

# **Tratamiento Normativo del Administrador Portuario en la Nueva Legislación Aduanera Peruana**

**Curso de Gestión Moderna de Puertos**

**Programa de Capacitación Portuaria de la Conferencia de las Naciones Unidas para  
el Comercio y Desarrollo**

**(UNCTAD)**

**Con el auspicio de la Autoridad Portuaria Nacional**

Realizado por: **ALDO AMERICO LOZANO ROJAS**

Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional y de Transporte

Parker Randall International

**PERU**

Setiembre de 2016

Asesor: **Julio Sumalavia Chavez**

Gerente General de la Agencia de Aduanas MEGADUANAS SAC

## TABLA DE CONTENIDO

Resumen Informativo.....	pag. 3
Agradecimiento.....	pag. 4
Justificación.....	pag. 5
Objetivo de la Investigación.....	pag. 6
Alcance de la investigación y marco teórico.....	pag. 7
Desarrollo del Tema.....	pag.8

### INTRODUCCION

#### CAPÍTULO I

##### I.- CONSIDERACIONES SOBRE EL DERECHO PORTUARIO

- 1.1 Definición de Derecho Portuario
- 1.2 Autonomía del Derecho Portuario

#### CAPÍTULO II

##### II.- SISTEMA ADUANERO PORTUARIO NACIONAL

- 2.1 Ámbito Normativo Aduanero Portuario Peruano
- 2.2 La seguridad en la cadena logística como motivo del cambio normativo
- 2.3 Exposición de motivos del Decreto Legislativo 1235, norma que modifica la Ley General de Aduanas

Conclusiones y Recomendaciones.....	pag. 18
Bibliografía y referencia documental consultada.....	pag. 19

## RESUMEN INFORMATIVO

En el presente trabajo de investigación denominado “TRATAMIENTO NORMATIVO DEL ADMINISTRADOR PORTUARIO EN LA NUEVA LEGISLACIÓN ADUANERA PERUANA”, el autor pretende encontrar la conveniencia o no de la regulación aduanera al quehacer de los administradores u operadores portuarios.

Ello en razón a que durante la vigencia de todas las anteriores normatividades aduaneras que han estado en vigencia en todo este periodo de las épocas de la reforma aduanera que pasó por el momento del cambio de modelo económico proteccionista al modelo liberal en nuestro país; desde esos hasta la fecha no ha sido objeto de regulación en el operador portuario o administrador portuario; sin embargo en los últimos tiempos a raíz de la última modificación establecida en el presente año con el Decreto Legislativo 1235, el Estado Peruano ha decidido incorporar en la legislación aduanera la figura del administrador portuario y establecerle una serie de obligaciones y responsabilidades que con las anteriores legislaciones no la tenía.

Es objeto, pues, del presente trabajo analizar todos estos detalles normativos y cuáles son las obligaciones que se le ha establecido en este nuevo marco legal y determinar al final del mismo la conveniencia o no de dicha regulación para efectos de mantenerse el incentivo a la inversión privada y de esa manera continúe el mecanismo de incentivo en la inversión portuaria por parte de los inversionistas nacionales extranjeros.

Queremos analizar si constituye o no, un exceso de regulación y si dado el caso llegáramos a determinar ello, establecer su conveniencia a la posibilidad de inversión en la operatividad portuaria.

Es ese básicamente el objeto de la investigación del presente trabajo.

Agradecimiento:

A mi asesor, Julio Sumalavia por su tiempo y dedicación al presente trabajo y a mi socio en el Estudio de Abogados Carlos Rodríguez por su paciencia y comprensión.

## JUSTIFICACION

Existe una problemática en nuestro país en los actuales momentos respecto de la realidad de nuestra comunidad portuaria o en todo caso de nuestra comunidad del comercio exterior peruano en la que resulta necesario, por un lado, la regulación de los administradores portuarios o llamados operadores portuarios dentro de la legislación aduanera nacional porque tenemos que tener en cuenta que ello forma parte de todo un proceso de adecuación de los diferentes operadores que intervienen en la cadena de distribución física internacional de mercancías.

Resulta importante establecer un ordenamiento a toda esta gama de actividad de operaciones en las que todos y cada uno de los operadores forman parte de un todo compacto que constituye la operatividad del comercio exterior.

La carencia de regulación estatal y normativa los administradores portuarios puede producir un desorden el flujo internacional de mercancías e incidir negativamente al no encontrarse claramente definidas las obligaciones y deberes de los administradores portuarios y mucho menos la posibilidad de ser sancionados ante el incumplimiento de obligaciones estatales.

