

Universidad Técnica Nacional

Sede del Pacífico

Administración Aduanera

Tesis para optar por el grado de Licenciatura

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.

Sustentante:

Romario Rojas Castro

2022

Hoja de Aprobación del Tribunal Evaluador

Dedicatoria

Dedico esta investigación, a mi familia, en especial a mi señor padre quien desde el cielo cuida ahora de nosotros. Dedicado a todas las personas con Discapacidad que nuestros sueños nunca se dejen de realizar.

Agradecimientos

Agradezco a Dios las fuerzas que me ha dado para lograr mis metas, a todos los profesionales aduaneros que aportaron su granito de arena en este proceso importante para obtener dicho grado.

Tabla de contenidos

Hoja de Aprobación del Tribunal Evaluador.....	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimientos.....	iv
Resumen Ejecutivo.	xx
Capítulo I	1
1. Introducción.....	2
1.1. Área de Estudio, delimitación del problema y justificación.....	4
1.1.1. Objeto de estudio.....	4
1.1.2. Delimitación del tema.....	4
1.2. Alcances y Limitaciones.....	5
1.2.1. Alcances.....	5
1.2.2. Limitaciones.....	5
1.2.3. Justificación.....	6
1.3. Estado de la cuestión o del arte.....	8
1.4. Objetivos	30
1.4.1. Objetivo General.....	30
1.4.2. Objetivos Específicos.....	30
Capítulo II	31
2. Marco Teórico Refencial	32
2.1. Antecedentes	33
2.2. Código Aduanero Centroamericano y su Protocolo de Enmienda (CAUCA IV) objetivos, potestades y deberes.....	35
2.3. Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, el Transportista Aduanero, clases, obligaciones y responsabilidades.....	37
2.4. Ley General de Aduanas, y aspectos generales del tránsito aduanero en la República de Costa Rica.....	42
2.4.1. Del Régimen Aduanero Tránsito y sus generalidades.....	51
2.4.2. De las infracciones administrativas y tributarias aduaneras	56
2.4.2.1. De la aplicación de sanciones.....	57
2.4.2.2. Sobre la rebaja de sanción de multa.....	57
2.5. Reglamento a la Ley General de Aduanas, régimen tránsito, modalidad interna.....	60

2.5.1.	Sobre el inicio del traslado o tránsito de las unidades de transporte y mercancías	62
2.5.2.	Recepción de vehículos y unidades de transporte por parte de auxiliares autorizados	66
2.6.	Manual de procedimiento aduaneros y su aplicación en el sistema Informático TICA..	68
2.6.1.	Procedimiento general del tránsito aduanero.....	69
2.6.2.	Actuaciones del Transportista para el inicio del Tránsito Aduanero, en Puertos de Ingreso y Estacionamientos Transitorios	75
2.6.3.	De las actuaciones de la aduana para UT/ y o mercancías ubicadas en instalaciones portuarias o ET.	78
2.6.4.	De las incidencias durante el trayecto y la actuación del transportista.	79
2.6.5.	De las incidencias durante el trayecto y la actuación de la Aduana.	80
2.6.6.	De la finalización del tránsito y las actuaciones del funcionario Aduanero en caso de Depósitos.	81
2.7.	Circulares, informes, decretos y resoluciones, de acuerdo con el régimen: Tránsito, modalidad: Tránsito Interno.	84
2.7.1.	Circular DGA-002-2019.	84
2.7.2.	Informes de planificación y fiscalización Aduanera estado de viajes por periodos auditados.....	98
2.7.3.	Sobre la reforma al reglamento de habilitación de rutas de paso obligatorio para los vehículos automotores del Tránsito Aduanero, interno o internacional, de mercancías sujetas al control aduanero en la República y fijación de los Tiempos de rodaje entre aduanas, Decreto N° 26123 -H-MOPT.....	105
2.7.4.	Resolución DGA-057-2019	110
2.7.5.	Circular DGA-019-2021	112
Capítulo III		122
3.	Marco Metodológico.....	123
3.1.	Enfoque de la investigación.	123
3.1.1.	Enfoque cualitativo.	123
3.1.2.	Enfoque cuantitativo.....	124
3.1.3.	Enfoque mixto.....	125
3.2.	Tipo de investigación.	126
3.3.	Hipótesis.....	127
3.4.	Definición de variables o categorías de análisis.....	128

