTIGACIÓN ES IMPORTANTE PORQUE DARÁ UNA PERCEPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA GESTIÓN DE RIESGO ADUANERO, EN CUANTO AL CONTROL DE DINERO E INSTRUMENTOS FINANCIEROS NEGOCIABLES DECLARADOS AL INGRESO O SALIDA DE PAÍS, EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ. Asimismo, permitirá plantear acciones para fortalecer la gestión en caso de ser necesario.

A nivel académico el informe final, representará un aporte a la comunidad científica, porque la información e instrumento diseñado podrá ser utilizado en futuras investigaciones dentro o fuera de la misma institución.

La viabilidad de la investigación se entiende como la factibilidad que tiene el estudio desde una perspectiva material, de información y de tiempo, en tal sentido se puede afirmar que, el presente estudio cuenta con la viabilidad económica, y el tiempo por parte de los autores para dar respuesta a las interrogantes formuladas. Asimismo, cuentan con la experiencia y conocimiento del tema.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes de la Investigación

1.1.1 Antecedentes Internacionales

En Costa Rica (Barrantes & Gómez, 2017) presentaron un análisis sobre el control aduanero durante el periodo 2010-2014, cuyo objetivo fue conocer la efectividad del control aduanero en el servicio de Costa Rica. A través de la metodología documental, descriptiva, y correlacional. En los resultados presentados por los autores se apreció que, el 96% conoce los controles para mercancía sensibles, mientras que el 4% sostuvo que no se aplican controles. También se observó que, el 53% consideró que no se aplica efectivamente los controles aduaneros, el 36% lo consideró aceptable y el 11% se abstuvo de emitir una opinión.

En tal sentido (Barrantes & Gómez, 2017) concluyeron que, los procesos de importación no mostraron un avance, pues siguen sin brindar una correcta atención en el ingreso y salida de mercancía, en la mayoría de los casos se debe al desconocimiento de los procesos.

En el análisis realizado por (Ayaviri, 2016) se pudo apreciar que, la autoridad aduanera aplicó multa a los ciudadanos por el ingreso o salida del territorio con importe mayor a US\$50.000 los mismos no fueron procedentes, por lo tanto, se puede deducir que existen ciertos vacíos legales. En Bolivia el decreto supremo N°29681, sanciona el incumplimiento de la declaración jurada de efectivo, ya sea por registro o autorizada por el Banco Central de Bolivia y el respectivo Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Asimismo, se apreció que las autoridades de

control aduanero incurrieron en faltas al sancionar a los ciudadanos sin antes, aplicar el debido proceso administrativo.

1.1.2 Antecedentes Nacionales

Los autores (Arecochea & Fernández, 2015) en la investigación de la eficacia del control aduanero y su asociación con la detección de contrabando, cuyo objetivo principal fue establecer la relación entre las variables de estudio, a través de la metodología correlacional de enfoque cuantitativo. El 90% consideró que el nivel de detección es bajo, y el 4% opinó que el nivel es medio. Mediante la contrastación de hipótesis determinaron que existe relación significativa entre la eficacia en el control aduanero y la detección de contrabando de mercancía. Por lo que, (Arecochea & Fernández, 2015) sugieren optimizar los perfiles de riesgo a través de herramientas informáticas.

El autor (Cabrera, 2018) de la investigación sobre la gestión de seguridad aduanera, cuyo objetivo principal fue identificar la influencia de la gestión de seguridad aduanera, en la comisión de los delitos aduaneros. El diseño de investigación fue no experimental, correlacional y transversal. El 42,3% de los entrevistados señalan estar totalmente en desacuerdo, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utilicen la tecnología moderna; el 36,6% precisan estar en desacuerdo. Por otro lado, el 46,5% señalan estar totalmente en desacuerdo, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifican el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse; el 40,8% precisan estar en desacuerdo. El autor concluyó que,

los regímenes y operaciones aduaneras portuarias incluyen en la comisión de delitos aduaneros en el Puerto del Callao.

En la tesis de (Villaverde, 2017) sobre las estrategias para la prevención de delitos de lavado de activos, cuyo objetivo fue analizar si las estrategias empleadas son adecuadas para prevenir los delitos del lavado de activos en la Región Junín. El método utilizado por el autor fue descriptivo. Entre los resultados se apreció que, 7,1% de las empresas no tiene implementada estrategias para prevenir el lavado de activos, el 31% tiene implementada al menos una estrategia, el 42,9% tiene dos estrategias, y el 19% tiene implementado 3 estrategias. (Villaverde, 2017) concluyó que, las políticas y procedimientos se asocian inversamente con el lavado de activos en la región Junín, porque “a menor prevención de las estrategias de políticas y procedimientos, mayor será el lavado de activos en la Región Junín” (pág.12).

En el artículo de (Meza & Aranibar, 2019) cuyo objetivo fue determinar la influencia de la gestión de riesgo en las acciones de los puestos de control de la aduana, se apreció a través de la metodología no experimental, descriptiva que, el 64% de los entrevistados consideraron que las políticas y los recursos asignados son adecuados. Por otro lado, el 55% opinó que solo a veces se identifican los sectores de riesgo, y el 25% sostuvo que casi nunca se identifican. Con respecto a la pregunta si considera que se cuenta con el personal equipado eficazmente el 53% indica que a veces, el 28% muestra que casi nunca, y finalmente el 19% revela que casi siempre. También, el 36% consideró que solo a veces se identifican los fraudes, el 33% casi nunca y el 31% opinó que casi siempre, de estos resultados se puede decir que, es necesario reforzar las medidas para la

identificación de los posibles fraudes, incluyendo las medidas correctivas necesarias según se amerite.

En el estudio de (Martinez, 2019) sobre las Formalidades aduaneras para el ingreso de equipaje en el complejo de atención fronteriza Santa Rosa, el autor se planteó conocer en qué medida las formalidades aduaneras para el ingreso de equipaje influyen en la calidad del servicio del área de liquidaciones de SUNAT. La metodología utilizada fue no experimental, de nivel explicativa, cuyos resultados muestran lo siguiente: el 38,5% de las personas que ingresan a través del complejo de atención fronteriza Santa Rosa manifestaron tener conocimiento sobre las disposiciones referente a la declaración de bienes, el 33,1% manifestó tener un bajo conocimiento de la normativa (pág.58). El 48% declaró tener casi siempre claro que debe declarar si lleva más de US\$10.000 en efectivo, el 28% a veces y el 30% manifestó que casi nunca y nunca. Por otro lado, el 87% declaró entre casi nunca y nunca la empresa de transporte le proporciona la información pertinente para el procedimiento de declaración ante la SUNAT.

Por otro lado, en la investigación de (Jiménez, 2016) sobre la modernización de la división de equipajes en aduana del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cuyo objetivo principal fue analizar las modernizaciones realizadas en el área. La metodología utilizada fue no experimental, descriptiva y de corte transversal. En los resultados se observó que, el 45,7% opinó que el nivel de modernización es regular, en base a otra de las interrogantes el 36,2% de los participantes consideró que el uso del sistema de información durante sus labores es regular, no obstante, un considerable 20.2% lo percibe en mínima medida el uso de estos

sistemas, en este sentido (Jiménez, 2016) señaló que, aunque utilizan tecnología de información durante los procedimientos, podrían implementar otras herramientas que simplificarían aún más el control aduanero. El autor concluyó que, el control aduanero se ha vuelto más eficiente con el paso del tiempo, y la implementación de tecnología, así como en los métodos de caracterización de los pasajeros, lo que les permite identificar aquellos casos que podrían representar un riesgo.

En el estudio presentado por (Valverde, 2019) sobre “La gestión de riesgo como estrategia en el control de las importaciones de la intendencia de aduana marítima del Callao”, cuyo objetivo fue evaluar a gestión de riesgos a través de un estudio transversal, no experimental. Entre los resultados se apreció que, el 99,5% de los importadores están de acuerdo que la gestión de riesgos ha permitido identificar el riesgo de fraude de subvaluación en importaciones de mercancías (pág.69). (Valverde, 2019) concluyó que, adicional a los parámetros aplicados en la gestión de riesgo es necesario el uso de tecnologías de información que permitan modernizar los procesos aduaneros de conformidad con las directrices de la Organización Mundial de Aduana.

1.2 Bases Teóricas

1.2.1 Gestión de Riesgo Aduanero

En el Convenio Internacional para la simplificación y armonización de los Regímenes Aduaneros presentado por la (Organización Mundial de Aduanas, 2008) se explicó que la gestión de riesgo consiste en las acciones sistemática

permiten a la aduana obtener la información necesaria para manejar los movimientos que presentan un riesgo.

En la administración aduanera, tanto la circulación de personas como de mercancía representa un agente de riesgo, el nivel del mismo se establece en base al contexto de prioridades que tengas las autoridades en aduana. Según la (Organización Mundial de Aduanas, 2008) la gestión riesgo aduanero puede clasificarse en gestión estratégica, operacional y táctica, estos consisten en lo siguiente:

La gestión de riesgo estratégica según lo establecido por el convenio de Kyoto aprobado por la (Organización Mundial de Aduanas, 2008), permite a las autoridades aduaneras identificar los sectores de riesgo, considerando solo aquellos de mayor importancia, e interviniendo cuando se amerite de acuerdo a la experiencia, y el criterio de los oficiales de aduana. A través de esta gestión se determinan los sectores de mayor riesgo los cuales puede incluir temas como drogas, pornografías, u otros temas de índole social. Asimismo, se considera los temas asociados a las prohibiciones y restricciones establecidas en la normativa de cada país, finalmente las cuotas y asuntos relacionados a derechos e impuestos establecidos.

En cuanto a la gestión de riesgo operacional según lo establecido en el convenio de Kyoto, aprobado por la (Organización Mundial de Aduanas, 2008) radica en la valoración del nivel de control necesario para manejar eficazmente el riesgo estimado. Una de las acciones operacionales es la aplicación de controles por auditoría, o la disposición del personal y el equipamiento tecnológico. Asimismo, la aduana pasa a identificar solo los movimientos seleccionados porque representan mayor riesgo.

Finalmente, en el convenio de Kyoto, aprobado por la (Organización Mundial de Aduanas, 2008) se estableció la gestión de riesgo táctica, esta depende principalmente del personal de aduana, destaca según la experiencia y destreza que muestren para el manejo de situaciones durante los procedimientos establecidos de control.

1.2.2 Control aduanero

En el Decreto legislativo N°1053 emitido por el (Congreso de la República, 2010) en el cual se aprueba la Ley General de Aduanas, se observa en el artículo 162° que el control aduanero:

Se ejerce sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas a control aduanero. Cuando la autoridad aduanera requiera el auxilio de las demás autoridades, éstas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata.

En base a lo expuesto en el artículo 162 de la Ley General de Aduanas, el control es una medida que se toma sobre la mercancía o personas que ingresan o salen de un país, para inspeccionar y minimizar los riesgos que puedan afectar la seguridad e integridad de las personas en el territorio.

Para ejercer el control aduanero, según lo dispuesto en el artículo 163 de la Ley General de Aduanas la administración aplica la gestión de riesgo, enfocándose principalmente en aquellas áreas de riesgo. Asimismo, en el artículo 164 se define como potestad aduanera el conjunto de facultades que se atribuyen a la

administración aduanera para efectuar el control sobre el ingreso, traslado o permanencia de mercancía o las personas responsables de la misma, en los puntos establecidos para tal fin.

1.2.3 Control de dinero e instrumentos financieros negociables

La gestión de análisis de riesgos en los viajeros fronterizos depende y varía según el medio de transporte, según lo explica el (Banco Interamericano de Desarrollo-BID, 2016) como parte del control fronterizo se consideran tres etapas el control previo, el control concurrente y el control posterior, y estos varían según las normas vigentes en cada país.

En Perú, según lo dispuesto en el reglamento de la obligación de declarar el ingreso o salida de dinero en efectivo y/o instrumentos financieros negociables emitidos al portador aprobado por el (Ministerio de Economía y Finanzas, 2013) “todas las personas que ingrese o salga del país, está obligada a presentar una declaración bajo juramento si porta consigo IFN y/o dinero en efectivo, por sumas superiores a US\$10.000 o su equivalente en moneda nacional o extranjera”. Asimismo, se prohíbe trasladarse con montos superiores a los US\$30.000.

En base a ello, las autoridades en el aeropuerto o puntos fronterizo se encargan de seguir las fases de control. Según el (Banco Interamericano de Desarrollo-BID, 2016) la primera fase es el control previo, cuando las personas ingresan o salen del país las autoridades identifican los posibles, por lo que deben coordinar entre las diferentes autoridades según el ámbito de competencia. En base a ello, a nivel internacional se han creado diferentes normativas que se suman a las medidas de seguridad en las que se incluye la información previa al arribo, para así lograr el análisis de la información de la mercancía o personas. En esta fase del control es fundamental la voluntad de los gobiernos para cooperar a nivel

internacional el manejo de la información anticipada, y el uso de la tecnología para transmitir, procesar y guardar la información.

La segunda fase señalada por el (Banco Interamericano de Desarrollo- BID, 2016) es el control concurrente cuando se trata de mercancía es más fácil que cuando se trata de pasajeros, ya que la información que manejan las autoridades es mínima, al igual que el tiempo que disponen para determinar si un pasajero amerita ser revisado o no es mínimo. La Organización Mundial de Aduana-OMA ha propuesto a lo largo del tiempo una serie de medidas para la actuación, sin embargo, en el servicio de aduana se basan principalmente en el método de selección aleatoria, por no contar con suficiente información anticipada, o es reducido el personal disponible para esta fase.

En otras palabras, en la fase de control concurrente prevalece el recurso humano, y las destrezas que muestran, así como el equipo tecnológico con el que cuenta el personal para observar y manejar las alertas.

La última fase es el control posterior según el (Banco Interamericano de Desarrollo- BID, 2016) las principales acciones están relacionadas con la información, y la posibilidad de corroborarla, así como los sistemas disponibles para procesarla. Este control, normalmente requiere de la cooperación entre las diferentes autoridades, y gobiernos, algunos de los indicadores a evaluar en el control posterior están relacionados con la referencia del pasajero, su frecuencia de viaje, el tiempo de estadía, motivos del viaje, entre otros aspectos que sean relevante.

En el artículo 4° del Reglamento de la obligación de declarar el ingreso o salida de dinero en efectivo y/o instrumentos financieros negociables emitidos al portador el (Ministerio de Economía y Finanzas, 2013) estableció que, la Superintendencia

Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria- SUNAT es el ente encargado de realizar el control de las declaraciones de efectivo y/o Instrumentos financieros negociables (IFN)

1.3 Definición de Términos Básicos

Administración Aduanera: “Órgano de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo” (Congreso de la República, 2010).

Autoridad aduanera: “funcionario de la Administración Aduanera que, de acuerdo con su competencia, ejerce la potestad aduanera” (Ministerio de Economía y Finanzas).

Control aduanero: “Conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta” (Congreso de la República, 2010).

Formalidades aduaneras: “Todas las acciones que deben ser llevadas a cabo por las personas interesadas y por la Administración Aduanera a los efectos de cumplir con la legislación aduanera” (Ministerio de Economía y Finanzas).

Revisión documentaria: “Examen realizado por la autoridad aduanera de la información contenida en la declaración aduanera de mercancías y en los documentos que la sustentan” (Ministerio de Economía y Finanzas).

CAPÍTULO II PREGUNTAS Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Para el año 2012, en Perú mediante decreto legislativo N°1106 aprobado por el (Congreso de la República, 2012) se modificó la sexta disposición de la Ley N°28306, estableciendo la obligación de declarar bajo juramento el ingreso y/o salida de dinero en efectivo o instrumentos financieros negociables al territorio, por sumas superior a US\$10.000, y se prohíbe montos superiores a US\$30.000. Posteriormente en el año 2013, se aprobó el (Reglamento de la Obligación de Declarar el Ingreso o Salida de Dinero en Efectivo y/o Instrumentos Financieros Negociables Emitidos al Portador, 2013) mediante decreto supremo N.º 195-2013-EF donde se estableció la obligación de todas las personas que ingresan o salen del territorio por algún punto fronterizo de declarar el dinero en efectivo o en instrumentos financiero negociables. Pese a la normativa y reglamentos establecidos para el control en el ingreso y salida de dinero en el país, se observa ciertas deficiencias en la gestión de riesgos, y evasión por parte de las personas al momento de declarar montos superiores a los permitidos en la normativa. Por lo que surge la siguiente interrogante: ¿De qué forma, la gestión de riesgo aduanero influye en la fase de control en la declaración de dinero e instrumentos financieros negociables ante la SUNAT?

Bajo la concepción de lo antes expuesto, en la presente investigación se pretendió analizar de qué forma, la gestión de riesgo aduanero influye en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La importancia de la gestión del riesgo en

el marco aduanero radica en el aumento del conocimiento sobre el control que se debe ejercer. Asimismo, la presente investigación es importante porque dio una percepción del estado actual de la gestión de riesgo aduanero, en cuanto al control de dinero e instrumentos financieros negociables declarados al ingreso o salida de país, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El presente estudio contó con la viabilidad económica, y el tiempo por parte de los autores para dar respuesta a las interrogantes formuladas. Asimismo, los autores cuentan con la experiencia y conocimiento del tema. La recolección de datos se realizó a través de un cuestionario aplicado a personal aduanero, quienes dieron su opinión acerca de la gestión de riesgo y el control que se llevó ante las declaraciones de dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables al momento de ingresar o salir del país. Los datos obtenidos fueron procesados a través del software estadístico SPSS versión 26. Finalmente, se presentó las conclusiones en base a los resultados obtenidos, y se plantearon las recomendaciones pertinentes.