No encontrarse regulados por parte del Estado Peruano provoca una falta de compromiso por parte de estos operadores en un panorama en el cual ya todo el resto de operadores se encuentran alineados a un orden impuesto por el Estado.

Sin embargo por otro lado también debemos mencionar que todo este objetivo de regulación colisiona también con el incentivo que al inversionista se le puede otorgar teniendo en cuenta que lo que buscamos como país finalmente también es atraer inversiones y básicamente inversiones en el sector portuario porque finalmente apuntamos hacia un puerto importante dentro de la región, dentro del continente sudamericano. Por las diferentes experiencias normativas en otros sectores, el exceso de regulación puede motivar puede desalentar la inversión privada por lo que el presente trabajo pretende determinar la conveniencia o no de esta nueva regulación aduanera.

## **OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN**

Es objeto de la presente investigación analizar a la luz de las últimas modificaciones normativas que ha tenido la legislación aduanera en nuestro país como esta viene incidiendo en la actividad que los llamados operadores portuarios o administradores portuarios viene realizando y como este nuevo sometimiento o incorporación de la figura del operador portuario o administrador portuario en la legislación aduanera viene generando implicancias dentro de este actual momento que vive nuestro comercio exterior peruano y demás países del mundo.

Por ello es parte entonces de este trabajo dicho análisis como la legislación aduanera incidirá bien o mal en la actividad portuaria en nuestro país.

## **ALCANCE DE INVESTIGACIÓN Y MARCO TEÓRICO**

Básicamente el presente trabajo denominado “Tratamiento normativo del Administrador Portuario en la nueva legislación aduanera peruana” regula únicamente los aspectos contenidos en las modificaciones planteadas en el Decreto Legislativo 1235 y su Reglamento, es decir, la legislación aduanera peruana, al establecer ésta los nuevos deberes y obligaciones del administrador u operador portuario.

Igualmente el trabajo analiza el establecimiento de las infracciones aduaneras que eventualmente podrían cometer estos operadores portuarios.

El alcance del presente trabajo únicamente se limita a la legislación aduanera peruana y dentro de esa la que corresponde al año 2016 y en particular a las últimas modificaciones en lo relacionado con las obligaciones del administrador portuario, las infracciones que estos puedan incurrir y su incorporación o no dentro del concepto de Operador de Comercio Exterior que es una figura establecida en la legislación aduanera mundial.

Básicamente ese es el alcance del presente trabajo y obviamente establecer sus conveniencias y demás detalles analizados en el resto del trabajo.

## DESARROLLO DEL TEMA

- CAPÍTULO I
- CONSIDERACIONES SOBRE EL DERECHO PORTUARIO
  - Definición de Derecho Portuario
  - Autonomía del Derecho Portuario

Los países conformantes del sistema de comercio mundial hace ya buen tiempo vienen desarrollando niveles importantes de crecimiento en su comercio exterior debido en gran parte de ello al fenómeno de globalización del intercambio comercial de mercancías.

Ello, en buena cuenta, viene contribuyendo tremendamente con el despunte de sus economías las que se han visto mejoradas en sus cifras a nivel macro, lo que ha permitido que los diferentes gobiernos responsables de su conducción vean con optimismo el logro y cumplimientos de sus metas gubernamentales planteados en sus respectivas planificaciones.

La logística internacional de distribución tiene un alto componente de responsabilidad en todo este gran momento del comercio mundial.

Gran parte del desarrollo de la ejecución se debe en buena cuenta a todo el sistema del transporte internacional de mercancías.

Por otro lado para nadie es un secreto que el mayor porcentaje del de comercio internacional se produce o se traslada a través del comercio marítimo.

Es indudable que los grandes volúmenes de carga que se traslada en una travesía logran un importante rédito económico de las empresas que se dedican a esta actividad como son las grandes empresas navieras en el mundo; ellas como grandes empresas transnacionales logran instalarse en todos los puertos a nivel mundial y en aquellos que les ofrecen la oportunidad de trasladar grandes volúmenes de carga, obviamente en una



justa intención de lograr utilidades económicas pues se produce ese razonamiento bastante lógico en el sentido que a mayor carga mayor ganancia.

En ese sentido los puertos que están preparados para otorgar esas condiciones pues obviamente serán aquellos en los que yo tenga definitivamente posibilidad de permanecer gran parte de mi movimiento.