3.5. Estudio de la población (censo o muestra).....	130
3.6. Técnicas e instrumentos por utilizar en la recolección de la información en el proceso de tabulación y análisis de los datos.....	131
3.7. Instrumento para obtención de datos en bases de datos de Aduana Caldera.....	134
3.8. Instrumento para la obtención de causas que afectan el tránsito aduanero nacional..	138
Capítulo IV	145
4. Presentación y análisis de los resultados.....	146
4.1. Análisis de resultado del objetivo específico uno planteado.....	146
4.1.1. Análisis de resultado de objetivo específico dos planteado.	162
4.1.2. Análisis de datos, primera parte.	163
4.2. Análisis de datos, segunda parte.	169
4.2.1. Análisis de datos, tercera parte.	176
4.2.2. Análisis de datos, cuarta parte.....	181
4.3. Análisis de resultado del objetivo específico tercero planteado.....	185
Capítulo V	196
5. Conclusiones y Recomendaciones	197
5.1. Conclusiones.	197
5.2. Recomendaciones.	202
6. Bibliografía.	205
7. Anexos.....	208

Tabla de gráficos

Gráfico N° 1	148
Gráfico N° 2	149
Gráfico N° 3	150
Gráfico N° 4	154
Gráfico N° 5	155
Gráfico N° 6	156
Gráfico N° 7	159
Gráfico N° 8	160
Gráfico N° 9	161
Gráfico N° 10.....	163
Gráfico N° 11.....	164
Gráfico N° 12.....	165
Gráfico N° 13.....	166
Gráfico N° 14.....	168
Gráfico N° 15.....	169
Gráfico N° 16.....	170
Gráfico N° 17.....	171
Gráfico N° 18.....	172
Gráfico N° 19.....	173
Gráfico N° 20.....	174
Gráfico N° 21.....	175
Gráfico N° 22.....	176
Gráfico N° 23.....	177
Gráfico N° 24.....	178
Gráfico N° 25.....	179
Gráfico N° 26.....	180
Gráfico N° 27.....	181
Gráfico N° 28.....	182
Gráfico N° 29.....	183
Gráfico N° 30.....	184

Tabla de figuras

Figura N° 1.....	33
Figura N° 2.....	73
Figura N° 3.....	101
Figura N° 4.	143

Tablas

Tabla 1	90
Tabla 2	97
Tabla 3	102
Tabla 4	103
Tabla 5	106
Tabla 6	107
Tabla 7	109
Tabla 8	110
Tabla 9	111
Tabla 10	129
Tabla 11	132
Tabla 12	135
Tabla 13	147
Tabla 14	152
Tabla 15	157
Tabla 16	185
Tabla 17	189
Tabla 18	192

Glosario General de Términos de uso frecuente.
Abreviaturas.

- COMEX:** Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica.
- DAD:** Despacho de aduana distinta.
- DGA:** Dirección General de Aduanas.
- DTI:** Declaración de tránsito internacional.
- DUA:** Declaración Única Aduanera.
- DUCA:** Declaración Única Centroamericana.
- DUCA-T:** Declaración Centroamericana (mercancías sujetas al tránsito internacional terrestre).
- ET:** Estacionamiento Transitorio.
- LGA:** Ley General de Aduanas.
- RLGA:** Reglamento Ley General de Aduanas.
- NT:** Nota Técnica.
- PA:** Perfeccionamiento activo.
- PROCOMER:** Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica.
- RECAUCA:** Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano.
- SAN:** Sistema Aduanero Nacional.
- SIECA:** Secretaría Integración Económica Centroamericana.
- SNA:** Servicio Nacional de Aduanas.
- TICA:** Tecnologías de la información para el Control Aduanero.
- UT:** Unidad de Transporte.

