

**UNIVERSIDAD NACIONAL
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO
CENTRO INTERNACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA
PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE
POSGRADO PROFESIONAL EN GERENCIA DEL COMERCIO
INTERNACIONAL. (MGCI)**

TITULO TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

**PROPUESTA DE MEJORA DE LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTROL
LOGÍSTICO PARA LA DEPURACIÓN DE TRÁNSITOS TERRESTRES
NACIONAL E INTERNACIONAL APLICADOS POR LA ADUANA DE LIMÓN,
PARA LA FACILITACIÓN COMERCIAL EN COSTA RICA.**

SUSTENTANTE

Katherine Gabriela Castillo Alfaro

HEREDIA, COSTA RICA

Abril, 2023

**Trabajo Final de Graduación sometido a consideración del Tribunal
Examinador de la Maestría en Gerencia del Comercio Internacional para
optar por el grado de Magíster en Gerencia del Comercio Internacional**

**PROPUESTA DE MEJORA DE LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTROL
LOGÍSTICO PARA LA DEPURACIÓN DE TRÁNSITOS TERRESTRES
NACIONAL E INTERNACIONAL APLICADOS POR LA ADUANA DE LIMÓN,
PARA LA FACILITACIÓN COMERCIAL EN COSTA RICA**

KATHERINE GABRIELA CASTILLO ALFARO

HOJA DE APROBACIÓN

MIEMBROS DEL TRIBUNAL EXAMINADOR

M.Sc. Marco Otoy Chavarría
Coordinador de la Maestría en Gerencia del Comercio Internacional.

Ph.D. Suyen Alonso Ubieta.
Tutor (a)

M.Sc. Randall Arce Alvarado.
Miembro del Comité Asesor

M.Sc. Jessica Amanda Sterling Howard.
Miembro del Comité Asesor

Katherine Gabriela Castillo Alfaro
Sustentante

Agradecimiento

El presente trabajo final de graduación fue producto de una investigación realizada en la Aduana de Limón y su puesto fronterizo Sixaola, donde me encuentro laborando desde hace seis años aproximadamente. Durante todo este tiempo he tenido aprendizajes predominantes para mi carrera profesional como personal, he contado con el apoyo de distintos profesionales que hoy puedo llamar amigos, quienes han contribuido a la comprensión de las situaciones que influyen en el desarrollo efectivo de los distintos regímenes aduaneros que existen en Costa Rica, que con esfuerzo y dedicación han trabajado hasta donde les ha sido posible y el sistema les ha permitido, para mantener la continuidad del comercio nacional e internacional. Agradezco a las personas entrevistadas quienes han ampliado el panorama real que enfrentan día con día, también, al equipo de profesores que apoyaron en mi proyecto como lo es la tutora Ph.D. Suyen Alonso Ubieta, lector MSc.Randall Arce Alvarado y a la lectora y estimada compañera de trabajo MSc. Jessica Amanda Sterling Howard.

Mi agradecimiento a mis compañeros Kris Montero Villalobos, Laura Vindas Hidalgo y Karla Arce Hidalgo de la maestría, que siempre compartieron conmigo su conocimiento y nos volvimos un equipo que nos apoyamos en los momentos difíciles.

Dedicatoria

A mis padres, Alberto Castillo Mena y Lilliam Alfaro Rodríguez, a mis hermanos Víctor Angulo Alfaro, Antuan Castillo Alfaro y Dylan Castillo Alfaro, quienes siempre me han protegido y apoyado de forma incondicional. A mi pareja Luis Diego Sánchez Ramírez, que ha estado ahí desde el inicio dándome aliento para continuar hasta el final, a mi mejor amiga Katty Granados Urbina quien desde el primer día me ofreció su apoyo y hospitalidad en su hogar. A todas las personas que siempre estuvieron apoyándome y muy pendientes de mis estudios, el triunfo también es de ellos.

ÍNDICE

HOJA DE APROBACIÓN.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Índice de cuadro.....	viii
Índice de tablas.....	viii
Índice de figuras.....	viii
Resumen Ejecutivo.....	ix
Summary.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	xii
CAPÍTULO I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Justificación del problema.....	4
1.3 Planteamiento del problema.....	7
1.4 Objetivos.....	9
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO- METODOLÓGICO.....	11
2.1 Marco teórico o referencial.....	11
2.2 Marco metodológico.....	15
2.3 Descripción de los instrumentos y técnicas.....	20
CAPÍTULO III. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL TRÁNSITO ADUANERO NACIONAL E INTERNACIONAL: ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO Y FACTORES DE INCUMPLIMIENTO.....	23
3.1. Requisitos y obligaciones del transportista aduanero: Cumplimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional.....	23
3.2 Pasos del régimen de tránsito aduanero: Registro, proceso en el sistema y documentos de respaldo.....	28
3.3. Controles y seguimientos en el régimen de tránsito aduanero: Perspectivas de los actores clave.....	32
3.4. Factores de incumplimientos detectados para la conclusión del régimen de tránsito aduanero.....	39

CAPÍTULO IV: OPTIMIZACIÓN DE LOS CONTROLES ADUANEROS PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN EL RÉGIMEN DE TRANSITO TERRESTRE NACIONAL E INTERNACIONAL	43
4.1 Modernización de los controles aduaneros para el cumplimiento y el seguimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional.....	44
4.2. Agilizando el comercio: Facilitación comercial en el régimen de tránsito aduanero nacional e internacional	53
CAPÍTULO V: FORTALECIMIENTO DEL CONTROL ADUANERO EN LIMÓN: RECOMENDACIONES PARA LA ADAPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS PARA EL CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE TRÁNSITOS ADUANEROS.	56
5.1. Exploración Internacional: Validación de las propuestas para mejorar los controles y seguimientos de los viajes aduaneros generados por el régimen de tránsito.....	56
5.2 Recomendaciones para la aplicabilidad de propuestas de fiscalización para el régimen de tránsito aduanero a través del Fortalecimiento de la Cooperación Interinstitucional.	62
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	65
Conclusiones.	65
Recomendaciones:	66
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68
ANEXOS	75

Índice de cuadro

Cuadro 1. Costa Rica: Tránsitos pendientes por aduanas. (2006-abril 2023).	7
---	---

Índice de tablas

Tabla 1. Costa Rica. Obligaciones del auxiliar de la función pública y transportista aduanero inscrito ante el SNA.	26
Tabla 2. Estado de viajes, DGA-002-2019.	35

Índice de figuras

Figura 1. Falta de inducción de obligaciones y deberes para los transportistas aduaneros en general al incorporarse como auxiliar de la función pública.	29
Figura 2. Diagrama del proceso de Transito Aduanero General.	30

Resumen Ejecutivo

Costa Rica, el sistema aduanero, enfrenta un desafío significativo en la gestión del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional, que se refleja directamente en la población de viajes pendientes que a su vez se encuentran en aumento registrados por cada aduana del país. Esta situación impacta de manera notable a la aduana de Limón, donde se han identificado, 261 tránsitos pendientes, según el sistema Tecnología de Información para el Control Aduanero (TICA). La proliferación de estos tránsitos pendientes no solo impacta la recaudación de impuestos sobre las mercancías que se someten a este régimen, si no que también obstaculiza el flujo comercial e inclusive se plantean preocupaciones en términos de seguridad. Ante esta situación surge la necesidad de implementar medidas en la aduana de Limón para mejorar los controles y seguimientos aplicados que contribuyan a la depuración de los tránsitos terrestres nacionales e internacionales.

Para contextualizar adecuadamente la situación descrita, se exploraron conceptos claves asociados al control aduanero, el régimen de tránsito aduanero, la población de tránsitos pendientes, la depuración de tránsitos, las medidas de fiscalización y la facilitación del comercio. Esta investigación adoptó un enfoque cualitativo-exploratorio, que se enfocó a comprender a fondo los controles y seguimientos relacionados con la depuración de tránsitos aduaneros, así como los desafíos vinculados con el cumplimiento del régimen de estudio. La elección de la Aduana de Limón como caso de estudio, se basó por la escasez de investigaciones previas sobre este tema en específico, tomando en cuenta además que esta aduana abarca tanto los ingresos marítimos como terrestre, manejando un volumen significativo de mercancías diariamente.

De la investigación realizada, mediante la aplicación de entrevistas a los principales sujetos que intervienen en el régimen de estudio y la indagación documental realizada, se detectó dentro de los principales resultados las debilidades a nivel de procedimientos del control y seguimiento del régimen de tránsito aduanero, así mismo los factores que propician al incumplimiento de los viajes pendientes relacionados con temas de infraestructura de telecomunicaciones, deficiencia en sistema informático TICA y deficiencias en procedimientos y comunicación por la aduana de Limón. Dando paso al planteamiento de modernización de los procesos de fiscalización aplicados actualmente, que a su vez contribuyan a la facilitación comercial.

Al concluir la investigación, se destaca la importancia de implementar cambios tecnológicos y organizacionales en la Aduana de Limón para mejorar la fiscalización y el control de los tránsitos terrestres nacionales e internacionales. Se identificaron debilidades en los procedimientos de registro, verificación y comunicación interna, junto con las deficiencias del sistema TICA. Estos hallazgos subrayan la necesidad de una mayor inversión política y económica en infraestructura de telecomunicaciones y capacitación para transportistas aduaneros. La combinación de modernización tecnológica y reestructuración organizacional puede simplificar los procesos, mejorar la eficiencia del flujo

comercial y fortalecer la estrategia de facilitación del comercio en Costa Rica, facilitando la coordinación entre entidades gubernamentales y actores privados en el comercio internacional.

Palabras claves: Transito Aduanero; Transportista Terrestre; Aduana; Facilitación Comercial.

Summary

In Costa Rica, the customs system faces a significant challenge in managing the national and international customs transit regime, directly reflected in the increasing number of pending transit journeys recorded by each customs transit office in the country. This situation notably impacts the Limón customs office, where 261 pending transits have been identified according to the TICA system. The proliferation of these pending transits not only affects tax revenue on the goods subject to this regime but also hinders commercial flow and raises security concerns. Consequently, there is a pressing need to implement measures at the Limón customs office to enhance the applied controls and monitoring, contributing to the purification of national and international land transits.

To provide adequate context for the described situation, key concepts related to customs control, the customs transit regime, the population of pending transits, transit purification, monitoring measures, and trade facilitation were explored. This research adopted a qualitative-exploratory approach, focusing on deeply understanding the controls and monitoring related to transit purification, as well as the challenges associated with compliance in the studied regime. The selection of Limón Customs as a case study was based on the scarcity of previous research on this specific topic, considering also that this customs office handles significant volumes of goods daily through both maritime and land routes.

From the conducted research, through interviews with key stakeholders involved in the study regime and documentary investigation, weaknesses in the procedures of customs transit control and monitoring were detected, along with factors contributing to non-compliance with pending journeys related to telecommunications infrastructure issues, deficiencies in the TICA computer system, and shortcomings in procedures and communication by the Limón customs office. This leads to the proposal of modernizing the currently applied monitoring processes, contributing to trade facilitation.

In conclusion, the research highlights the importance of implementing technological and organizational changes at Limón Customs to enhance the control and monitoring of national and international land transits. Weaknesses were identified in registration, verification, and internal communication procedures, alongside deficiencies in the TICA system. These findings underscore the need for increased political and economic investment in telecommunications infrastructure and training for customs transporters. The combination of technological modernization and organizational restructuring can simplify processes, improve commercial flow efficiency, and strengthen the trade facilitation strategy in Costa Rica, promoting coordination between governmental entities and private actors in international trade.

Keywords: Customs Transit; Land Transporter; Customs Office; Trade Facilitation.

INTRODUCCIÓN

La propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico para la depuración de tránsitos terrestres nacional e internacional son suma importancia para la facilitación del comercio en Costa Rica. La gestión eficaz de los tránsitos aduaneros es crucial para agilizar el movimiento de mercancías, lo que impacta directamente en la competitividad y el desarrollo económico del país. En el contexto actual, donde el comercio internacional desempeña un papel fundamental en la economía globalizada, es esencial contar con procedimientos aduaneros eficientes que promuevan la fluidez en el intercambio comercial.

La investigación fue realizada en la jurisdicción de la Aduana de Limón, al ser un punto estratégico de ingreso marítimo y terrestre en Costa Rica, enfrenta desafíos significativos en la depuración y control de los tránsitos aduaneros. El aumento en el número de tránsitos pendientes refleja la necesidad urgente de implementar mejoras en los procedimientos de control logístico. Estas mejoras no solo contribuirán a la reducción de tiempos y costos asociados con los trámites aduaneros, sino que también fortalecerán la seguridad y transparencia en el comercio internacional. La propuesta busca optimizar la coordinación entre entidades gubernamentales y actores privados, fomentando una colaboración efectiva que impulse la facilitación del comercio.

En el capítulo I se hace referencia a los antecedentes, el problema de la investigación y los objetivos a abarcar.

En el capítulo II, se enfoca en el marco teórico, marco metodológico de la investigación y la descripción de los instrumentos a utilizar.

En el capítulo III, se aborda el tema de procedimientos de control y seguimiento del tránsito aduanero nacional e internacional: análisis de cumplimiento y factores de incumplimiento, mismo que se divide en los siguientes cuatro subtemas: Requisitos y obligaciones del transportista aduanero; cumplimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional; Pasos del

régimen de tránsito aduanero: registro, proceso en el sistema y documentos de respaldo; Controles y seguimientos en el régimen de tránsito aduanero: perspectivas de los actores clave y finaliza con los Factores de incumplimientos detectados para la conclusión del régimen de tránsito aduanero.

En el capítulo IV, se refiere al tema: Optimización de los controles aduaneros para la facilitación del comercio en el régimen de tránsito terrestre nacional e internacional. Mismo que se divide en dos subtemas: Modernización de los controles aduaneros para el cumplimiento y el seguimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional y Agilizando el comercio: facilitación comercial en el régimen de tránsito aduanero nacional e internacional.

Para concluir el capítulo V, señala el tema: Fortalecimiento del control aduanero en limón: recomendaciones para la adaptación de las propuestas para el control y seguimiento de la población de tránsitos aduaneros, el cual consta de dos apartados correspondientes a: Exploración internacional: validación de las propuestas para mejorar los controles y seguimientos de los viajes aduaneros generados por el régimen de tránsito. Y Recomendaciones para la aplicabilidad de propuestas de fiscalización para el régimen de tránsito aduanero a través del fortalecimiento de la cooperación interinstitucional.

CAPÍTULO I. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

1.1 Antecedentes

El control y seguimiento aduanero en Costa Rica es la problemática en estudio del presente trabajo. Al tratarse de un tema sobre aduanas, es importante ya que es la entidad que regula el ingreso o las salidas de las mercancías que al mismo tiempo forman parte del desarrollo comercial y económico del país.

A partir de esta problemática en esta investigación se estudia como objeto el régimen de tránsito aduanero nacional e internacional y los mecanismos de seguimiento y control en el territorio costarricense. Este régimen se abarca el traslado de forma terrestre de las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, que en su mayoría no son originarias de Costa Rica, no han pagado los impuestos correspondientes, se encuentran circulando dentro del territorio nacional y hace que la fiscalización y cumplimiento de los tránsitos sean fundamentales para el progreso oportuno del comercio. No obstante, considerando las conclusiones de los informes de auditoría interna del Ministerio de Hacienda: AI-INF-CI-014-2022 “Estudio de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos internos.” y AI-INF-CI-015-2022 “Evaluación de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos aduaneros internacionales”, se denota que en el país existen debilidades estructurales que afectan o interfiere en el cumplimiento del régimen de tránsito y que las mercancías bajo control continúen con el proceso de nacionalización o exportación que según corresponda.

Para adentrarse en esta problemática, lo primero que hay que conocer es el ámbito de una Aduana. De acuerdo con la reforma de la Ley General de aduanas de Costa Rica, define a la Aduana como una:

Unidad técnico - administrativa encargada de las gestiones y del control de las entradas, la permanencia y la salida de las mercancías objeto del

comercio internacional, así como de la coordinación de la actividad aduanera con otras autoridades gubernamentales ligadas al ámbito de su competencia, que se desarrollen en su zona de competencia territorial o funcional. (Ley 7557, 1995).

Concorde con la división de estadística, registro y divulgación del Ministerio de Hacienda, la primera Aduana en Costa Rica se ubicó en Atenas, en la década de 1780-1790, misma que estuvo a cargo de la Factoría del Tabaco, con el fin de impedir el contrabando que salía por Puntarenas, seguidamente se generó una Aduana en Sarapiquí y posterior se habilita la Aduana en Limón y la Aduana en Puntarenas.

La estructura organizativa del Sistema Aduanero Nacional en Costa Rica se conforma con el Servicio Nacional de Aduanas, que según la Ley General de Aduanas N.º 7557, (1995), es el órgano de control del comercio exterior y de la Administración Tributaria, conformado por los siguientes niveles: nivel directivo se cuenta con la Dirección General de Aduanas (DGA), nivel rector corresponde Dirección Normativa, la Dirección de Riesgo Aduanero, Dirección de Gestión Técnica, Dirección de Fiscalización, nivel central operativo compuesto por Dirección de Fiscalización, finalmente el nivel técnico operativo son las aduanas y sus dependencias.

En la actualidad existen siete aduanas en total, tal cual lo expone Duran y Calderón (2020), correspondientes a:

- Aduanas aéreas: Santamaría y La Anexión.
- Aduanas marítimas: Caldera y Limón.
- Aduanas Terrestres: Paso Canoas, Peñas Blancas y Aduana Central.

Dichas aduanas se encuentran bajo la dependencia de la DGA.

Con respecto a la legislación costarricense que regula el sector aduanero y logístico se detallan, según el Sistema Costarricense de Información Jurídica:

- Ley General de Aduanas N.º 7557, publicada en 1995 y actualmente reformada el 22/06/2022.
- Reforma a la Ley General de Aduanas, Decreto N° 25270-H, publicada el 28/06/1996.
- Resolución N° 223-2008 (COMIECO-XLIX) Modificación integral Código Aduanero Uniforme Centroamericano y Protocolo de Enmienda que contiene la Resolución N.º 248-2009, **N° 8881** entra en vigor el 01/05/2021.
- Resolución N° 224-2008 (COMIECO-XLIX) del 25 de abril de 2008 y su Anexo: Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA), Resolución N° 306-2013 (COMIECO-EX) del 15 de mayo de 2013 y Resolución N° 368-2015 del 22 oct, N° 42876-H-COMEX, entra en vigor el 01/05/2021.

Dicha normativa es aplicable al régimen de tránsito aduanero que corresponde al tránsito de mercancías vía terrestre nacional o internacional dentro de Costa Rica. Para dar seguimiento de dichos tránsitos se utiliza la Tecnología de Información para el control Aduanero (TICA). Además, para el control de los tránsitos internacionales que se realicen dentro de la Unión Económica Centroamericana, se utiliza el Portal de la Declaración Única Centroamericana (Portal SIECA).

Las aduanas de Costa Rica aplican los controles establecidos por la DGA, con el fin de asegurar el cumplimiento de los trámites aduaneros. En la actualidad las aduanas del país realizan esfuerzos en investigaciones, que van desde recopilando la información de la base de datos de TICA sobre los tránsitos pendientes, hasta realizar consultas a los auxiliares involucrados en cada uno de los tránsitos, todo en apego a la circular CIR-DGA-002-2019. Sin embargo, los trámites son generados de forma constante y los pendientes continúan en aumento, tal cual se refleja en los datos extraídos del Sistema TICA. Por ejemplo, solo del régimen de tránsito aduanero, del 2006 a abril del 2023, hay un total de 5240

tránsitos pendientes entre todas las aduanas de Costa Rica, según la información consultada en el sistema TICA.

Para estudiar esta problemática que aqueja a todas las aduanas, se toma como caso de estudio la Aduana de Limón, al tratarse de un punto estratégico de ingreso y salida de carga contenerizada, ya que en esta ingresa carga vía marítima por los puertos Moín correspondiente a la terminal portuaria Gastón Kogan Kogan, a cargo de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y el Mega puerto de Moín que se encuentra bajo la tutela de APM Terminals. Además, maneja los ingresos vía terrestre que se generan por medio del puesto fronterizo Sixaola, mismo que se encuentra bajo su jurisdicción. En resumen, se trata de uno de los principales puntos de ingreso aduanero del país, de acuerdo con las estadísticas de comercio exterior 2021, expuestas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). No obstante, la aduana de Limón maneja un volumen importante de trámites aduaneros, regidos por la aplicación de procedimientos de control generales establecidos por la DGA, mismos que a pesar de su aplicación, se continúa teniendo pendientes de finiquito desde el 2006, sin tener definido los motivos por los cuales no se concluyeron los tramites.

Tras lo anterior, el propósito de este trabajo es determinar acciones de control y seguimiento oportuno, encontrar mejoras sobre tal tema, que contribuyan con la depuración de los tránsitos pendientes y con ello, contribuyan en las acciones país en pro de la facilitación comercial.