Entonces teniendo en cuenta que el gran porcentaje del comercio mundial se traslada por vía marítima, la presencia de los puertos, su desarrollo o el mejoramiento de su infraestructura cada vez viene siendo un tema que ha alcanzado una importancia notable en los últimos años y para todos los países le viene quedando claro que el mejoramiento de la infraestructura portuaria resulta fundamental en todo proceso de crecimiento de un país, de una nación.

En ese sentido el desarrollo de las relaciones jurídicas que se producen alrededor de un puerto y de sus actividades diarias cada vez tienen una importancia mayor.

Por ello el presente trabajo, a manera de introducción, pretende darle cierta importancia a lo que los estudiosos pueden conocer como Derecho Portuario o la normatividad portuaria.

Porque de una u otra manera constituye ese conjunto de relaciones jurídicas que se producen durante la gestión portuaria entre los diversos actores que forman parte del referido círculo.

La década de los años 90 debe haber sido pues una de los mayores cambios sin precedentes en muchos países en el mundo en el sector portuario.

Los procesos de privatización y concesión forzados de alguna manera por los organismos internacionales han pues ocasionado que los diferentes países involucrados efectúen revisiones de todos los sistemas portuarios en sus países y el análisis de estrategias básicamente dirigidas a lograr la efectiva comercialización y utilización de los puertos.

De ahí que las disciplinas que se encuentran alrededor de la actividad portuaria como la gerencia, la ingeniería, la informática, tiene que ser objeto de una revisión minuciosa por los actores porque son actividades que van a constituirse en imprescindibles en todo proceso de desarrollo portuario.

En esta primera parte del presente de trabajo investigación hemos querido encontrar respuesta a la interrogante que pretende sustentar la existencia de un derecho portuario autónomo.

¿Existe el llamado derecho portuario o todavía representa simplemente un conjunto de normas algo dispersas probablemente vinculadas entre sí por relacionarse con la actividad portuaria pero que de una u otra manera todavía necesita una serie condiciones para poder hablarse de una autonomía de esta particular ciencia del Derecho.

En primer lugar para efectos de conceptualizar al término derecho portuario podemos esbozar una suerte de concepto y decir pues que es el conjunto de relaciones jurídicas que se produce alrededor de la comunidad portuaria y que vinculan a los diferentes operadores con la actividad portuaria pueden pues conformar el llamado derecho portuario y de esa manera desviarnos de las visiones sesgadas del Derecho administrativo, derecho tributario, derecho comercial los que solamente aprecian una parte en las diversas relaciones que pueden afrontar alguna situación en particular en un puerto.

Entonces creemos desde ese punto de vista si bien es cierto podemos encontrar un objeto de estudio al llamado derecho portuario todavía le resulta difícil desligarse del derecho marítimo al cual se encuentra íntimamente ligado y todavía en los actuales momentos creemos que sigue formando de esa rama de mayor envergadura teniendo en cuenta que las relaciones jurídicas que pueden ocasionar o generar consecuencias de una travesía marítima y todo lo que alrededor de ella se produce.

Entonces creemos que todavía de una u otra manera se encuentran aún ligados al derecho marítimo que tiene una mayor cobertura de actividades que lo que el derecho portuario en si pueda generar.

Los últimos años nos están demostrando como esta actividad, nos referimos a la portuaria, cada vez viene recobrando importancia capital en los países en desarrollo y los países desarrollados que han atravesado por procesos de crecimiento y en la medida que la infraestructura portuaria, el nivel de crecimiento en sus actividades sean una constante en las diferentes economías de los países ; creemos que el Derecho Portuario cada vez más pueda ir proyectando una autonomía científica en su naturales que de una u otra manera le vendría bien a los diferentes operadores que alrededor del comercio

internacional nos vemos involucrados día a día con diferentes relaciones comerciales y de toda índole.

## CAPITULO II

### SISTEMA ADUANERO Y PORTUARIO NACIONAL

#### Ámbito Normativo Aduanero Portuario Peruano

##### Antecedentes

Por otro lado el avance del crecimiento del comercio exterior está obligando a los países siempre a continuar con sus procesos de mejoramiento en la rapidez logística y de la rapidez con que actué el control aduanero por parte del Estado respecto al tráfico internacional de mercancías.

Es importante señalar que cada día resulta siendo más competitivo aquellos países que han logrado un proceso de mejoramiento en los tiempos de permanencia de las mercancías en los puertos o bien en los depósitos portuarios o extra portuarios pero en la medida que estos tiempos de permanencia cada vez sean menores se estarían reduciendo tremendamente los diferentes costos de importación y exportación que el operador de comercio permanentemente tiene que afrontar.