PCD: Policía Control de Drogas.

MS: Ministerio de Salud.

OIJ: Organismo de Investigación Judicial.

CAUCA: Código Aduanero Uniforme Centroamericano.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Definiciones, conceptos básicos de aplicación.

Aplicación informática: Sistema o sistemas informáticos utilizados por el SNA como herramienta de apoyo a la gestión aduanera e interactuar con los auxiliares, instituciones públicas y demás usuarios.

Actuación priori: Control ejercido por funcionarios de la división de fiscalización con base en criterios predefinidos sobre operaciones aduaneras durante el despacho de mercancías y antes de la asignación del tipo de verificación.

Aduana de control: Aduana a la que le corresponde ejercer el control aduanero sobre las operaciones aduaneras en que interviene el auxiliar. Salvo disposición en contrario, se entiende por tal, aquella aduana que tiene competencia territorial en el lugar donde se efectúa la operación aduanera.

Aduana de destino: Aduana bajo cuya jurisdicción termina una operación de tránsito aduanero.

Aduana de ingreso: Aduana cuya jurisdicción se encuentran los puestos aduaneros y demás lugares habilitados para el ingreso de personas, vehículos y unidades de transporte al territorio nacional.

Aduana de salida: Para los regímenes de importación la aduana bajo cuya jurisdicción se inicia una operación de tránsito aduanero; para los regímenes de exportación la aduana cuya jurisdicción se encuentran los puestos aduaneros y demás lugares habilitados para la salida de personas, vehículos, unidades de transporte y mercancías del territorio nacional.

Beneficiario: Persona física o jurídica a la que se le autoriza para operar bajo el régimen.

Bulto: Unidad utilizada para contener mercancías. Puede consistir en cajas, sacas, fardos, cilindros y demás formas de presentación de las mercancías, según su naturaleza.

Carga consolidada: Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, que ingresan o salen del territorio nacional, amparadas por un mismo documento de transporte.

- Conocimiento de embarque:** Título representativo de mercancías, que contiene el contrato celebrado entre el remitente y el transportista para transportarlas al territorio nacional y designa al consignatario de ellas. Para los efectos del régimen jurídico aduanero equivale a los términos de Bill of Lading (B/L), guía aérea o carta porte.
- Consignatario:** Es la persona física o jurídica que el contrario de transporte establece como destinatario de la mercancía.
- Consolidación de viaje:** Operación solicitada por el declarante para el caso de declaraciones que llevan asociado un viaje y que las mercancías requieren compartir el mismo medio de transporte y UT para ser movilizadas. Debe coincidir número de UT y transportista responsable.
- Control de actuación:** Proceso al que pueden encontrarse sujetas algunas operaciones aduaneras con base en criterios predefinidos y cuya aplicación es indicada por el sistema informático, después del ingreso del resultado del proceso de verificación inmediata y antes de proceder a autorizar el levante de mercancías.
- Control de portones:** Operación que se debe realizar el responsable de la instalación de autorizada para recepción o salida de

vehículos unidades de transporte o mercancías, que debe ser enviada en un mensaje electrónico a la aplicación informática o en su defecto, por medio de digitación directa en la aplicación informática.

Control de actuación Proceso al que pueden encontrarse sujetas algunas operaciones aduaneras con base en criterios predefinidos y cuya aplicación es indicada por el sistema informático, después del ingreso del resultado del proceso de verificación inmediata y antes de proceder a autorizar levante de mercancías.

Departamento de registro: Departamento de Estadística y Registro de la Dirección General de Aduanas.

Declaración aduanera de mercancías: Acto mediante el cual el declarante expresa libre y voluntariamente el régimen al cual se someten las mercancías y acepta las obligaciones que este impone.

Depósito: Cualquier instalación autorizada por la DGA para recibir, manipular, almacenar y custodiar mercancías sujetas a control aduanero.