1.2 Justificación del problema

Las aduanas son las entidades que deben de velar por el cumplimiento de las regulaciones basadas en reglamentos técnicos, mismos que son aplicados a mercancías, vehículos y unidades de transporte, por lo tanto:

Las aduanas tienen un papel fundamental en el desarrollo económico. Sus funciones de control y fiscalización se encuentran estrictamente ligadas a la correcta percepción de impuestos y aranceles y a su vez, con la fluidez con la

que se llevan a cabo las operaciones de importación y exportación del país. (Duran y Calderón, 2020, p. 8)

Este hecho hace que la recaudación de los impuestos sea uno de los puntos focales de las aduanas, además de no permitir el ingreso de mercancía ilícita o mercancía que no tienen permiso para el consumo dentro del territorio nacional. Pese a los esfuerzos realizados, en Costa Rica existen debilidades de seguimiento y control de dicho régimen, de acuerdo con las conclusiones de los informes de auditoría interna del Ministerio de Hacienda: AI-INF-CI-014-2022 “Estudio de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos internos.” y AI-INF-CI-015-2022 “Evaluación de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos aduaneros internacionales”.

Ante este escenario, la contribución de este trabajo se enfoca en realizar propuestas que incidan en una mejora de las acciones de facilitación comercial, en específico, a través de la depuración de tránsito terrestres, determinando controles aduaneros que permitan el cumplimiento del régimen de estudio. Esto es importante porque según la revisión de la literatura hay escasas investigaciones que aborden esta problemática. Entre ellas se identifican dos trabajos: “Análisis de los tránsitos aduaneros modalidad 80-15 pendiente de completar en la aduana caldera, y la aplicación de procesos administrativos a los auxiliares de la función pública, periodo 2014 al 2018” (Soto y fallas, 2019); “Análisis de las causas y las consecuencias por la que los viajes bajo control Aduanero no fueron finalizados por su destino, del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), generados en la jurisdicción aduana de caldera, durante el período 2017 al 2019.” (Rojas, 2022). Si bien es cierto, estos trabajos se enfocan en el régimen de tránsito aduanero desarrollados en la Aduana de Caldera, aduana marítima, en estos se analizan las principales causas de incumplimiento e interrupción de los tránsitos, las sanciones y suspensiones que se aplican y generan recomendaciones para la disminución del incumplimiento del régimen.

Si bien existe evidencia escasa, en la presente investigación se contribuye en este campo, pero enfocado en el escenario de la Aduana de Limón como caso de estudio, porque es la única aduana de Costa Rica que maneja bajo su jurisdicción dos tipos de ingresos de mercancías al país, la vía marítima y vía terrestre, lo que hace que esta aduana tenga una interacción más completa de los trámites de tránsitos aduaneros nacionales e internacionales. Otro punto para tener en cuenta es que de acuerdo con las estadísticas de comercio exterior 2021, del Instituto Nacional de Estadística y Censos, expuesto en noviembre del 2022, esta aduana registra un valor de exportaciones de 6 250 millones de dólares, mientras que las importaciones fueron de 6 930 millones de dólares, siendo así uno de los principales puntos de ingresos de Costa Rica.

Además de ello, uno de los puntos focales de la investigación es velar por que las mercancías bajo control aduanero cumplan con la trazabilidad del trámite, ingresando al país de forma tal que se evite la distorsión al comercio. De esta forma se apoyan los procesos de recaudación de impuestos y se cumplen con los permisos legales para ser consumidos dentro del territorio nacional, o caso contrario, se logre la exportación real de las mercancías que tienen como destino un mercado meta fuera de Costa Rica, llegando en tiempo y forma a su consumidor final.

La facilitación del comercio es un tema vital a nivel mundial y en el caso de Centroamérica, se está fomentando mediante la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad, por lo que el proponer recomendaciones que puedan contribuir con agilizar procesos aduaneros, reducción de tiempos y a su vez de costos, sin dejar de lado los controles y seguimientos de los trámites aduaneros, pueden evidenciar el compromiso y generar avances alcanzables e importantes que se pueden lograr en las instituciones públicas y Costa Rica en cumplimiento con el acuerdo de facilitación del comercio, así mismo considerando que el tema de procedimientos de control y seguimiento de los tránsitos nacionales e internacionales asociado con promover

la facilitación comercial, es un aspecto poco estudiado y con poca información enfocados en la Aduana de Limón.

1.3 Planteamiento del problema

En Costa Rica, los tránsitos pendientes registrados en el sistema informático TICA, se observa que existen pendientes desde el año 2006 al 30 de abril del 2023, detectando un total de 5240 tránsitos pendientes, desglosado de la siguiente forma entre las siete aduanas del país:

Cuadro 1.

Costa Rica: Tránsitos pendientes por aduanas. (2006-abril 2023).

Código Aduana de Costa Rica	Cantidad de tránsitos pendientes
001-Aduana Central	61
002-Aduana de Caldera	245
003-Aduana de Peñas Blancas	3225
005-Aduana Santamaria	914
006-Aduana de Limón	261
007-Aduana de Paso Canoas	531
013-Aduana La Anexión	3
Total	5240

Nota. Elaboración propia con datos extraídos del TIC@. (2023)

Es importante destacar que, de acuerdo con la normativa aduanera, los tránsitos deben de realizarse por las rutas habilitadas y en los plazos establecidos. La DGA mediante la resolución RES-DGA-057-2019, especifica los plazos de recorrido y los tiempos de descanso, por lo tanto, se hace evidente que el control y la trazabilidad terrestre no se está cumpliendo a cabalidad generando riesgos

latentes. Estos pueden ocurrir al encontrarse bajo control aduanero mercancías no originarias de Costa Rica, por lo que la recaudación de los impuestos no es aún percibida; abriendo portillos como lo es el contrabando, robo de mercancías, además de los atrasos al flujo comercial y desarrollo del país.

Este hecho también se expone en los resultados de los informes de auditoría interna del Ministerio de Hacienda, titulados “Estudio de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos internos”¹, elaborado por Monge y Sariol (2022) y “Evaluación de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos aduaneros internacionales”², elaborado por Barquero y Sariol (2022), en los que se deja en evidencia inconsistencias en la aplicación de los controles de supervisión que aplican las aduanas, como lo son incumplimientos en los plazos de inicio y recorridos de los tránsitos establecidos, ineficiencia en el sistema informático TICA que permita realizar cambios de información importante como, chofer o unidades de transporte, información faltante en la transmisiones ante dicho sistema, e, incluso, se llega a detectar que no existen los procedimientos suficientes para mitigar el riesgo de robo, hurto o pérdida de mercancías o unidades de transporte.

Dicha situación puede llegar a afectar la recaudación de impuestos de las mercancías no originarias de Costa Rica sobre tramites que no tienen registro de haberse concluido, afectando la política fiscal del estado, además de influir en el desarrollo de la competencia leal del comercio y obstaculizando el tráfico comercial.

La depuración de tránsitos como un tema de facilitación es importante de atacar pues de acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2019).

Tanto los gobiernos como la comunidad empresarial se pueden beneficiar de las reformas de facilitación al comercio. Las entidades públicas se benefician en términos de una mayor recaudación de impuesto de actividades

¹ El informe corresponde al AI-INF-CI-014-2022.

² Este informe corresponde al AI-INF-CI-015-2022.

comerciales, un mejor uso de los recursos y un mayor cumplimiento por los comerciantes. Si se aplica correctamente, la facilitación del comercio puede dar lugar a unos nuevos servicios y controles gubernamentales más eficientes y, al mismo tiempo, reducir el riesgo de corrupción. Los comerciantes ganan en términos de mayor previsibilidad y rapidez de las operaciones y menores costos de transacción. (p. 2).

Por lo tanto, con el presente estudio se pretende determinar qué procedimientos de control y seguimiento, aplicados en tiempo, se podría implementar para el adecuado cumplimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional, de forma tal que se contribuya a un flujo de mercancías seguro y de facilitación comercial, conllevando a la siguiente interrogante en específico:

¿Qué acciones puede implementar la Aduana de Limón, Costa Rica para cumplir con la depuración y mantener el control de los tránsitos terrestres nacionales e internacionales en aras de promover la facilitación del comercio?

Preguntas claves:

¿Cómo es el procedimiento actual de depuración de tránsitos pendientes y cuáles son las principales causas del incumplimiento del régimen de tránsitos aduanero?

¿Qué medidas se podría implementar, para el cumplimiento del régimen de Tránsito Aduanero y como podrían contribuir con la facilitación al comercio?

¿Qué recomendaciones se podrían dar para adoptar las medidas propuestas?

1.4 Objetivos

Objetivo General

Determinar las acciones de fiscalización que permitan la depuración y control de los tránsitos terrestres nacionales e internacionales en la Aduana de Limón con miras a la promoción de la facilitación del comercio en Costa Rica.

Objetivos Específicos

1. Identificar los procedimientos de control y seguimiento del tránsito aduanero nacional e internacional y las causas de su incumplimiento, para la comprensión del proceso aplicado sobre las cargas que se encuentran bajo control aduanero.
2. Determinar los controles aduaneros que permitan el cumplimiento del régimen de Tránsito Aduanero Nacional e Internacional, que contribuya a la facilitación del comercio.
3. Plantear recomendaciones que permitan la adaptación de nuevas medidas de fiscalización del régimen de tránsito aduanero en la Aduana de Limón, como propuesta de control de la población de los tránsitos pendientes.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO- METODOLÓGICO

2.1 Marco teórico

En el contexto de la presente investigación, que se enfoca en la propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico en la Aduana de Limón para la facilitación del comercio en Costa Rica, la Teoría de los Recursos y Capacidades ofrece una lente analítica para examinar cómo los recursos y capacidades de la aduana pueden ser utilizados estratégicamente para lograr este objetivo.

La Teoría de Barney del año 1991, que de acuerdo con Azola et al (2015), expone que:

Raúl Armando plantea en su texto “Estrategia basada en los recursos y capacidades: Criterios de evaluación y el proceso de desarrollo” (2011) que esta teoría busca las fuentes de las ventajas competitivas no externamente, sino al interior de la organización. En ella se destaca la relevancia de los recursos y capacidades para crear, mantener y apropiarse de los beneficios potenciales que generan las ventajas competitivas sostenibles. (p.20)

La mejora de los procesos conlleva a fomentar la competitividad de estos, por lo que hay que tener presente que las aduanas en general se encuentran inmersas a un entorno con cambios continuos, por lo que el análisis constante de los procedimientos aplicados es necesario para sacar provecho a las oportunidades de mejora que sean posibles detectar.

Pero además de ello, una evaluación detallada de los recursos tangibles e intangibles revela una serie de activos que podrían ser considerados como fuente potencial de ventaja competitiva. Entre estos recursos se incluyen la infraestructura física, la tecnología de información y comunicación utilizada para la gestión de datos y seguimiento de mercancías, así como el capital humano en forma de personal con experiencia y conocimiento especializado en regulaciones aduaneras y procedimientos logísticos. La historia y la experiencia acumulada de la aduana en

el manejo de tránsitos terrestres nacional e internacional también contribuyen a su singularidad y posición de liderazgo en el mercado.

Partiendo de este enfoque resulta importante definir los conceptos más predominantes necesarios para adentrarnos en la raíz de los procedimientos y en la necesidad de la investigación, respecto a la depuración y control de los tránsitos aduaneros.

2.1.1 Control Aduanero:

El término que hace referencia al control aduanero es el de Garavito, J (2007), considera el termino de control aduanero definido en “el Glosario de la organización Mundial de Aduanas- OMA lo define como medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la aduana” (p .15).

En esta investigación, tanto en los objetivos uno y dos, se entiende el termino de Control Aduanero como aquellos procedimientos de seguimiento y comprobación, que realiza la Aduana de Limón en cumplimiento de la legislación aduanera, sobre las mercancías que ingresan al país, que son trasladadas dentro del territorio nacional y que no han pagado los impuestos respectivos, ni poseen los permisos para ser consumidas o comercializadas dentro de Costa Rica.

2.1.2 Régimen de Tránsito Aduanero:

Los regímenes aduaneros de acuerdo con la Ley General de Aduanas N.º 7557 (1995), se definen como “... diferentes destinaciones a que pueden quedar sujetas las mercancías que se encuentren bajo control aduanero, de acuerdo con los términos de la declaración presentada ante la autoridad aduanera...” (artículo 109).

Existen diferentes clasificaciones de regímenes aduaneros, como lo es el régimen de tránsito aduanero, mismo que es un régimen temporal, según el artículo 110 de la LGA, y la Organización Mundial de Aduanas – OMA, mediante el convenio de Kyoto, en el anexo específico E, define al tránsito Aduanero como “el régimen

aduanero según el cual las mercancías se transportan bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.”

Para términos de esta investigación, el régimen de tránsito aduanero se entiende como el proceso de traslado vía terrestre al que se someten aquellas mercancías que ingresaron al territorio nacional o se encuentran de paso en Costa Rica, estas mercancías se encuentran bajo el control aduanero.

Finalmente es importante destacar que el régimen temporal de tránsito aduanero, según el art. 110 de la LGA, puede abarcar al tránsito aduanero nacional o interno que para esta investigación corresponde al tránsito vía terrestres de mercancías bajo control aduanero, dentro del territorio nacional con destino a un depósito aduanero; mientras que el tránsito internacional se entiende como aquellas mercancías que ingresan al territorio nacional únicamente de paso, las mercancías no tienen el propósito de ser consumidas dentro del territorio nacional; en ambos casos los tránsitos los realizara un transportista autorizado.

2.1.3 Población de Tránsitos Pendientes

El trámite de tránsitos aduaneros tanto interno como internacional, mediante la generación de la Declaración Única Aduanera (DUA) o Declaración Única de mercancías para el Tránsito Aduanero internacional (DUCA-T), genera un viaje el cual la circular CIR-DGA-002-2019, del Ministerio de Hacienda lo define como:

Registro mediante el que se controla el inicio y finalización de todo un movimiento de mercancías bajo control aduanero entre dos ubicaciones, al cual se le asignará un número consecutivo a nivel nacional por la aplicación informática y por tanto se considera en tránsito la mercancía. (2019).

De acuerdo con los datos del sistema informático TICA, se detecta una población importante de trámites de tránsitos aduaneros internos como internacionales que se encuentran pendiente, mismos que son reflejo de las falencias en los controles detectados por parte de la auditoría interna del Ministerio de Hacienda del año 2022.

En este trabajo de investigación, se entiende como población de tránsitos pendientes, aquella cantidad de registro de viajes tipo TRA (tránsitos), que representa a los tránsitos nacionales o internos y los viajes tipo DUT (Declaración Única de Tránsito), que representa a los tránsitos internacionales, que se encuentran pendientes de completar por los destinos.

2.1.4 Depuración de Tránsitos:

A raíz del registro de los viajes y tránsitos pendientes de completar, la circular del Ministerio de Hacienda CIR-DGT-021-2014, emplea la función del control del finiquito de los viajes o tránsitos, donde se hace referencia a que las que las aduanas deben de realizar acciones de seguimiento, control, así como el inicio de procedimientos administrativos y/o sancionatorios que correspondan, para que se concluya efectivamente el trámite del tránsito en su totalidad llegando a su destino. Además, dicha circular, asigna a las aduanas de Costa Rica depurar todos los viajes y tránsitos pendientes; de acuerdo con la Real Academia Española, define el depurar cómo limpiar o purificar (2022).

La depuración de tránsitos en esta investigación hace referencia a aquellos viajes que la aduana tiene que investigar, con los diversos actores involucrados y sistemas informáticos, los motivos por los que no se cumplió su recorrido y no se completó el trámite.

2.1.5 Medidas de Fiscalización:

Según el Tribunal de Cuentas, en su Manual de Fiscalización Operativa o de Gestión, (2015) expone que la Fiscalización operativa radica en "...en la revisión independiente, objetiva y fiable, realizada por personal cualificado, que tiene por objeto verificar si las acciones, sistemas, operaciones, programas, actividades, organizaciones y recursos de la entidad fiscalizada son concordantes con los principios de eficacia, eficiencia y economía ... (p. 8).

Las medidas de fiscalización que en este trabajo hace referencia, al planteamiento de acciones que los funcionarios de la aduana de Limón pueden emplear con el fin de verificar la eficiencia de los controles aduaneros para el cumplimiento de los tránsitos nacionales e internacionales y la depuración de estos.

2.1.6 Facilitación del Comercio:

Costa Rica, se adhirió al acuerdo de facilitación al comercio el 01 de mayo del 2017, según OMC (s.f), y de acuerdo con la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), expone que:

La facilitación del comercio se relaciona con la simplificación y armonización de los procedimientos y flujos de información asociados con la importación y exportación de bienes... La facilitación del comercio es un vehículo para el desarrollo económico, una mayor competitividad internacional, la integración regional y una inserción estratégica de los países en desarrollo a las cadenas de valor. (s.f)

La agilización y sistematización de los procesos en las fronteras y aduanas del país, se ha vuelto una realidad que cada país debe de ir adaptando acorde a la legislación que aplique, Costa Rica no es la excepción, la modernización de procesos es necesaria para contribuir en los flujos comerciales e incentivar la competitividad tanto en el sector público como el privado.

Por lo tanto, en esta investigación, la facilitación comercial se interpreta como aquellos métodos que contribuya a la agilización, sistematización de los controles aduaneros, que puedan contribuir al cumplimiento de los viajes generados por los regímenes aduaneros de tránsitos nacionales e internacionales, de forma tal que los procesos de verificación y seguimiento no cause retrasos innecesarios para los consumidores finales de las mercancías objeto de control.

2.2 Marco metodológico

2.2.1 Enfoque de investigación

Esta investigación fue de carácter cualitativo- exploratorio. De acuerdo con Navarrete, la investigación cualitativa “utiliza palabras, textos, discursos, dibujos, gráficos e imágenes para comprender la vida social por medio de significados y desde una perspectiva holística, pues se trata de entender el conjunto de cualidades interrelacionadas que caracterizan a un determinado fenómeno (2004, p. 278).

En el enfoque cualitativo su énfasis no es la generalización estadística, sino el conocimiento a profundidad de un fenómeno social que en nuestro caso fueron los controles y seguimientos para la depuración de tránsito aduanero a partir del caso de la Aduana de Limón. De acuerdo con los informes de auditoría interna del Ministerio de Hacienda, las recomendaciones engloban a todas las aduanas de Costa Rica, y expone de forma general las falencias a nivel interno, pero sin analizar la realidad que tiene cada una de las aduanas del país. Por lo que en este estudio de caso se obtuvo evidencia actualizada sobre un caso específico.

El alcance de la investigación fue de tipo exploratoria, donde se consideró los controles ejercidos sobre la depuración de los tránsitos terrestres nacionales e internacionales, ha sido un tema poco estudiado a profundidad en aras de mejorar o actualizar los procesos aplicados por las aduanas de Costa Rica; aun cuando existan dos investigaciones previas, en la Aduana de Caldera.

Al mismo tiempo, el presente trabajo, correspondió a una investigación del tipo descriptiva ya que resultó necesario describir los procedimientos de control y seguimientos que se aplican al régimen aduanero en estudio, fomentados por la leyes, normativas, directrices y resoluciones emitidas por el Ministerio de Hacienda, para poder obtener una perspectiva más completa, trazar nuevos controles de fiscalización y brindar recomendaciones de aplicabilidad.

2.2.2 Método de investigación: Estudio de caso

El método para lograr el desarrollo de esta investigación se utilizó un estudio de caso en la Aduana de Limón, debido al poco estudio del tema, generando la posibilidad de realizar un análisis más profundo y detallado de las perspectivas de los actores que intervienen en el régimen de estudio y así poder aportar soluciones a problemas reales. Mediante la verificación literaria de normativa costarricense, reglamentos, circulares, directrices y resoluciones se definen conceptos claves, para entender primeramente como surge el régimen de tránsito aduanero nacional e internacional y determinar en qué se basan los procedimientos de depuración y control de dicho régimen. Además, se analizaron los informes de auditoría interna del Ministerio de Hacienda, mismos que exponen la situación de los procedimientos

aplicados, así como tesis educativas realizadas, que abarcan en cierta forma el régimen de tránsito aduanero enfocados en la Aduana de Caldera.

La selección de la aduana de Limón se dio por las siguientes razones:

- ✓ De acuerdo con los resultados preliminares de las estadísticas del comercio exterior 2022, expuestos por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), los principales medios de transporte para la importación como para la exportación, corresponde a la vía marítima, mientras que, según Arrieta, (2022), el Mega puerto APM Terminals, ha movilizado 795 mil toneladas para el 2021, mismo se encuentra bajo la jurisdicción de la Aduana de Limón.
- ✓ La Aduana de Limón es un punto estratégico de este tipo de régimen, ya que ingresa mercancía vía marítima por puertos Moín correspondiente a la Terminal portuaria Gastón Kogan Kogan a cargo de la Junta de Administración Portuaria y de desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y Mega puerto de Moín que se encuentra bajo la tutela de APM Terminals, pero también se da el ingreso vía terrestre por el puesto fronterizo Sixaola que se encuentra bajo jurisdicción de la Aduana de Limón, generando mayormente la utilización del régimen en estudio.
- ✓ No hay investigaciones realizadas sobre el régimen de tránsitos Aduaneros que abarquen la Aduana de Limón como caso de estudio.