Para el desarrollo de la presente investigación, se estudió lo siguiente:

Como variable independiente se estudió la gestión de riesgo aduanero que comprende el estudio sistemático de procedimientos que proporciona a la aduana la información necesaria para manejar los movimientos y/o envíos que presentan un riesgo (Organización Mundial de Aduanas, 2008). **Según lo dispuesto en el Convenio de Kyoto la gestión de riesgo a nivel de aduana puede ser estratégica, operacional o táctica.** Como variable dependiente se analizó el control de dinero e instrumentos financieros negociables, esta fase de control depende de la gestión de análisis de riesgo para viajeros en las fronteras (Banco Interamericano de Desarrollo- BID, 2016). En este caso en particular, toda

persona que ingrese o salga del país por algún aeropuerto internacional, puerto o puesto de control fronterizo de la SUNAT, está obligada a presentar una declaración bajo juramento (Ministerio de Economía y Finanzas, 2013). El **(Banco Interamericano de Desarrollo- BID, 2016) sostiene que, las fases de control son previos, concurrentes y posterior, y varía según cada país.**

Para una mayor comprensión de las variables de estudio a continuación la matriz de operacionalización de las variables:

2.1 Matriz de operacionalización| de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES
Gestión de riesgo aduanero	La Gestión de riesgo es la aplicación sistemática de prácticas y procedimientos de gestión que proporciona a la Aduana la información necesaria para manejar los movimientos y/o envíos que presentan un riesgo. Convenio Kyoto 6.2 (Organización Mundial de Aduanas, 2008)	La gestión de riesgo dentro de la Aduana puede ser estratégica, operacional o táctica. Convenio de Kyoto	Gestión de riesgo Estratégica	Cuota de traslado de efectivo
				Prohibición
			Gestión de riesgo Operacional	Manejo de riesgo evaluado
				Aplicación de controles por auditoría
			Gestión de riesgo Táctica	Procedimiento preestablecido
				Experiencia
Destreza				
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES
Control de dinero e instrumentos financieros negociables	La fase de control depende de la gestión de análisis de riesgo para viajeros en las fronteras (Banco Interamericano de Desarrollo- BID, 2016) En este caso en particular, toda persona que ingrese o salga del país por algún aeropuerto internacional, puerto o puesto de control fronterizo de la SUNAT, está obligada a presentar una declaración bajo juramento. D.S.Nº 195-2013-EF (Ministerio de Economía y Finanzas, 2013)	Las fases de control son previos, concurrentes y posteriores, y varía según cada país. (Banco Interamericano de Desarrollo- BID, 2016)	Control Previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	Coordinación entre distintas autoridades
				Información previa
				Uso de la tecnología para transmitir, procesar y guardar la información.
			Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	Selectividad en métodos aleatorios
				Control de las declaraciones de efectivo
			Control Posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	Posibilidad de corroborar la información
				Sistema para procesar la información
				Referencia de los pasajeros
				Frecuencia de viaje y Tiempo de estadía

Elaboración: Propia

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Diseño Metodológico

La presente investigación fue no experimental, porque no se manipularon las variables de estudio, sino que fueron analizadas dentro de su contexto habitual según la percepción de las personas involucradas. El corte del estudio fue transversal puesto que se hizo en un periodo determinado, de enfoque cuantitativo.

También tuvo un diseño correlacional que, según (Hernandez, Fernandez, Batista, & P, 2014) este diseño “tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que existe entre dos o más variables”.

3.2 Diseño muestral

3.2.1 Población

La población estuvo conformada por 38 personas compuestas por el personal aduanero que labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

3.2.2 Muestra

La muestra estuvo constituida por toda la población, por ser pequeña. Es decir, 38 personas compuestas por el personal aduanero que labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

3.3 Técnicas de Recolección de Datos

La técnica de recolección de datos consiste en aquellas actividades que permiten la obtener información directamente de los elementos de estudio, en el caso de la presente investigación se utilizó la técnica de la encuesta, a través de un cuestionario dirigido a los técnicos de aduanas. El cuestionario se encuentra estructurado de la siguiente forma:

La primera parte consta de nueve preguntas orientadas a la variable Gestión de riesgo aduanero, con una escala de Likert. Para medir la variable se analizó si la gestión de riesgo en aduana inadecuado, regular o adecuado.

La segunda parte consta de trece preguntas en base a la variable control de dinero e instrumentos financieros negociables, medida con escala de Likert. Para estudiar la variable se analizó si el control de dinero e instrumentos financieros negociables en la aduana al momento de ingresar o salir del país es Deficiente, Regular o Eficiente.

En cuanto a la confiabilidad del instrumento, fue realizada a través del Alfa de Cronbach, el mismo que según, (George & Mallery, 2020), si el valor de alfa es mayor a 0,7, es un instrumento aceptable.

Una vez aplicado el Alfa de Cronbach, se determinó un valor de 0,784 como se puede apreciar en el cuadro 2, lo que indica que, el instrumento es altamente confiable.

Cuadro 1- Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Válido	38	100,0
Casos Excluido ^a	0	,0
Total	38	100,0

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

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

Cuadro 2- Estadísticas de fiabilidad del cuestionario

Alfa de Cronbach	N de elementos
,784	22

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

3.4 Técnicas de Gestión y Estadísticas para el Procesamiento de la Información

Las técnicas de gestión, y estadísticas para el procesamiento de la información, en la presente investigación fueron las siguientes:

- a) La recolección de datos se realizó a través de un cuestionario dirigido a personal aduanero.
- b) Posteriormente se creó una base de datos en el software estadístico SPSS versión 26. También se utilizaron las técnicas estadísticas descriptivas e inferenciales del software estadístico SPSS versión 26 para presentar el análisis de los resultados.
- c) Finalmente, se ostentaron las conclusiones, y se presentaron las recomendaciones para aportar mejoras en la gestión de riesgo aduanero y control de dinero e instrumentos financieros negociables.

3.5 Aspectos Éticos

Los autores respetaron el contenido, y la autoría de las fuentes consultadas. De esta manera, es importante mencionar que se respetó el anonimato del personal aduanero que participó en la recolección de datos, y se garantizó que los datos obtenidos solo fueron utilizados para fines académicos.

CAPÍTULO IV RESULTADOS

4.1.- Gestión de riesgo aduanero, según el personal aduanero que labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

A continuación, se presentan los resultados correspondientes a la gestión de riesgo aduanero, y sus dimensiones, según el personal aduanero que, labora en el



Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

4.1.1.- Gestión de riesgo Estratégico.

Seguidamente, se presenta los resultados concernientes a la gestión de riesgo estratégico.

4.1.1.1.- *Declaración de traslado de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo para la cuota 10000\$ y 30000\$.*

Se presenta en la tabla 1 y figura 1 que, para el 7,9% y el 10,5% del personal aduanero que, labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez consideran que, la cuota entre 10000\$ y 30000\$ para la declaración de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo es inadecuado, y regular respectivamente. Por otro lado, el 81,6% de los entrevistados expresaron que, la cuota entre 10000\$ y 30000\$ para la declaración de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo es adecuado.

Tabla 1 Declaración de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo para la cuota 10000\$ y 30000\$.

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	3	7,9	7,9
Regular	4	10,5	18,4
Adecuado	31	81,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia



Figura 1 Declaración de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo para la cuota 10000\$ y 30000\$.

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.1.1.2.- Prohibición de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo por encima de 30000\$.

Se encontró en la tabla 2 y figura 2 que, el 13,2% de los entrevistados expresaron que, la prohibición de trasladar instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo por encima de 30000\$ es inadecuado. Según el 13,2% de los entrevistados es regular, sin embargo, para el 73,6% la prohibición de trasladar IFN, y efectivo por encima de 30000\$ es adecuado.

Tabla 2 Prohibición de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo por encima de 30000\$

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	5	13,2	13,2
Regular	5	13,2	26,4
Adecuado	28	73,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

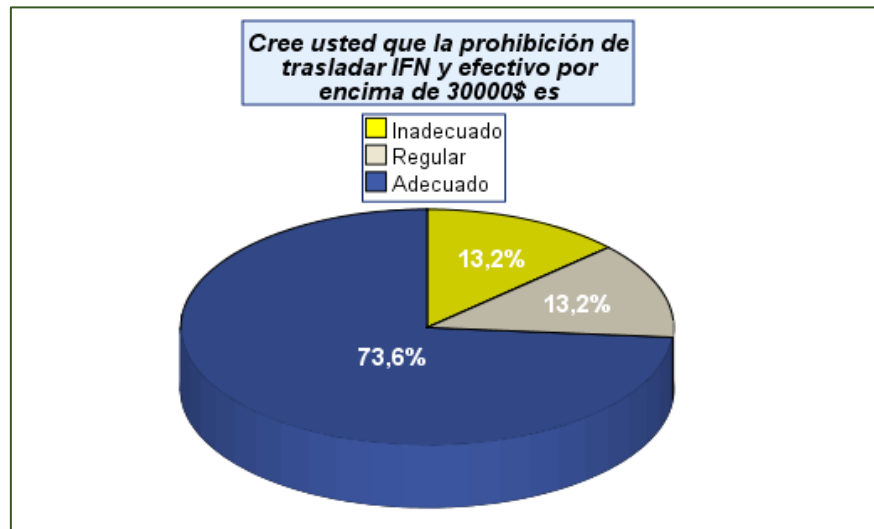


Figura 2 Prohibición de traslado de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo por encima de 30000\$

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.1.1.3.- Resumen descriptivo de la gestión de riesgo estratégico.

En la tabla 3 y figura 3 que, para el 7,9% y el 10,5% del personal aduanero entrevistado que, labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, expresaron que, que la gestión de riesgo aduanero es inadecuado y regular. Para el 81,6% de los entrevistados la gestión de riesgo aduanero es adecuado.

Tabla 3 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo estratégico

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	3	7,9	7,9
Regular	4	10,5	18,4
Adecuado	31	81,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

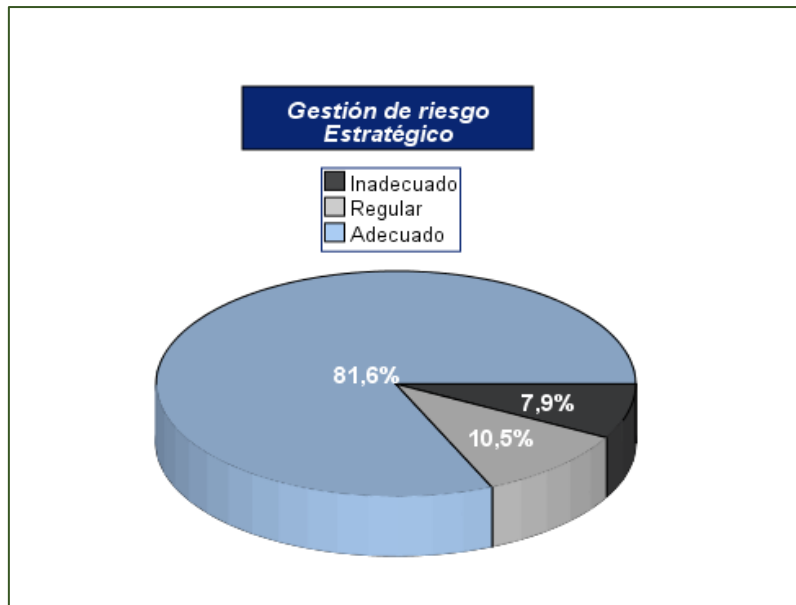


Figura 3 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo estratégico

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

Se elaboró una tabla de promedios de la gestión de riesgo aduanero, encontrándose un valor medio de 2,7 con un valor cualitativo adecuado. Estos resultados se presentan a continuación en la tabla 4 y figura 4.

Tabla 4 Promedio de la gestión de riesgo estratégico

Considera que la cuota entre 10000\$ y 30000\$ para la declaración de traslado de IFN y efectivo es	2,7	Adecuado
Cree usted que la prohibición de trasladar IFN y efectivo por encima de 30000\$ es	2,6	Adecuado
Gestión de riesgo Estratégico	2,7	Adecuado

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

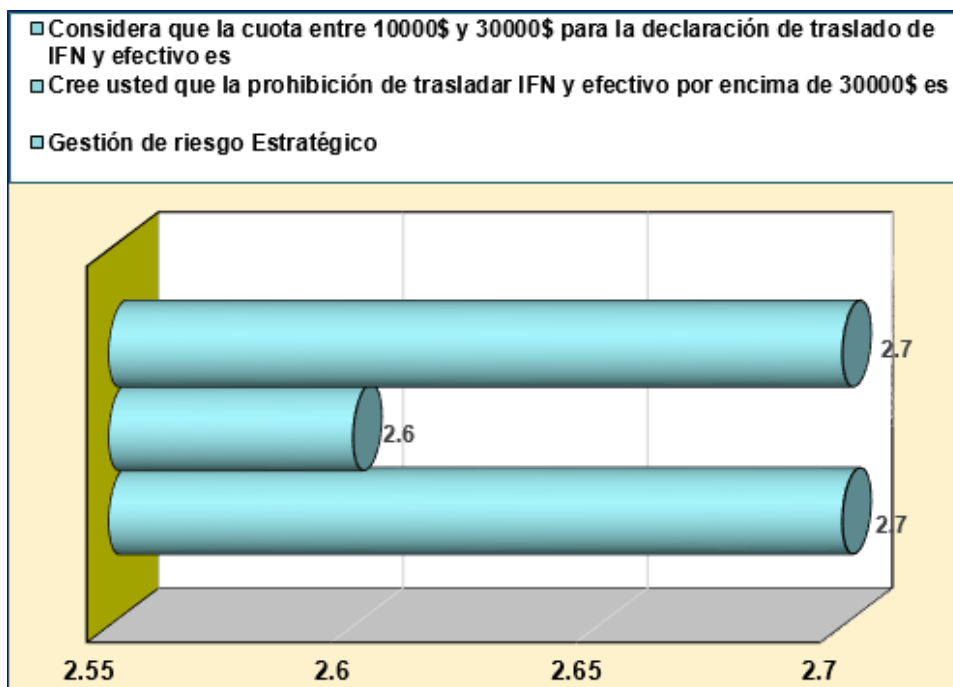


Figura 4 Promedio de la gestión de riesgo estratégico

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.1.2.- Gestión de riesgo operacional.

Se presenta a continuación, los resultados referentes a la gestión de riesgo operacional.

4.1.2.1.- Equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto.

Se encontró en la tabla 5 y figura 5 que, para el 26,3% y el 44,8% del personal aduanero entrevistado que, labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, expresaron que, los equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto son entre inadecuado y regular respectivamente. Solo para el 28,9% de los entrevistados, los equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto son adecuados.

Tabla 5 Equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto.

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	10	26,3	26,3
Regular	17	44,8	71,1
Adecuado	11	28,9	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

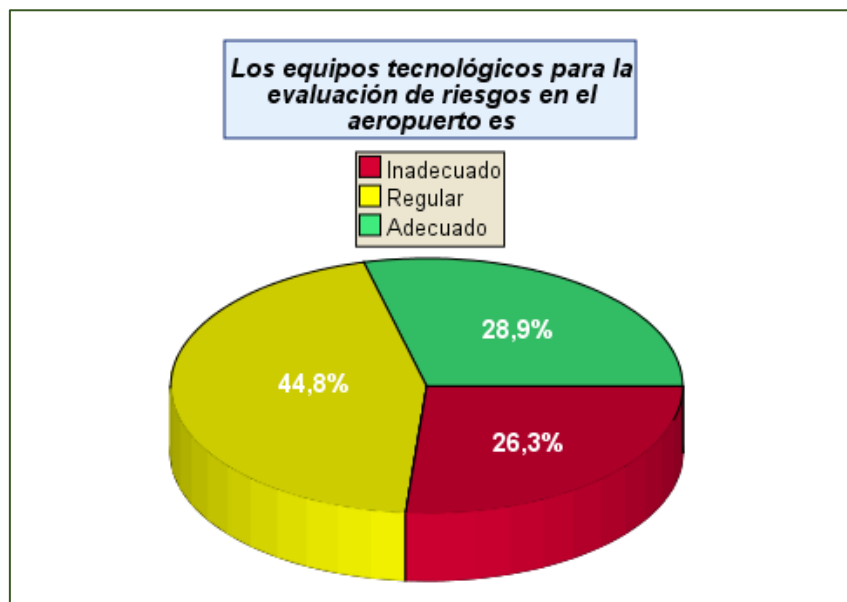


Figura 5 Equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto
 Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

4.1.2.2.- Capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto.

En la tabla 6 y figura 6 se encontró que, para el 18,4% y el 36,9% de los entrevistados, la capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto es entre inadecuado y regular. Sin embargo, para el 44,7% la capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto es adecuado.

Tabla 6 Capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	7	18,4	18,4
Regular	14	36,9	55,3
Adecuado	17	44,7	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

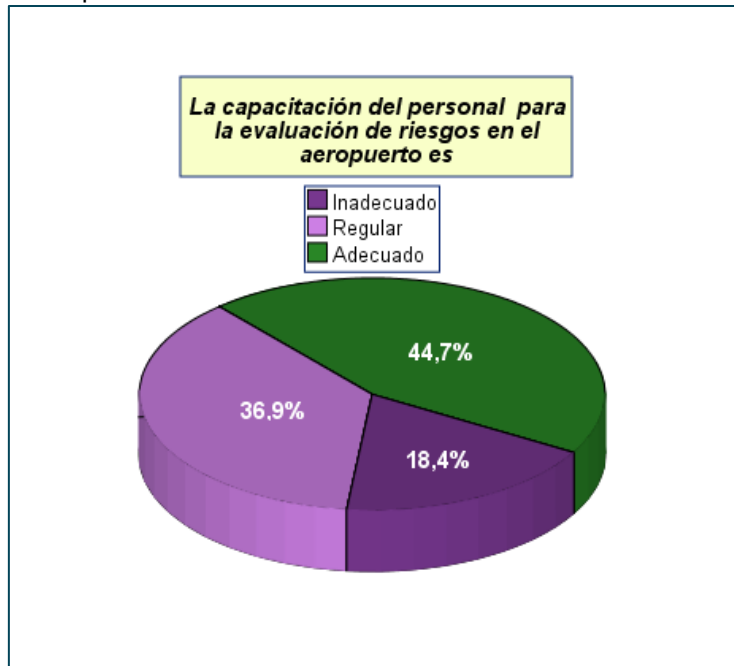


Figura 6 Capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.1.2.3.- Cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo.