Depósito Fiscal: Es el régimen aduanero por el cual las mercancías son depositadas temporales bajo custodia, conservación y responsabilidad del depositario y el

control de la aduana, sin el pago de los tributos a la importación.

Depositorio Persona física o jurídica pública o privada, auxiliar de **aduanero:** la función pública aduanera autorizadas mediante concesión por la DGA, que custodian y conservan temporalmente y con suspensión de pago de tributos, mercancías objeto de comercio exterior, bajo la supervisión y el control de la autoridad aduanera.

Doc. único Declaración realizada mediante transmisión **aduanero** electrónica de datos, a través de la que el interesado, indica el régimen aduanero y la modalidad de deberá aplicarse a las mercancías y mediante la cual suministra la información requerida para la aplicación del régimen solicitado.

Documentos: Cualquier mensaje, información o datos enviados a través de papeles, cartas, fotografías, o a través de medios magnéticos o electromagnéticos de índole bancaria, comercial, judicial, de seguros de prensa, catálogos entre otros, excepto software.

Entidad Entidad financiera sujeta a la supervisión de la **recaudadora:** superintendencia general de entidades financieras, que brinda los servicios de recaudación de rentas aduaneras al Ministerio de Hacienda.

- Ingreso de mercancías:** Tipo de operación en la que se reporta el ingreso de mercancías bajo un número de movimiento de inventario, que es comunicada por el responsable del depósito a través de un mensaje electrónico.
- Lugar de ubicación de mercancías:** Recintos aduaneros autorizados para la permanencia y/o despacho de las mercancías objeto de importación o exportación.
- Medio de transporte:** Nave, aeronave, vagón ferroviario, vehículo automotor, cualquier otro medio utilizado para el transporte de personas o mercancías.
- Mensaje:** Archivo o documento electrónico autorizado por la DGA para el intercambio de información entre la aplicación informática del SNA y los sistemas de los auxiliares de la función pública aduanera, entidades públicas o privadas que efectúan operaciones de carácter aduanero.
- Número de movimiento de inventario:** Número de identificación conformado por el código de ubicación, el consecutivo del movimiento de inventario y el año en que se registra la operación, asignado por el representante de depósito en forma independiente a cada movimiento de mercancías para registrar las operaciones y movimientos a los

que son sometidas éstas, tales como ingreso, salida, agrupamiento, fraccionamiento u otro.

Transito interno: Régimen aduanero mediante el que las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas por vía terrestre por un transportista aduanero autorizado expresamente por la DGA, desde una zona de jurisdicción aduanera a otra distinta, dentro del territorio nacional.

Se considerarán auxiliares de la función pública

Auxiliar de la función pública: aduanera, las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que participen habitualmente ante el Servicio Nacional de Aduanas, en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera.

Transportista aduanero: Persona física o jurídica, auxiliar de la función pública aduanera autorizado por la DGA, que se encarga de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación del vehículo, la unidad de transporte y sus cargas, ante el Servicio Nacional de Aduanas, a fin de gestionar en la aduana el ingreso, el arribo, el tránsito, la permanecía o salida de las mercancías. Para efectos del reglamento sobre el régimen de tránsito aduanero internacional terrestre, transportista es toda persona registrada y

autorizada por la autoridad aduanera de su país de origen que ejecuta o hace ejecutar el transporte internacional de mercancías en los términos de ese reglamento.

Traslado: Movimiento de mercancías del puerto de entrada a una zona de operación aduanera ubicada en la jurisdicción de la aduana de ingreso o el movimiento de mercancías de una zona de operación aduanera a otra dentro de la misma jurisdicción.

Validación: Proceso automatizado realizado por la aplicación informática de comprobación del formato del mensaje electrónico, así como comprobaciones sobre obligatoriedad, tipo de dato, consistencia aritmética y del uso de los códigos según las tablas definidas.