Para el estudio de casos se aplicaron diferentes técnicas de investigación como lo son la aplicación de entrevistas, con tres cuestionarios distintos, de acuerdo a los sujetos de investigación, ya que resulto primordial determinar el contexto real sobre cómo se desarrolla la aplicabilidad de los controles de seguimiento y depuración del régimen de tránsitos nacionales e internacionales en la Aduana de Limón, explicar las posibles causas que evitan la conclusión del régimen así como las necesidades y aportes que identificaron los actores directos, por lo que la recolección de información se realizó tanto al ente fiscalizador como al fiscalizado.

Por otra parte, mediante la revisión literaria se analizó el Acuerdo de Facilitación al Comercio, del cual Costa Rica es parte, así como los cambios y beneficios que se han venido realizando en busca de la facilitación comercial, para lograr definir los controles que además de fiscalizar contribuyan a la eficiencia y al flujo comercial.

2.2.3 Sujetos de investigación

En el presente estudio, se basó primordialmente en la población de tránsitos nacionales e internaciones pendientes que la Aduana de Limón posee, siendo los sujetos de investigación los involucrados que ejecutan el régimen y los que fiscalizan su cumplimiento.

Por lo tanto, los actores de estudio se van a dividir en los siguientes sectores:

Sector Privado, en el cual se contempla:

- Transportista Aduanero. Se consulta 06 personas.
- Depósitos Aduaneros: Se consulta 03 encargados.
- Zona Portuaria. No se pudo aplicar la entrevista, ya que se abstuvieron de brindar una cita en ese momento.

El sector público, corresponde a:

- Funcionarios que se han encargado de la depuración de los tránsitos de la Aduana de Limón. Se consulta a 02 personas.
- Funcionarios destacados en puestos fronterizos de jurisdicción de la Aduana de Limón. Se consulta a 02 personas.
- Jefaturas Sección depósitos de la Aduana de Limón. En el momento de aplicar la entrevista, no se encontraba disponible.

2.2.5 Fuentes de Información:

Las fuentes de información en toda investigación son necesarias, para determinar, obtener información relevante en el estudio que se encuentre vinculada con el problema de investigación (Sampieri et al., 2010).

En el presente trabajo al considerar el procedimiento aplicado sobre la depuración y mantener el control de los tránsitos terrestres nacionales e internacionales de la Aduana de Limón, fue necesario indagar sobre legislaciones y normas que respaldan los procesos y mejoras que se puedan aplicar, así como la práctica que deben de realizar la población involucrada. Por tanto, se consultaron fuentes primarias y secundarias.

✓ **Fuente primaria:**

De acuerdo con Sampieri et al. (2010), las fuentes primarias brindan datos de primera mano, se trata de documentos que incluyen resultados de los estudios correspondientes, en el caso nuestro análisis las fuentes primarias correspondieron a leyes y reglamentos nacionales e internacionales, directrices, circulares, resoluciones que Costa Rica aplica para la regulación de los procedimientos del régimen de tránsitos terrestres nacionales e internacionales en las Aduanas.

Así mismo se consideró como fuente primaria los tres cuestionarios distintos de acuerdo actores principales del proceso del régimen en estudio, estos cuestionarios fueron aplicados por entrevistas y en total se logró aplicar a 13 personas, abarcando temas correspondiente a: información general, procesos de registro, control (seguimiento) y documentación, información y consulta en el TICA, las entrevistas que se realizaron durante el periodo del diciembre del año 2023 y enero del año 2024, también se utilizó como fuente primaria los datos obtenidos del Sistema Informático TICA y documentos oficiales que reflejan la problemática actual, como lo son los Informes de Auditoría Interna realizados en el Ministerio de Hacienda. En el anexo 1 se encuentra el cuestionario de entrevista según sujeto consultado.

✓ **Fuente secundaria:**

Las fuentes secundarias, según Miranda y Acosta (2009), “contienen información primaria, sintetizada y reorganizada. Están y especialmente diseñadas para facilitar y maximizar el acceso a las fuentes primarias o de sus contenidos. Parten de datos pre-elaborados...” (p. 2).

Se considero que este tipo de recursos en este trabajo de investigación correspondió a informes de fiscalización superior de la Contraloría General de la República, así como las tesis universitarias que se relacionan con el tema del régimen de tránsitos aduaneros, además se utilizó documentación de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, donde se promueve la facilitación comercial a los países miembros.

2.3 Descripción de los instrumentos y técnicas.

Los instrumentos y técnicas de recolección de datos utilizados de acuerdo con los objetivos que se desarrollaron en el presente trabajo de investigación se clasifican de la siguiente manera:

Objetivo 1: Identificar los procedimientos de control y seguimiento del tránsito aduanero nacional e internacional y las causas de su incumplimiento, para la comprensión del proceso aplicado sobre las cargas que se encuentran bajo control aduanero.

Para el desarrollo de este objetivo, donde es fundamental explicar los procedimientos de control aplicados actualmente, fue necesario utilizar el método de **investigación documental**, mismo que según lo expone Yuni y Urbano (2020):

El análisis de los documentos como si fuesen textos que nos permiten reconstruir una realidad determinada supone por parte del investigador el instruirse acerca de las condiciones, el contexto social, cultural e histórico en que estos documentos han sido producidos (p. 178).

En esta investigación específicamente se consideró como instrumento una matriz de clasificación según tipo de documento: por legislación costarricense que regule los procedimientos aduaneros, circulares, manuales de procedimientos emitidos por el Ministerio de Hacienda, aquellos documentos preparados por razones oficiales que tienen a explicar los procedimientos del régimen de tránsito terrestre Nacional e Internacional, mismo que abarca desde el proceso de registro

de los auxiliares, proceso de la utilización del régimen y proceso de depuración de tránsitos que debe de realizar la Aduana.

Por otra parte, fue necesario utilizar la base de datos del Sistema TICA de Tránsitos pendientes, para construir un instrumento que permitiera determinar el reporte de los trámites pendientes de tránsitos terrestres nacionales e internacionales pendientes que posee la Aduana de Limón y entender la magnitud de la herramienta utilizada por la autoridad, con el fin de entender la aplicabilidad y que tan funcional es de la herramienta utilizada.

Además, fue fundamental consultar a los sujetos de investigación, quienes intervienen en la realización del régimen de estudio y son los que conocen a primera mano lo que sucede en realidad y los motivos por el cual no se cumplen los tránsitos, por lo resulto necesario entrevistas con la aplicación de tres cuestionarios distintos, siendo en total la ejecución de trece cuestionarios, como se indicó anteriormente.

Objetivo 2. Determinar los controles aduaneros que permitirían el cumplimiento del régimen de Tránsito Aduanero Nacional e Internacional, que contribuya a la facilitación del comercio.

El método utilizado fue el análisis documental, en apego a lo que permite la legislación nacional que rige los tránsitos aduaneros, además de considerar los informes emitidos por la CEPAL con respecto a la facilitación del comercio y seguridad del transporte terrestre, con el fin de determinar que controles se podrían idear en beneficio y mejora de los procedimientos actuales.

Pero también, fue necesario conocer las opiniones de los distintos actores directos a los que se les logro aplicar el cuestionario, todo esto con el fin de entender la necesidad que cada uno de ellos consideraron relevantes para mejorar el procedimiento actual y utilización del recurso humano disponible, para apegarse a una fluidez comercial, por lo que el cuestionario de entrevistas, tal cual lo describe Yuni y Urbano (2020), resulta ser muy utilizada ya que permite que las personas puedan hablar de sus experiencias, sensaciones e ideas y así tener un

acercamiento con la realidad en los distintos contextos de los actores, se hace relevante para desarrollar el presente objetivo.

Al mismo tiempo, en esta investigación se procedió a realizar una validación con expertos, quienes poseen conocimiento y experiencia necesaria en el régimen de tránsitos aduaneros, sobre los temas que afectan el cumplimiento del régimen de tránsito aduanero, resultados principales obtenidos de las entrevistas aplicadas, con el fin de valorar de forma objetiva y fiable la información recopilada.

Objetivo 3. Plantear recomendaciones que permitan la adaptación de nuevas medidas de fiscalización del régimen de tránsito aduanero en la Aduana de Limón, como propuesta de control de la población de los tránsitos pendientes.

Las recomendaciones surgen a raíz de la investigación de los dos primeros objetivos, donde se idea un proceso de transición que ayude a la implementación de medidas de fiscalización que contribuyan a la verificación y control de la depuración de los tránsitos que debe tener la Aduana de Limón.

Para poder plantear las recomendaciones, se considera el análisis de contenido a nivel documental, sobre las acciones aplicadas por otros países, incluyendo la contribución con la facilitación comercial.

CAPÍTULO III. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL TRÁNSITO ADUANERO NACIONAL E INTERNACIONAL: ANÁLISIS DE CUMPLIMIENTO Y FACTORES DE INCUMPLIMIENTO

En el presente capítulo se expone qué abarca el régimen de tránsito aduanero nacional e internacional, entender como es proceso y la perspectiva que tienen sus actores involucrados. Para el desarrollo de este capítulo se considera la revisión de la legislación y reglamentación aduanera que aplica Costa Rica, pero a su vez se plasma la perspectiva de los auxiliares involucrados, mediante los resultados de las encuestas aplicadas por entrevistas.

Por lo tanto, se procede a realizar una descripción sobre los requisitos de registro del actor responsable como lo es el transportista aduanero, sus responsabilidades y obligaciones, para continuar con las etapas del desarrollo del régimen de tránsito aduanero.

Seguidamente se presenta como es el proceso de seguimiento y de control que realizan los actores involucrados en el proceso. Por último, se aborda las principales causas de incumplimiento externalizadas, por los actores encuestados, sobre el régimen de tránsito aduanero que la Aduana de Limón.

3.1. Requisitos y obligaciones del transportista aduanero: Cumplimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional.

En el proceso del régimen de tránsito aduanero intervienen distintos actores que van desde los auxiliares de la función pública como los depósitos aduaneros, zona portuaria, transportista aduanero y la autoridad aduanera; específicamente en el tránsito aduanero el auxiliar responsable, según el artículo 94 del CAUCA IV, Ley 8881, (2010), es el transportista aduanero.

El transportista aduanero puede ser una persona física o jurídica, de origen nacional o internacional, inscritos ante el Servicio Nacional de Aduanas, que debe

de cumplir con los siguientes requisitos, según el Art 41 de la LGA, para operar como transportista aduanero:

- a) Acreditar el domicilio de las oficinas centrales de la empresa.
- b) Mantener inscritos los vehículos y las unidades de transporte utilizados en el giro de su actividad, conforme lo disponga la Dirección General de Aduanas, los que deberán cumplir con las condiciones técnicas y de seguridad fijadas en la reglamentación correspondiente.
- c) El transportista terrestre que realiza tránsito de mercancías a través del territorio aduanero nacional, con excepción de lo regulado en la normativa regional, deberá rendir garantía global o contratar el seguro correspondiente que responda ante el Estado, por las eventuales responsabilidades tributarias derivadas de su operación como auxiliar. Esa garantía será por un monto de cincuenta mil pesos centroamericanos o su equivalente en moneda nacional.
- d) Presentar, a la Dirección General de Aduanas, documento legítimo que compruebe la representación legal de la persona, cuando actúe en nombre del transportista internacional para efectos aduaneros, salvo lo dispuesto en los preceptos de la legislación comunitaria centroamericana, de los convenios y tratados internacionales de los que Costa Rica forme parte y de las normas reglamentarias sobre tránsito terrestre.

La caución deberá rendirse en los términos y conforme a los instrumentos indicados en el artículo 65 de la presente ley, cuyo monto deberá ser actualizado anualmente. (Ley N 7557, 1995).

Así mismo, el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), del Ministerio de Hacienda, en la página de Aduana Fácil, expone dentro de los requisitos generales, que las personas que opten por ser auxiliar de la función pública, como transportista aduanero deberán de tener capacidad jurídica, inscribirse ante el Departamento de Estadística y Registro de la Dirección General de Aduanas, encontrarse al día con sus obligaciones tributarias y con la Caja Costarricense de Seguro Social, así como

contar con el equipo de cómputo, software y medios de transmisión electrónica según lo establecido por SNA.

Dentro de la documentación que debe de presentar, según lo expone la página de Aduana Fácil, (2024) corresponden a lo siguiente:

- Formulario solicitud autorización como auxiliar de la función pública aduanera DER01, en este mismo formulario puede expresar si desea autorizarse como Transportista Internacional Terrestre.
- Declaración Jurada por notario publica, indicando la dirección exacta, lugar y medios de notificación, lugar donde se custodiarán los documentos originales de la operación del régimen.
- Las personas jurídicas deben de brindar certificación de personería jurídica, no mayor a 03 meses, certificación notaria o registral de la escritura constitutiva, copia certificada por notario público de la cedula jurídica de la empresa, copia certificada por notario público del representante Legal.
- Las personas físicas, deben de aportar copia certificada por notario público de la cedula de identidad, certificación emitida por la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), de menos de 30 días, donde conste que no labora para el estado y sus instituciones, certificación notarial del domicilio, certificación de antecedentes penales.
- Declaración notarial de que ha adquirido el programa de cómputo para realizar transmisiones electrónicas, acorde a RA22- Requerimiento Técnico Informático para operar con TICA (Tecnología de Información para el Control Aduanero), donde se indica todo lo necesario a nivel de sistemas tecnológico e informáticos.
- Brindar los formularios llenos de inscripción de vehículos y conductores: FT1- Formulario de inscripción y desinscripción de vehículos, FT2- Formulario de inscripción y desinscripción de conductores.

- Formulario DER08- Formulario de inscripción y desinscripción de personal subalterno, con la copia de la cedula de las personas incluidas.
- Al encontrarse inscrito, debe solicitar la cita para que las personas que realicen las transmisiones se presenten por el dispositivo token para que se les entregue el certificado de firma digital.

Dichos requisitos aplican para personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeros, una vez que se inscriban, se debe de tener en cuenta que se le adjudica una serie de obligaciones, dentro de ellas las obligaciones generales de todo auxiliar de la función pública, pero también las obligaciones específicas del Transportistas Aduanero, mismas que se detallan seguidamente:

Tabla 1.

Costa Rica. Obligaciones del auxiliar de la función pública y transportista aduanero inscrito ante el SNA.

Obligaciones del Auxiliar de la Función Pública.	Obligaciones específicas del Transportista Aduanero
Tener un registro de sus actuaciones y sus operaciones ante el SNA, según lo establezca la DGA, estos registros estarán disponibles ante la autoridad aduanera cuando lo necesiten, en cumplimiento del control y fiscalización.	Permitir y facilitar la inspección aduanera de mercancía, vehículos y unidades de transporte, documentos o autorizaciones que las respalden.
Deben de conservar por 5 años, los documentos e información fijados reglamentariamente para los regímenes que intervengan. A menos que exista algún asunto pendiente deberán de conservarlos hasta que finalice el proceso.	Asignar personal para la carga, descarga o transbordo de mercancías.
Realizar las operaciones aduaneras por los medios y procedimientos establecidos, de acuerdo con el régimen.	Informar, por lo medios reglamentarios, las diferencias que se detecten del elemento del transporte realmente transportado, elementos de transporte dañados o averiados como consecuencia del transporte

Realizar los actos según la LGA y demás legislación empleando el sistema informático una vez se autorice el Código y su clave de acceso.

Mantener su inscripción y su registro de firmas autorizadas.

Ser responsable por las diferencias entre los datos transmitidos a la autoridad aduanera.

Cumplir con las disposiciones que establezca la autoridad aduanera mediante resolución o convenio.

Informar a la aduana de control las causas, dentro de las 24 horas siguientes al conocimiento de daños, pérdidas, hurtos, robos u otras circunstancias que afecte la unidad de transporte o las mercancías bajo su custodia.

Entregar en el término de 10 días hábiles, la información requerida por la autoridad aduanera.

Extender factura por sus servicios.

Entregar por requerimiento, la información de trascendencia tributaria, que permita verificar la veracidad de la declaración aduanera.

Contribuir con la autoridad aduanera para esclarecer cualquier delito cometido en perjuicio del fisco e informar por escrito

y cualquier otra circunstancia que afecte las declaraciones realizadas.

Mantener intactos los mecanismos de control y seguridad colocados en bultos, vehículos y unidades de transporte.

Transportar las mercancías por las rutas legales habilitadas y entregarlas en el lugar autorizado, cumpliendo con los plazos que se indiquen en las disposiciones administrativas, en vehículos y unidades de transporte que cumplan con las condiciones técnicas y de seguridad.

Informar a la Aduana con anticipación al arribo de la unidad de transporte, la existencia de mercancías inflamables, corrosivas, explosivas o perecederas o de las que por su naturaleza representen peligro para otras mercancías, personas o instalaciones, con el fin de darles tratamiento especial.

Transmitir vía electrónica o por otro medio autorizado, antes del arribo de la unidad de transporte, los datos relativos a la mercancía.

Emitir el Título representativo de la mercancía.

Trasladar los vehículos, las unidades de transporte y sus cargas, del estacionamiento tránsito río al depósito aduanero al día hábil

Responder por el cumplimiento de todas las obligaciones que el régimen de tránsito aduanero le impone, incluso del pago de los tributos correspondientes si la mercancía no llega en su totalidad a destino.

inmediatamente a la autoridad aduanera cualquier delito que tenga conocimiento. Comunicar a la DGA, cualquier cambio que incida en la veracidad de la información del registro de los auxiliares, incluso el del personal acreditado.

Nota: Elaboración propia, a partir de la información extraída de artículos 30, 42 de la LGA, N 7557 (1995) artículo 21 del Reglamento de la LGA, N° 25270-H, (1996), artículo 37 del RECAUCA, decreto ejecutivo N 31536, (2003).

De acuerdo con lo expuesto en el cuadro anterior, se determina que, para el transportista aduanero, se le atribuyen una serie de obligaciones tanto como auxiliar de la función pública como de forma específica en el área de transportista, donde se le hacen ver los compromisos a cumplir de forma inmediata como los futuros, que además se requiere de constante seguimiento y actualización ante los entes gubernamentales y fiscalizadores correspondientes.

Una vez abarcado los requisitos y obligaciones de los transportistas aduaneros, se procede a exponer los pasos que conlleva el registro del régimen de tránsito aduanero.

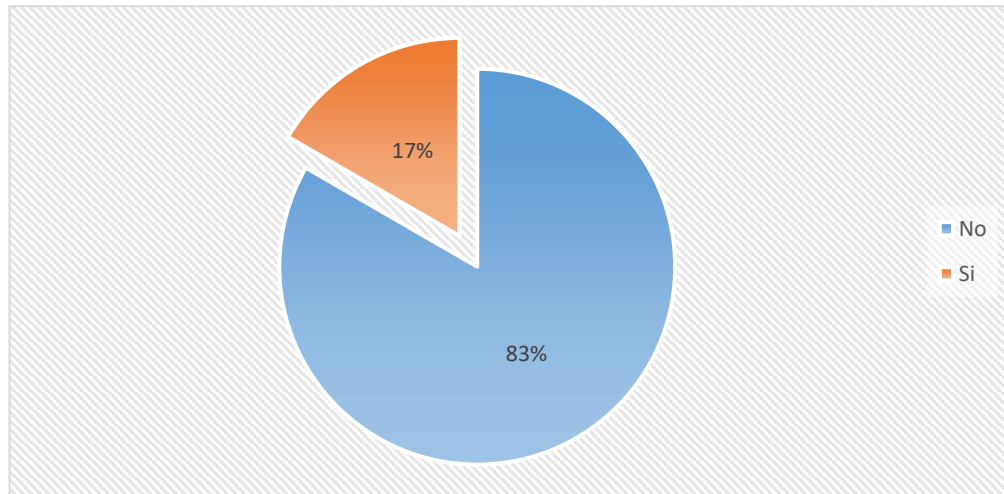
3.2 Pasos del régimen de tránsito aduanero: Registro, proceso en el sistema y documentos de respaldo.

Ante los requisitos de inscripción, las obligaciones y responsabilidades que trae consigo registrarse como un auxiliar de la función pública, específicamente como transportista aduanero, se parte de que la DGA brinda algún tipo de inducción sobre los deberes y obligaciones que se le adjudican al transportista aduanero.

Ante este tema y de acuerdo con los resultados de las entrevistas aplicadas a transportistas aduaneros durante el periodo de diciembre 2023 y enero del 2024, con códigos de Transportistas Nacional Terrestre y Transportista Internacional Terrestre el 83% de ellos, expresan no haber recibido ningún tipo de inducción sobre sus deberes y obligaciones como transportista aduanero:

Figura 1.

Falta de inducción de obligaciones y deberes para los transportistas aduaneros en general al incorporarse como auxiliar de la función pública.