En la tabla 7 y figura 7 que, para el 52,6% y el 42,1% de los entrevistados, la cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo es entre inadecuado y regular. Se presenta también que, solo para el 5,3% de los entrevistados, la cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo es adecuada.

Tabla 7 Cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	20	52,6	52,6
Regular	16	42,1	94,7
Adecuado	2	5,3	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

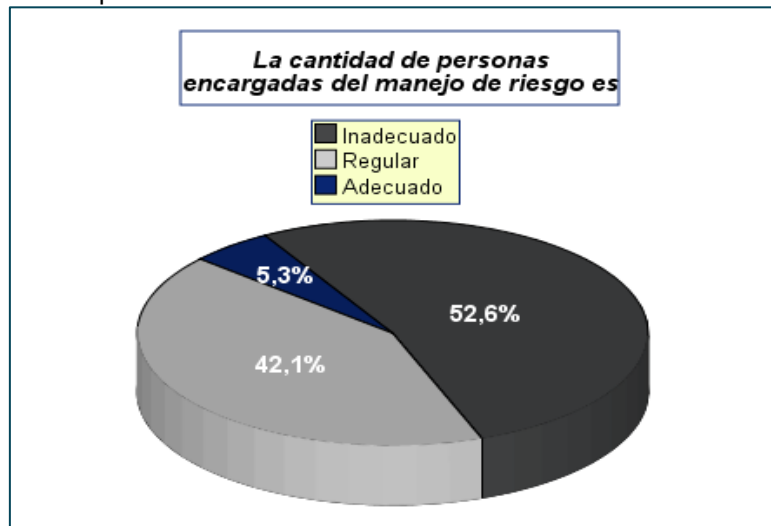


Figura 7 Cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.1.2.4.- *Aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.*

En la tabla 8 y figura 8 se observa que, para el 63,2% de los entrevistados, la aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo es inadecuado. Para el 31,5% es regular, en cambio, solo para el 5,3% de los entrevistados, la aplicación de los controles de auditoría por comprobación de IFN y efectivo es adecuada.

Tabla 8 Aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	24	63,2	63,2
Regular	12	31,5	94,7
Adecuado	2	5,3	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

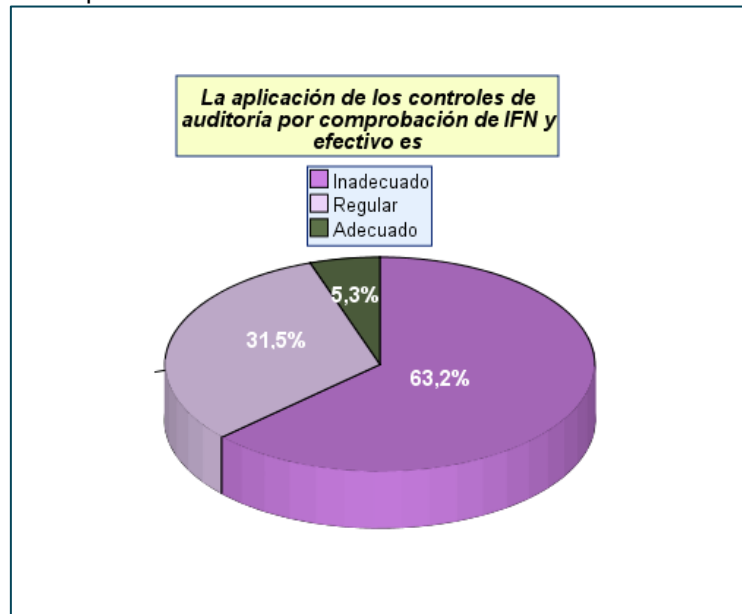


Figura 8 Aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.1.2.5.- Resumen de la gestión operacional.

Se presenta en el siguiente resumen descriptivo que, para el 21,1% y el 68,4% de los entrevistados la gestión operacional es entre inadecuado y regular. Solo para el 10,5% del personal aduanero la gestión operacional es adecuada.

Tabla 9 Resumen de la gestión operacional

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	8	21,1	21,1
Regular	26	68,4	89,5
Adecuado	4	10,5	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

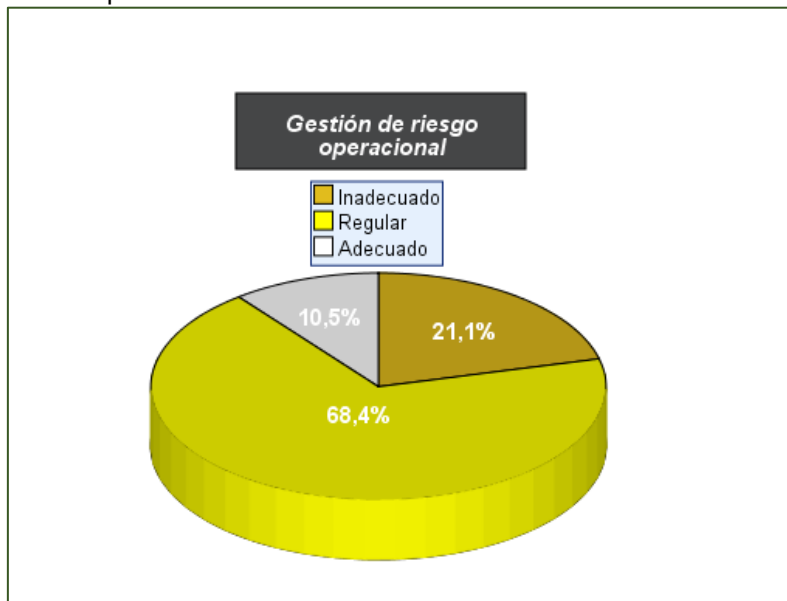


Figura 9 Resumen de la gestión operacional

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

En la tabla 10 y figura 10 se presenta el promedio de la gestión operacional encontrándose un valor medio de 1,8 con un valor cualitativo regular. También se encontró que, para el personal aduanero la aplicación de los controles de auditoría por comprobación de IFN y efectivo es inadecuado.

Tabla 10 Promedio de la gestión operacional

Los equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto son	2,0	Regular
La capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto es	2,3	Regular
La cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo es	1,5	Regular
La aplicación de los controles de auditoría por comprobación de IFN y efectivo es	1,4	inadecuado
Gestión de riesgo operacional	1,8	Regular

Fuete: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

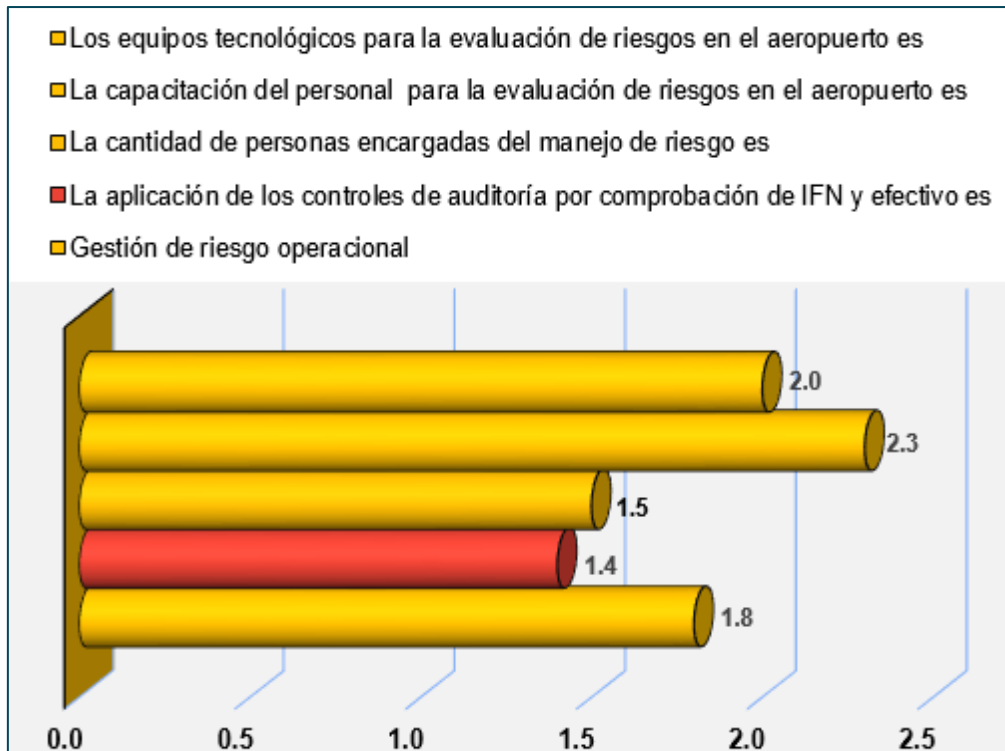


Figura 10 Promedio de la gestión operacional

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.1.3.- Gestión de riesgo táctico.

A continuación, se presentan los resultados correspondientes a la gestión de riesgo táctico.

4.1.3.1.- Procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.

En la tabla 11 y figura 11 se encontró que, el 23,7% y el 44,7% de los entrevistados, expresaron que, el procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de IFN y efectivo es entre inadecuado y regular. Por otro lado, el 31,6% de los mismos indicaron que el procedimiento preestablecido es adecuado.

Tabla 11 Procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	9	23,7	23,7
Regular	17	44,7	68,4
Adecuado	12	31,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

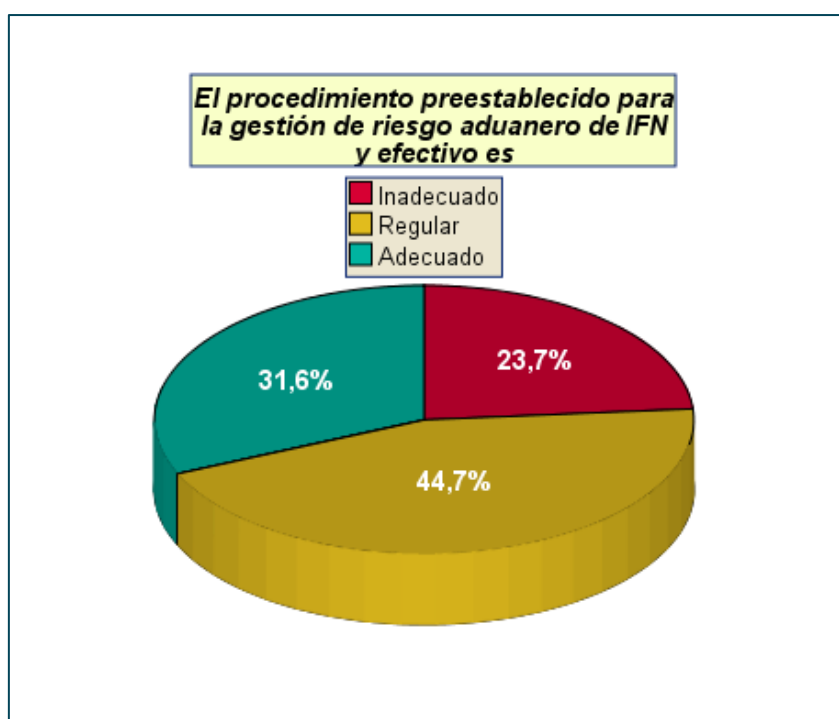


Figura 11 Procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.1.3.2.- *Experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo.*

En la tabla 12 y figura 12 se presenta que, para el 10,5% y 42,1% de los entrevistados, la experiencia del personal en la evaluación del riesgo aduanero de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo es entre inadecuado, y regular respectivamente. En cambio, el 47,4% de los mismos expresaron que, la experiencia la experiencia del personal en la evaluación del riesgo aduanero de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo es adecuado.

Tabla 12 Experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	4	10,5	10,5
Regular	16	42,1	52,6
Adecuado	18	47,4	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

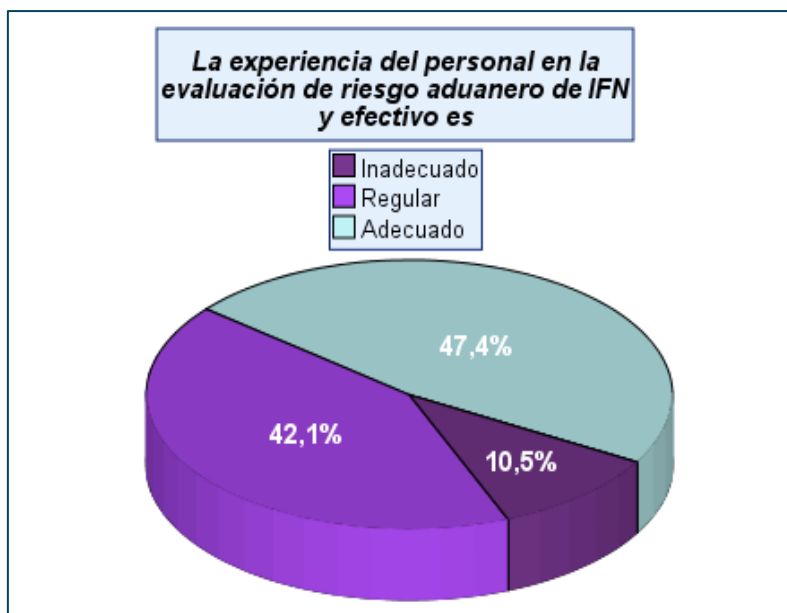


Figura 12 Experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo
 Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

4.1.3.3.- Destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros.

Para el 5,3% y el 26,3% de los entrevistados, la destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros es entre inadecuado y regular respectivamente. Sin embargo, el 68,4% del personal aduanero entrevistados expresaron que, la destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros es adecuada.

Tabla 13 Destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	2	5,3	5,3
Regular	10	26,3	31,6
Adecuado	26	68,4	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

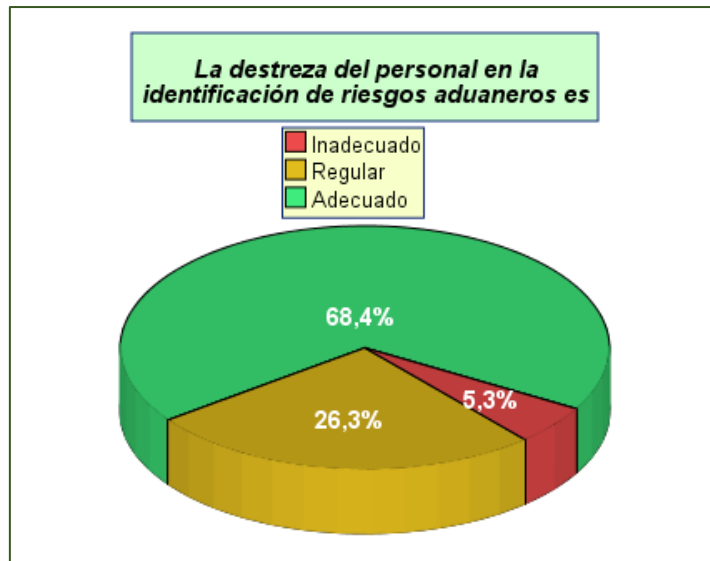


Figura 13 Destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.1.3.4.- Resumen descriptivo de la gestión de riesgo táctico.

En la tabla 14 y figura 14 se encontró que, para el 5,2% y el 47,4% del personal aduanero entrevistado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la gestión de riesgo táctico es entre inadecuado y regular. Mientras que, para el otro 47,4% la gestión de riesgo táctico es adecuada.

Tabla 14 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo táctico

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	2	5,2	5,2
Regular	18	47,4	52,6
Adequado	18	47,4	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

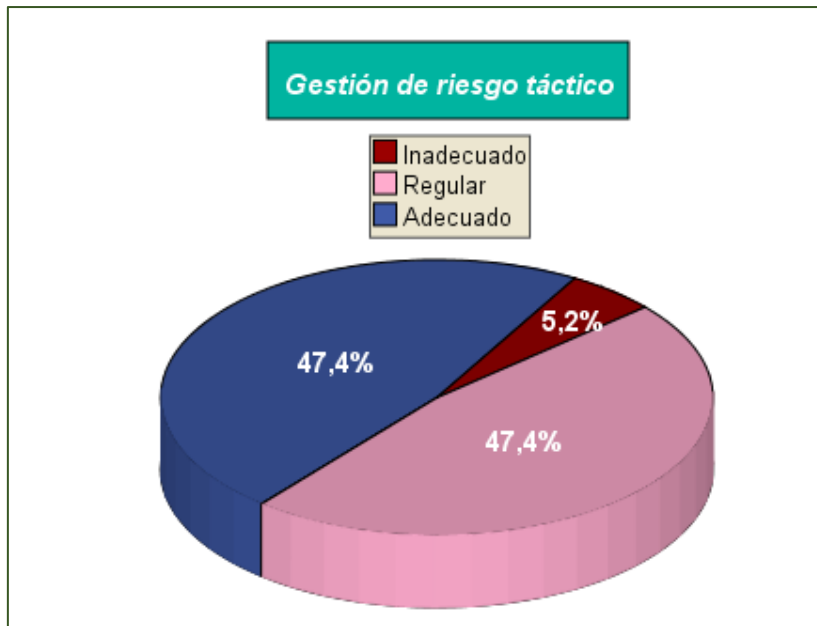


Figura 14 Resumen descriptivo de la gestión de riesgo táctico
 Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

Se elaboró una tabla de promedios referente a la gestión táctico y sus indicadores, encontrándose un valor medio de 2,4 con un valor cualitativo regular.