Viaje: Registro mediante el que se controla el inicio y finalización de todo movimiento de mercancías bajo control aduanero entre dos ubicaciones.

VAD: Verificación en aduana distinta.

DAD: Verificación en aduana distinta a la de ingreso.

Resumen Ejecutivo.

La presente investigación tiene como finalidad conocer las causas y las consecuencias por la que los viajes del régimen: tránsito, modalidad: Tránsito Interno (80-80) no finalizaron ruta o finalizaron ruta fuera de plazo, para los años 2017 al 2019, esto al darse de conocimiento público la supuesta pérdida de contenedores o que desconocían de su ubicación, tomando como referencia los viajes pendientes de completar en el sistema informático TICA.

Así las cosas, se toma para esta investigación los pilares esenciales de la Administración Aduanera que engloba a Costa Rica; con los Estados Partes con lo que existen acuerdos regionales, bilaterales y otros. Partiendo de los antecedentes del comercio internacional de mercancías, la creación del GATT, del cual posteriormente surge la OMC y la OMA.

Respetando el orden de acuerdos y fundación de organismos, para la región centroamericana, los Estados Partes para los años 60, crean el Código Aduanero Centroamericano (CAUCA), quien da las pautas a seguir para los miembros que componen el desarrollo económico de la región, es de esta forma como nace el Reglamento al Código Aduanero Centroamericano (RECAUCA); así las cosas nuestro país, regula el tema de entrada y salidas de bienes por del territorio nacional con la entrada en vigencia de la Ley General de Aduanas y su Reglamento, el cual regula el tráfico internacional y nacional de mercancías, siendo la Dirección General de Aduanas, el máximo ente regulador de la materia Aduanera. Y en ese orden de ideas, y de pirámide jurídica, nace el manual de procedimientos aduaneros, el cual establece las pautas de los procedimientos aplicar en el proceso aduanero, que en su mayoría se ven aplicados y ejecutados a través del programa informático

costarricense para el control aduanero, Tecnología de Información para el Control Aduanero (TICA); posterior a ello según la jerarquía de priorización de Maslow estarían las directrices, decretos, resoluciones y circulares que enfatizan aspectos puntuales y técnicos a ejecutar o aprobar por parte de los departamentos fiscalizadores y procedimentales de la Dirección General o bien otros Ministerios o Instituciones, que son vinculantes al tema de regularización aduanera. En este orden, podrán guiarse durante la lectura de la presente investigación.

En el mismo orden de ideas, se diseña según Sampiere, se estudian y se aplican herramientas e instrumentos que nos permita cumplir con lo planteado y planificado en los objetivos específicos, en primera línea cumplir con el tipo de investigación mixta, ya que tenemos bases de datos con variables numéricas que debemos cuantificar y bases de datos con variables cualitativas que debemos analizar. He aquí donde con ayuda de aplicaciones ofimáticas y formulaciones con previo conocimiento, se requieren como destreza para el desarrollo de los instrumentos aplicados; para el objetivo específico uno, el cual está relacionado a conocer la cantidad de viajes registrados con los incumplimientos a investigar, posterior a ello obtener los datos de la razón por la que esos viajes contabilizados no cumplen y por ello se contabiliza su incumplimiento como segundo objetivo, y el objetivo número tres que engloba la combinación de datos cuantitativos y cualitativos obtenidos con los instrumentos, el cual posterior deben ser incluidos en este caso cuestionario, que se aplicó a los auxiliares de la función pública aduanera, con mayor índice de declaraciones presentados ante la Aduana de Caldera.

Entre los principales resultados obtenidos, cabe destacar que el robo de contenedores no es la causa principal por la que se registran los incumplimientos de los viajes no finalizados en plazo, sin embargo, se muestra como la segunda causa

de mayor importancia que se registra, siendo las incidencias de atraso de operación y acumulación de operación de la terminal portuaria de Caldera la principal causa. Que desde el año 2017 a la fecha no presentan mejoras en la infraestructura portuaria. Y en tercer lugar y no menos importante tenemos el incumplimiento de horarios de los destinos de las cargas, llámense Almacenes Fiscales, Zonas Francas, Despachos a Domicilio y demás auxiliares responsables de la recepción y custodia permanente e inmediata de tránsito aduanero.