Nota: Elaboración propia, cuestionario por entrevistas sujeto de estudio Transportista Aduanero, 2023-2024.

Otro dato importante de anotar es que los consultados se encuentran en el rango de entre los 8 a 25 años de estar ejerciendo como auxiliar de la función pública, el 83%. En este rango, en algún momento si se brindó algún tipo de inducción, sin embargo, no fue aplicado a todos los transportistas por igual. Esta situación puede generar disparidades entre las actuaciones de los sujetos, creando una diferencia de conocimiento y oportunidades entre las personas que recibieron la inducción y las que no a la hora de aplicar el procedimiento requerido.

De acuerdo con el Manual de Procedimientos Aduaneros, del Ministerio de Hacienda, (2021), el tránsito aduanero nacional surge a raíz de la elaboración de una declaración única aduanera (DUA), por parte del declarante, donde se selecciona el régimen al cual desea ingresar la mercancía, esta declaración se realiza mediante el sistema TICA. Una vez brindada la información completa, con el origen y destino de la carga en concordancia con los lineamientos e instructivos de llenado según los procedimientos del régimen, el sistema TICA asigna un

numero de viaje único tipo TRA (viaje de tránsito interno o nacional), mediante el cual brinda la posibilidad al recinto de origen realizar el registro de la salida de la unidad de transporte y al recinto de destino cuando recibe la carga en sus instalaciones y proceder a confirmar el recibido.

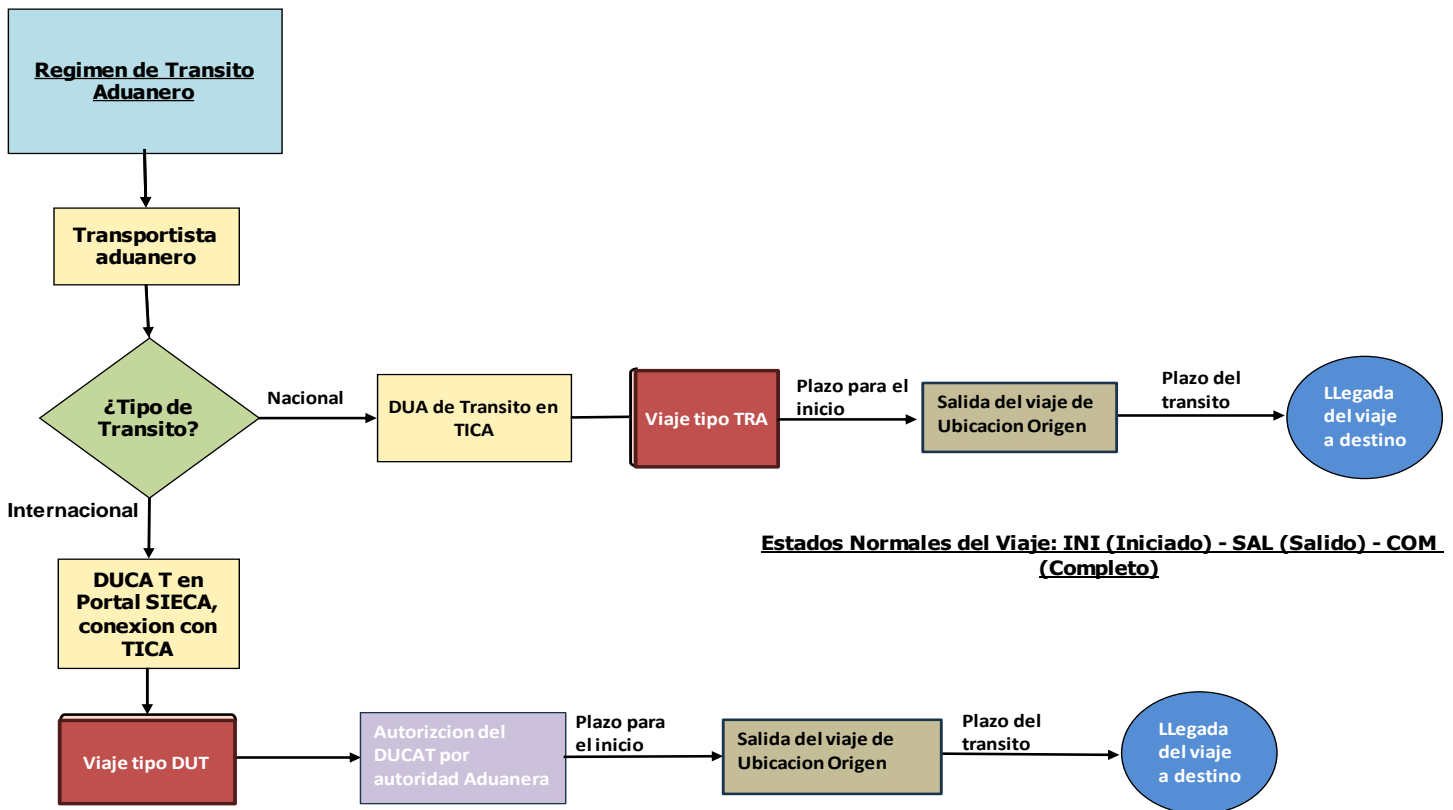
Con respecto al tránsito aduanero internacional, de acuerdo con el Manual de Procedimientos Aduaneros, (Ministerio de Hacienda 2021), se confecciona una Declaración Única Centroamericana del régimen de tránsito (DUCA-T), mediante el Portal de la Declaración Única Centroamericana (Portal SIECA).

Las transmisiones del DUCA-T, en el caso de Costa Rica, se encuentra enlazada con el sistema TICA y, dependiendo del caso, si son cargas que tienen salida de una Zona Portuaria ubicada en Limón y será trasladada fuera del país de forma terrestre, solo deben de realizar el DUCA-T, por el contrario, si corresponde a una exportación o reexportación con la salida terrestre, se debe elaborar un DUA de exportación y previo al inicio de la movilización terrestre y adicional realizar el DUCA-T. Para ambos casos, el sistema TICA, genera un numero de viaje o tránsito tipo DUT (viaje de tránsito internacional), donde se refleja el recinto origen hacia recinto destino.

Para mayor entendimiento se puede observar el diagrama 2, en el cual se explica el proceso del trámite de forma general:

Figura 2.

Diagrama del proceso de Transito Aduanero General.



Nota. Elaboración propia con información extraída de la LGA N 7557, (1995). Manual de procedimientos Aduaneros, (2021).

Tal como se muestra en la figura 2., según el Manual de procedimientos aduaneros del Ministerio de Hacienda, (2021), una vez autorizado el DUA de tránsito o DUCA-T, el transportista aduanero solicitará la salida de las mercancías de su ubicación de origen, presentando el comprobante del DUA impreso.

Por su parte, el destino con el número de viaje impreso en el comprobante de DUA completará la información en el sistema TICA. Toda aquella información relevante como lo es el peso, número de contenedor, precintos, nombre e

identificación del chofer y matrícula del cabezal, chasis que retira la carga de la ubicación de origen y genera la salida (SAL), quedando en el sistema TICA gravado la hora y fecha del inicio del tránsito. Se debe destacar que el origen imprimirá el comprobante y se lo entregará al transportista y una vez este llegue al destino, el transportista entregará el comprobante de salida al destino. Posterior a ello, este procederá a completar el viaje detallando en el sistema TICA la información con que ingresa la carga (número de contenedor, precinto, número de matrículas, identificación del chofer, registra la fecha y hora de recibido), una vez finalizado el tránsito el destino imprime el comprobante donde se detalla fecha y hora de entrega efectiva y se le entregará al transportista.

Por otra parte, de acuerdo con la LGA, (1995), artículo 143, en caso de accidentes durante el transporte, deberán de ser comunicados a la aduana competente u otra autoridad cercada del accidente para comprobar lo ocurrido.

No se puede dejar de lado los tiempos de inicio del tránsito pues una vez registrado el trámite, el transportista debe iniciar el tránsito dentro de las siguientes 72 horas naturales (LGA, art. 140). Así mismo se debe de controlar el plazo que tarda el traslado, los cuales se detallan en la resolución RES-DGA-057-2019, donde se abarcan incluso los tiempos de descanso, alimentación y dormida de los choferes; estos tiempos deberían de ser cumplidos por el transportista aduanero.

Una vez que la mercancía se acoge el régimen aduanero, se debe de tener presente que cada una de las partes que interviene posee un proceso de control y seguimiento del cumplimiento del trámite, según la intervención y responsabilidades que tengan en la cadena del tránsito aduanero.

3.3. Controles y seguimientos en el régimen de tránsito aduanero: Perspectivas de los actores clave.

Aquellas mercancías que se sometan al régimen de tránsito aduanero nacional o internacional son mercancías que se encuentra bajo control aduanero, por lo que la autoridad aduanera debe de velar por el adecuado cumplimiento del

régimen, sin dejar de lado la responsabilidad que recae sobre los auxiliares de la función pública.

Ante el procedimiento descrito anteriormente, resulta importante conocer la perspectiva de los transportistas respecto a los controles y seguimientos aplicados respecto al régimen de tránsito aduanero en el cual se encuentran involucrados directamente, de acuerdo con la entrevista realizada entre diciembre del 2023 y enero del 2024, con respecto a los transportistas aduaneros, se obtuvo la siguiente información:

- Los transportistas son conscientes que debe tener documentos de respaldo que haga constar su trámite ante la autoridad aduanera, sin embargo, con respecto al tiempo de resguardo de esos documentos existe cierta confusión, ya que no todos los transportistas consultados coincidieron en que el tiempo corresponde a cinco años, salvo que exista una regulación especial que exija más tiempo, según lo establece el art 30 de la LGA.
- Dentro de los elementos de respaldo que deben tener los viajes tipo TRA y DUT, para considerarse como completados, los transportistas aduaneros consideran el comprobante de movimiento con los sellos del destino y firmas del responsable que recibe la unidad de transporte, así mismo el complete en el sistema TICA.
- Es de su conocimiento que deben cumplir con el plazo del tránsito establecido, sin embargo, cuatro de seis, expresan no conocer alguna forma de determinar cuáles viajes se encuentran pendientes bajo su código.
- La mayoría de los sujetos si conocen como verificar por número de viaje en el sistema TICA, ubicándose en una posición neutra sobre la funcionalidad del sistema TICA.
- La mayoría de los transportistas consultados desconoce el procedimiento para informar a la autoridad aduanera en caso de no realizar el tránsito aduanero o de no cumplir con el recorrido, así mismo la mayoría de entrevistados, desconocen si existe algún tipo de sanción que puedan incurrir como transportista aduanero.

Se debe tomar en cuenta que los transportistas de tránsito terrestre no necesariamente están constituidos como empresa solida con una cedula jurídica, ya que se registra la existencia de personas que laboran en nombre propio, quienes en primera instancia no poseen experiencia en el campo aduanero y adquieren su conocimiento en el curso de su labor de forma empírica.

Así mismo, de acuerdo con la información recopilada mediante las entrevistas aplicadas, se determina que existe cierto grado de desconocimiento por de los transportistas aduaneros nacionales e internacionales, en los temas de procedimientos, sanciones e incluso en sistema TICA. Situación que fomenta aún más la dificultad de mantener un control del tiempo real de los viajes que tienen pendiente bajo su código, para así evitarse inconvenientes futuros por los tiempos de inicio y traslado de los tránsitos.

Con respecto a la ubicación de origen o destino, en su mayoría corresponde a depósitos aduaneros, zona portuaria o inclusive puesto aduanero en frontera. El procedimiento de control y seguimiento que aplican corresponden a dos tipos: el documental y a nivel de sistema informático TICA, como se hace mención anteriormente, para proceder con la salida o complete.

De acuerdo con la entrevista por cuestionario aplicada en diciembre 2023 y enero 2024 a los depósitos aduaneros de la zona de Limón, se detecta ciertos puntos importantes respecto a los controles y seguimiento que aplican los depósitos aduaneros:

- Estos se brindan al transportista aduanero cuando realizan el inicio o el fin de cada tránsito, la copia sellada del viaje, incluso copia del DUCA-T.
- Como depósitos aduaneros, utilizan el sistema TICA para verificar que viajes tienen destino su ubicación o inclusive utilizan el aviso de arribo del cliente.
- Los depósitos son conscientes que deben de informar a la autoridad aduanera en caso no completar los viajes tipo TRA o DUT, además de registrar en el sistema TICA, las anomalías con que son recibidas las cargas

en sus instalaciones, pero no tienen claridad de cuál es el procedimiento adecuado para realizarlo.

Lo importante a destacar es que los depósitos aduaneros consideran que no hay una forma de comunicación definida, para informar oportunamente a la autoridad Aduanera las inconsistencias detectadas, que causan en muchas ocasiones atrasos en la conclusión de los viajes.

Por otro lado, los procedimientos que aplica la autoridad aduanera respecto al control y seguimiento de los tránsitos pendientes, aun con las modificaciones de la LGA y su reglamento del 2022 y 2023, continúan apegándose en las circulares DGT-021-2014 y CIR-DGA-002-2019, del Ministerio de Hacienda.

En dichas circulares, se les brinda a las aduanas de Costa Rica una serie de recomendaciones que deben de aplicar con respecto al control y seguimiento de operaciones pendientes asociadas a declaración con viajes; especificando así que la aduana responsable de la investigación es la aduana de origen donde se inicia el tránsito. Paralelamente, se le brinda la facultad de tomar la decisión de proceder con el cambio de estado de las operaciones, según la investigación realizada y las pruebas recabadas. La información sobre los estados de viaje que se especifican en la circular DGA-002-2019 (Tabla 3), son los siguientes:

Tabla 2.

Estado de viajes, DGA-002-2019.

Estado	Descripción
INI	No se ha iniciado el tránsito de la mercancía bajo control aduanero.
SAL	Salido, Inicio del tránsito de la mercancía bajo control aduanero, sin ser finalizado por destino.
COM	Completo, el tránsito de la mercancía se ha finalizado sin contratiempo

PRO-JUD	<p>Proceso Judicial, el tránsito pudo haberse iniciado o no salido de la ubicación de origen, por lo que el auxiliar aduanero, justifica que la misma fue objeto de robo y aporta denuncia interpuesta ante el OIJ.</p>
POR-ADM	<p>Proceso Administrativo, el tránsito de la mercancía puede haber iniciado (SAL), o no salido de su ubicación de origen (INI), por lo que la aduana responsable de la operación aduanero como parte de la gestión de control, hace las respectivas consultas en los sistemas informáticos y a los auxiliares involucrados. En caso de no obtener respuesta o determinar que se ha vulnerado el proceso normativo establecido, deben iniciar las medidas administrativas correspondiente, además de aplicar el cambio de estado del viaje asociado a la operación pendiente, mediante acto resolutivo debidamente fundamentado que respalde el trabajo de investigación y toma de decisión de la gerencia de la aduana.</p>
ANU	<p>Anulado, el viaje y la operación aduanera están o son anulados por improcedentes.</p>
ARCH	<p>Archivado, siendo el último recurso a emplear por la aduana, para asentar que la investigación realizada no cuenta con elementos suficientes para aplicar cualquiera de los otros estados.</p>

Nota: Elaboración propia, a partir de la información extraída de circular, DGA-002-2019, Control y seguimiento de operaciones pendientes asociadas a declaraciones con viaje o a un viaje. (2019).

Según la información suministrada por los funcionarios de la Aduana de Limón y del puesto fronterizo Sixaola (diciembre del 2023 y enero 2024), al ser el sistema TICA, el sistema informático oficial para las transmisiones aduaneras, los reportes de los tramites con viajes tipo TRA y DUT pendientes se extrae directamente desde el sistema informático, de forma mensual. El sistema brinda la información incompleta y los funcionarios deben de completar la información de forma rudimentaria para completar la base de datos (utilizando el Sistema TICA y el portal SIECA para el caso de las DUCA-T). Esto a fin de cumplir con la circular,

DGA-002-2019 en la que se declara que es un deber el contar con la información respecto al trámite en estudio, mantener actualizada la base y a partir de ello iniciar con el proceso de investigación. Lo anterior con el fin de realizar las prevenciones necesarias a los auxiliares involucrados, siendo los principales el recinto de origen, recinto de destino y transportista aduanero.

Así mismo la circular expone que para los casos tipo DUT, aquellos transportistas internacionales que tengan viajes pendientes de forma reiterada, la aduana de control deberá de solicitar la intervención mediante el Área de relaciones y Asuntos Externos, quienes mediante a su conexión con otras entidades extranjeras, podrían contribuir a la localización de los transportistas internacionales.

De la misma forma, la circular atribuye el inicio del procedimiento administrativos equivalentes a los cobros de impuestos o incumplimientos por los auxiliares, sin embargo, actualmente con la reforma de la LGA y el reglamento no hay una sanción específica por el incumplimiento del tránsito, únicamente hay sanciones por no aportar en las condiciones y plazos la información o documentación que la autoridad aduanera requiera expresamente.

A pesar de que la depuración de los tránsitos aduaneros recae en el departamento técnico, también existe involucramiento por parte del departamento Normativo, quien se encargara de las resoluciones pertinentes según cada caso.

A raíz de lo que expresa la circular y a normativa, se procedió a analizar la perspectiva de los funcionarios aduaneros de la Aduana de Limón y del puesto fronterizo Sixaola sobre el control y documentación que se aplica para la depuración y el de los tránsitos aduaneros terrestres nacionales e internacionales. Los hallazgos de las entrevistas determinan los siguientes puntos relevantes:

- Su posición es neutra sobre la funcionalidad del procedimiento de depuración de la aduana de Limón, ya que se ve limitado por reportes incompletos generados por el sistema TICA, la asistencia de poco personal

en el proceso de depuración y los seguimientos no se realizan en tiempo real.

- Los contactos de los auxiliares como los transportistas se encuentran desactualizados en el sistema TICA, por lo que es difícil comunicarse con los auxiliares responsables.
- Consideran ineficiente el proceso de depuración que aplica la aduana de Limón, ya que los procedimientos no están automatizados.
- La depuración va a depender de varios departamentos e incluso diferentes aduanas donde existe poca comunicación entre ellos como por ejemplo con el departamento normativo, por lo que el proceso de resolución puede ser lento.

La consulta realizada evidencia que la forma de recopilar la información para generar la base e iniciar las investigaciones es una dificultad para la aduana de estudio, puesto que deben de buscar la información faltante por sus propios medios y deben de estar actualizándola de forma constante. En este aspecto se actualiza de forma mensual, por lo que el control evidentemente no es en tiempo real. Siendo predominante la actualización de las tecnologías, como bien se expone en la Organización Mundial de Comercio, en la publicación conjunta con la Organización Mundial de Aduanas titulado “El papel de las tecnologías avanzadas en el comercio transfronterizo: Una perspectiva aduanera”, (2022):

La mayoría de las autoridades aduaneras ven los claros beneficios de las tecnologías avanzadas, en particular en lo que respecta a la gestión de riesgo y la identificación de perfiles de riesgo, la detección de fraudes y el logro de un mayor cumplimiento. (p.3)

Por tanto, es necesaria para mejorar y sistematizar los procesos, en aras también de promover la facilitación comercial tanto para la entidad fiscalizadora como para los usuarios que son fiscalizados.

Por otra parte, existe una falencia con el seguimiento del registro de los auxiliares. Si bien es cierto, es obligación de cada auxiliar estar actualizando su información, lo cual no se realiza y tampoco se le da el seguimiento idóneo por

parte de la DGA, en procura que se cumpla con la actualización constante de los registros de contacto, también la descentralización de los procesos en distintos departamentos y la falta de comunicación entre ellos obstaculiza la eficiencia del proceso de depuración ya que no hay retroalimentación del trámite, y las acciones no son inmediatas. En la materia y considerando la percepción de los auxiliares de la función pública entrevistados, tampoco existe una aplicabilidad del procedimiento de forma equitativa. Por ejemplo, al menos en los casos de los tramites tipo DUT, pues estos dependen de los funcionarios que atiendan el trámite en el puesto fronterizo Sixaola, pueden o no autorizar de forma inmediata en el sistema TICA y brindar documentos firmados y sellados con fecha y hora. Dicha situación trae consigo repercusiones en el finiquito del trámite a nivel de sistema e indefensión al transportista a la hora de aportar las pruebas de la realización del trámite.

3.4. Factores de incumplimientos detectados para la conclusión del régimen de tránsito aduanero.

Teniendo claro el procedimiento de control y seguimiento del régimen de tránsito aduanero que tiene la Aduana de Limón, es necesario determinar los motivos principales por los cuales los viajes no se cumplen. Al respecto y de acuerdo con las entrevistas por cuestionarios aplicadas a los sujetos de estudio en diciembre 2023 y enero 2024, dentro de las causas de incumplimiento se destacan las siguientes:

- **Caídas y problemas del sistema TICA:** Se refieren a los problemas con el TICA a nivel informático y sucede cuando la página del sistema no responde, generando atrasos en la realización del trámite desde su elaboración en sistema, aceptación, inicio del régimen y los completos en destino, ya que no se puede continuar con el proceso si el sistema TICA esta fuera de funcionamiento.
- **Problemas con el internet:** Esta es una de las situaciones que preocupan mayormente a los transportistas terrestre internacionales que ingresan por el puesto fronterizo Sixaola, ya que por su ubicación es muy común los problemas con las telecomunicaciones, como lo es el internet. De acuerdo

con las entrevistas aplicadas, tanto los transportistas como los funcionarios del puesto fronterizo, externan que inclusive han tardado un día entero sin internet, impidiendo que los transportistas puedan tramitar ante el puesto fronterizo de control, y los funcionarios tratando de trabajar con el móvil personal, solicitando apoyo a la Aduana de Limón.