Tabla 15 Promedio de la gestión de riesgo táctico

El procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de IFN y efectivo es	2,1	Regular
La experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de IFN y efectivo es	2,4	Regular
La destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros es	2,6	Adecuado
Gestión de riesgo táctico	2,4	Regular

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

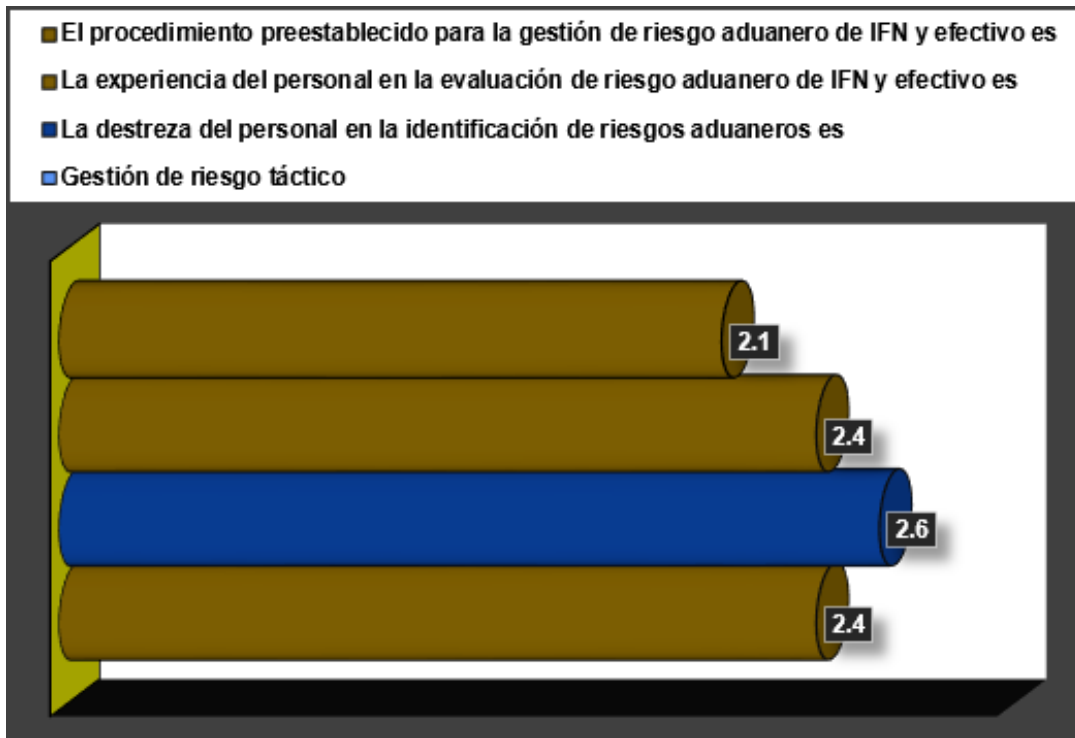


Figura 15 Promedio de la gestión de riesgo táctico

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.1.4.- Resumen general de la gestión del riesgo aduanero.

De manera general se presenta en la tabla 16 y figura 16 que, para el 5,3% y el 71% del personal aduanero entrevistados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la gestión de riesgo aduanero se viene desarrollando de manera inadecuada, y regular respectivamente, porque no hay una correcta gestión de **riesgo estratégico**, operacional, y táctico. Solo para el 23,7% de los entrevistados, la gestión de riesgo aduanero se viene desarrollando de manera adecuada.

Tabla 16 Resumen general de la gestión del riesgo aduanero

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Inadecuado	2	5,3	5,3
Regular	27	71,0	76,3
Adecuado	9	23,7	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

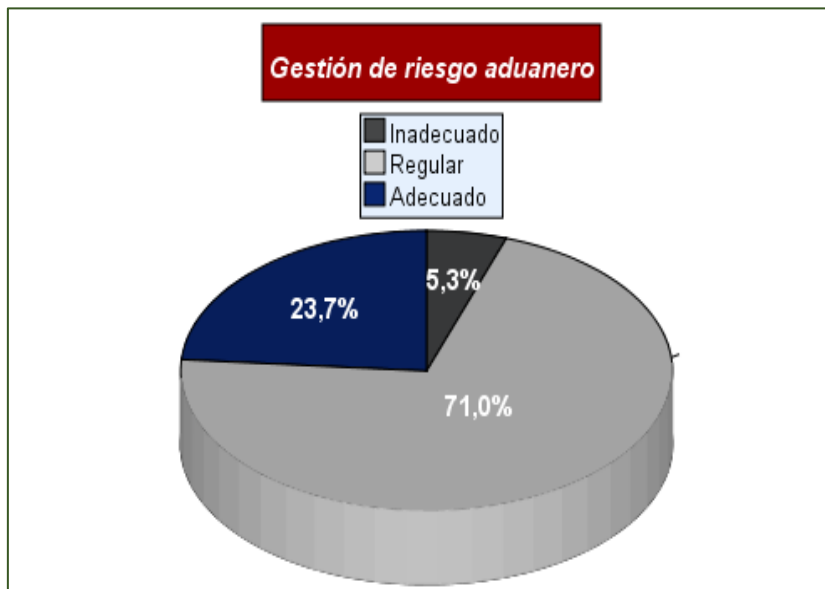


Figura 16 Resumen general de la gestión del riesgo aduanero

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

En la siguiente tabla de promedios se puede observar el promedio general de la gestión de riesgo aduanero y sus dimensiones, encontrándose un valor cualitativo regular.

Tabla 17 Promedio general de la gestión del riesgo aduanero		
Gestión de riesgo Estratégico	2,7	Adecuado
Gestión de riesgo operacional	1,8	Regular
Gestión de riesgo táctico	2,4	Regular
Gestión de riesgo aduanero	2,2	Regular

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

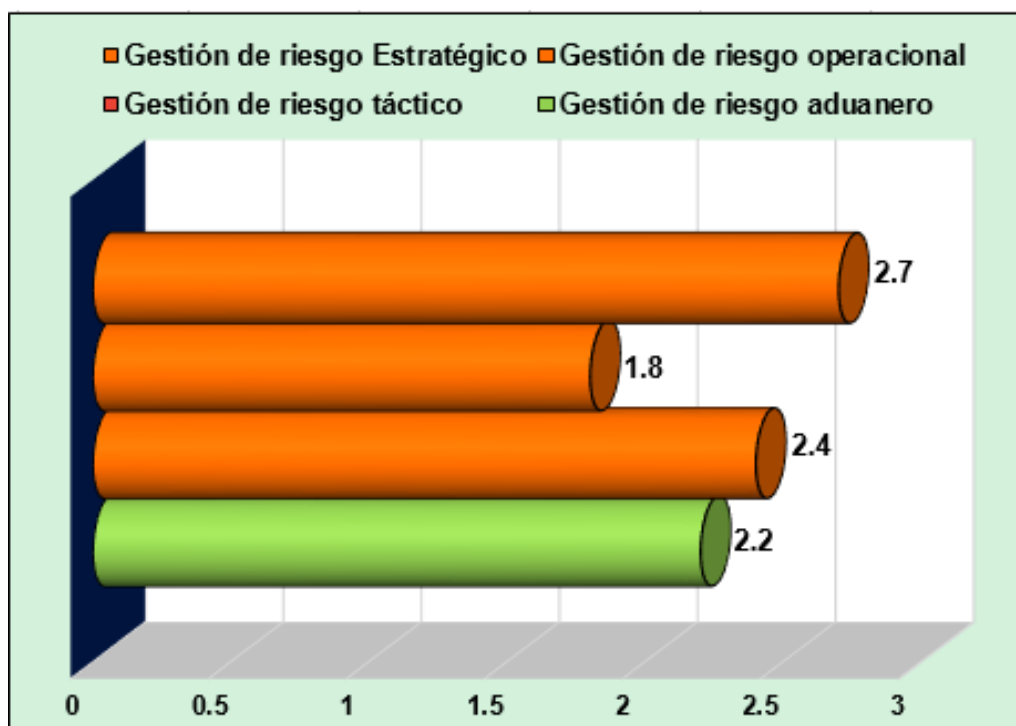


Figura 17 Promedio general de la gestión del riesgo aduanero
Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.- Control de dinero e instrumentos financieros negociables, según el personal aduanero que labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Se presenta a continuación, los resultados concernientes al control de dinero e instrumentos financieros negociables, y sus dimensiones, según el personal

Control de dinero e instrumentos financieros negociables



Control Previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e Instrumentos financieros negociables (IFN)



Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e Instrumentos financieros negociables (IFN)



Control Posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e Instrumentos financieros negociables (IFN)

aduanero que, labora en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

4.2.1.- Control Previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e (IFN).

Se presenta a continuación los resultados referentes al control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e (IFN).

4.2.1.1.- Coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos.

En la tabla 18 y figura 18 se presenta que, para el 28,9% y el 63,2% del personal aduanero entrevistado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos es entre deficiente y regular respectivamente. Solo el 7,9% de los entrevistados expresaron

que, la coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos es eficiente.

Tabla 18 Coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	11	28,9	28,9
Regular	24	63,2	92,1
Eficiente	3	7,9	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

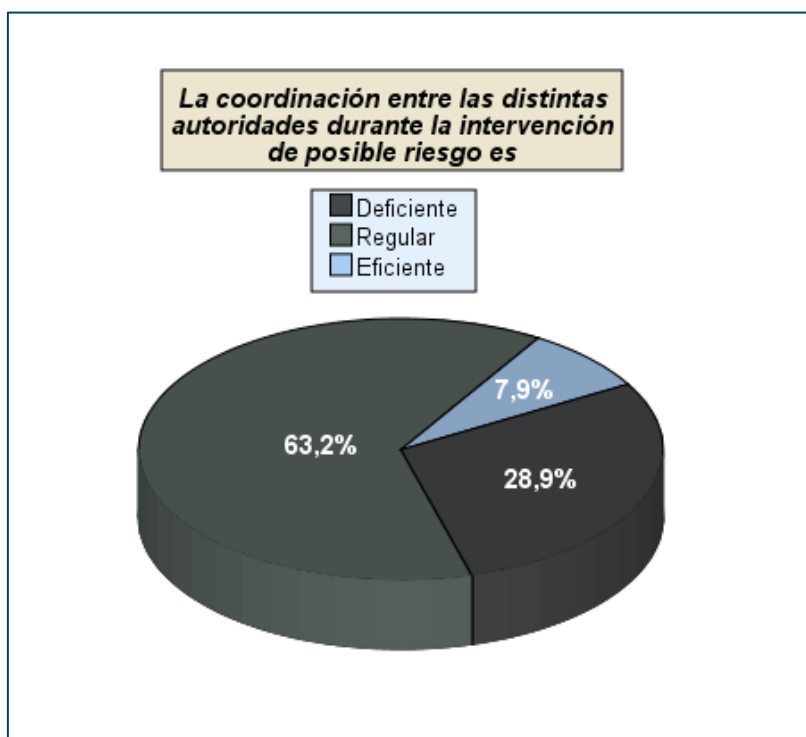


Figura 18 Coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.1.2.- Control de información previo al arribo del pasajero.

Se encontró en la tabla 19 y figura 19 que, para el 60,5% de los entrevistados, el control de información previo al arribo del pasajero es entre deficiente y regular. Solo para el 2,6% el control de información previo al arribo del pasajero es eficiente.

Tabla 19 Control de información previo al arribo del pasajero

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	23	60,5	60,5
Regular	14	36,9	97,4
Eficiente	1	2,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia



Figura 19 Control de información previo al arribo del pasajero

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.1.3.- Control de información previa a la salida del pasajero.

Se presenta en la tabla 20 y figura 20 que, para el 81,6% y el 18,4% de los entrevistados, el control de información previa a la salida del pasajero es entre deficiente y regular.

Tabla 20 Control de información previa a la salida del pasajero

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	31	81,6	81,6
Regular	7	18,4	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

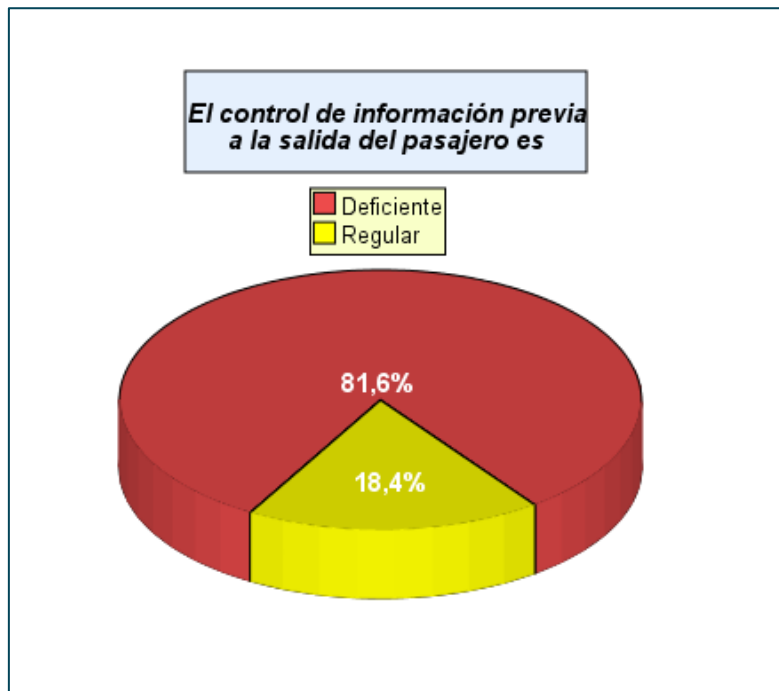


Figura 20 Control de información previa a la salida del pasajero

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.1.4.- Información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros.

Se presenta en la tabla 21 y figura 21 que, para el 44,7% y el 52,7% de los entrevistados, la información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros es deficiente y regular. Mientras que, solo para el 2,6% de los mismos la información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros es eficiente.

Tabla 21 Información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros.

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	17	44,7	44,7
Regular	20	52,7	97,4
Eficiente	1	2,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

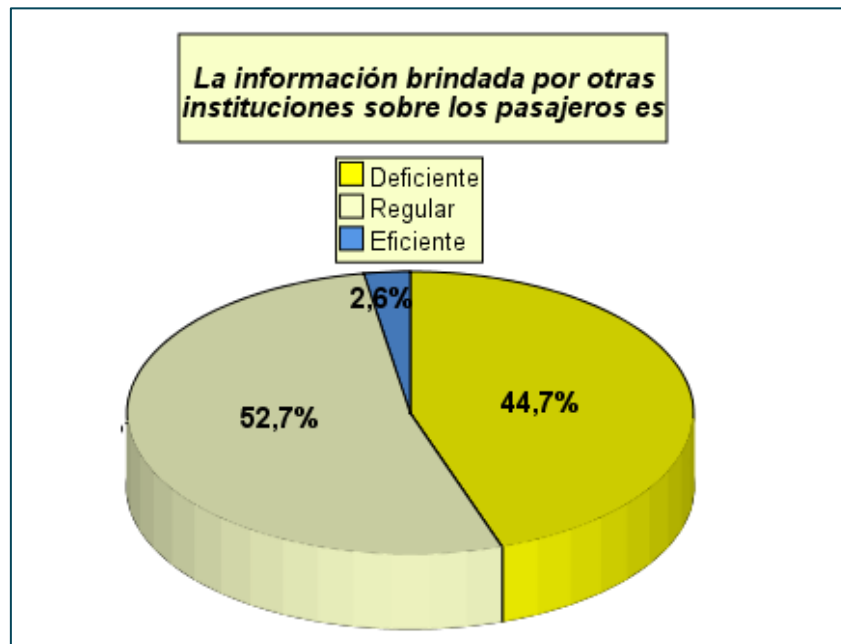


Figura 21 Información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.1.5.- *Uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo.*

Se encontró en la tabla 22 y figura 22 que, para el 44,7% y el 36,9% del personal aduanero, el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo es deficiente y regular respectivamente. Sin embargo, el 18,4% indicó que, el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo es eficiente.

Tabla 22 Uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	17	44,7	44,7
Regular	14	36,9	81,6
Eficiente	7	18,4	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

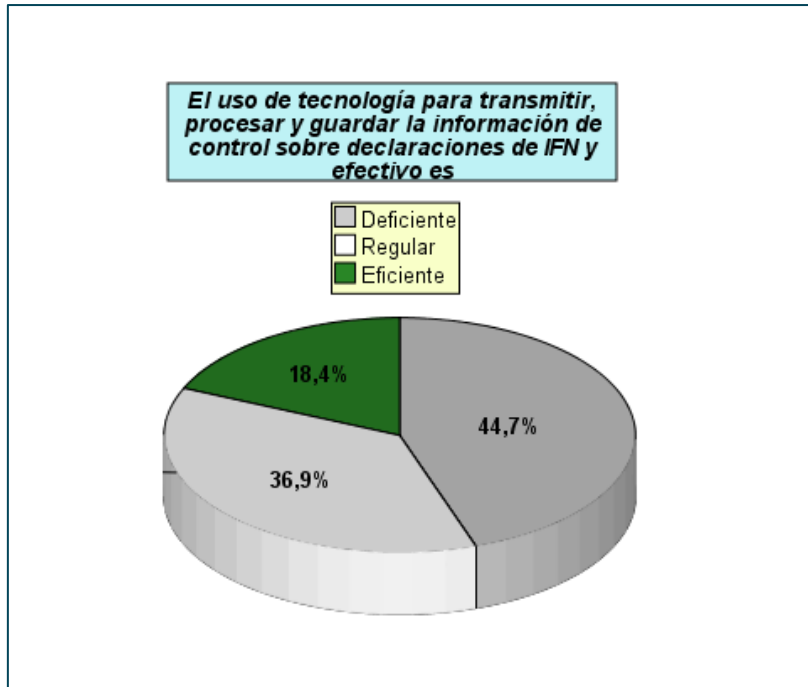


Figura 22 Uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo
 Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 Elaboración: Propia

4.2.1.6.- Resumen descriptivo del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN).

Se observa en la tabla 23 y figura 23 que, para el 47,4% y el 52,6% el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN, esta entre deficiente y regular respectivamente, porque no hay coordinación entre distintas autoridades, ni información previa, así como tampoco se presenta el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información.