Y para finalizar, se destaca dentro de las conclusiones el dinero que ha dejado de percibir la Dirección General de Aduanas, de ingresos por concepto de multas, al no existir registros, bases o control de las viajes que se contabilizaron y que incumplieron con el plazo de entrega o finalización del tránsito aduanero, de igual manera se destaca el incumplimiento de procesos establecidos, y la manipulación de los mismos, se cumple con el objetivo general planificado, así como los específicos, se concluye además que existe una gran falencia de conocimientos de procesos, así como la no vinculación que tienen las carreras universitarias a la realidad cambiante del comercio internacional además de las falencias tecnológicas y de Recurso Humano con la que no cuenta la administración aduanera publica de nuestro país.

Capítulo I

1. Introducción.

La historia del sistema aduanero nacional en la mayoría de las naciones juega un rol importante, ya que este ha permitido el desarrollo económico y productivo; originalmente fueron creadas con el único objetivo de recaudar impuestos, sin embargo, con el pasar del tiempo las mismas han evolucionado para controlar el tipo de mercancías, que se importan y exportan entre las partes negociantes.

Cuando las aduanas realizan la apertura en los puestos fronterizos, los controles empezaron hacer más constantes entre los productos que son sometidos en el intercambio comercial, entre ellos la protección de algunos sectores productivos nativos de cada región.

En Costa Rica, el desarrollo de las aduanas ha estado muy relacionado a salvaguardar y proteger la integridad y salud pública, sin embargo, no es hasta las décadas de los años setenta del siglo XX, cuando el país empieza a mejorar aspectos comerciales, para ser líderes de la región, con el fin de incursionar con una buena representación en los mercados globales a partir de ese momento se inicia la implementación de todo tipo de normativas entre ellas las económicas, financieras, comerciales y aduaneras.

Dentro de la normativa aduanera destaca la modalidad de enviar mercancías en tránsito dentro y fuera del país, es decir, que se movilizan libre del pago de tributos, hasta que se le asigne un régimen aduanero definitivo.

La presente investigación se enfocará al 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, el cual responde a

una serie de cuestionamientos que se le han realizado al Servicio Nacional de Aduanas, siendo este un órgano fiscalizador, y recaudador importante para la economía del país.

Asimismo, estos cuestionamientos derivan de los resultados del análisis de los planes de operación que justifican la operación de ingreso y salidas de territorio nacional; se promulga el CAUCA, como primer paso tendiente a buscar la forma de integrar y homologar los trámites de los procesos de importación, exportación y demás procedimientos que se ejecutan en la región, al principio dicha regulación básicamente se referían al comercio de mercancías, pero con la evolución del comercio mundial la necesidad de ampliar el marco normativo era mayor hasta abarcar el intercambio internacional de servicios.

Dicha legislación centroamericana establece las bases normativas que marcan las pautas para disciplinar de manera conjunta la actuación de los auxiliares de la función pública, como el agente de aduanas y el transportista internacional-terrestre, donde sus funciones son fundamentales para el proceso correcto aduanero en el país.

En cuanto al objetivo general de esta investigación va pretender identificar cuáles son esas causas que afectan el estado del tránsito aduanero al que están sujetos las mercancías en control aduanero, por cuanto es fundamental para el comercio internacional cumplir con los plazos negociados para la entrega de las mercancías siendo que la variable sustancial de la logística sea el tiempo.

1.1. Área de Estudio, delimitación del problema y justificación

1.1.1. Objeto de estudio.

El desarrollo de la investigación tiene como objetivo identificar y estudiar las causas por las que los contenedores y sus mercancías que no fueron entregados al recinto de llegada en los plazos fijados por la República de Costa Rica.