- **Errores de la información transmitida, lo que contrae problemas para completar los viajes:** Existen campos de la declaración de tránsito aduanero, del DUCA-T e inclusive de los viajes, que no son obligatorios para el declarante o transportista aduanero al registrar el trámite ante TICA. Esto genera que mucha información valiosa se quede en blanco. Así mismo, tanto los depósitos aduaneros como los funcionarios públicos también exponen que los errores, en estos registros ante el TICA, tienden a generar atrasos en la culminación del trámite, ya que se requiere una intervención por parte de la aduana estudio del caso, tales como certificaciones por las autoridades portuarias según corresponda o un acto resolutorio, para finalmente aplicar en el sistema TICA. Exponen que la tramitología de solicitudes en la Aduana de Limón no es expedita ya que existen expedientes rezagados de trámite y poco personal para su atención.
- **Destino no completa de inmediato, olvida proceder con los completos:** El complete de los viajes en el sistema TICA, una vez que ingresa la unidad de transporte a su ubicación de destino, no son realizados de forma inmediata. Esto debido que en la ubicación destino, no cuenta con el personal específico para el desarrollo de esta labor, las 24 horas del día. Los completos de los viajes se realizan cuando les sea posible, ocasionando que el registro del ingreso del contenedor no se realice en tiempo real, inclusive pueden ocurrir descuidos y olvidar realizar los completos en el sistema TICA.
- **El funcionario no cumple con el trámite en puesto Sixaola:** En el puesto fronterizo Sixaola los funcionarios que atienden el puesto no son fijos, ya que existe una rotación cada cierto día. Tanto los transportistas como los funcionarios públicos que se encargan de la depuración en la Aduana de Limón, destacan casos donde es el funcionario que atendió el trámite de

tránsitos en el puesto fronterizo Sixaola, el responsable de no completar el trámite, no generar la salida en el Sistema, de no autorizar el DUCA-T e inclusive, de no brindar los documentos de respaldo sellados o firmados al transportista terrestre; generando así atrasos para la culminación del régimen aduanero terrestre.

- **Contenedor no llevo al país:** Esta situación genera que no se realice la salida ni el complete del viaje, quedando pendiente hasta que se anule del sistema. Ahora bien, para realizar anulaciones debe de intervenir la Aduana de control, por lo que requiere un expediente, investigación, certificaciones por la autoridad portuaria para generar una resolución que autorice la anulación. Además de ello, los auxiliares no proceden de forma inmediata a realizar las solicitudes de anulación por lo que se genera aún más atrasos en el proceso.
- **Resoluciones pendientes:** La realización de las resoluciones por parte de la aduana es un proceso lento ya que además de que se requieren realizar las investigaciones correspondientes, hay un exceso de trámites y poco personal para poder dar abasto.
- **Problemas durante el tránsito con el transporte:** Puede suceder diversas situaciones que se encuentran fuera del control del transportista, por ejemplo, desperfectos mecánicos con la cureña, cabezal, problemas de salud con el chofer, estas situaciones traen consigo atrasos en los tiempos de entrega del trámite.
- **Robo de contenedor:** El robo de contenedores son situaciones a los que no se encuentran exentos los transportistas terrestres. Estos suceden y muchas veces, según los funcionarios aduaneros, no son reportados en tiempo por parte del auxiliar. A como pueden recuperar completo la carga puede que no se recupere del todo, de igual forma el tránsito fue interrumpido, ocasionando un incumplimiento del régimen.
- **Accidente en carretera:** Son situaciones que se salen del control de la autoridad aduanera, pueden ocurrir accidentes del mismo medio de transporte o accidentes en ruta, por ejemplo, los derrumbes que son muy

comunes en la ruta 32, en la zona del Zurquí exactamente. Estas situaciones en ocasiones dejan como resultado la pérdida total de la carga.

- **Estado de las carreteras:** Actualmente la ruta 32, está en procesos de ampliación, sin embargo, los transportistas si expresan que el estado de las rutas en Costa Rica no son las idóneas, por ejemplo, al darse un accidente en la ruta 32, la ruta alterna es Turrialba para lo que es la carga pesada, pero esta ruta es muy concurrida cuando este tipo de situaciones suceden y generan atrasos en los tramites.

Al analizar las causas de incumplimiento descritas por los auxiliares de la función pública, así como de los funcionarios de la Aduana de Limón, se determina que los incumplimientos se pueden agrupar en cuatro temas principales: fallos o falta de información en el Sistema Informático TICA, aplicabilidad del procedimiento de forma inmediata por parte funcionarios públicos y auxiliares de la función pública, infraestructura y situaciones de fuerza mayor. A raíz de lo anterior, se procede a validar la información recopilada en las entrevistas, con 04 expertos que tienen conocimiento en el tema del régimen de transito aduanero, quienes concuerdan con los tres principales temas que abarcan los incumplimientos obtenidos de las entrevistas aplicadas.

Sobre los dos primeros temas, dependen en cierta manera de la DGA y se podrían eventualmente controlarse de forma más inmediata y sencilla. Sin embargo, los últimos dos temas son más difíciles de abarcar y su mayoría son temas enfocados más a nivel de plan de gobierno y tardaría en ser abarcados de forma inmediata.

En este capítulo se concluye que existe debilidades tanto por parte de los auxiliares de la función pública, como por parte del ente fiscalizador, Aduana de Limón, e inclusive a nivel de administración de la DGA. Así, resulta preciso sistematizar y modernizar los procedimientos que se realizan en el régimen de estudio, en conjunto con las formas de recopilar la información y proceder con la

aplicación de métodos de fiscalización por parte de la aduana sobre el régimen de transporte aduanero.

Otro aspecto por resaltar es que se detecta una brecha de desconocimiento por parte de los auxiliares de la función pública sobre las obligaciones, responsabilidades de su función, además del desconocimiento de los métodos de comunicación con la autoridad aduanera, por lo tanto, es relevante implementar un procedimiento que contribuya a instruir de forma inmediata esta falencia de desconocimiento.

Resulta necesario definir un medio claro de comunicación entre los actores que intervienen en el proceso, tanto a nivel interno administrativo de la DGA, como con los auxiliares de la función pública, para facilitar la investigación y proceder con la depuración de los tránsitos pendientes

CAPÍTULO IV: OPTIMIZACIÓN DE LOS CONTROLES ADUANEROS PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN EL RÉGIMEN DE TRANSITO TERRESTRE NACIONAL E INTERNACIONAL.

Considerando los procedimientos ya aplicados, así como las debilidades y opiniones que exteriorizan los actores principales, en este capítulo se expondrán los posibles controles que se pueden considerar para el cumplimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional.

Así mismo, se la valorara la forma en que estos pueden contribuir con la facilitación comercial, de acuerdo con lo estipulado en el Acuerdo de Facilitación al Comercio (AFC) de la OMC, ratificado por Costa Rica en abril del año 2017, y por otra parte la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad, con énfasis en gestión coordinada en fronteras (ECFC), de diciembre del año 2023.

El capítulo se dividirá en dos temas, primeramente, la modernización de los controles aduaneros que permitan un cumplimiento y seguimiento del régimen aduanero de forma tal en que se pueda dar el finiquito al trámite o bien que se informe de manera oportuna el incumplimiento. Por último, se presentará el tema de agilización del comercio, facilitación comercial en el régimen de tránsito aduanero. La información recopilada se obtiene mediante entrevistas semiestructuradas a informantes claves.

4.1 Modernización de los controles aduaneros para el cumplimiento y el seguimiento del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional.

Considerando el panorama y la realidad que exponen los actores entrevistados en diciembre 2023 y enero 2024, se logró detectar que las debilidades rondan mayormente a nivel de Infraestructura en telecomunicaciones, sistema informático TICA, procedimientos y comunicación entre las partes.

Por lo que se considera necesario fomentar la modernización, en aras de mejorar los controles del régimen de tránsito aduanero, enfocado en las debilidades detectadas, de la siguiente manera:

4.1.1 Infraestructura de telecomunicaciones:

En términos generales, la red de telecomunicaciones, según la Ley General de Telecomunicaciones de Costa Rica, se define en el artículo 6 como:

Red de telecomunicaciones: sistemas de transmisión y demás recursos que permiten la transmisión de señales entre puntos de terminación definidos mediante cables, ondas hertzianas, medios ópticos u otros medios radioeléctricos, con inclusión de las redes satelitales, redes terrestres fijas (de conmutación de circuitos o de paquetes, incluida Internet) y móviles, sistemas de tendido eléctrico, utilizadas para la transmisión de señales, redes utilizadas para la radiodifusión sonora y televisiva y redes de televisión por cable, con independencia del tipo de información transportada. (Ley N.º 8642,2008).

Para la realización de los trámites aduaneros en general, resulta necesario la transmisión de datos vía internet, situación en la los actores entrevistados concuerdan la existencia de problemas con las conexiones a internet, esto mayormente en la frontera de Sixaola en Limón, conllevando a que se detenga o se atrase la tramitación en el puesto fronterizo, inclusive incurrir a la omisión de realizar el trámite en sistema, una vez que vuelva la conexión con internet, por parte del funcionario público encargado. De acuerdo con la OCDE (2023), en la publicación “Estudios Económicos de la OCDE: Costa Rica 2023”, expone que el país se encuentra rezagado en la penetración de banda ancha fija, así mismo que el fomentar la innovación y competencia en este sector es una prioridad.

Para el caso específico de los entes gubernamentales, como lo es parte el puesto fronterizo Sixaola, dentro de las modernizaciones a destacar en el tema de infraestructura de telecomunicaciones se encuentran las siguientes:

Primeramente, resulta importante establecer una infraestructura idónea que permita mantener la conexión estable y constante de internet, ya que, de acuerdo con las entrevistas aplicadas a los transportistas aduaneros y funcionarios del puesto fronterizo Sixaola, esta situación afecta el proceso y generan atrasos para la realización de los tramites por parte de los transportistas. Cuando este escenario sucede, se implementan planes de contingencia como lo es contactar directamente con la aduana de Limón, vía telefónica o por WhatsApp, para remitir imágenes de los documentos y puedan los funcionarios ubicados en la aduana de Limón, verificar los tramites en el sistema TICA y procedan con la autorización, este proceso genera atrasos por horas y aglomeración de transportistas esperando por su trámite en la ventanilla del puesto Sixaola, y los contenedores estacionados a la orilla de la carretera en frontera.

Aproximadamente 15 años entró a regir la Ley de Apertura de las Telecomunicaciones, dejando atrás el monopolio estatal del Instituto Costarricense de Electricidad, (ICE), y surgiendo nuevas empresas con autorización para brindar este servicio, mismas que pueden ser consideradas para mejorar el tema de infraestructura en el puesto fronterizo Sixaola.

Hay que mencionar, que, aunado a la debilidad de tener una conexión inestable en el puesto fronterizo de Sixaola, también se enfrentan a pérdida del suministro de electricidad, dejando la oficina sin el suministro por completo ya que no cuenta con una planta de energía, deteniendo el proceso por completo e influyendo de forma directa con el flujo comercial y ocasionando aglomeración de tramites, de transportistas esperando y de contenedores a la orilla de la carretera en la frontera.

Otro punto importante de resaltar es la tecnología de radiofrecuencia (RFID), medida a corto plazo, que se exponen como parte de las Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras, (2015). La misma trata sobre la implementación de etiquetas de radiofrecuencia que mediante las señales que emite, contribuye al registro de cuando una unidad de transporte cruza una frontera, facilitando el manejo de la trazabilidad del medio de transporte.

De acuerdo con la Secretaría de Integración Económica Centroamericana, (SICA), en la publicación “Estado actual de la integración económica Centroamericana, segunda edición” (2021), Costa Rica ha logrado colocar 1224 etiquetas de radiofrecuencia a cabezales de tránsito de carga, al 31 de diciembre del 2020, y únicamente se ha colocado en Peñas Blancas y en Paso Canoas 03 arcos de lectura RFID, dejando, de momento por fuera, al puesto fronterizo de Sixaola.

Por lo que, como segundo punto de modernización, sería que se haga efectiva la implementación de un arco de radiofrecuencia en el puesto fronterizo Sixaola, que contribuiría a mantener una trazabilidad del recorrido de los contenedores que ingresan y salen vía terrestre. Manteniendo un registro automático ante el Portal de la Declaración Única Centroamericana, mismo que los funcionarios públicos y auxiliares de la función pública tienen acceso, pudiendo corroborar la información.

Pero no solo se trata de detectar la entrada y la salida de la mercancía, si no también sobre la responsabilidad de los transportistas que realicen el trámite de forma previa, vía electrónica. En caso de que la unidad de transporte cruce la frontera sin la debida autorización, el sistema debería de generar una alerta a la autoridad competente, por ejemplo, la policía de control fiscal en Costa Rica, para que proceda con las medidas correspondientes.

Mas no se trata solo de los controles de ingreso o salidas por las zonas fronterizas, también se debe de considerar los ingresos y salidas de las zonas portuarias y depósitos aduaneros a nivel interno de Costa Rica, donde no se proyecta la implementación a corto plazo de la tecnología de RFID, por lo que es necesario implementar un método que contrarreste el incumplimiento de los completos de los viajes en el sistema TICA. Teniendo presente los inconvenientes por el poco personal, los olvidos de realizar los completos de los trámites en tiempo real y los problemas para emitir comprobantes de recibidos por parte de los destinos, una opción que se podría implementar para controlar dichos inconvenientes, podría ser involucrar de forma más activa la intervención del transportista aduanero, mediante la implementación de un control cruzado, de forma digital, entre el chofer de la carga, con la ubicación de origen y ubicación de destino.

Una alternativa a valorar, podría ser la utilización de un sistema de autenticación por token, el cual es definido por Entrust Corporation como "...un protocolo de autenticación en el que los usuarios verifican su identidad a cambio de un token de acceso único." (2024). Específicamente se podría implementar un sistema de Tokens por Software, mismos que pueden ser utilizados desde cualquier lugar.

Los tokens de software son la opción más elegida para la autenticación basada en tokens, ya que ofrecen una ventaja en cuanto a la reducción de costos, la disminución de la fricción con el usuario, la reducción de la probabilidad de pérdida o robo y el menor riesgo de ataques por desconocidos. Entrust Corporation (2024).

Considerando que esta alternativa fuera utilizada por el transportista aduanero de forma tal que, cuando realice el retiro de la carga, genere un código único, se deberá de brindar al origen para poder iniciar el tránsito y un código único sobre el destino que el transportista brinde cuando realice la entrega de la carga. Esta interacción quedaría registrada en el sistema informático, generando la salida de su ubicación de origen, en el momento exacto y el ingreso a su destino con el complete del viaje en tiempo específico, inclusive se podría programar que el respaldo de la salida y entrega de la carga sea notificado al correo electrónico de las partes interesadas como lo es la ubicación de origen, transportista aduanero y el destino.

Esto evitaría retrasos en el proceso, y asegurando la autenticidad de la persona que realiza los retiros de las unidades de transporte. Claramente esta adaptación requiere de la modernización del actual sistema aduanero que el país posee.

En septiembre del año 2020, mediante la resolución RES-DGA-434-2020, el gobierno de Costa Rica, estableció “Lineamientos para regular uso de sistemas globales de posicionamiento (GPS) y marchamos de seguridad en vehículos que ingresen al país por vía terrestre y vayan a realizar operaciones de tránsito internacional terrestre de mercancías o unidades”, como medida de control contra la propagación de la pandemia por el Covid-19, esta medida únicamente se estableció para las aduanas de Peñas Blancas y Paso Canoas. Pero, según Rojas. P (2020), debido a las manifestaciones y bloqueos en frontera, la medida se dejó sin efecto mediante resolución N° RES-DGA-464-2020 del 9 de octubre del 2020, ya que se exigía la aplicación en general para los transportistas terrestres que ingresaran por dichas aduanas.

Analizando la eventualidad, la implementación de marchamo electrónico o Sistemas Globales de Posicionamiento (GPS), sobre las cargas asociadas a tránsitos terrestres, puede traer consigo grandes beneficios con respecto a la seguridad de la carga, así mismo como una herramienta de control y monitoreo. Por lo que, una forma de lograr llevar acabo esta medida podría ser su

implementación forma gradual, donde sea aplicable primeramente para cierto grupo de mercancías, para luego ir ampliando la gama de aplicación.

De esta forma se brinda la posibilidad al transportista terrestre que se acople poco a poco al sistema y a la exigencia de la regulación del país.

Avanzando en las mejoras que se podrían implementar en aras de fomentar la modernización y cubrir las debilidades detectadas, un tema que también va de la mano con la mejora de la infraestructura de telecomunicaciones es el sistema informático aduanero que utiliza Costa Rica en la actualidad, mismo que está generando inconvenientes al encontrarse obsoleto, considerando las necesidades que expresan los actores principales de este estudio.

4.1.2 Sistema Informático TICA:

Mediante la Ley N.º 9922 del 21 de noviembre de 2020 publicada en el Alcance digital N.º 310 de La Gaceta N.º 278 del 23 de noviembre de 2020, aprueba el Contrato de Préstamo N.º 9075-CR para financiar el Proyecto “Fiscal Management Improvement Project “Modernizar y digitalizar los Sistemas Tecnológicos del Ministerio de Hacienda conocido como “Hacienda Digital para el Bicentenario”, propone mejoras en los controles aduaneros y los servicios para facilitar el comercio en Costa Rica. Se plantea en la parte tres del proyecto:

Fortalecer los controles aduaneros y los procedimientos de despacho: Revisión y actualización del marco normativo, mapeo y rediseño de los procesos comerciales básicos de administración de aduanas y el reemplazo del Sistema de Tecnología de la Información para el Control de Aduanas (TICA). (p. 23).

El reemplazo del sistema TICA es una realidad que se va a implementar, pero resulta importante que dentro de las mejoras del sistema se consideren los siguientes puntos, de forma tal que contribuyan al seguimiento y control del régimen de tránsito aduanero específicamente:

- Que todos los campos, a la hora de realizar una declaración aduanera de tránsito, se establezcan como obligatorios, con información que el mismo sistema pueda validar con su registro de transportistas, choferes activos, placas, numero de contenedor, marchamo, esto con el fin de evitar atrasos para los orígenes o destinos.
- Que el sistema detecte de forma automática, si existe algún trámite pendiente de la placa utilizada, en caso de ser así no permita continuar con la declaración de tránsito terrestre, hasta que se complete el trámite anterior pendiente o se justifique ante la autoridad aduanera el incumplimiento. Esto en apego a lo estipulado en el artículo 399 del RECAUCA.

Así mismo la automatización del sistema aduanero, debería de ser capaz de generar alertas directamente al correo de los funcionarios aduaneros e inclusive al transportista responsable. Las alertas deben estar vinculadas a aquellos tránsitos aduaneros que no fueron iniciados o completados en el tiempo estipulado, esto con el fin de que se pueda llevar un control oportuno y en tiempo real. Al generarse la alerta al transportista, estará en la obligación, sin excusa alguna, a reportar a la autoridad aduanera el motivo del incumplimiento antes de su intervención, además que podría brindar un parámetro para que el departamento de riesgo pueda generar alertas oportunas de acuerdo con las recurrencias detectadas.

De la misma forma, resulta fundamental que los reportes que genera el sistema de control aduanero sean con la información completa del trámite, así mismo que estos reportes se actualicen de forma automática.

Prosiguiendo con el análisis, existen debilidades latentes en temas más controlables como lo son los procedimientos y comunicación entre las partes, mismos que pueden llegar a entorpecer la operativa y trazabilidad efectiva del régimen de tránsito aduanero.

4.1.3: Procedimientos y comunicación entre las partes que intervienen en el proceso del Régimen Aduanero

Mediante las entrevistas aplicadas a los actores, se detectó cierto desconocimiento de las obligaciones y responsabilidades que trae consigo ser un auxiliar de la función pública, específicamente un transportista aduanero. Para evitar o contribuir a la disminución de estas brechas de desconocimientos, a nivel de ministerio de hacienda, se podría implementar un sistema de charla o capacitación inicial, que podría ser virtual, a las personas que se registren como transportista aduanero, de esta forma se podría cubrir las debilidades de desconocimiento que puedan presentar estos actores, también implementar reuniones con las cámaras de transportistas para actualizarlos sobre temas de importancia.