Tabla 23 Resumen descriptivo del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	18	47,4	47,4
Regular	20	52,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

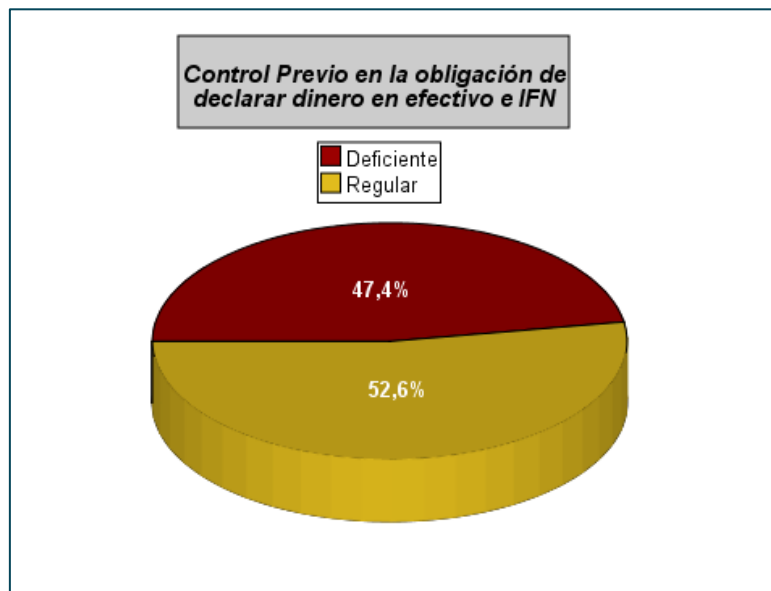


Figura 23 Resumen descriptivo del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

Se elaboró una tabla de promedios sobre el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN), encontrándose un valor medio de 1,5 con un valor cualitativo regular. Sin embargo, se presenta que, para los entrevistados el control de información previo al arribo y salida del pasajero, son deficientes.

Tabla 24 Promedio del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)

La coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posible riesgo es	1,8	Regular
El control de información previo al arribo del pasajero es	1,4	Deficiente
El control de información previa a la salida del pasajero es	1,2	Deficiente
La información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros es	1,6	Regular
El uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo es	1,7	Regular
Control Previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	1,5	Regular

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

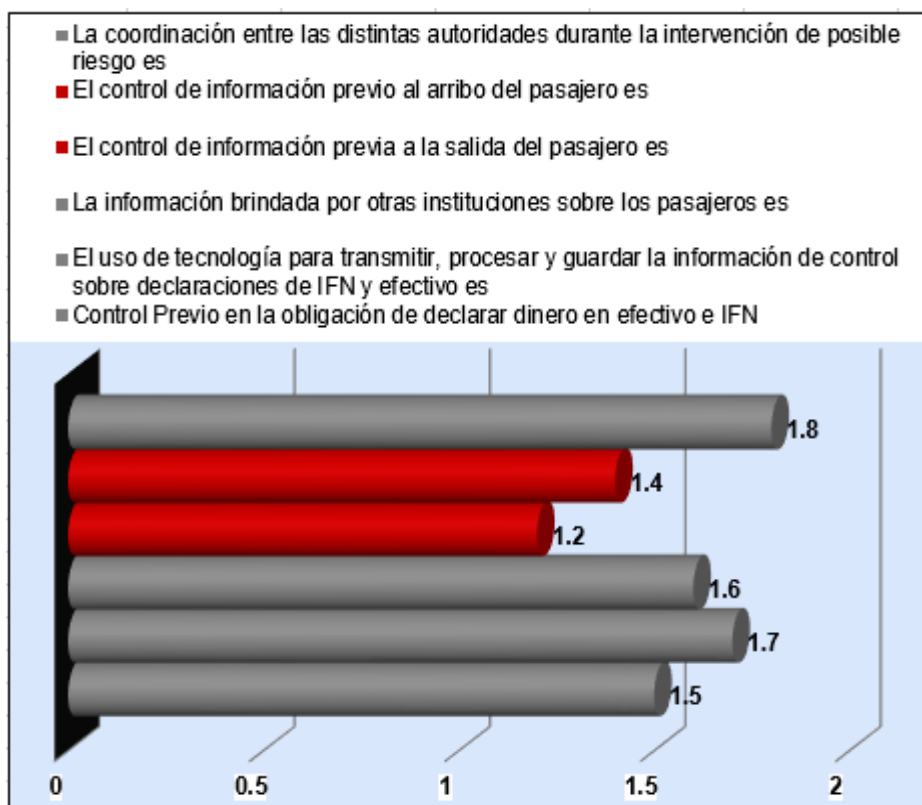


Figura 24 Promedio del control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.2.- Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.

Seguidamente, se presentan los resultados correspondientes al control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e (IFN).

4.2.2.1.- Selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros.

Se encontró en la tabla 25 y figura 25 que, para el 7,9% del personal la selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros, genera resultados deficientes. Se encontró también que, para el 60,5% la selectividad es regular, sin embargo, el 31,6% manifestó que, la selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros, genera resultados eficientes.

Tabla 25 Selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros.

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	3	7,9	7,9
Regular	23	60,5	68,4
Eficiente	12	31,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

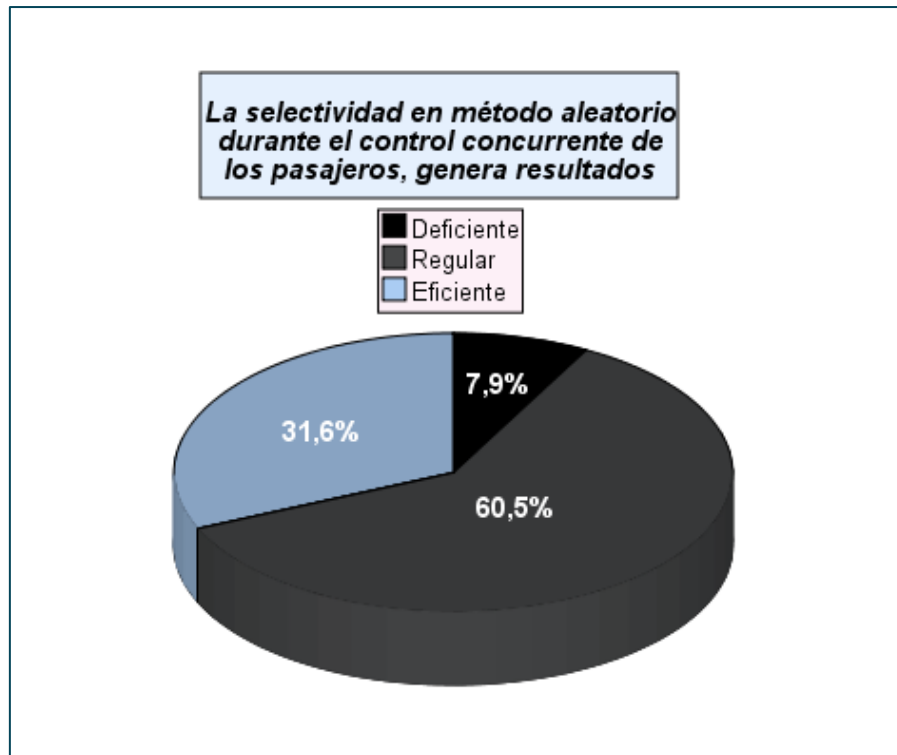


Figura 25 Selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.2.2.- Control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país.

En la tabla 26 y figura 26 se presenta que, el 15,8% y el 63,1% de los entrevistados expresaron que, el control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país es deficiente y regular. Solo el 21,1% de los mismos indicaron que, el control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país es eficiente.

Tabla 26 Control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	6	15,8	15,8
Regular	24	63,1	78,9
Eficiente	8	21,1	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

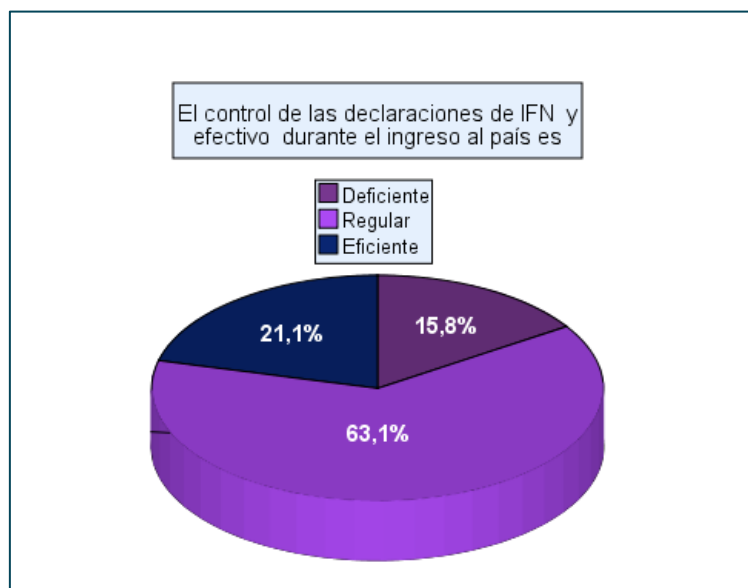


Figura 26. Control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país.

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.2.3.- Control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país.

En la tabla 27 y figura 27 que, para el 31,6% del personal aduanero entrevistado, el control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país es deficiente. Según el 60,5% es regular, mientras que, solo para el 7,9% el control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país es eficiente.

Tabla 27 Control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país.

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	12	31,6	31,6
Regular	23	60,5	92,1
Eficiente	3	7,9	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

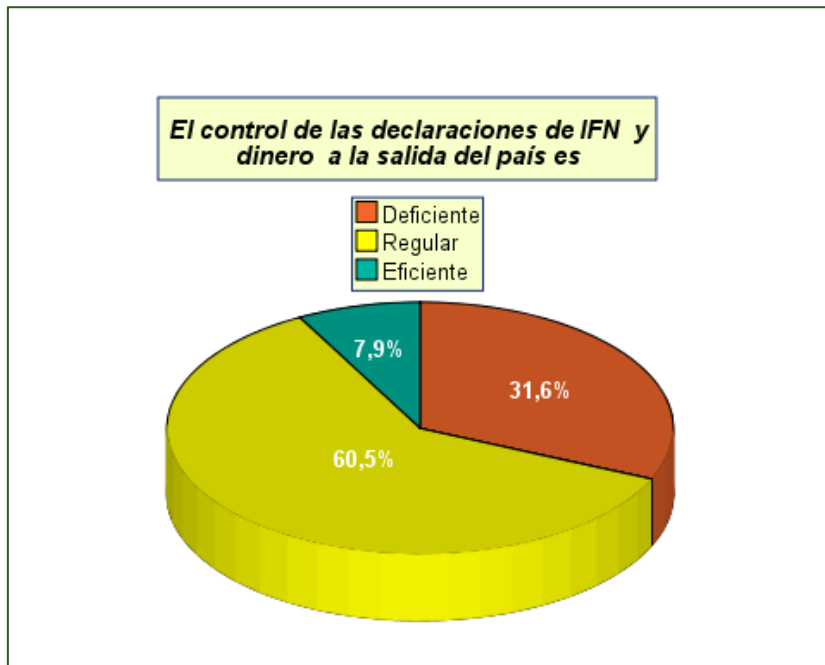


Figura 27 Control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país
Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.2.4.- Resumen descriptivo del control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN.

Se encontró en la tabla 28 y figura 28 que, para el 10,5% y el 76,3% de los entrevistados, el control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN funciona entre deficiente y regular. Por otro lado, solo el 13,2% indicó que, el control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN es eficiente.

Tabla 28 Resumen descriptivo del control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	4	10,5	10,5
Regular	29	76,3	86,8
Eficiente	5	13,2	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

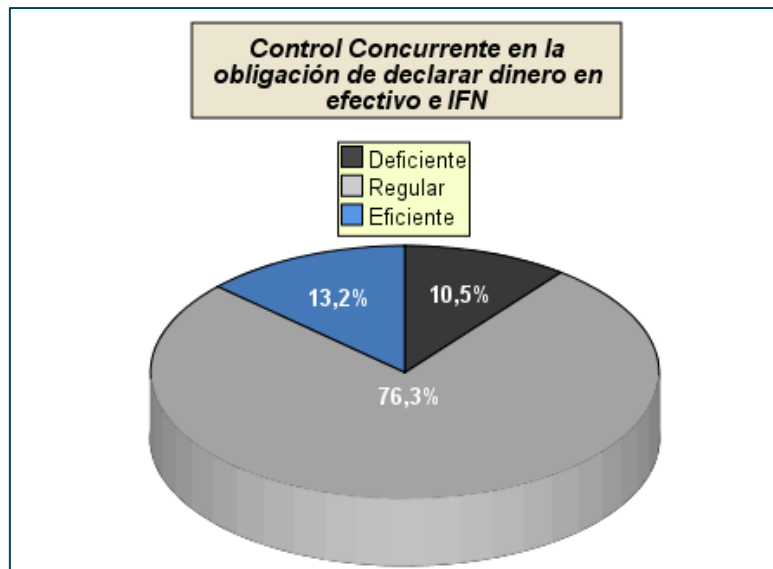


Figura 28 Resumen descriptivo del control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

Se presenta en la tabla 29 y figura 29 el promedio general del Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN, encontrándose un valor medio de 2, con un valor cualitativo regular.

Tabla 29 control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN

La selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros, genera resultados	2,2	Regular
El control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país es	2,1	Regular
El control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país es	1,8	Regular
Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	2,0	Regular

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

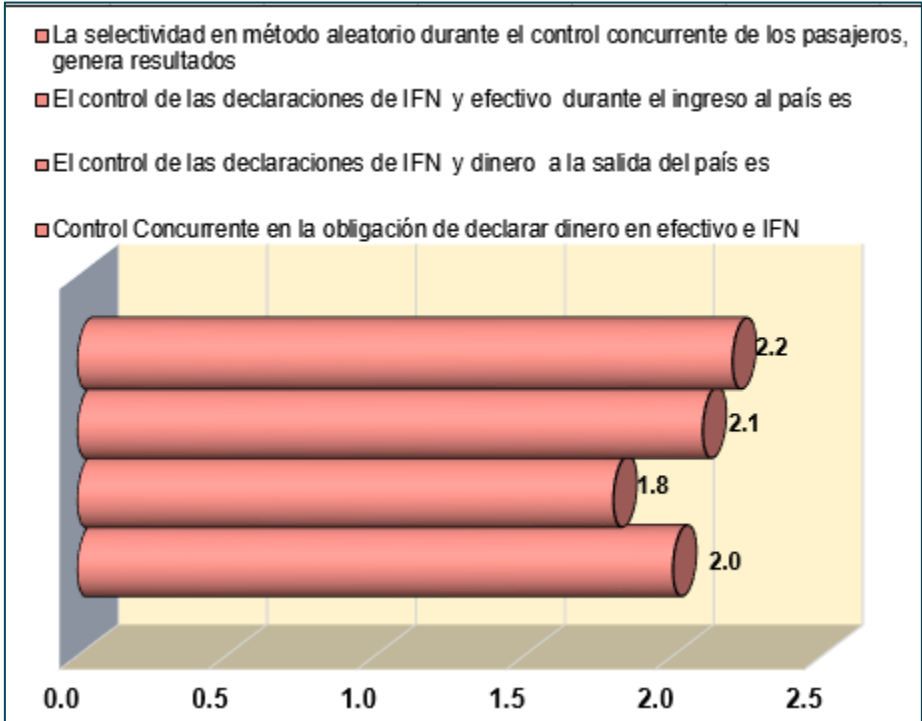


Figura 29 control concurrente en la obligación de la declaración dinero en efectivo e IFN
Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.3.- Control Posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.

Consecutivamente, se presentan los resultados correspondientes al control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e (IFN).

4.2.3.1.- Control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado.

Se presenta en la tabla 30 y figura 30 que, para el 65,8% de los entrevistados el control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado es deficiente. También se observa que para el 31,6% el control es regular, mientras que, solo para el 2,6%, el control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado es eficiente.

Tabla 30 Control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado.

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	25	65,8	65,8
Regular	12	31,6	97,4
Eficiente	1	2,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia



Figura 30 Control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Elaboración: Propia

4.2.3.2.- Posibilidad de corroborar la información declarada.

En la tabla 31 y figura 31 se aprecia que, para el 39,5% y 34,2% de los entrevistados, las posibilidades de corroborar la información declarada son deficiente y regular respectivamente. Por otro lado, solo el 26,3% de los mismos expresaron que las posibilidades de corroborar la información declarada son eficientes.

Tabla 31 Posibilidad de corroborar la información declarada

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	15	39,5	39,5
Regular	13	34,2	73,7
Eficiente	10	26,3	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

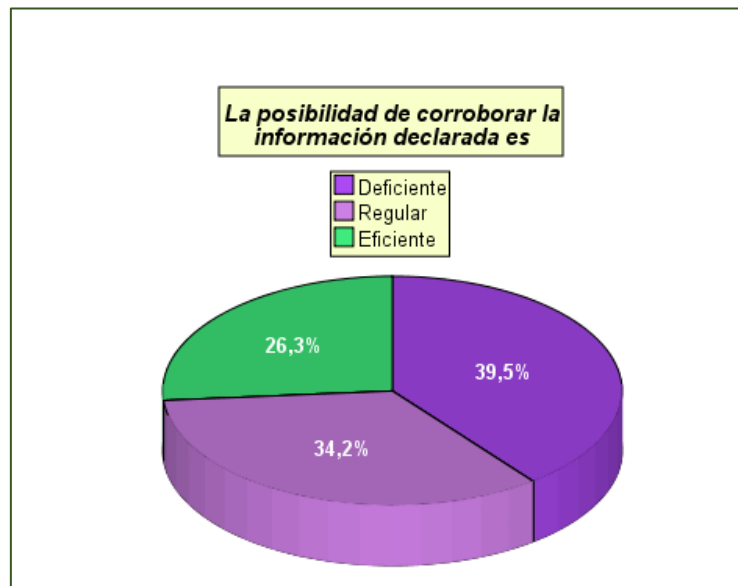


Figura 31 Posibilidad de corroborar la información declarada

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.3.3.- Sistema para el procesamiento de la información de las declaraciones de IFN y efectivo.