En ese sentido forma parte de los esfuerzos del Estado el lograr que sus procesos de control, de fiscalización, de despacho aduanero de las mercancías se puedan dar en el menor tiempo posible que pueda permitir que los importadores y exportadores cada vez reduzcan sus costos logísticos de almacenaje de mercancías en los recintos portuarios o extra portuarios que existen para el efecto.

Es por ello que paralelamente al análisis de las relaciones jurídicas que esta actividad portuaria viene llevando a cabo forma parte del objetivo de investigación el encasillar esta actividad y como de un tiempo a esta parte viene siendo involucrada en gran manera en la operatividad aduanera de los diversos países que conforman parte de la OMC y OMA.

De ahí que nuestro título básicamente va a tener como función analizar a la luz de las últimas modificaciones normativas que ha tenido la legislación aduanera en nuestro país como esta viene incidiendo en la actividad que estos operadores portuarios o administradores portuarios viene realizando y como este nuevo sometimiento o incorporación de la figura del operador portuario en la legislación aduanera genera implicancias dentro de este actual momento que vive nuestro comercio exterior peruano y demás países del mundo. Por ello es parte entonces de este trabajo dicho análisis como la legislación aduanera incidirá bien o mal en la actividad portuaria en nuestro país.

## LA SEGURIDAD EN LA CADENA LOGISTICA COMO MOTIVO DEL CAMBIO NORMATIVO

Son toda una serie de motivaciones las que han dado origen a estos cambios normativos en la última legislación aduanera que haya determinado en una serie de incorporaciones de básicamente obligaciones y responsabilidades al quehacer de los administradores portuarios o también llamados operadores portuarios.

Una de esas motivaciones ha sido la adecuación de la actividad aduanera a esta nueva tendencia en el comercio exterior de la incorporación de los conceptos de seguridad en la cadena logística.

Como es sabido a partir del atentado del año 2001 en los Estados Unidos se planteó hacer revisiones a todos los mecanismos de seguridad en los países, y sobre ellos, en los puertos y en los aeropuertos y hasta en la misma estructura de todos los Estados teniendo como principal objetivo la lucha contra el terrorismo y contra el narcotráfico.

El comercio exterior también fue parte de la revisión de los sistemas de seguridad alrededor de la cadena logística porque de una u otra manera las rutas al narcotráfico tienen como origen y destino justamente hacer uso de las rutas del comercio.

Lo que el comercio exterior brinda y la ruta marítima no están ajenas a este fenómeno y es por ello que tomando en consideración las recomendaciones que se han planteado en el seno de los organismos internacionales se ha incorporado a los administradores

portuarios u operadores portuarios como obligados a una serie de condicionamientos y regulaciones por parte de la autoridad aduanera en el Perú.

Como ya anteriormente lo hemos manifestado hay algo de ello también como motivo de la presente investigación por el que queremos a partir del mismo establecer si resulta conveniente y si es correcta la forma como estas regulaciones modernas se vienen aplicando.

Son estos nuevos ingredientes en el componente del comercio exterior los que debemos determinar si resultan apropiados para la actual actividad portuaria; validar como estas normas y modificaciones que incorporan exigencias van a incidir negativa o positivamente en la actividad del operador portuario. De eso trata gran parte de la presente investigación

Es necesario empezar señalando que a partir del 12 de septiembre del año 2001 la definición de seguridad en el mundo cambió. Un riesgo como el que finalmente se materializó, es decir, que aviones cargados de pasajeros sean usados como un arma de destrucción masiva, ese tipo de riesgos recién nos dimos cuenta de que realmente existían solamente después de que sucedieron.

Lamentablemente no es algo que vamos a extrañar mucho porque así es como normalmente funcionamos, no advertimos sino hasta que nos pasa. Entonces cómo implementar sobre las cadenas logísticas seguridad.

Los aviones fueron identificados como amenazas, de igual forma las instalaciones portuarias y los buques que atracan en una instalación portuaria pueden ser usados de la manera en que se usó. ¿Porque no, un barco cargado con contenedores termine estrellándose contra un instalación portuaria?

Es importante mencionar entonces que la seguridad en la cadena logística debe ir desde el origen; es decir desde que se produce y empaqueta un producto hasta que el producto es entregado.