Ahora bien, mantener actualizado el registro de los auxiliares de la función pública también es fundamental, ya que se requiere tener los contactos reales de los actores que intervienen en el proceso de régimen de tránsito aduanero para poder realizar notificación o consultas referentes a los tramites de los que es parte. Si bien es cierto, la LGA dispone como obligación de los actores mantener esta actualización, a nivel del departamento de estadística y registro del Ministerio de Hacienda, se debería de establecer un plazo prudente, donde se tome el tiempo para verificar los contactos estipulados por los auxiliares, o bien, que el mismo sistema le genere una alerta al auxiliar sobre la actualización de sus medios de notificación, correo y números telefónicos de contacto.

En cuanto al tema de comunicación entre los auxiliares de la función pública con la autoridad aduanera, además de mantener actualizado los contactos en el registro del sistema aduanero, la Aduana de Limón podría inicialmente implementar un espacio de seguimiento con reuniones cada tres meses con transportistas de la zona, donde se pueda abarcar dudas, brindar información importante respecto al régimen de tránsito aduanero y procedimientos de notificación que aplica esta administración, con los contactos correctos de los encargados del tema de tránsito aduanero, todo con el fin de asentar un acercamiento inicial.

Se debe de agregar también, la aplicabilidad del procedimiento único para la tramitación de tránsitos internacionales ingresados o salidos por el puesto fronterizo

terrestre, en este caso de estudio ubicado en Sixaola, de acuerdo con el Manual de Procedimientos Aduaneros, del Ministerio de Hacienda, (2021), dentro de las actuaciones del funcionario aduanero en la ventanilla única de tránsito, destaca que la aplicación informática además de autorizarse el DUCA-T, es registrar la salida o el complete del viaje, y la aplicación informática generara un comprobante del viaje, el cual debe de imprimirse y firmarse, para ser entregado al conductor. Que, según los resultados de las entrevistas a los transportistas aduaneros y funcionarios públicos, se detecta que hay funcionarios del puesto fronterizo Sixaola no cumplen con el trámite en el sistema y no les brindan los documentos de respaldo.

Por lo tanto, para este caso es necesario que se exija a todos los funcionarios que apliquen el mismo procedimiento de autorización en tiempo y forma. Para el caso de que se mantuvieran la entrega de comprobantes a los transportistas de forma física, el funcionario una vez que autoriza debe de firmar el documento, sellar y colocar la fecha. Si se implementara el control cruzado mediante token por software, el del recibido por parte del origen o destino quedaría de forma digital.

Llegados a este punto, si se aplicaran estas medidas paliativas, sería importante considerar el volver a implementar las sanciones para los actores principales que intervienen en el cumplimiento efectivo del régimen de tránsito aduanero (auxiliares de la función pública). Específicamente para los casos de tiempos de inicio del tránsito, plazo de recorrido, la no justificación en tiempo y forma del cumplimiento del viaje contribuiría a mantener la obligación y el interés, con respecto a los seguimientos del cumplimiento de los tramites, por parte de los auxiliares, además que se le están brindado las herramientas y el conocimiento para cumplir con su labor a cabalidad.

A nivel interno de la institución, en el caso de la fluidez de la información, sería idóneo que a nivel de aduana se genere un grupo en específico encargado de la realización de investigación de los tránsitos pendientes, las resoluciones necesarias sobre anulaciones y correcciones, para dar finiquito a un trámite de tránsito aduanero. Así mismo que se pueda generar una red de contacto directo con el grupo encargado en las demás aduanas, para facilitar el flujo de información.

Actualmente, en la Aduana de Limón, hay una persona dando seguimiento a los tránsitos pendientes ubicada en la sección depósitos y cuando se trata de resoluciones para anular o corregir declaraciones, que involucran un viaje pendiente, ingresan directamente al departamento normativo y se van asignando a los distintos funcionarios, que poseen otras funciones y expedientes adicionales relacionados con diversos temas, por lo que la realización del trámite no es de forma expedita.

Llegado a este punto, es importante también analizar como la implementación de las medidas anteriores, pueden contribuir en la facilitación comercial en el régimen de tránsito aduanero aplicado por la aduana de Limón.

4.2. Agilizando el comercio: Facilitación comercial en el régimen de tránsito aduanero nacional e internacional

Costa Rica es un país en desarrollo que posee restricciones económicas, por lo que el progreso se ha visto detenido en muchos aspectos. En el año 2015, con fundamento en el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, se aprueba la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad, con énfasis en la Gestión Coordinada de Fronteras (ECFCC). Y Costa Rica como los demás países de Centroamérica, forman parte del Acuerdo de Facilitación al Comercio (AFC), que entra en vigor en el año 2017.

De acuerdo con la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), en la publicación de ECFCC -2023, expone que:

La facilitación del comercio es un medio para seguir fortaleciendo el intercambio comercial; sin embargo, es un proceso que involucra las acciones no solamente de los servicios aduaneros, sino también, de las agencias vinculadas al comercio exterior, así como la capacidad de las empresas y los operadores privados. Durante este proceso de implementación de la ECFCC-2015, los países han enfrentado retos, entre los que destacan la limitada asignación presupuestaria y la dificultad de asegurar la coordinación interinstitucional, retos

que han postergado la implementación de algunas medidas de facilitación del comercio. (p.18, 2023).

En la actualización de ECFCC-2023, considerando los avances en la tecnología relacionados con el comercio internacional, el impulso de diversas tendencias y la economía global, se definen los siguientes lineamientos:

- 1) Tiempos de cruce en los puestos fronterizos.
- 2) Costos que impactan el comercio intrarregional.
- 3) Simplificación, armonización y digitalización de procesos.
- 4) Armonización de la normativa regional.
- 5) Gestión integral de riesgo.
- 6) Capacitación a los funcionarios en frontera. (p.13, 2023)

En relación con lo anterior, y de acuerdo con las propuestas generados a partir de los resultados de las entrevistas de esta investigación, es importante resaltar como las propuestas de mejora, llegan a contribuir con la facilitación comercial y como pueden estar asociados con los lineamientos establecidos en la ECFCC-2023.

Los puntos que más se resaltan y que están ligados con las mejoras propuestas son: la reducción en los tiempos de cruce en el puesto fronterizo en este caso en Sixaola, la simplificación, armonización y digitalización de procesos aplicados, además de la gestión integral del riego; mismos que son los pilares fundamentales para mejorar el proceso del régimen de tránsito aduanero nacional e internacional aplicado por Costa Rica.

Partiendo de la mejora en infraestructura de telecomunicaciones, se abre la posibilidad de la digitalización a gran escala, la colocación de las antenas de radiofrecuencia contribuye en el registro de los ingresos terrestres de forma automática por la frontera, realización de trámites digitales, conllevando agilización en los procesos. Pero no se puede dejar de lado que, para la agilización de los procesos, es necesario también un sistema aduanero actualizado. Pero en aspecto del régimen de tránsitos aduanero debe de ser un sistema inteligente, que no solo

contribuya a la agilización y facilitación de los procesos, sino que también sea un sistema que controle y genere un seguimiento. La facilitación del comercio no solo es responsabilidad de las entidades públicas, más bien es una unión entre las partes públicas y privadas.

Por esta razón, dentro de las propuestas derivadas de la investigación expuestas, también se propone con el fin de tratar de fomentar una cultura al usuario o auxiliares de la función pública, el crear que los campos de las declaraciones sean obligatorios y se generen los bloqueos automáticos en el sistema, si poseen más de un trámite pendiente, cuando se trate viajes de tránsitos aduaneros.

El sentido de la presente investigación ronda en la problemática sobre la cantidad de tránsitos pendientes que tiene la Aduana de Limón, y en vista que dentro de los lineamientos del ECFCC-2023, se incluye la gestión integral del riesgo, resulta necesario tratar de subsanar esta situación actual. La implementación de token por software, de GPS, las alertas automáticas a los correos tanto del sector público como de los transportistas que realizan el trámite podría contribuir a la agilización de los procesos de completos de los tránsitos pendientes, dando la posibilidad de completos de viajes, en el sistema de una forma más ágil y segura, eliminando así la tramitología física para realizar los retiros y las entregas de los contenedores que se encuentran bajo el régimen de tránsito aduanero.

Finalmente, el agilizar los trámites aduaneros del régimen de tránsito aduanero, en la Aduana de Limón no solo se debe de visualizar como un proceso de actualización sistemática, ya que también existen mejoras de procesos simples. A nivel interno es cuestión de organizar y centralizar funciones, así como procedimientos internos, mantener acercamientos con los usuarios, tratando de que la información se torne más fluida entre las partes y asegurarse de que sean entendidas, pueden llegar a marcar la diferencia.

Como conclusión de capítulo, se determina que la mayoría de las medidas propuestas pueden ser alcanzables, lo más complicado son las mejoras en infraestructura de telecomunicaciones, que podría incurrir en una inversión económica grande, por parte del gobierno de Costa Rica.

Así mismo la aplicabilidad de las propuestas, podrían llegar a contribuir al cumplimiento o a un acercamiento con el plan de Costa Rica, referente a las ECFCC-2023, y a su vez brindar a las autoridades locales como al sector privado, un mayor control de la trazabilidad del régimen en estudio, generando alertas oportunas, que logren evitar el aumento desmedido de viajes pendientes.

CAPÍTULO V: FORTALECIMIENTO DEL CONTROL ADUANERO EN LIMÓN: RECOMENDACIONES PARA LA ADAPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS PARA EL CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE TRÁNSITOS ADUANEROS.

Expuestas las propuestas para mejorar los controles que actualmente aplica la aduana de Limón al régimen de tránsito aduanero, en este capítulo resulta oportuno validarla las propuestas sugeridas, que requieren cambios más extremos a nivel tecnológico, con las opciones aplicadas por otros países con respecto a sus controles aduaneros.

Acorde a ello, también se brindarán recomendaciones que contribuyan a la adaptación en aquellas áreas de donde la Aduana de Limón y la Dirección General de Aduanas podría ir implementando.

La información recopilada se obtiene mediante la investigación documental, además de la información obtenida por parte de los sujetos de estudio, que son expertos en su área.

5.1. Exploración Internacional: Validación de las propuestas para mejorar los controles y seguimientos de los viajes aduaneros generados por el régimen de tránsito.

En la época actual el uso de la tecnología ya no es valorada como un lujo, sino más bien como una necesidad, tal cual se refleja en el comercio en general. Como se expone la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su boletín titulado “Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de caso en Argentina”,

Según Rozas y Sánchez (2004) los servicios en redes de la infraestructura energética, de transporte, telecomunicaciones, agua potable y saneamiento constituyen un elemento articulador de la estructura económica de los territorios y sus mercados, y, a su vez, son mecanismos concretos de acoplamiento entre las economías nacionales y el resto del mundo. (Rozas y Sanchez, 2004, citado en CEPAL, 2017, p. 2.).

Por lo que la infraestructura en telecomunicaciones, contribuyen al desarrollo de las economías, así mismo estos autores exponen que la realización de inversión en infraestructura trae consigo una reducción de costos por el servicio en las redes de infraestructura, lo que llegara a ayudar a mantener una mayor conectividad y acceso a nivel territorial.

Además, CEPAL (2021), considera que el uso de la tecnología y medios electrónicos implementados en las operaciones de aduanas contribuye a facilitar y simplificar los procesos, como reducir tiempos, por lo que la implementación por ejemplo de telefonía celular 5G, puede contribuir a desplegar una conectividad necesaria en el sector logístico, dando una velocidad más efectiva que las que se utilizan actualmente:

... (entre 2 a 20 Gigas por segundo) con tasas de latencia (velocidad de respuesta de la red) de entre 1 y 2 milisegundos, con lo cual realizar operaciones en Internet o en sistemas contenidos en la nube (cloud computing) serán casi instantáneas. (CEPAL, 2021. p .14).

Tomando en cuenta lo expuesto anteriormente, resulta importante destacar, que según la CEPAL (2021), Bolivia tenía una inserción de internet escasa, con precios altos y con una velocidad de conexión menor que el promedio de América Latina y

el Caribe, por lo que en septiembre del 2020 estrenaron su propia red internacional de internet, resaltando que:

...tiene una extensión de 2.200 km, de los cuales 1.180 km transcurren sobre el lecho submarino, entre las localidades de Ilo y Lurín en Perú donde se enlaza con el punto de conexión con cables internacionales submarinos, y 1.020 km. se despliegan sobre tendidos aéreos y subterráneos, conformando un anillo entre las poblaciones de Desaguadero e Ilo. La empresa Entel tiene 24.427km de backbone de fibra en suelo boliviano con proyecciones de ampliación. Asimismo, cuenta con el satélite TKSAT-1 (Túpac Katari), lanzado a órbita el 20 de diciembre de 2013, que consta de 30 canales en las Bandas C / Ku / Ka y está operando en las siguientes tres frecuencias:

- i) Servicios de internet en todo el territorio boliviano.
- ii) Emisiones de radio y comunicación.
- iii) Alquilar de diferentes tipos de transmisiones a otros países. (CEPAL, 2021, p. 15).

Resulta notorio que la mejora de la infraestructura en telecomunicaciones trae consigo beneficios predominantes para el territorio que las implemente, y que, a nivel mundial, los países se encuentran constantemente realizando mejoras a lo interno para lograr una mayor competitividad que a su vez contribuya a una facilitación comercial, siendo así una opción atractiva el mejorar la infraestructura de telecomunicaciones que Costa Rica emplea.

En este mismo sentido, considerando que el tema de la conectividad no es el único problema que se enfrenta los gobiernos, también se hace presente los inconvenientes con el fluido eléctrico que pueden llegar a interrumpir la operatividad en las oficinas o lugares de trabajo de un sector.

Una alternativa por la que optaron por ejemplo en el puesto fronterizo de Bangladesh, donde según la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), en un comunicado global del 2010, informa sobre el establecimiento la

implementación del puesto de control de fronteras de Bangladesh, que se alimenta de energía solar, donde se menciona que:

«Los frecuentes cortes del suministro eléctrico retrasaban a las cerca de 2.000 personas que cruzan diariamente por Benapole. El sistema de paneles solares de 5,63 kilowatios, que puede abastecer todo el equipo del puesto fronterizo durante dos horas, reducirá los tiempos de espera y aumentará los niveles de eficacia», afirma Rabab Fatima, representante regional de la OIM para el sur de Asia. (OIM,2010)

Gracias a esta implementación, recalcan que la atención a los usuarios que utilizan esta frontera se volvió más eficaz, cabe resaltar que este proyecto fue financiado por el Ministerio de Asuntos Exteriores y Comercio Internacional de Canadá.

Ubicándonos en América Latina, hay que mencionar los casos de los puestos fronterizos de La Hachadura en El Salvador y Pedro de Alvarado en Guatemala, de acuerdo con Alfaro. R, se han implementado la tecnología de RFID, pero también “la instalación de 196 paneles solares para la generación de energía renovable con el que se prevé tener un ahorro anual de más de \$18,200.” (2018). Se destaca que esta innovación se realizó con recursos económicos de Estados Unidos como parte de las metas del plan Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte.

La implementación de los paneles solares han contribuido a la reducción de tiempos de paso en la frontera en un 40% entre los dos países, tal como lo menciona Bellini, E, (2018), además de una reducción de los costos logísticos en un 30%. Poniendo estos avances como una buena opción que contribuye a la facilitación comercial.

Por su parte la implementación de tecnología RFID, se ha venido implementado, como parte de la estrategia regional del SICA, en los países miembros del SICA, esta tecnología ayuda en mantener la trazabilidad en el tiempo real del cruce de las cargas en las fronteras, además de la reducción de tiempos,

contribuye a automatizar las operaciones en los puestos de aduanas, según la Estrategia Regional Digital del SICA, (2022).

En la actualidad existen diversas formas de control y seguimiento de los tránsitos terrestres, que según Flores y Gonzales (2023), es fundamental para un flujo eficiente y sin pérdidas económicas, por ello el avance tecnológico ha sido uno de los principales aliados en esta área, específicamente el internet de las cosas, como lo menciona la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Mundial de Comercio (OMC), en el “Informe de estudio de la OMA y la OMC sobre las tecnologías disruptivas”, (2022); expone las aplicaciones implementadas por diversos países como por ejemplo la utilización del Código QR en Zambia, que contribuye a la liquidación del tránsito, los precintos electrónicos y lectores de códigos de barras, para los seguimiento de las cargas aplicados en la República Democrática del Congo, o el sistema implementado en argentina:

...la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA) utiliza precintos electrónicos para las mercancías en tránsito, lo que permite a la Dirección General de Aduanas (DGA) y al agente de transporte aduanero responder de forma inmediata ante cualquier siniestro, aportando seguridad a la cadena logística global y una reducción de los costos operativos. (OMA y OMC, 2022, p. 62)

Son algunos de los ejemplos donde se han implementado diversas formas de seguimiento y control de las mercancías de forma eficiente, si bien es cierto no se logró localizar un ejemplo donde se utilice el sistema de Tokens por Software, para el control y seguimiento de carga terrestre, pero la idea surge a raíz de la funcionalidad que en la actualidad aplica la plataforma Uber, para los usuarios y conductores, de acuerdo con Comunicaciones Argentina de Uber Technologies Inc. (2020), utilizan un sistema de “verificación de viaje a través de un código PIN y la tecnología RideCheck para detección de paradas anómalas durante un viaje.”, por lo que se considera que esta tipo de tecnología se podría adaptar a los tránsitos terrestres, de forma tal que se autentique al chofer que realiza el traslado de la carga y generar un seguimiento hasta que la carga sea entregada a su destino y en

caso de transcurrir el tiempo correspondiente pueda generar una alerta a las partes involucradas.

Continuando con la misma línea, en busca de la automatización y agilización de los procesos aduaneros, es relevante actualizar los sistemas informáticos de forma tal que se contribuya con la facilitación del comercio, situación que han ido acoplado los países en desarrollo, quienes adaptan sistemas informáticos de otros países, como lo es el caso de Ecuador por ejemplo, quien de acuerdo con Scarpetta (2023), Ecuador ha adaptado a su realidad el sistema electrónico utilizado por Corea del Sur, quien de acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (IDL), del Banco Mundial, Corea del Sur, se encuentra en la posición número 10, de las mejores aduanas a nivel mundial.

Este esquema de adaptar un sistema extranjero a la realidad del país, Costa Rica lo está implementando actualmente dentro del proyecto de hacienda digital, según el Ministerio de Hacienda, en el CP-76-2023, informa sobre la firma del contrato para el desarrollo del Sistema Integrado de Administración Aduanera, mismo que:

Utilizará un software conocido como Commercial off the shelf (COTS), que es un sistema informático desarrollado en otros países y que será parametrizado según los requerimientos del país. Contará con herramientas tecnológicas modernas que permitirán garantizar el correcto pago de los tributos aduaneros, prevenir la subvaluación en las importaciones realizadas vía comercio electrónico, facilitar y fortalecer las importaciones y el comercio a los operadores confiables, evitar la acumulación, pérdida y deterioro de mercancías que hayan caído en de abandono y fortalecer el control aduanero de las mercancías (2023).

Por ello, como propuesta en esta investigación, en vista que se realizara un cambio del sistema informático aduanero, es que se plantea tomar en consideración los puntos de mejora que surgen a raíz de las entrevistas realizadas a los sujetos de estudio.

Así mismo, para proceder con la aplicación de las propuestas planteadas, resulta necesario plantear ciertas recomendaciones para lograr el objetivo de mejora en los procesos del régimen de tránsito aduanero, en aquellos aspectos que se pueden aplicar cambios a nivel organizacional.

5.2 Recomendaciones para la aplicabilidad de propuestas de fiscalización para el régimen de tránsito aduanero a través del Fortalecimiento de la Cooperación Interinstitucional.

Al considerar las necesidades y mejoras, obtenidas acorde a los resultados de las entrevistas por parte de los actores principales del régimen de tránsito aduanero, se plantean las siguientes recomendaciones que contribuyen a una mejor adaptación de las propuestas presentadas en esta investigación.

Primeramente, es esencial tener presente que el Consejo Nacional de Facilitación de Comercio (CONAFAC), está inscrito al Ministerio de Comercio Exterior, quien define a este como:

...el órgano de decisión y coordinación interinstitucional permanente entre las instancias gubernamentales que tienen competencias relacionadas con los procedimientos de comercio exterior, incluidos los relativos a exportación, importación y tránsito de mercancías, así como los proyectos de mejora de procesos e infraestructura, tanto física como tecnológica, para la facilitación del comercio. (COMEX, s.f.)

Tomando en consideración que el CONAFAC, tiene como una de sus funciones específicas “procurar la atención de requerimientos y necesidades comunes de los entes y órganos públicos que ejercen competencias específicas en los puertos, aeropuertos y puestos fronterizos terrestres.” (s.f).