Para el 47,4% del personal aduanero entrevistado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el sistema para procesar la información de las declaraciones de IFN y efectivo es deficiente. EL 31,5% expresó que el sistema funciona de manera regular, sin embargo, solo para el 21,1% el sistema para procesar la información de las declaraciones de IFN y efectivo es eficiente.

Tabla 32 Sistema para el procesamiento de la información de las declaraciones de IFN y efectivo

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	18	47,4	47,4
Regular	12	31,5	78,9
Eficiente	8	21,1	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

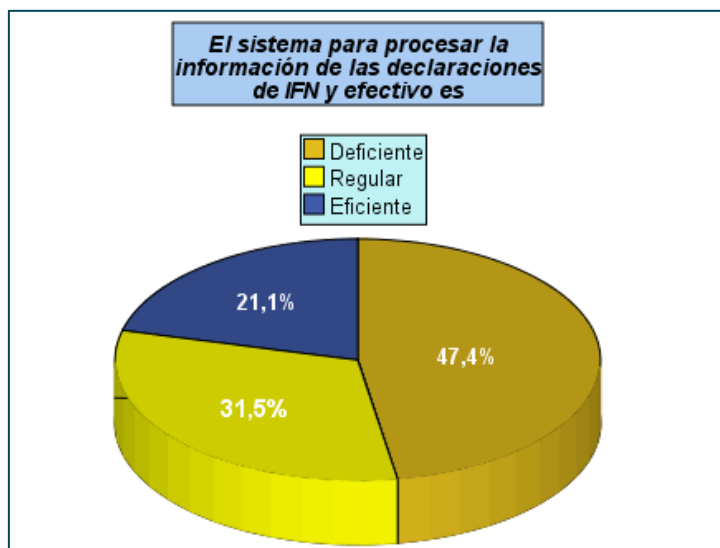


Figura 32 Sistema para el procesamiento de la información de las declaraciones de IFN y efectivo

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.3.4.- Referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros.

Se presenta en la tabla 33 y figura 33 que, para el 34,2% y el 63,2% del personal entrevistado, la referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros es entre deficiente y regular. Solo para el 2,6%, la referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros es eficiente.

Tabla 33 Referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	13	34,2	34,2
Regular	24	63,2	97,4
Eficiente	1	2,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

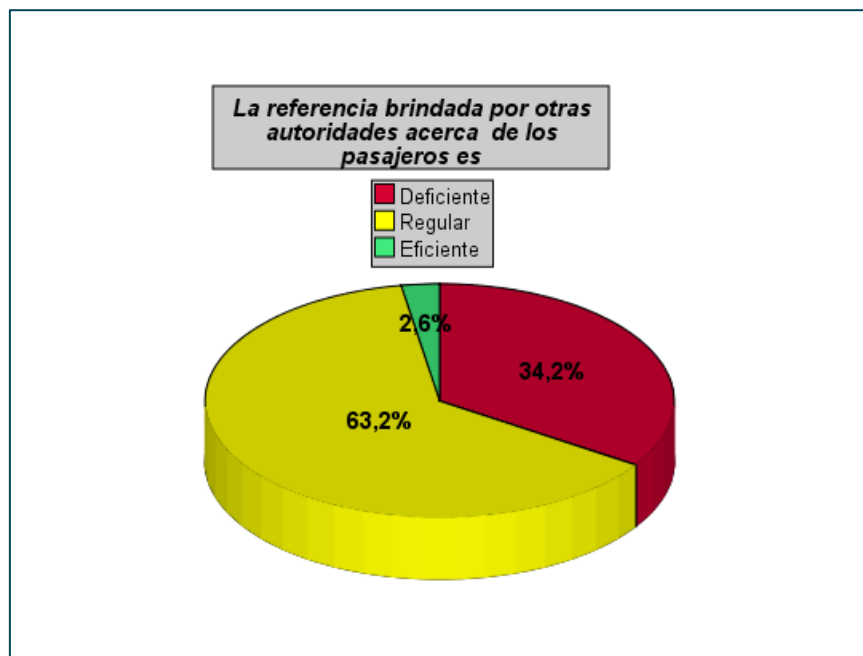


Figura 33 Referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.3.5.- *Controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado.*

Para el 31,6% y el 50% del personal entrevistado en el aeropuerto, los controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado son entre deficiente y regular. En cambio, solo el 18,4% manifestó que, los controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado son eficientes.

Tabla 34 Controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	12	31,6	31,6
Regular	19	50,0	81,6
Eficiente	7	18,4	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

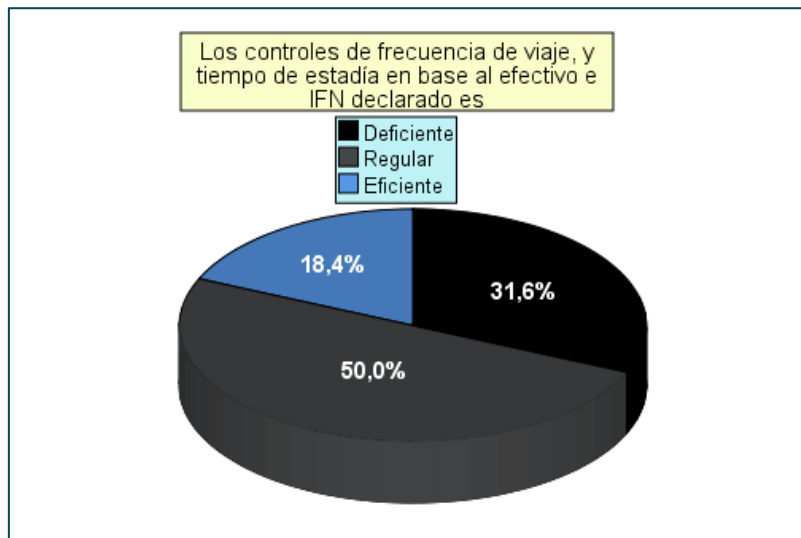


Figura 34 Controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.2.3.6.- Resumen descriptivo del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.

Se presenta en la tabla 35 y figura 35 que, para el 39,5% de los encuestados, el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN, es deficiente. También se observa que, el 57,9% lo expresó de manera regular, en cambio, solo el 2,6% del personal expresó que, el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN es eficiente.

Tabla 35 Resumen descriptivo del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	15	39,5	39,5
Regular	22	57,9	97,4
Eficiente	1	2,6	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

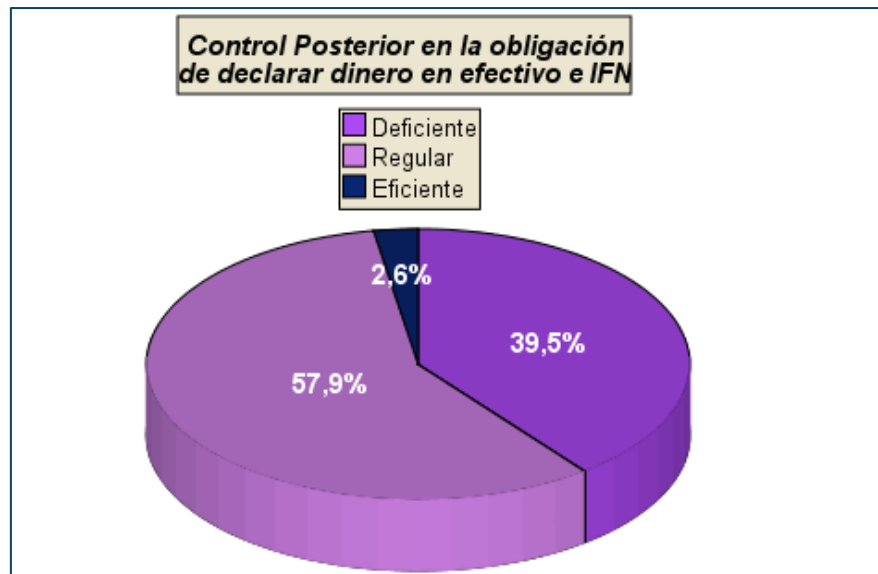


Figura 35 Resumen descriptivo del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

Se elaboró una tabla de promedios referentes al control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN, encontrándose un valor cualitativo regular. Sin embargo, también se encontró que, el control de las declaraciones del IFN y dinero en equipaje rezagado son deficientes, como se presenta en la tabla 36 y figura 36 a continuación.

Tabla 36 Promedio del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN

El control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado es	1,4	Deficiente
La posibilidad de corroborar la información declarada es	1,9	Regular
El sistema para procesar la información de las declaraciones de IFN y efectivo es	1,7	Regular
La referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros es	1,7	Regular
Los controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado es	1,9	Regular
Control Posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	1,7	Regular

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

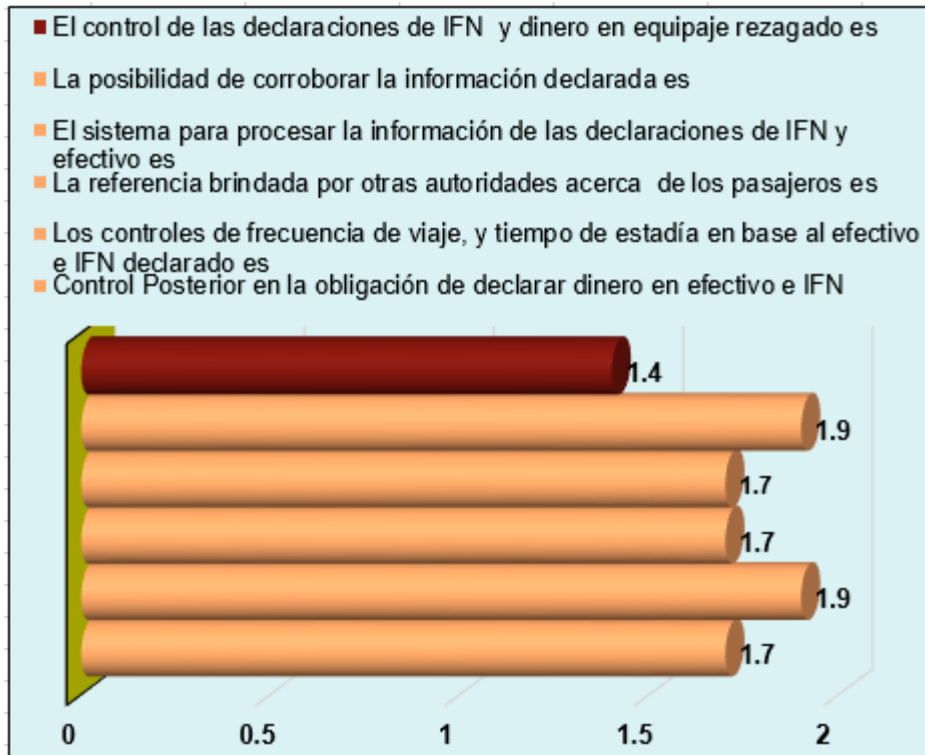


Figura 36 Promedio del control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

4.2.4.- Resumen general del control de dinero e instrumentos financieros negociables.

De manera general se encontró en la tabla 37 y figura 37 que, para el 28,9% y el 71,1% del personal aduanero entrevistado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el control de dinero e instrumentos financieros negociables son entre deficientes y regular respectivamente, **porque no hay un control Previo, concurrente, ni posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN.**

Tabla 37 Resumen general del control de dinero e instrumentos financieros negociables

Valor cualitativo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Deficiente	11	28,9	28,9
Regular	27	71,1	100,0
Total	38	100,0	

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

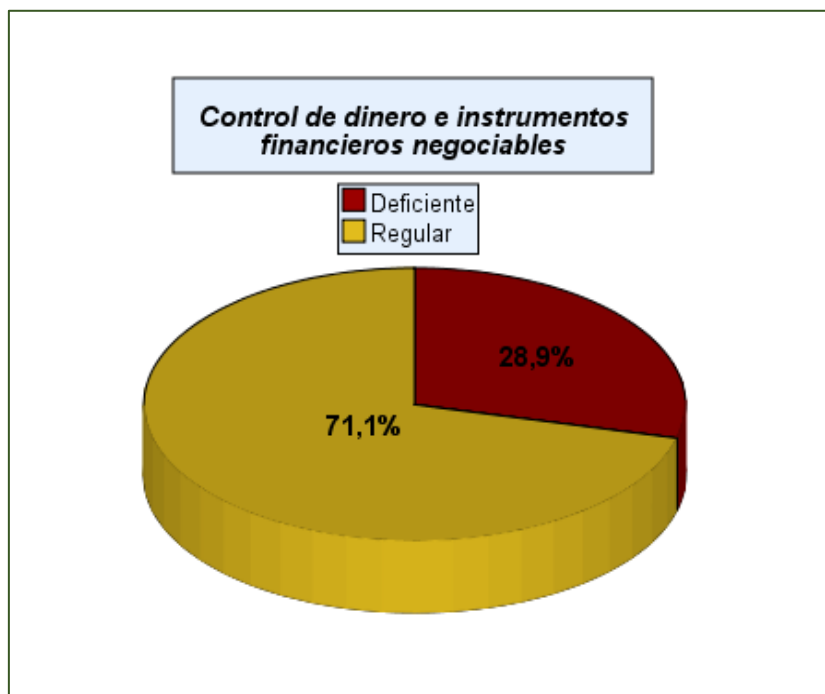


Figura 37 Resumen general del control de dinero e instrumentos financieros negociables

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Propia

Se visualiza en la tabla 38 y figura 38 el promedio del control de dinero e instrumentos financieros negociables y sus dimensiones, observándose un valor medio de 1,7 con un valor cualitativo regular.

Tabla 38 Promedio del control de dinero e instrumentos financieros negociables

Control Previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	1,5	Regular
Control Concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	2,0	Regular
Control Posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e IFN	1,7	Regular
Control de dinero e instrumentos financieros negociables	1,7	Regular

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

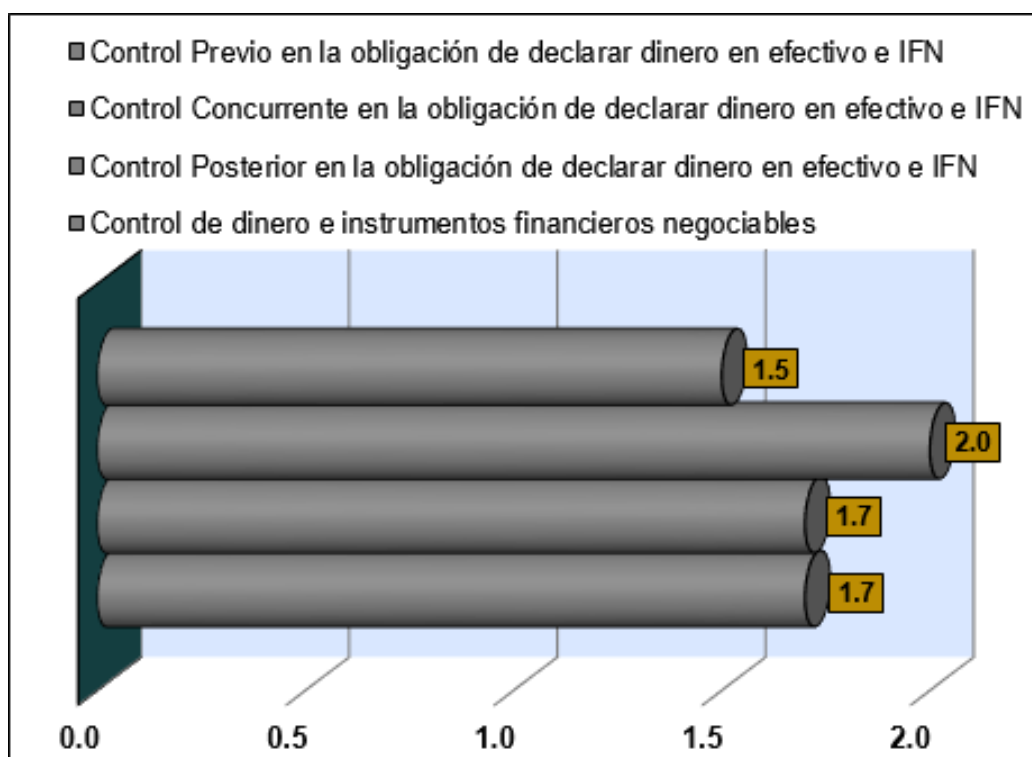


Figura 38 Promedio del control de dinero e instrumentos financieros negociables

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.3.- Análisis sobre la gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

En los resultados obtenidos de manera descriptiva entre la gestión del riesgo, y el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se presenta que, existe una relación positiva moderada, entre estos elementos, en el que se puede notar una alta correlación de **Pearson de 0,771** como se observa en la tabla 39. También se presenta que, para el 76,3% del personal entrevistado la gestión del riesgo aduanero es entre inadecuado y regular, y para el 100% el control de dinero e instrumentos financieros negociables es entre deficiente y regular, como se observa en la figura 39.