Después de que salió de la instalación en donde se produce y se empacó, para que esto suceda va a intervenir. como no puede ser de otra manera, el elemento humano que es el

eslabón más fuerte o más débil en una cadena de prevención de riesgos y sobre ello debemos trabajar muchísimo.

El enfoque que debemos dar al control del elemento humano para la seguridad logística debió cambiar diametralmente y en forma opuesta a la forma como ahora se entiende el control sobre este elemento.

Para la seguridad en la cadena logística, en la actualidad, existe la posibilidad de la implementación de lo que se llaman los sistemas de gestión. Lo fundamental es considerar que el sistema de gestión debe ser tomado en cuenta siempre, pensando en ser un sistema de gestión seguro.

Trabajar en un tema de seguridad siempre va generar cierto tipo de resistencia porque vivimos pensando siempre equivocadamente en nuestra invulnerabilidad. El Estado así lo ha considerado.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1235, NORMA QUE MODIFICA LA LEY GENERAL DE ADUANAS

Se señala en la web del Ministerio de Economía y Finanzas del Estado Peruano, lo siguiente:

*“Obligaciones para los concesionarios o administradores de las instalaciones portuarias, aeroportuarias y terminales terrestres internacionales (artículo 58° del Reglamento)*

*En línea con el aseguramiento de la carga, se ha añadido un capítulo especial en el Reglamento, referido a las obligaciones que deben cumplir los administradores o concesionarios de las instalaciones portuarias, aeroportuarias o terminales terrestres internacionales. En este capítulo específico se desarrollan las disposiciones de los artículos 18 y 46 de la LGA, modificado por el Decreto Legislativo N° 1235.*

*Estas nuevas disposiciones reglamentarias establecen diversos requisitos de infraestructura física, como son: contar con zonas de reconocimiento físico y de control no intrusivo de mercancías y oficinas para uso exclusivo de la autoridad aduanera, en línea con el artículo 18 de la LGA; utilizar balanzas adecuadas a su operatividad, calibradas por INACAL u otras entidades prestadoras del servicio de calibración, acreditadas por INACAL; emplear maquinarias, herramientas y equipos*

*diversos necesarios para manipular contenedores o similares o la carga; además de haber adquirido equipos contra incendio, de iluminación fija y móvil, luces de emergencia y grupos electrógenos.*

*En adición a lo anterior, se ha considerado importante exigir que los concesionarios o administradores de las instalaciones portuarias, aeroportuarias o terminales terrestres internacionales cuenten con los sistemas y dispositivos idóneos que brinden seguridad a los mismos, a las personas y a la carga que ingresa y sale del país; incluyéndose sistemas de monitoreo por cámaras de televisión y sistemas informáticos que permitan visualizar en línea las operaciones que se realicen en sus recintos; sistemas de comunicación de datos y equipos de cómputo que permitan su interconexión con la SUNAT; sistemas informáticos que permitan la trazabilidad completa de la carga y de los contenedores o similares; sistemas de identificación para el registro de las personas que acceden a las zonas operativas de sus instalaciones, al cual la Administración Aduanera podrá acceder en línea; y, sistemas de precintos de seguridad, con tecnología de identificación remota e inalámbrica.*

*Teniendo en cuenta que el desarrollo e implantación de las nuevas exigencias insumirá tiempo y esfuerzo por parte de la propia Administración Aduanera, de los operadores de comercio exterior y de los concesionarios y administradores de las instalaciones portuarias, aeroportuarias o terminales terrestres internacionales, se ha considerado prudente señalar que será la Administración Aduanera la que establezca las condiciones, características y la oportunidad de su implementación; la que no será menor al plazo de seis meses, contado desde la entrada en vigencia del procedimiento que para tal efecto se publique.*

*Estas exigencias son similares a las que se han señalado en el artículo 39° del RLGA, para los almacenes aduaneros, y en los literales d) y e) del Anexo Único del Decreto Supremo N° 031-2008-MTC, tal como se aprecia en el siguiente cuadro (...)*

Mediante Decreto Legislativo N° 1235 se incorpora a los administradores o concesionarios de los puertos dentro del conjunto de operadores de comercio exterior, asignándole las siguientes obligaciones:

- a) Contar con la infraestructura física, los sistemas y dispositivos que garanticen la seguridad e integridad de la carga y de los contenedores o similares, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.*
- b) Proporcionar, exhibir, entregar o transmitir la información o documentación que se le requiera, en la forma, plazo y condiciones establecidas legalmente o por la autoridad aduanera;*