Se recomienda involucrar y mantener una conexión más directa, entre el CONAFAC, la DGA y la Aduana de Limón, donde se puedan exponer las necesidades inmediatas, mismas que podrían ser resultas de forma más eficiente, y contribuir a su vez con la agilización de procesos apoyando la facilitación

comercial. Es importante tener presente que las Aduanas en general, desempeñan un papel clave, dentro del comercio que no solo regula la recaudación de impuestos, sino que también son ejecutoras de leyes y reglamentaciones comerciales, además de velar por el flujo comercial del país. Por tanto, resulta fundamental el trabajo en conjunto y los aportes que puedan surgir entre CONAFAC, como promotor de la facilitación del comercio y la aduanas como uno de los entes principales de ejecución.

Así mismo, es esencial entender que la facilitación del comercio es un proceso en el cual se necesita incluir tanto a las entidades públicas como a las privadas, para poder proceder con las adaptaciones necesarias y que sean funcionales para todos. En Costa Rica existe la figura de Comités Locales de Facilitación de Comercio (CLFC), mismo que fue creado desde el año 2021, según el CONAFAC, incluye dentro de sus funciones la promoción de mecanismos de participación ciudadana y dialogo local permanente, resolver o proponer soluciones para problemas locales, así como implementar métodos de intercambio de opiniones y criterios entre los usuarios y funcionarios.

A raíz de esto, también se recomienda reforzar el acercamiento entre los actores principales, tanto públicos como privados, como lo son: Camara de transportistas, aduanas, autoridad portuaria, depósitos aduaneros, que forman parte del proceso de tránsitos, para poder implementar planes de mejoras, considerando aportes según la experiencia real de estos sectores. Ya que, dentro de las debilidades detectada sobresale el tema de procedimientos manuales y comunicación con el ente fiscalizador e inclusive dentro de su misma institución gubernamental. Situaciones como estas podrían ser resueltas, si se tomara el tiempo de escuchar las necesidades de la operativa del régimen de estudio, tomando acciones de forma interna reestructurando actividades, a nivel de Aduana de Limón y exponiendo los requerimientos a los auxiliares públicos.

Como ultima recomendación, dentro del marco del proyecto “Hacienda Digital para el Bicentenario”, específicamente con respecto a las mejoras con del sistema informático de aduanas, es tomar en consideración un proceso que permita

monitorear sobre el impacto de las mejoras propuestas al sistema, mediante revisiones constantes que permita detectar ajustes o cambios necesarios acorde a la realidad o necesidad que se tenga en ese momento.

Como resultado de este capítulo, existen implementaciones en innovación tecnológica que fortalecen y promueven el flujo comercial, agilizando los procesos de forma segura, pero sin dejar de lado los controles y seguimientos que deben de aplicar las entidades gubernamentales reguladoras del comercio.

Además, queda claro que, para plantear mejoras de los procesos, se requiere como pilar fundamental una articulación específica y comprometida entre las partes involucradas, que mantengan una interconexión precisa capaz de determinar las debilidades e idear soluciones eficientes.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Esta investigación concluye que, para mejorar la fiscalización y el control de tránsitos terrestres nacionales e internacionales en la Aduana de Limón, se debe de implementar cambios tecnológicos que permitan un registro más preciso y una trazabilidad efectiva de los tránsitos aduaneros y sus responsables. Sin embargo, es crucial tener en cuenta que los cambios tecnológicos por si solos no marcaran la diferencia; tambien se necesitan cambios organizacionales tanto en la aduana como entre los transportistas, quienes desempeñan un papel fundamental en la custodia de la carga en ruta. La combinación de la modernización tecnológica y la reestructura organizacional puede contribuir significativamente a simplificar los procedimientos, mejorar la eficiencia del flujo comercial y garantizar una mayor seguridad en la cadena del traslado de la carga terrestre.

En relación con el primer objetivo específico, al analizar los procedimientos de control y seguimiento del régimen de tránsito aduanero, se identificaron diversas debilidades como deficiencias en el registro, verificación y actualización de datos, así como carencia de capacitación para los transportistas aduaneros. Además, se encontró una ineficiencia en los reportes del sistema TICA, utilizado por la aduana de Limón, lo que ha generado importantes retrasos en los seguimientos y depuración de viajes. Un aspecto destacado fue la falta de comunicación interna en la aduana y con los auxiliares de la función pública, lo que dificulta el proceso de depuración de tránsitos.

Además, las principales razones de incumplimiento detectadas incluyen problemas tecnológicos, errores en la información transmitida y situaciones de fuerza mayor como robos o accidentes en carretera.

En relación con el segundo objetivo específico, se concluye que, para establecer controles aduaneros efectivos, es necesario un mayor involucramiento político que respalde la inversión en infraestructura de telecomunicaciones,

actualización del sistema TICA y reforzamiento de funciones internas de la aduana y la DGA. La implementación de mejoras tecnológicas y procesos simplificados permitirá un registro y seguimiento más efectivos de los tránsitos aduaneros, fortaleciendo así la estrategia de facilitación del comercio de Costa Rica.

Finalmente, las propuestas de modernización tecnológica y simplificación de procesos deben integrarse con las prácticas internacionales de facilitación del comercio, promoviendo la coordinación entre entidades gubernamentales y actores privados para satisfacer las necesidades del comercio exterior. Es esencial mejorar la articulación y comunicación entre ministerios y organismos encargados de la facilitación comercial para optimizar los trámites y controles aplicados por las entidades reguladoras de mercancías a nivel nacional e internacional.

Recomendaciones:

Se recomienda a los transportistas terrestres, inscritos ante la DGA, solicitar a las cámaras de transportistas donde se encuentren asociados, que realicen el requerimiento formal ante la DGA, sobre implementar capacitaciones conjuntas de los transportistas, con el fin de aclarar las obligaciones y responsabilidades que se le atribuyen con respecto al régimen de tránsitos aduaneros, además de mantener cada cierto periodo de tiempo la posibilidad de brindar de forma virtual, charlas sobre actualizaciones del régimen de tránsito aduanero.

Específicamente a la Aduana de Limón, se le insta dentro de sus posibilidades a designar en el departamento normativo a una o dos personas encargadas, de acuerdo al volumen de tramites que se generen asociados a un viaje de tránsito terrestre, para realizar las resoluciones cuando se requieran y puedan trabajar en conjunto con el encargado actual de la depuración de tránsitos pendientes, esto con el fin de que se pueda tener una mejor comunicación entre departamentos de la misma aduana y puedan enfocar sus esfuerzos mutuamente en la depuración asertiva de los viajes generados del régimen de tránsitos.

Por otra parte, se recomienda al CONAFAC, quienes son los encargados de velar por que se cumpla la aplicación del acuerdo de facilitación del comercio ratificado por Costa Rica, que realicen la visita al puesto fronterizo Sixaola y validar la falta de equipo requerido, para contrarrestar la inestabilidad del suministro eléctrico en la zona fronteriza, situación que genera retrocesos en los avances de facilitación comercial a los que Costa Rica se ha comprometido. Resulta necesario una interconexión más fluida entre el CONAFAC, la DGA y sus aduanas o puestos fronterizos para determinar realmente las necesidades que pueden abarcarse a corto plazo.

Para finalizar, se recomienda que, para investigaciones futuras sobre el tema de depuración de tránsitos terrestres en la Aduana de Limón, se pueda abarcar mediante entrevistas a las zonas portuarias de la aduana de Limón, quienes tienen un papel fundamental en el proceso de régimen de tránsito, que para esta investigación no fue posible obtener respuesta y es probable que, con más tiempo de aplicación, se hubieran obtenido una reunión.

Hay que hacer mención también que en esta investigación, no se consideró verificar la opinión de las personas de la DGA, encargadas de los seguimientos de viajes pendientes a nivel nacional, ni tampoco se incluyó entrevistas sobre la posición de la CONAFAC, para realizar una validación de las perspectivas de en aras de determinar realmente cual es la posición de cada uno de los sectores y las acciones de mejora acorde a las estrategias que se tienen de forma individual para una eficiencia en conjunto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arrieta, E. (2022). Terminal de Contenedores de Moín cierra 2021 con alza de 11% en exportaciones. La República. <https://www.larepublica.net/noticia/terminal-de-contenedores-de-moin-cierra-2021-con-alza-de-11-en-exportaciones>

Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), (2009). Guía Aduanera de Costa Rica. Programa Regional de USAID de comercio para CAFTA – DR, Primera Edición. <https://www.ucipfg.com/Repositorio/MIA/GUIAADUANERADECOSTARICA.pdf>

Alfaro, R. (06 de febrero de 2018). El Salvador y Guatemala reducen tiempos y costos en cruce de mercancías, Diario Co Latino. <https://www.diariocolatino.com/salvador-guatemala-reducen-tiempos-costos-cruce-mercancias/>

- Azola, C, Diaz,F, y Olguin, D (2015). Internacionalización de empresas multilatinas: ¿De qué depende su éxito? <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/135964/Internacionalizacion%20de%20empresas%20multilatinas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Barquero, R., Sariol, R. y Fernández, R. (2022). Informe N.º: AI-INF-CI-015-2022 Evaluación de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos aduaneros internacionales. Auditoría Interna, Ministerio de Hacienda. https://www.hacienda.go.cr/docs/AI-INF-CI-015-2022_InformeTránsito sInternacionales.pdf
- Bellini, E. (01 de febrero del 2018). Cruce fronterizo entre Guatemala y El Salvador se alimenta con solar. PV MAGAZINE. <https://www.pv-magazine-latam.com/2018/02/01/cruce-fronterizo-entre-guatemala-y-el-salvador-se-alimenta-con-solar/>
- Constitución Política de la Republica de Costa Rica. (1949). Sistema Costarricense de Información Jurídica. https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=871
- Caballero, I. (2013). Comercio Internacional, como establecer relaciones económicas de comercio exterior. <https://www.digitaliapublishing.com.una.remotexs.co/viewepub/?id=87153>
- Consejo Nacional de Facilitación al Comercio (diciembre, 2023). Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad 2023. <https://portaldecomercio.comex.go.cr/comunicados/estrategia-centroamericana-de-facilitacion-del-comercio-y-la-competitividad-2023/#:~:text=La%20ECFCC%2D2023%20busca%20mejorar,integral%20de%20riesgo%20regional%20y>
- Consejo Nacional de Facilitación al Comercio (enero, 2021). Consejo Nacional de Facilitación al Comercio (CONAFAC). <https://portaldecomercio.comex.go.cr/facilitacion/conafac/>
- Consejo Nacional de Facilitación del Comercio. (05 de abril del 2023). Comités Locales de Facilitación del Comercio. <https://portaldecomercio.comex.go.cr/facilitacion/comites-locales-de-facilitacion-del-comercio/#:~:text=Los%20CLFC%20son%20una%20instancia,importaci%C3%B3n%20y%20tr%C3%A1nsito%20de%20mercanc%C3%ADas.>
- Comisión Económica para América Latina. (2017). Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de casos en Argentina.

356 (4). 2. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/32ebfbba-0df2-4733-9a2e-94a80a16a358/content>

Comunicaciones Argentina. (10 de febrero del 2020). RideChek y PIN: Las nuevas herramientas de seguridad de la app de Uber. Uber Technologies Inc. <https://www.uber.com/es-AR/newsroom/ridecheck-y-pin-las-nuevas-herramientas-de-seguridad-de-la-app-de-uber/>

Departamento de divulgación, la división de estadística, registro y divulgación. (s.f). Las Aduanas en Costa Rica Antecedentes Teóricos y Prácticos. Ministerio de Hacienda. <https://ucipfg.com/Repositorio/MAF/MAF05/Semana1/LASADUANASENCO STARICA.pdf>

División de Fiscalización Operativa y Evaluativa. (15 de diciembre de 2020). INFORME N° DFOE-SAF-SGP-00001-2020, Seguimiento de la gestión de las aduanas en Costa Rica Resultados del periodo 2017-2019. Contraloría General de la República de Costa Rica. https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2020/SIGYD_D/SIGYD_D_2020022946.pdf

Duran, B, y Calderón, F. (15 de diciembre del 2020). INFORME N° DFOE-SAF-SGP-00001-2020, Seguimiento de la Gestión de las Aduanas en Costa Rica, resultados del periodo 2017-2019. Contraloría General de la Republica de Costa Rica. https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2020/SIGYD_D/SIGYD_D_2020022946.pdf

Dirección General de Aduanas. (25 de febrero del 2019). CIR-DGA-002-2019. Control de Seguimiento de operaciones pendientes asociadas a declaraciones con viaje o aun viaje.

Entrust Corporation. (2024). Proveedores de identidad ¿Qué es la autenticación basada en tokens?. <https://www.entrust.com/es/resources/learn/what-is-token-based-authentication>

Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras (octubre, 2015). <https://portaldecomercio.comex.go.cr/media/y4zctz0t/estrategia-centroamericana-de-facilitaci%C3%B3n-de-comercio-y-competitividad-28oct15.pdf>

Estrategia Regional Digital del SICA. (17 de febrero del 2022). Avances en la modernización y la facilitación del comercio de la región. Sistema de Integración Centroamericana. https://www.sica.int/noticias/avances-en-la-modernizacion-y-la-facilitacion-del-comercio-de-la-region_1_129388.html

Flores, O., y Gonzales, B. (2023). Aplicación de tecnologías IoT en el control y seguimiento de transporte de carga terrestre. Menerva 6(1).

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Revista-Minerva-vol.+6,+no.+1,+enero++junio+2023-art-3.pdf>

Forbes, S. (30 de junio del 2023). Sector Telecomunicaciones de Costa Rica alcanza el 2% del PIB. <https://forbescentroamerica.com/2023/06/30/sector-telecomunicaciones-de-costa-rica-alcanza-el-2-del-pib>

Garavito, J. (2007). Control Aduanero. Secretaria General de la Comunidad Andina. https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201165195749libro_atrc_control.pdf

Ley N.º 7557 (1995). Ley General de Aduanas. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_comp leto.aspx?nValor1=1&nValor2=25886

La Gaceta, (2023). Alcance N° 113 a la Gaceta N° 107, Reglamento a la Ley General de Aduanas. https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2023/06/15/ALCA113_15_06_2023.pdf

La Gaceta, Diario Oficial. (octubre, 2020). Dirección General de Aduanas, RES-DGA-464-2020. <https://obturcaribe.ucr.ac.cr/documentos-publicaciones/investigacion-sobre-el-caribe/623-6-alca290-30-10-2020/file.html>

La gaceta, Diario Oficial. (septiembre, 2020). Dirección General de Aduanas, RES-DGA-434-2020. https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2020/09/21/ALCA249_21_09_2020.pdf

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). Metodología de la Investigación.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (noviembre, 2021). Estadística de Comercio Exterior 2021. https://admin.inec.cr/sites/default/files/2022-11/reCOMEX-defi2021_0.pdf

Miranda, U. y Acosta, Z. (2009). Fuentes de Información para la recolección de Información cuantitativa y cualitativa. <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2018/06/885032/texto-no-2-fuentes-de-informacion.pdf>

Monge, K., Sariol, R. y Fernández, R. (2022). Informe AI-INF-CI-014-2022 Estudio de los controles establecidos por la Dirección General de Aduanas para el régimen de tránsitos internos. Auditoría Interna, Ministerio de Hacienda. https://www.hacienda.go.cr/docs/AI-INF-CI-014-2022_InformeTránsitoInternos.pdf

- Ministerio de Hacienda, departamentos de Procesos Aduaneros, (febrero, 2021). Manual de Procedimientos Aduaneros. https://www.hacienda.go.cr/docs/Manual_de_Procedimientos_Aduaneros2021_Febrero2021.pdf
- Ministerio de Hacienda, Servicio Nacional de Aduanas, (25 de febrero del 2019). Circular CIR-002-2019. Control y seguimiento de operaciones pendientes asociadas a declaraciones con viaje o a un viaje.
- Ministerio de Hacienda. Aduana Fácil. (2024). Registro de Transportista Nacional e Internacional. <https://aduanafacil.hacienda.go.cr/aduanafacil/tramites/59FBAF84-6B9D-4CFF-88D0-79EC60A9361D?ReturnUrl=https%3A%2F%2Faduanafacil.hacienda.go.cr%2Faduanafacil%2Ftramites#:~:text=Para%20hacer%20la%20solicitud%20debe,%40hacienda.go.cr>.
- Ministerio de Hacienda. (s.f.). Manual Operativo: Proyecto de Mejora de la Gestión Fiscal (Hacienda Digital para el Bicentenario). Versión 3. https://www.hacienda.go.cr/docs/Manual_Operativo.pdf
- Ministerio de Hacienda. (04 de octubre del 2023). Hacienda firma contrato para el desarrollo del Sistema Integrado de Administración Aduanera. CP-76-2023. <https://www.hacienda.go.cr/docs/CP76.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior. (s.f). Consejo Nacional de Facilitación del Comercio. <https://www.comex.go.cr/facilitacion-del-comercio/conafac/#conafac-que-es>
- Navarrete, J. M. (2004). Sobre la investigación cualitativa. Nuevos conceptos y campos de desarrollo. *Investigaciones sociales*, 8(13), 277-299.
- Naciones Unidas. (Del 21 a 23 de diciembre de 2018). Conferencia en Ginebra. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Informe de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio acerca de su sexto período de sesiones. Palacio de las naciones, Ginebra. https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d18_es.pdf
- Naciones Unidas. (2012). Guía de Implementación de la facilitación del Comercio. <https://tfig.unece.org/SP/details.html>
- Organización Mundial de Comercio. (s.f). Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio. https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/tfanov14_s.htm#:~:text=El%20Acuerdo%20sobre%20Facilitaci%C3%B3n%20del,22%20de%20febrero%20de%202017

- Organización Mundial de Aduanas. (s.f.). Anexo específico, E. https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/~/_link.aspx?id=7D0DBF5C6D5E4A44A2211C94F8656DDC&z=z
- Organización Mundial de Aduanas y Organización Mundial de Comercio. (junio del 2022). Informe de estudio de la OMA y la OMC sobre las tecnologías disruptivas. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wco-wto_s.pdf
- Organización Mundial de Comercio. (s.f.) Los Miembros aceptan el protocolo de Enmienda para insertar el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, en el Anexo 1 A del Acuerdo sobre la OMC. https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_agreeacc_s.htm
- Organización Mundial de Comercio. (2022). El papel de las tecnologías avanzadas en el comercio transfronterizo: una perspectiva aduanera. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/wcotech22_s.pdf
- Organización Internacional para las Migraciones. (2010). La energía solar y las nuevas tecnologías transforman un puesto fronterizo. <https://www.iom.int/es/news/la-energia-solar-y-las-nuevas-tecnologias-transforman-un-puesto-fronterizo>
- Pulido, B. (s.f). Teoría de los recursos y capacidades: El foco estratégico centrado en el interior de la organización. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5137577>
- Procuraduría General de la Republica. (30 de junio del 2008). Ley General de Telecomunicaciones. N°8642. https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=63431
- Reglamento N.º 32481. (2005). Reglamento Nueva Estructura Organizacional del Servicio Nacional de Aduanas. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=55175
- Resolución N.º 233-2008 (COMIECO- XLIX) Modificación integral Código Aduanero Uniforme Centroamericano y Protocolo de Enmienda que contiene la Resolución N.º 248-2009. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=69195&nValor3=0&strTipM=TC
- Resolución DGA-203-2005. Dirección General de Aduanas. Manual de procedimientos Aduaneros en el marco TICA (Contiene Ingreso y salida de mercancías, vehículos y unidades de transporte, procedimientos de Tránsito Aduanero, procedimientos de Deposito y Procedimiento de Importación

definitiva y temporal). Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=65083

Resolución DGA-057-2019.-Dirección General de Aduanas. Tiempos máximos de descanso, alimentación y dormida en el desarrollo del tránsito entre aduanas, Servicio Nacional de Aduanas. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=89054&nValor3=116687&strTipM=TC

Real Academia española. (2022). Depurar. <https://dle.rae.es/depurar>

Rojas. P, (9 de octubre del 2020). Costa Rica elimina el uso de GPS como requisito para transportistas internacionales. Crhoy.com. <https://www.crhoy.com/nacionales/costa-rica-elimina-uso-de-gps-como-requisito-para-transportistas-internacionales/>

Rojas. P, (21 de mayo del 2020). “Unificación” de sistema GPS vigilara movimiento de transportistas extranjeros. Crhoy.com. <https://www.crhoy.com/nacionales/unificacion-de-sistemas-gps-vigilara-movimiento-de-transportistas-extranjeros/>

Sacarpetta, G. (24 de octubre del 2023). Como trabajan las mejores aduanas del mundo. <https://tradenews.com.ar/como-trabajan-las-mejores-aduanas-del-mundo/>

Sociedad Portuaria Puerto Caldera, [https://www.spcaldera.com/#:-:text=Cada%20a%C3%B1o%20puerto%20Caldera%20mueve,rutas%20terrestres%20nacionales%20del%20pa%C3%A](https://www.spcaldera.com/#:-:text=Cada%20a%C3%B1o%20puerto%20Caldera%20mueve,rutas%20terrestres%20nacionales%20del%20pa%C3%A1Ds.)