Tabla 39 Análisis sobre la gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control de dinero e instrumentos financieros negociables

		Gestión del riesgo aduanero	Control de dinero e instrumentos financieros negociables
Gestión del riesgo aduanero	Correlación de Pearson	1	,771

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

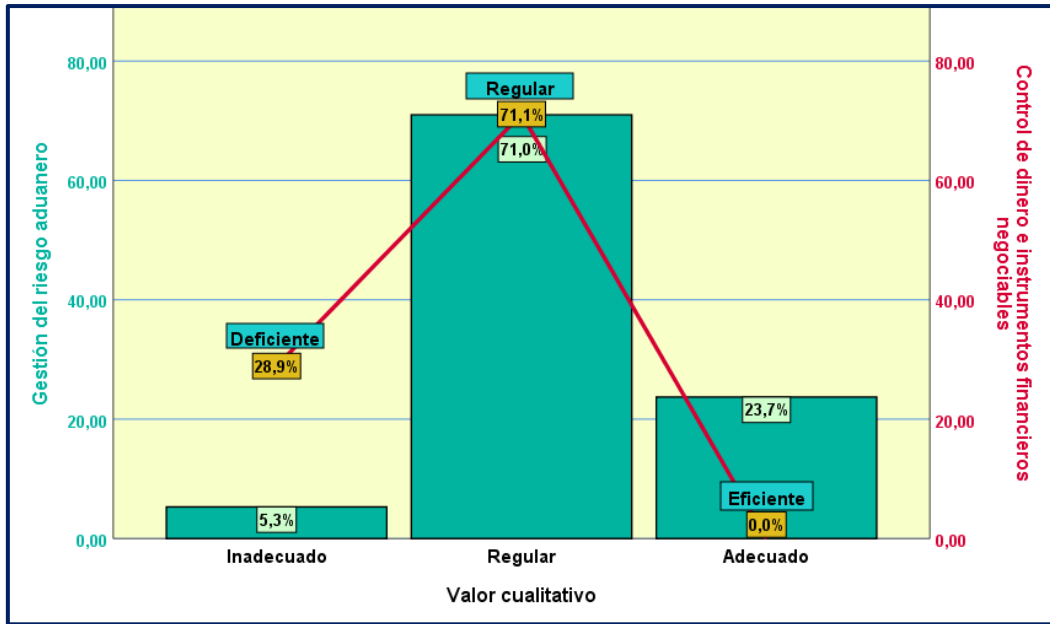


Figura 39 Análisis sobre la gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control de dinero e instrumentos financieros negociables

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.3.1.- Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

Se presenta en la tabla 40, la relación entre la gestión de riesgo aduanero, y el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables, realizada mediante la correlación de Pearson, encontrándose un valor de 0,332, indicándonos que, no existe tal relación. También se presenta que, para el 76,3% del personal entrevistado, la gestión del riesgo aduanero es entre inadecuado y regular, **y para el 100% el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)**, como se observa en la figura 40.

Tabla 40 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables

		Gestión del riesgo aduanero	Control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)
Gestión del riesgo aduanero	Correlación de Pearson	1	,332

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

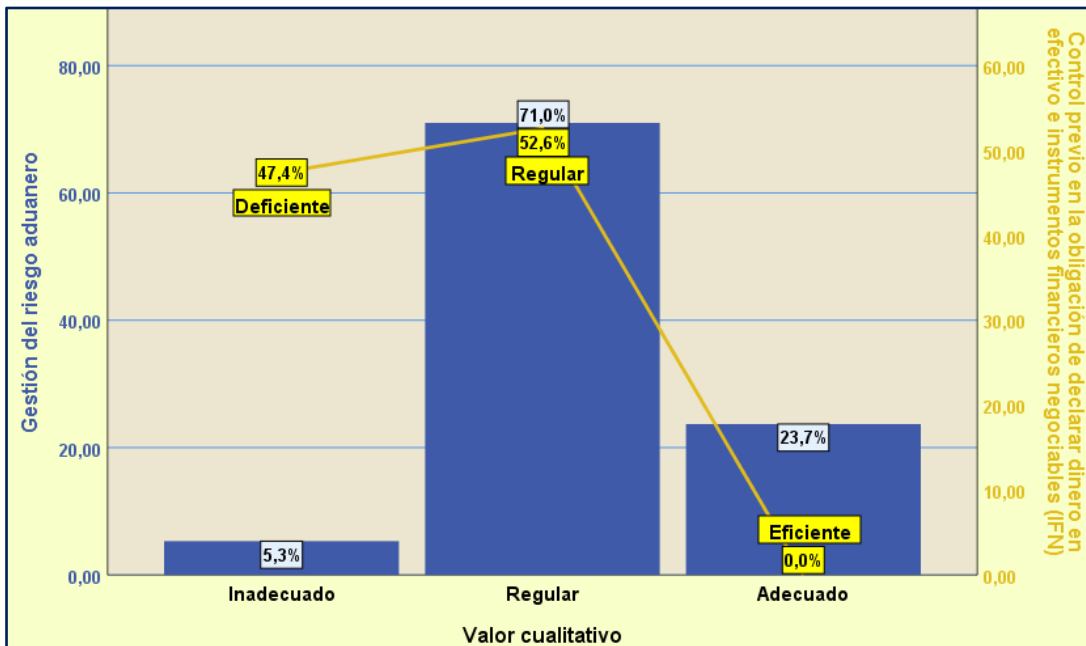


Figura 40 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.3.2.- Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

En los resultados obtenidos de manera descriptiva entre la gestión del riesgo, y el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables, se presenta que, existe una relación positiva alta, entre estos elementos, en el que se puede notar una alta correlación de Pearson de 0,972 como se observa en la tabla 41. También se presenta que, para el 76,3% del personal entrevistado la gestión del riesgo aduanero es entre inadecuado y regular, y para el 86,8% el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables es entre deficiente y regular, como se observa en la figura 41.

Tabla 41 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables

		Gestión del riesgo aduanero	Control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)
Gestión del riesgo aduanero	Correlación de Pearson	1	,972

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

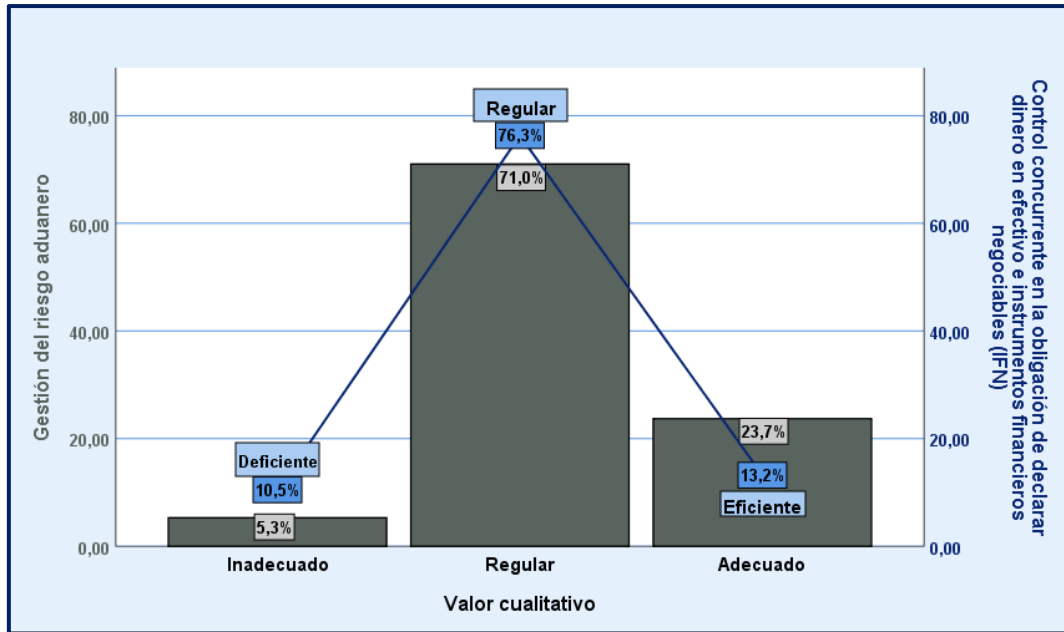


Figura 41 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables
Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

4.3.3.- Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020.

Se presenta en la tabla 42, la relación entre la gestión de riesgo aduanero, y el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables, realizada mediante la correlación de Pearson, encontrándose un valor de 0,549, indicándonos que, si existe tal relación. También se presenta que, **para el 76,3% del personal entrevistado, la gestión del riesgo aduanero es entre inadecuado y regular, y para el 97,4% el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN)**, como se observa en la figura 42.

Tabla 42 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables

Gestión del riesgo aduanero	Correlación de Pearson	1	Control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables (IFN) ,549
Gestión del riesgo aduanero	Correlación de Pearson	1	,549

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

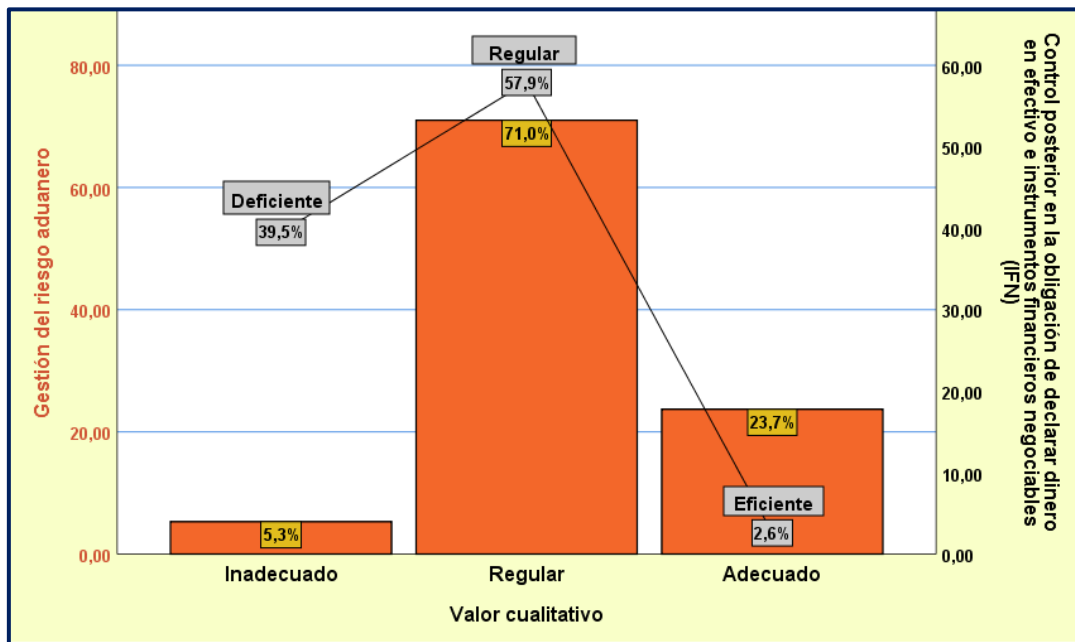


Figura 42 Gestión de riesgo aduanero, y su influencia en el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables

Fuente: Cuestionario aplicado a 38 trabajadores aduaneros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Propia

CAPÍTULO V DISCUSIÓN

El autor (Cabrera, 2018) en su investigación "Gestión de Seguridad Aduanera para detectar los delitos aduaneros en el Puerto del Callao 2017" encontraron que:

“El 42,3% de los entrevistados señalan estar totalmente en desacuerdo, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utilicen la tecnología moderna; el 36,6% precisan estar en desacuerdo”.

En la presente investigación, el 81,6% del personal aduanero entrevistado indicó que el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo no es eficiente, de manera similar a lo encontrado por (Cabrera, 2018), donde el 78,9% de los entrevistados se encuentran totalmente en desacuerdo, puesto que, las acciones de control no utilizan tecnología moderna.

Por otro lado, el autor (Cabrera, 2018) en su investigación "Gestión de Seguridad Aduanera para detectar los delitos aduaneros en el Puerto del Callao 2017", encontraron que:

“El 46,5% señalan estar totalmente en desacuerdo, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifican el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse; el 40,8% precisan estar en desacuerdo”.

En la presente investigación se tiene que, para el 76,3% de los entrevistados la gestión de riesgo aduanero no se viene desarrollando de manera eficiente, presentando diferencia con lo encontrado por (Cabrera, 2018), donde el 87,3% de los entrevistados, no están de acuerdo con las acciones de gestión de riesgo.

Por otro lado, en el artículo de (Meza & Aranibar, 2019) denominado “Gestión de riesgos y su influencia en las acciones realizadas en los puestos de control en la intendencia de aduana Tacna, periodo 2016”, encontró que:

“El 55% opinó que solo a veces se identifican los sectores de riesgo, y el 25% sostuvo que casi nunca se identifican”.

Encontrándose diferencias con los resultados de la presente investigación donde, para el 31,6% del personal aduanero entrevistado indicaron que, la destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros no es adecuada, porcentaje menor a lo encontrado por (Meza & Aranibar, 2019), donde el 80% indicó que no siempre se identifican los sectores de riesgo.

En el artículo de (Meza & Aranibar, 2019) titulado “Gestión de riesgos y su influencia en las acciones realizadas en los puestos de control en la intendencia de aduana Tacna, periodo 2016”, hallaron que:

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

Se pudo encontrar en la presente investigación que, para el **52,6%** de los entrevistados, la **experiencia del personal** en la evaluación del riesgo aduanero de Instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo, **no es adecuado**, presentando diferencias con (Meza & Aranibar, 2019), donde el 81% considera que el personal no se encuentra **equipado eficazmente**.

Por otro lado, en la investigación de (Jiménez, 2016) titulada “Nivel de modernización de la división de equipajes de la intendencia de aduana aérea y postal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el 2015”, se presentaron los siguientes hallazgos:

“El 36,2% de los participantes consideró que el uso del sistema de información durante sus labores es regular, no obstante, un considerable 20.2% lo percibe en mínima medida el uso de estos sistemas”

Se pueden apreciar coincidencias con los resultados de la presente investigación, donde el 31,5% de los entrevistados consideraron que el sistema para procesar la información de las declaraciones de IFN y efectivo es regular, porcentaje similar al encontrado por (Jiménez, 2016) respecto al uso del sistema de información.

En Costa Rica (Barrantes & Gómez, 2017) en su investigación titulada, “Análisis de la evolución del control aduanero en el Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica en el marco del concepto de Aduana Verde durante el periodo 2010-2014”, se halló lo siguiente:

“El 53% consideró que no se aplica efectivamente los controles aduaneros, el 36% lo consideró aceptable y el 11% se abstuvo de emitir una opinión”

Encontrándose una notable diferencia con los resultados obtenidos en la presente investigación, donde el 100% de los entrevistados indicaron que el control de dinero e instrumentos financieros negociables no es eficiente, a diferencia de lo hallado por (Barrantes & Gómez, 2017), con respecto a los entrevistados que señalaron no se aplican los controles aduaneros de manera efectiva.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Existe una relación positiva moderada, entre la gestión del riesgo, y el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Reflejándose en el 94,7% de los entrevistados, quienes indicaron que la cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo no es el adecuado. También, el 94,7% indicó que, la aplicación de los controles de auditoría por comprobación de instrumentos financieros negociables y efectivo, no es adecuado. Por otro lado, para el 68,4%, el procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de IFN y efectivo no es adecuado.

SEGUNDA: La gestión de riesgo aduanero, no se encuentra relacionada con el control previo en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables. Por otro lado, se encontró que, para el 100% de los entrevistados, no existe eficiencia en el control de información previa a la salida del pasajero. Para el 97,4%, la información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros no es eficiente. Para el 81,6% del personal aduanero, el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo no es eficiente.

TERCERA: La gestión del riesgo, se relaciona con el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables. Encontrándose que, para el 68,4% del personal la selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros, no genera resultados eficientes. Para el 92,1% no es adecuado, el control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país.

CUARTA: La gestión de riesgo aduanero, se encuentra relacionada con el control posterior en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables. A su vez se tiene que, el 97,4% de los entrevistados el control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado, no es eficiente. Para el 73,7%, las posibilidades de corroborar la información declarada no son eficientes. Asimismo, para el 81,6%, los controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado no son eficientes.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: A **las autoridades** del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, se les recomienda mantener la cuota establecida entre 10000\$ y 30000\$ para la declaración de traslado de instrumentos financieros negociables (IFN) y efectivo, de esta manera de estaría evitando el tráfico de efectivo.

Por otro lado, a las autoridades del aeropuerto se les recomienda mejorar los equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos, también se les recomienda ofrecer capacitaciones al personal en relación a la evaluación de riesgos, donde se les permita desarrollar una mayor destreza en la identificación de riesgos aduaneros; incrementando a su vez, al personal encargado del manejo de riesgo. Asimismo, se les recomienda optimizar la aplicación de los controles de auditoría por comprobación de IFN y efectivo. Perfeccionando el procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de IFN y efectivo.

SEGUNDA: A las autoridades del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se les recomienda, reforzar las coordinaciones entre las distintas autoridades durante la intervención de posibles riesgos, incrementando el control de información previo al arribo del pasajero, asimismo, se les recomienda mejorar la eficiencia

del control de información previa a la salida del pasajero. Por otro lado, se les recomienda fortalecer las relaciones de cooperación con otras instituciones, puesto que, de esta manera, estas instituciones podrían ofrecer una mejor información sobre los pasajeros. Asimismo, se les recomienda, incrementar el uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo, de esta manera se podría ofrecer un mejor servicio.

TERCERA: A las autoridades del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se les recomienda, mejorar el control concurrente en la obligación de declarar dinero en efectivo e instrumentos financieros negociables incrementando la selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros, lo que podría generar mejores resultados. **Asimismo, se recomienda incrementar el control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso, y salida del país.**

CUARTA: A las autoridades del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se les recomienda, incrementar el control posterior en la obligación de declarar instrumentos financieros negociables, y dinero en efectivo en equipaje rezagado, optimizando la posibilidad de corroborar la información declarada, y el sistema para procesar la información de las declaraciones de IFN y efectivo. Por otro lado, se les recomienda incrementar los controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICAS

- Arecochea, R., & Fernández, L. (2015). Nivel de eficacia en el control aduanero y su relación con la detección de mercancías de contrabando en la aduana marítima por el grupo operativo aduanero de intervenciones rápidas, durante el periodo 2013. Universidad Norbert Wiener. Obtenido de <http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/985/MAESTRO%20-%20Fern%C3%A1ndez%20Castro%2C%20Luis%20Alberto.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ayaviri, D. (2016). Análisis Jurídico de la normativa que rige el ingreso y salida de divisas del territorio nacional y su aplicación actual en el estado plurinacional de Bolivia. La Paz-Bolivia. Obtenido de <https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/12182/TD5139.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Banco Interamericano de Desarrollo- BID. (2016). Gestión de riesgos en Aduanas. Banco Interamericano de Desarrollo- BID.