- c) *Facilitar a la autoridad aduanera las labores de reconocimiento, inspección o fiscalización, así como prestar los elementos logísticos y brindar el apoyo para estos fines;*
- d) *Implementar las medidas operativas de seguridad dispuestas por la autoridad aduanera; así como cautelar y mantener la integridad de estas, o de las que hubieran sido implementadas por la Administración Aduanera o por los operadores de comercio exterior por disposición de la autoridad aduanera, según corresponda;*
- e) *Poner a disposición de la autoridad aduanera las instalaciones, infraestructura, equipos y medios que permitan el ejercicio del control aduanero;*
- f) *Permitir el acceso a sus sistemas de control y seguimiento para las acciones de control aduanero, de acuerdo a lo que establezca la Administración Aduanera;*
- g) *Permitir a la Administración Aduanera la instalación de sistemas y dispositivos para mejorar sus acciones de control;*
- h) *Otras que se establezcan en el Reglamento”*

De esta manera ya vamos viendo como el Estado incorpora al operador portuario en su regulación y lo hace partícipe de la seguridad en la cadena logística.

Por otro lado, si no cumplen con las obligaciones establecidas, el Estado hará uso de su potestad sancionadora

Veamos ello:

*“Los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos o terminales terrestres internacionales, cometen infracciones sancionables con multa, cuando:*

*1.- No cuenten con la infraestructura física, los sistemas o los dispositivos que garanticen la seguridad o integridad de la carga o, de los contenedores o similares, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento;*

*2.- No proporcionen, exhiban, entreguen o transmitan la información o documentación requerida en la forma, plazo o condiciones establecidas legalmente o por la autoridad aduanera;*

*3.- Impidan u obstaculicen a la autoridad aduanera las labores de reconocimiento, inspección o fiscalización; o no presten los elementos logísticos ni brinden el apoyo para estos fines;*

*4.- No implementen las medidas operativas de seguridad dispuestas por la autoridad aduanera, o no cautelen, no mantengan o violen la integridad de estas o de las implementadas por la Administración Aduanera o por los operadores de comercio exterior por disposición de la autoridad aduanera;*



*5.- No pongan a disposición de la autoridad aduanera las instalaciones, infraestructura, equipos o medios que permitan el ejercicio del control aduanero;*

*6.- No permitan el acceso a sus sistemas de control y seguimiento para las acciones de control aduanero, de acuerdo a lo que establezca la Administración Aduanera;*

*7.- No permitan u obstaculicen a la Administración Aduanera la instalación de los sistemas o dispositivos para mejorar sus acciones de control.”*

Está claro que dicha norma tiene como objetivo lograr que los administradores o concesionarios de los puertos, desarrollen mecanismos o sistemas que fortalezcan la seguridad de la cadena logística, cumpliendo de manera eficiente con sus obligaciones para evitar incurrir en dichas infracciones.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Al llamado Derecho Portuario todavía le resulta difícil desligarse del Derecho Marítimo al cual se encuentra íntimamente ligado y todavía en los actuales momentos creemos que sigue formando parte de esa rama de mayor envergadura teniendo en cuenta todas las relaciones jurídicas que pueden ocasionar o generar consecuencias de una travesía marítima y todo lo que alrededor de ella se produce.
- Las últimas modificaciones normativas que ha tenido la legislación aduanera mediante Decreto Legislativo 1235 incidirá positivamente en la actividad que los operadores portuarios o administradores portuarios vienen realizando y con ello los comprometerá con el ordenamiento del sector del comercio exterior y la comunidad portuaria en general.
- La principal motivación que ha tenido la modificación normativa impuesta mediante Decreto Legislativo 1235 ha sido la adecuación de la actividad aduanera y la actividad portuaria a esta nueva tendencia en el comercio exterior de la incorporación de los conceptos de seguridad en la cadena logística.
- El nuevo tratamiento normativo del administrador portuario en la legislación aduanera no constituye un mecanismo desalentador a la inversión extranjera y nacional porque consolida muy por el contrario el mantenimiento del concepto de seguridad en la cadena logística.

## BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIA DOCUMENTAL CONSULTADA

“Derecho Portuario”

José Antonio Pehoves

Fondo Editorial “Universidad de Lima”

Página web del Ministerio de Economía y Finanzas

[www.mef.gob.pe](http://www.mef.gob.pe)

Página web de SUNAT

[www.sunat.gob.pe](http://www.sunat.gob.pe)