Secretaria de Integración Económica Centroamericana (SIECA). (2021). Estado Actual de la Integración Económica Centroamericana. <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/SIECA%20-%20Estado%20actual%20de%20la%20Integracion%20Economic%20Centroamericana.pdf>

Tribunal de cuentas. (2015). Manual de Fiscalización Operativa o de Gestión. <https://www.tcu.es/export/sites/default/galleries/pdf/NormasManuales/ManualFiscalizacionOperativa.pdf>

Valladares, J. (s.f.). Avances y desafíos de la facilitación del comercio en Centroamérica: ECFCC. https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/presentacion_de_jady_valladares_gudiel.pdf

Yuni, J. y Urbano, C. (2020). Metodologías y técnicas para investigar. Recursos para la elaboración de proyectos, análisis de datos y redacción científica. <https://www.digitaliapublishing.com.una.remotexs.co/viewepub/?id=66358>

ANEXOS

CUESTIONARIO POR ENTREVISTA.

El siguiente instrumento tiene la finalidad de obtener datos e información que nos permita continuar con la investigación titulada:

“Propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico para la depuración de tránsitos terrestres nacional e internacional aplicados por la Aduana de Limón para la facilitación comercial.”

Con el fin de cumplir con los objetivos específicos:

1. Identificar los procedimientos de control y seguimiento del tránsito aduanero nacional e internacional y las causas de su incumplimiento, para la comprensión del proceso aplicado sobre las cargas que se encuentran bajo control aduanero.
2. Determinar los controles aduaneros que permitirían el cumplimiento del régimen de Tránsito Aduanero Nacional e Internacional, que contribuya a la facilitación del comercio.

*Estudiante: Katherine Castillo Alfaro.
Maestría en Gerencia del Comercio Internacional.
Centro Internacional de Política Económica para el Desarrollo Sostenible (CINPE),
Universidad Nacional.*

Sujeto de estudio: Transportista Aduanero.

¡Buenos días/tardes/ noches!: Mi nombre es Katherine Castillo Alfaro, soy estudiante de la Maestría en Gerencia de Comercio Internacional en la Universidad Nacional. En este momento me encuentro desarrollando mi TFG titulado “Propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico para la depuración de tránsitos

terrestres nacional e internacional aplicados por la Aduana de Limón para la facilitación comercial”.

Este cuestionario está dirigido a los transportistas aduaneros, con el cual se pretende conocer lo que conlleva el proceso de registro como auxiliar ante la Dirección General de Aduanas para poder ejercer como transportista aduanero. Así mismo se busca entender la posición que tiene el auxiliar transportista aduanero, con respecto a los controles y seguimientos que la Aduana de Limón (tránsitos nacionales e internacionales) así como los motivos de incumplimientos de estos que normalmente se dan en la práctica.

A lo largo de este cuestionario, no se preguntará información sensible. Si alguna de las preguntas no desea contestarla, siéntase en la libertad de no hacerlo. Las preguntas se agruparon en los siguientes temas:

- Información general
- Proceso de registro
- Control (seguimiento) y documentación
- Información y consulta en el TICA

La información recolectada será usada con fines académicos y para la generación de evidencia y recomendaciones para el sector.

El tiempo aproximado de aplicación es de 20 minutos. Las respuestas serán tratadas de forma anonimizada.

Si desea información adicional puede dirigirse a mi persona al correo: katherine.castillo.alfaro@est.una.ac.cr, o bien, con la Dra. Suyen Alonso Ubieta, (salonso@una.ac.cr) tutora a cargo de mi investigación.

I. Información General.

1. Indique cuantos años tiene de presentar el servicio como transportista aduanero: _____.
2. Indique si su empresa es nacional o internacional:
_____.

3. Indique en cual categoría se encuentra registrado su código como transportista aduanero:

___ Transportista Internacional Terrestre.

___ Transportista Nacional Terrestre.

___ Ambas categorías.

II. Proceso de registro.

4. Al momento de inscribirse como auxiliar de la función pública (transportista aduanero), en el Departamento de Estadística y Registro de la Dirección General de Aduana del Ministerio de Hacienda, ¿le brindaron algún tipo de inducción sobre sus deberes y obligaciones como Transportista Aduanero?

___ Sí.

___ No.

III. Control (seguimiento) y documentación.

5. Conoce usted, ¿qué documentos debe de conservar de respaldo cuando realiza un viaje o transito aduanero tipo TRA o tipo DUT?

___ Sí.

___ No.

6. Para usted, ¿qué elementos deben de tener los documentos de los tramites tipo TRA y DUT, para considerarse como cumplido y entregada la carga?

Indique cuáles:

TRA	DUT

7. Conoce ¿por cuánto tiempo debe de guardar los documentos de respaldo de cada uno de los tránsitos que realiza?

___ Sí.

___ No.

Si la respuesta es positiva, indique cuánto: _____.

8. ¿Conoce si cada tránsito aduanero que realiza debe de cumplir con un tiempo de recorrido establecido?

___ Sí.

___ No.

9. Usted como transportista aduanero, ¿tienen alguna forma de conocer cuales viajes realizados bajo su código de transportista, se encuentran pendientes?

___ Sí.

___ No.

Si la respuesta es positiva, Indique como:

IV. Información y consulta en el TICA.

10. Usted como transportista aduanero, ¿sabe cómo realizar consultas de sus viajes en el sistema informático TICA?

___ Sí.

___ No.

11. De escala de 1 al 5, siendo el 1 ineficiente y 5 eficiente:

1 - Ineficiente	2- Poco ineficiente	3- Neutro	4- Algo eficiente	5- Eficiente
--------------------	------------------------	--------------	----------------------	--------------

Cómo valoraría el sistema informático TICA, en función de:

Sistema de Control y seguimiento de tránsitos: _____

12. ¿Conoce usted cual es el procedimiento para informar a la Aduana en caso de no realizar el transito aduanero o en caso de no cumplir con el recorrido del viaje?

____ Sí.

____ No.

13. ¿Podría describir algún inconveniente que haya experimentado con los destinos para que le completen el trámite del viaje en el sistema TICA?

14. ¿En algún momento se le ha dificultado cumplir con la realización de viajes?

____ Sí.

____ No.

Si la respuesta es positiva, indique las causas del incumplimiento o de los incumplimientos que ha experimentado:

15. ¿Considera que las carreteras del país afectan el cumplimiento en tiempo de entrega de los viajes a su destino final?

____ Sí.

____ No.

16. ¿Conoce usted qué tipos de sanciones puede incurrir como transportista aduanero al no cumplir con un viaje?

____ Sí.

____ No.

Si la respuesta es positiva, indique cuales:

17. ¿Cuál es su percepción de los controles que realiza la Aduana de Limón, con los seguimientos de los viajes tipo TRA (traslado a depósito o Zona Portuaria)?

18. ¿Cuál es su percepción de los controles que realiza la Aduana de Limón, con los seguimientos de los viajes tipo DUT (Tránsito con DUCA T)?

19. ¿Cómo considera usted la comunicación con la Aduana de Limón, respecto al tema de tránsitos aduaneros? Marque una opción.

- 1. _____ Comunicación fluida.
- 2. _____ La mayoría de las veces es fluida.
- 3. _____ En ocasiones es fluida.
- 4. _____ No es fluida.

20. ¿Cómo cree usted que la Aduana de Limón, podría mejorar los controles de los tránsitos aduaneros, de forma tal que contribuya con la facilitación al comercio?

21. Podría indicar, desde su perspectiva como transportista aduanero, ¿Qué medidas se podrían tomar para mejorar el cumplimiento de cierre de los viajes?

22. ¿Qué trámites, considera usted que se podría simplificar para ser más ágil el proceso de tránsito aduanero?

*Estudiante: Katherine Castillo Alfaro.
Maestría en Gerencia del Comercio Internacional.
Centro Internacional de Política Económica para el Desarrollo Sostenible (CINPE),
Universidad Nacional.*

Sujeto de estudio: Deposito Aduanero y Zona Portuaria.

Buenos días/tardes/ noches!:

Mi nombre es Katherine Castillo Alfaro, soy estudiante de la Maestría en Gerencia de Comercio Internacional en la Universidad Nacional. En este momento me encuentro desarrollando mi TFG titulado “Propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico para la depuración de tránsitos terrestres nacional e internacional aplicados por la Aduana de Limón para la facilitación comercial”.

Este cuestionario está dirigido a los depósitos aduaneros y zonas portuarias, con el cual se pretende conocer la opinión como auxiliar de la función pública, sobre el proceso y los tramites que conlleva el recibir en sus instalaciones los tránsitos terrestres nacionales e internacionales. Así mismo se busca entender la posición que tiene el auxiliar, con respecto a los controles y seguimientos que la Aduana de Limón (tránsitos nacionales e internacionales) así como los motivos de incumplimientos de estos que normalmente se dan en la práctica.

A lo largo de este cuestionario, no se preguntará información sensible. Si alguna de las preguntas no desea contestarla, siéntase en la libertad de no hacerlo. Las preguntas se agruparon en los siguientes temas:

Control (seguimiento) y documentación

Información y consulta en el TICA

La información recolectada será usada con fines académicos y para la generación de evidencia y recomendaciones para el sector.

El tiempo aproximado de aplicación es de 15 minutos. Las respuestas serán tratadas de forma anonimizada.

Si desea información adicional puede dirigirse a mi persona al correo: katherine.castillo.alfaro@est.una.ac.cr, o bien, con la Dra. Suyen Alonso Ubieta, (salonso@una.ac.cr) tutora a cargo de mi investigación.

I. Control (seguimiento) y documentación.

1. En su calidad de auxiliar de la función pública, como Depósito Aduanero o Zona Portuaria, ¿se le han presentado inconvenientes para completar los viajes tipo TRA y tipo DUT?

____ Sí.

____ No.

Si la respuesta es positiva, indique cuales:

TRA	DUT

2. ¿Qué documento de respaldo entrega su representada como deposito aduanero o zona portuaria, al transportista aduanero cuando realizan el inicio y el fin de cada viaje, tipo TRA y tipo DUT?

3. ¿Cuáles documentos posee su representada como respaldo de que recibió un viaje tipo TRA y tipo DUT en sus instalaciones?

4. ¿Usted como Deposito Aduanero o Zona Portuaria, tienen alguna forma de conocer cuáles son los viajes que tienen destino su ubicación, antes que estos ingresen a sus instalaciones?

____ Sí.

____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique cual:

II. Información y consulta en el TICA.

5. De la escala de 1 al 5, siendo el 1 ineficiente y el 5 eficiente:

1 - Ineficiente	2- Poco ineficiente	3- Neutro	4- Algo eficiente	5- Eficiente
--------------------	------------------------	--------------	----------------------	--------------

Cómo valoraría las acciones que realiza la Aduana de Limón, en función de:

Control y seguimientos de viajes tipo TRA: _____

Control y seguimientos de viajes tipo DUT: _____

6. ¿Conoce usted el procedimiento para informar a la Aduana el incumplimiento de no completar un viaje tipo TRA y tipo DUT?

____ Sí.

____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique cual:

7. En caso de que su representada incumpla con generar la salida o el complete de los viajes, ¿conoce si se le aplica algún tipo de sanción?

____ Sí.

____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique cual:

8. ¿Cuáles han sido las causas que han impedido el cumplimiento de los tránsitos con destino a su ubicación?

9. De escala de 1 al 5, siendo el 1 ineficiente y 5 eficiente:

1 - Ineficiente	2- Poco ineficiente	3- Neutro	4- Algo eficiente	5- Eficiente
--------------------	------------------------	--------------	----------------------	--------------

Cómo valoraría el sistema informático TICA, en función de:

Eficiencia para el control y seguimiento de los tránsitos: _____

Indique por qué: _____

10. ¿Cómo considera usted la comunicación con la Aduana de Limón, respecto al tema de tránsitos aduaneros? Marque una opción.

- 1. _____ Comunicación fluida.
- 2. _____ La mayoría de las veces es fluida.
- 3. _____ En ocasiones es fluida.
- 4. _____ No es fluida.

11. Considera usted, ¿que el procedimiento de control de tránsitos aduaneros obstaculiza la facilitación comercial?

_____ Sí.

_____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique de qué manera:

12. Desde su perspectiva, ¿El Sistema TICA requiere mejoras a los procesos de control y seguimiento de tránsitos aduaneros?

_____ Sí.

_____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique como cuales:

13. ¿Según su experiencia, cree que el procedimiento de tránsitos aduaneros se puede agilizar?

_____ Sí.

_____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique como cuales:

Estudiante: Katherine Castillo Alfaro.

Maestría en Gerencia del Comercio Internacional.

*Centro Internacional de Política Económica para el Desarrollo Sostenible (CINPE),
Universidad Nacional.*

**Sujeto de estudio: funcionarios de Aduana de Limón y Puesto Fronterizo
Sixaola.**

¡Buenos días/tardes/ noches!: Mi nombre es Katherine Castillo Alfaro, soy estudiante de la Maestría en Gerencia de Comercio Internacional en la Universidad Nacional. En este momento me encuentro desarrollando mi TFG titulado “Propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico para la depuración de tránsitos terrestres nacional e internacional aplicados por la Aduana de Limón para la facilitación comercial”.

Este cuestionario está dirigido a funcionarios de la Aduana de Limón y Puesto Fronterizo Sixaola, con el cual se pretende conocer la opinión como parte del ente controlador, sobre su perspectiva de los procedimientos de control y

seguimiento que conllevan los tramites de tránsitos terrestres nacionales e internacionales, que se realizan bajo la jurisdicción de la Aduana de Limón.

A lo largo de este cuestionario, no se preguntará información sensible. Si alguna de las preguntas no desea contestarla, siéntase en la libertad de no hacerlo. Las preguntas corresponden al tema de Información y control (seguimientos).

La información recolectada será usada con fines académicos y para la generación de evidencia y recomendaciones para el sector.

El tiempo aproximado de aplicación es de 15 minutos. Las respuestas serán tratadas de forma anonimizada.

Si desea información adicional puede dirigirse a mi persona al correo: katherine.castillo.alfaro@est.una.ac.cr, o bien, con la Dra. Suyen Alonso Ubieta, (salonso@una.ac.cr) tutora a cargo de mi investigación.

I. Información y control (seguimientos).

1. De escala de 1 al 5, siendo el 1 ineficiente y 5 eficiente:

1 - Ineficiente	2- Poco ineficiente	3- Neutro	4- Algo eficiente	5- Eficiente
--------------------	------------------------	--------------	----------------------	--------------

Cómo considera usted, que es el procedimiento que aplica la aduana de limón, en función de:

Depuración de tránsitos: _____

Indique por qué: _____

2. ¿Cuáles son los instrumentos que tiene la Aduana de Limón para depurar los viajes pendientes?

3. ¿Tiene la Aduana de Limón un procedimiento de control (seguimiento) de los viajes tipo TRA y tipo DUT, en tiempo real?

____ Sí.

____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique cuales:

4. Desde su experiencia nos podría comentar sobre ¿Cuáles son las causas por la cual lo viajes tipo TRA y Tipo DUT no se completan?

5. ¿Considera usted que existe una comunicación fluida entre los entes estratégicos, como lo son: departamento normativo, departamento de estadística y registro, departamento de asuntos exteriores, enlace del SIECA, ¿necesarios para poder dar seguimiento a los tramites de viejes pendientes?

____ Sí.

____ No.

Sí su respuesta es negativa, indique por qué:

6. ¿Cuáles son los tiempos de respuesta que tiene la Aduana de Limón para recibir la información solicitada a los auxiliares involucrados en el viaje?

1. De 1 a 10 días. _____

2. De 10 días a 30 días. _____

3. De 30 días o más. _____

7. ¿Considera usted que es necesario modificar el procedimiento del régimen tránsito aduanero?

_____ Sí.

_____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique cuales:

8. ¿Cree que se debería de modificar la normativa aduanera respecto a las sanciones en el tema de incumplimiento de tránsitos pendientes?

_____ Sí.

_____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique qué modificaría:

9. Según su experiencia, ¿cómo se podría aplicar el control y depuración de tránsitos de forma tal que se promueva la facilitación del comercio?

10. ¿Considera usted que el sistema de control aduanero TICA, debe modernizarse para contribuir al control de los tránsitos tipo TRA y tipo DUT?

____ Sí.

____ No.

Sí su respuesta es positiva, indique por qué:

11. ¿Qué sugerencias, de acuerdo con su experiencia, podría aportar con el fin de simplificar los procedimientos de control y depuración de los viajes tipo TRA y tipo DUT?

12. ¿Cuál cree usted que es la mayor problemática que enfrenta la Aduana de Limón para poder finiquitar la población de viajes pendientes?

Validación de respuestas con expertos de régimen de tránsito aduanero.

¡Buenos días/tardes/ noches!: Mi nombre es Katherine Castillo Alfaro, soy estudiante de la Maestría en Gerencia de Comercio Internacional en la Universidad Nacional. En este momento me encuentro desarrollando mi TFG titulado “Propuesta de mejora de los procedimientos de control logístico para la depuración de tránsitos terrestres nacional e internacional aplicados por la Aduana de Limón para la facilitación comercial”.

Este cuadro de validación está dirigido a los expertos en el régimen de tránsitos aduaneros, con el cual se pretende validar de forma objetiva las respuestas obtenidas sobre temas que afectan el cumplimiento del régimen de tránsito aduanero.

La información recolectada será usada con fines académicos y para la generación de evidencia y recomendaciones para el sector.

El tiempo aproximado de aplicación es de 15 minutos. Las respuestas serán tratadas de forma anonimizada.

Si desea información adicional puede dirigirse a mi persona al correo: katherine.castillo.alfaro@est.una.ac.cr, o bien, con la Dra. Suyen Alonso Ubieta, (salonso@una.ac.cr) tutora a cargo de mi investigación.

Temas que afectan el cumplimiento del Régimen de Tránsito Aduanero				
Temas Encontrados	Principales respuestas	De acuerdo	Desacuerdo	Razones
Infraestructura en Telecomunicaciones	Problemas de conexión a internet, caídas en el sistema, mayormente en el puesto fronterizo Sixaola, genera atrasos en la tramitación por horas.			
	Los problemas con la electricidad en el puesto fronterizo Sixaola, genera atrasos en la tramitación, generando que los completos o las salidas de los viajes no se generen de forma inmediata.			

Sistema Informático TICA	Caídas del Sistema TICA, impide que los tramites del régimen se puedan generar las salidas o completar en el sistema al instante, lo que hace que se apliquen "métodos de contingencia", que inclusive además de los retrasos, una vez vuelve a la normalidad los responsables olvidan proceder con el trámite y dejar la constancia correspondiente.			
	El sistema TICA posee casillas no obligatorias, por lo que permite que se generen tramites con información faltante o aun si posee trámites pendientes			
	Lo reportes que genera el Sistema TICA son reporte son incompletos, por lo que genera atrasos para las aduanas el completar la información para iniciar las investigaciones.			
Procedimiento y comunicación entre las partes	Los registros de los auxiliares en el sistema TICA, no se encuentran actualizados, por lo que contactar a los auxiliares es una acción complicada para los funcionarios que realizan la investigación del seguimiento de los tránsitos			
	Los transportistas y depósitos aduaneros no poseen una comunicación fluida con la Aduana de Limón, desconocen los medios de comunicación con la Aduana y las personas encargadas a quien pueden contactar.			
	La comunicación, entre los departamentos de la misma institución, la Aduana de Limón con el departamento normativo y otros departamentos como el de relaciones exteriores, registro y otras aduanas, no hay una comunicación fluida donde se pueda retroalimentar sobre los procesos abiertos o bien consultas generales de la investigación de depuración de tránsitos.			
	Las resoluciones por anulaciones o correcciones de declaración de los tránsitos aduaneros, los realiza el departamento normativo, aun cuando existen un exceso de expedientes por otros trámites, y poco personal para su atención, por lo que ocurren atrasos importantes para proceder a culminar un trámite de anulación y corrección que			

	afecta directamente a los viajes pendientes que posee la aduana de Limón.			
	No hay un procedimiento común aplicado por los funcionarios que atienden en Sixaola, los funcionarios del departamento técnico operativo, de sección depósitos y los permanentes en el mismo puesto fronterizo, no practican los mismos procedimientos, hay funcionarios que llevan su control, que firman comprobantes, que imprimen comprobantes de realización de los tramites y otro que no lo realizan.			
	Los depósitos Aduaneros, no poseen personal realizando las salidas o completes en el sistema en tiempo real, provocando una distorsión en los tiempos de recorrido y de recibido de los tramites de tránsitos aduaneros. Incluso se reportan olvidos de los completes			
	Los accidentes en carreteras, o bien situaciones de fuerza mayor sobre robos, desperfectos de los medios de transporte, son muy pocos los reportados por los auxiliares, es hasta que se realizan las indagaciones que la autoridad se da cuenta de la irregularidad.			
	Actualmente con la reforma, no hay sanciones que obliguen al transportista aduanero a realizar los retiros y entregas de las unidades de transporte bajo control aduanero, mediante el régimen de tránsito aduanero, en tiempo. O que se aseguren de que el trámite se culminó en el sistema TICA.			