Barrantes, D., & Gómez, Y. (2017). Análisis de la evolución del control aduanero en el Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica en el marco del concepto de Aduana Verde durante el periodo 2010-2014. Universidad Técnica Nacional, Costa Rica. Obtenido de [http://repositorio.utn.ac.cr/bitstream/handle/123456789/229/An%
c3%a1lisis%20evoluci%
c3%b3n%20control%20aduanero%20servicio%20nacional%20aduanas%20CR.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.utn.ac.cr/bitstream/handle/123456789/229/An%c3%a1lisis%20evoluci%c3%b3n%20control%20aduanero%20servicio%20nacional%20aduanas%20CR.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Cabrera, E. (2018). "Gestión de Seguridad Aduanera para detectar los delitos aduaneros en el Puerto del Callao 2017". Universidad del Callao, Perú. Obtenido de http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/UNAC/2931/Cabrera%20Carranza_MAESTRIA_2018.pdf?sequence=1

Congreso de la República. (2010). Ley General de Aduanas. Decreto legislativo N°1053. Perú. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03/ctrlCambios/anexos/DLeg.1053.pdf>

Congreso de la República. (2012). Decreto Legislativo de lucha eficaz contra el lavado de activos y otros delitos relacionados a la minería ilegal y crimen organizado. Decreto Legislativo N°1106. Perú. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-de-lucha-eficaz-contra-el-lavado-activos-decreto-legislativo-n-1106-778570-3/>

Cosio, E. (2017). El control concurrente en la importación para consumo, como fuente principal de la recaudación por gestión directa de la administración tributaria en materia aduanera (2010 - 2014). Lima-Perú. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12672/6978>

George, D., & Mallery, P. (2020). IBM SPSS Statistics 26 Step by Step. New York: Routledge.

Grupo de Acción Financiera de Latinoamérica. (2018). Estándares internacionales sobre la lucha contra el lavado de activos, el financiamiento del terrorismo, y el financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva. Obtenido de https://www.uaf.cl/descargas/legislacion/internacionales/GAFI%20Nuevas_40_Recomendaciones.pdf

Hernandez, R., Fernandez, C., Batista, & P. (2014). Metodología de la Investigación (Sexta ed.). México: Mc Graw Hill. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Jiménez, A. (2016). "Nivel de modernización de la división de equipajes de la intendencia de aduana aérea y postal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez En El 2015". Universidad Privada del Norte, Lima-Perú. Obtenido de https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/10750/T055_47588187_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Martinez, J. (2019). Formalidades aduaneras para el ingreso de equipaje y menaje de casa proveniente del exterior y su influencia en la calidad del servicio del área de liquidaciones de SUNAT en el complejo de atención fronteriza Santa Rosa 2018. Universidad Privada de Tacna, Tacna-Perú. Obtenido de <http://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/UPT/1393/1/Martinez-Limaco-Juan-Carlos.pdf>

Meisel, R. (2020). La importancia del sistema de gestión del riesgo aduanero. Revista de Derecho. Obtenido de <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/derecho/article/view/11954/214421444911>

Meza, N., & Aranibar, J. (2019). Gestión de riesgos y su influencia en las acciones realizadas en los puesto de control en la intendencia de aduana Tacna, periodo 2016. REVISTA VERITAS ET SCIENTIA - UPT, 8(1). Obtenido de <http://revistas.upt.edu.pe/ojs/index.php/vestsc/article/view/112/96>

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (s.f.). La eficiencia del control aduanero como sustento de la facilitación del comercio exterior. Lima. Obtenido de https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Bid/pdfs/gestion_aduane ra.pdf

Ministerio de Economía y Finanzas. (2013). Reglamento de la obligación de declarar el ingreso o salida de dinero en efectivo y/o instrumentos financieros negociables emitidos al portador. D.S.N° 195-2013-EF. Perú. Obtenido de

<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/reglamento-de-la-obligacion-de-declarar-el-ingreso-o-salida-anexo-ds-n-195-2013-ef-969522-1/>

Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f.). Glosario de términos aduaneros. Lima.

Obtenido de https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/glosario_aduanero.pdf

Organización Mundial de Aduanas. (2008). Convenio Internacional para la simplificación y armonización de los Regímenes Aduaneros, Capítulo 6 Control Aduanero. Texto del Convenio de Kyoto revisado, Kyoto. Obtenido de <http://www.wcoomd.org/>

[/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/conventions/kyoto-convention/cap6.pdf?la=en](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/conventions/kyoto-convention/cap6.pdf?la=en)

Organización Mundial de Aduanas. (2020). WCO Annual Report 2019-2020.

Obtenido de http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/media/annual-reports/annual_report_2019_2020_en.pdf

Organización Mundial del Comercio. (2018). Informe sobre el comercio mundial 2018.

Suiza. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/world_trade_report18_s.pdf

Orozco, T. (2019). Lavado de activos como fenómeno para la afectación al Comercio Exterior en Colombia. Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá. Obtenido de

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/34843/OrozcoSernaTatianaAndrea2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Reglamento de la Obligación de Declarar el Ingreso o Salida de Dinero en Efectivo y/o Instrumentos Financieros Negociables Emitidos al Portador. (2013). DECRETO SUPREMO N° 195-2013-EF. Perú. Obtenido de <https://www.mef.gob.pe/en/por-instrumento/decreto-supremo/10263-decreto-supremo-n-195-2013-ef/file>

Valverde, H. (2019). “La gestión de riesgo como estrategia en el control de las importaciones de la intendencia de aduana marítima del Callao”. Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima-Perú. Obtenido de <http://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/UNFV/3842/VALVERDE%20MONTESINOS%20HUGO%20ARTURO%20-%20DOCTORADO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Villaverde, M. (2017). Estrategias para prevenir los delitos del lavado de activos. Universidad Nacional del Centro del Perú, Huancayo-Perú. Obtenido de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/4219/Villaverde%20Mallqui.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ANEXO 1: CUESTIONARIO

A continuación, se presentan una serie de preguntas que permitirán analizar de qué forma, la gestión de riesgo aduanero influye en el control de dinero e instrumentos financieros negociables por la SUNAT en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima-Perú 2020. Con la finalidad de proponer mejoras.

Por lo cual se agradece vuestra colaboración y honestidad.

Datos Generales:

Instrucciones: Marcar con una (x) la opción de su preferencia:

Gestión de riesgo aduanero	Inadecuado	Regular	Adecuado
1.- Considera que la cuota entre 10000\$ y 30000\$ para la declaración de traslado de IFN y efectivo es			
2.- Cree usted que la prohibición de trasladar IFN y efectivo por encima de 30000\$ es			
3.- Los equipos tecnológicos para la evaluación de riesgos en el aeropuerto es			
4.-La capacitación del personal para la evaluación de riesgos en el aeropuerto es			
5.-La cantidad de personas encargadas del manejo de riesgo es			
6.- La aplicación de los controles de auditoría por comprobación de IFN y efectivo es			

7.- El procedimiento preestablecido para la gestión de riesgo aduanero de IFN y efectivo es			
8.- La experiencia del personal en la evaluación de riesgo aduanero de IFN y efectivo es			
9.-La destreza del personal en la identificación de riesgos aduaneros es			

Control de dinero e instrumentos financieros negociables	Deficiente	Regular	Eficiente
10.-La coordinación entre las distintas autoridades durante la intervención de posible riesgo es			
11.- El control de información previo al arribo del pasajero es			
12.- El control de información previa a la salida del pasajero es			
13.- La información brindada por otras instituciones sobre los pasajeros es			
14.- El uso de tecnología para transmitir, procesar y guardar la información de control sobre declaraciones de IFN y efectivo es			
15.- La selectividad en método aleatorio durante el control concurrente de los pasajeros, genera resultados			
16.-El control de las declaraciones de IFN y efectivo durante el ingreso al país es			
17.-El control de las declaraciones de IFN y dinero a la salida del país es			
18.-El control de las declaraciones de IFN y dinero en equipaje rezagado es			

19.-La posibilidad de corroborar la información declarada es			
20.- El sistema para procesar la información de las declaraciones de IFN y efectivo es			
21.-La referencia brindada por otras autoridades acerca de los pasajeros es			
22.- Los controles de frecuencia de viaje, y tiempo de estadía en base al efectivo e IFN declarado es			

ANEXO 2: BASE DE DATOS

	P	P	G	G	P	P	P	P	G	G	P	P	P	G	G	G	P	P	P	P	P	C	C	P	P	P	C	C	P	P	P	P	C	C	C	C			
	1	2	st	st	3	4	5	6	st	st	7	8	9	st	st	st	0	1	2	3	4	nt	nt	5	6	7	nt	nt	8	9	0	1	2	2	nt	nt	nt	nt	
1	3	3	3,00	3,00	2	3	2	2	2,25	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,56	3,00	2	2	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	2	2,00	2,00	2,00	2,00		
2	3	3	3,00	3,00	2	3	2	2	2,25	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,56	3,00	2	2	2	2	3	2,20	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	2	2,00	2,00	2,08	2,00		
3	1	1	1,00	1,00	2	1	2	2	1,75	2,00	2	2	2	2,00	2,00	1,67	2,00	1	2	1	1	2	1,40	1,00	2	2	1	1,67	2,00	2	2	1	2	2	1,80	2,00	1,62	2,00	
4	2	3	2,50	3,00	1	2	1	1	1,25	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1,78	2,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	3	3	2	2,67	3,00	3	3	2	1	1	2,00	2,00	1,77	2,00	
5	3	1	2,00	2,00	1	1	1	1	1,00	1,00	1	2	2	1,67	2,00	1,44	1,00	2	2	2	1	2	1,80	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	1	2	2	2	1,80	2,00	1,85	2,00	
6	3	3	3,00	3,00	2	2	1	2	1,75	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2,44	2,00	3	2	2	3	1	2,20	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2	2	3	3	2	2,40	2,00	2,46	2,00	
7	3	3	3,00	3,00	2	2	2	1	1,75	2,00	2	2	3	2,33	2,00	2,22	2,00	2	2	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	2	2	2,00	2,00	2,00	2,00	
8	1	1	1,00	1,00	2	2	1	1	1,50	2,00	1	2	2	1,67	2,00	1,44	1,00	1	1	1	1	2	3	1,60	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	2	3	2	3	2,40	2,00	2,00	2,00
9	3	3	3,00	3,00	2	3	2	1	2,00	2,00	1	2	3	2,00	2,00	2,22	2,00	2	2	1	2	3	2,00	2,00	2	3	1	2,00	2,00	2	2	3	2	3	2,40	2,00	2,15	2,00	
10	3	3	3,00	3,00	2	2	1	1	1,50	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2,33	2,00	2	1	1	2	2	1,60	2,00	2	3	2	2,33	2,00	1	2	2	2	2	1,80	2,00	1,85	2,00	
11	3	3	3,00	3,00	3	2	2	1	2,00	2,00	3	2	3	2,67	3,00	2,44	2,00	2	1	1	1	2	1,40	1,00	3	3	3	3,00	3,00	1	1	1	2	1	1,20	1,00	1,69	2,00	
12	3	3	3,00	3,00	1	1	1	1	1,00	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1,78	2,00	3	1	1	1	1	1,40	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,38	1,00	
13	2	2	2,00	2,00	1	1	1	1	1,00	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1,56	2,00	2	1	1	1	1	1,20	1,00	2	1	1	1,33	1,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,15	1,00	
14	3	3	3,00	3,00	2	1	2	1	1,50	2,00	1	3	3	2,33	2,00	2,11	2,00	2	2	1	2	3	2,00	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	3	3	2	2	2,40	2,00	2,15	2,00	
15	3	2	2,50	3,00	2	1	1	2	1,50	2,00	1	3	3	2,33	2,00	2,00	2,00	2	1	1	2	2	1,60	2,00	3	2	3	2,67	3,00	2	3	3	2	3	2,60	3,00	2,23	2,00	
16	3	3	3,00	3,00	2	3	1	2	2,00	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,44	2,00	2	1	1	2	2	1,60	2,00	2	2	2	2,00	2,00	1	2	1	2	2	1,60	2,00	1,69	2,00	
17	2	2	2,00	2,00	2	3	1	2	2,00	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,22	2,00	2	1	1	1	2	1,40	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1	1	1	1	2	1,20	1,00	1,46	1,00	
18	3	3	3,00	3,00	1	2	1	1	1,25	1,00	1	1	2	1,33	1,00	1,67	2,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1	2	1	1,33	1,00	1	1	2	1	1	1,40	1,00	1,23	1,00	
19	1	1	1,00	1,00	2	3	1	2	2,00	2,00	1	3	3	2,33	2,00	1,89	2,00	1	2	1	2	3	1,80	2,00	2	3	2	2,33	2,00	1	3	3	2	2	2,20	2,00	2,08	2,00	
20	3	1	2,00	2,00	2	2	1	1	1,50	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2,11	2,00	1	1	1	1	3	1,40	1,00	3	2	2	2,33	2,00	1	3	2	1	1	1,60	2,00	1,69	2,00	
21	3	3	3,00	3,00	1	2	1	1	1,25	1,00	1	2	1	1,33	1,00	1,67	2,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1	1	1	2	1	1,20	1,00	1,31	1,00	
22	3	3	3,00	3,00	1	1	1	1	1,00	1,00	3	2	1	2,00	2,00	1,78	2,00	2	1	1	1	2	1,40	1,00	1	1	1	1,00	1,00	1	3	1	1	1	1,40	1,00	1,31	1,00	
23	3	3	3,00	3,00	3	3	2	3	2,75	3,00	3	1	3	2,33	2,00	2,67	3,00	2	3	1	1	1	1,60	2,00	3	1	2	2,00	2,00	2	1	1	1	1	1,20	1,00	1,54	2,00	
24	3	3	3,00	3,00	1	2	1	1	1,25	1,00	2	2	3	2,33	2,00	2,00	2,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1	1	1	1,00	1,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,00	1,00	
25	3	3	3,00	3,00	1	3	2	1	1,75	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2,44	2,00	2	1	1	2	1	1,40	1,00	3	1	1	1,67	2,00	1	1	1	1	1	1,00	1,00	1,31	1,00	
26	3	3	3,00	3,00	1	2	2	1	1,50	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2,33	2,00	2	1	1	1	1	1,20	1,00	3	1	1	1,67	2,00	1	2	1	1	2	1,40	1,00	1,38	1,00	
27	3	3	3,00	3,00	3	3	2	1	2,25	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,56	3,00	2	1	1	1	1	1,20	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1	3	1	1	2	1,60	2,00	1,54	2,00	

ANEXO 3: BASE DE DATOS

	P	P	G	G	P	P	P	P	G	G	G	G	P	P	P	P	P	C	C	P	P	P	C	C	P	P	P	C	C	C	C									
	1	2	est	est	3	4	5	6	est	est	est	est	7	8	9	est	est	est	est	0.	1.	2.	3.	4.	nt	nt	5.	6.	7.	nt	nt	8.	9.	0.	1.	2.	nt	nt	nt	nt
28	3	3	3,00	3,00	3	3	1	3	2,50	3,00	2	3	3	2,67	3,00	2,67	3,00	2	1	1	2	2	1,60	2,00	2	2	2	2,00	2,00	1	2	2	2	2	1,80	2,00	1,77	2,00		
29	3	3	3,00	3,00	3	3	2	1	2,25	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,56	3,00	3	2	1	2	2	2,00	2,00	3	3	2	2,67	3,00	1	2	3	1	3	2,00	2,00	2,15	2,00		
30	3	3	3,00	3,00	3	3	3	1	2,50	3,00	3	2	3	2,67	3,00	2,67	3,00	2	1	1	2	1	1,40	1,00	2	2	1	1,67	2,00	1	1	1	2	2	1,40	1,00	1,46	1,00		
31	3	3	3,00	3,00	3	3	3	1	2,50	3,00	3	2	3	2,67	3,00	2,67	3,00	2	2	1	2	1	1,60	2,00	2	2	1	1,67	2,00	1	1	1	2	2	1,40	1,00	1,54	2,00		
32	3	3	3,00	3,00	3	2	2	1	2,00	2,00	3	3	3	3,00	3,00	2,56	3,00	1	1	1	2	1	1,20	1,00	3	2	2	2,33	2,00	1	1	1	2	2	1,40	1,00	1,54	2,00		
33	3	3	3,00	3,00	3	2	2	1	2,00	2,00	3	2	3	2,67	3,00	2,44	2,00	2	1	1	2	2	1,60	2,00	3	2	2	2,33	2,00	1	3	1	2	3	2,00	2,00	1,92	2,00		
34	3	3	3,00	3,00	3	3	1	2	2,25	2,00	2	1	2	1,67	2,00	2,22	2,00	2	1	1	1	1	1,20	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1	1	1	2	2	1,40	1,00	1,46	1,00		
35	3	3	3,00	3,00	3	3	1	2	2,25	2,00	2	1	2	1,67	2,00	2,22	2,00	2	1	1	1	1	1,20	1,00	2	2	2	2,00	2,00	1	1	2	2	2	1,60	2,00	1,54	2,00		
36	2	3	2,50	3,00	2	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2,11	2,00	1	2	2	2	2	1,80	2,00	2	2	2	2,00	2,00	2	2	2	1	1	1,60	2,00	1,77	2,00		
37	3	2	2,50	3,00	2	3	1	1	1,75	2,00	1	3	3	2,33	2,00	2,11	2,00	1	2	2	2	1	1,60	2,00	3	3	1	2,33	2,00	1	3	2	2	3	2,20	2,00	2,00	2,00		
38	3	2	2,50	3,00	2	3	2	2	2,25	2,00	2	3	3	2,67	3,00	2,44	2,00	2	2	1	2	3	2,00	2,00	2	2	1	1,67	2,00	1	3	3	2	3	2,40	2,00	2,08	2,00		