1.1.2. Delimitación del tema.

¿Cuáles son las causas y las consecuencias por la que los viajes bajo control Aduanero no fueron finalizados en su destino, del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80); generados en la jurisdicción Aduana de Caldera, durante el período 2017 al 2019?

1.2. Alcances y Limitaciones.

1.2.1. Alcances.

La relevancia del presente estudio es la ejecución del proceso de control de inicio y fin de los viajes asociadas a mercancías sujetas al control aduanero, de tal forma que se pueda identificar el principio de cada una de sus responsabilidades.

De igual forma con el escrito de investigación se espera que los datos y resultados de este, muestre aquellas causas por la que las mercancías sujetas a control aduanero en el régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80) no están finalizando en su destino. Con el análisis de los resultados, se determinará las consecuencias que lleva consigo, los incumplimientos ante la regulación de la ley general de aduanas, su reglamento y reformas, así como el manual de procedimientos que desarrolla el Departamento de Procesos Aduaneros de Costa Rica en la Dirección General de Aduanas, y sin omitir las directrices y reglamentos asociadas a la custodia de la mercancía durante su trayecto.

1.2.2. Limitaciones.

Los criterios técnicos y estudios realizados emitidos por los diferentes Ministerios que regulan el ingreso de mercancías al mercado costarricense, permiso y notas técnicas emitidas; Ministerios ligados al control de la seguridad, economía, salud pública y social del territorio nacional, sin dejar de lado la falta de cooperación en las aduanas de destino, así como la cooperación internacional; tanto como la falta de información por parte de las Aduanas de destino y cooperación internacional.

Las respuestas en el tiempo planificado para la aplicación y análisis del objeto de estudio, esto en su gran parte será dado por los diferentes auxiliares responsables

del movimiento de unidades de transporte y carga en el país que es sobre quienes recae según la Ley General de Aduanas la responsabilidad.

Los posibles pendientes de resolver en los diferentes departamentos de la jurisdicción en la Aduana Caldera esto sobre la muestra de estudio que se someterá al proceso de investigación, además ante la afectación que han tenido las nuevas formas de trabajo provocado por la pandemia del COVID-19.

1.2.3. Justificación.

Este estudio responde al aumento considerable que ha tenido el Servicio Nacional de Aduanas, en su operación en lo que respecta al inicio y fin de viajes en control aduanero que quedan pendientes de cierre en el Sistema de Tecnologías de la Información para el control de mercancías asociadas a un régimen aduanero, lo que conocemos popularmente y por sus siglas abreviadas TICA.

Además, ante el aumento de viajes pendientes de iniciar o finalizar en cuanto al régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80); esto ya sea en origen del viaje o bien por el recinto de destino, así mismo como los procesos dejados de realizar siendo estas disposiciones de acotación directa para los auxiliares de la función pública aduanera.

También, el trabajo de investigación responde a la propuesta del proyecto de ley N° 21412 ley de fortalecimiento de controles aduaneros, reforma de los artículos 138, 139, 140, 141, 142, 211, 228 de la ley general de aduanas No. 7557. Dictaminado de forma negativa por el despacho legislativo; al no comprobarse que el régimen de tránsito facilita el contrabando aduanero. Responde a las noticias sanitarias por robo de mercancías, en los últimos años en el país. Así mismo por los informes de los

organismos policiales del país, esto ante la lucha constante contra el crimen organizado y sus delitos como el trasiego de armas, drogas y dinero ilícito en unidades de transporte que transitan en territorio nacional.

Por su parte, este estudio estima que la población estudiantil de la carrera de Administración de Aduanas, en la Sede del Pacífico, adquieran conocimientos del estado actual relacionado al ámbito aduanero del país, y de ser posible someterlo a una comparación en los próximos años según avance o se mantenga el tema de aduanas en el ámbito nacional y el desarrollo económico del país esto ante la nueva crisis económica que enfrenta por la pandemia mundial de COVID-19.

Resulta lógico que el análisis de una manera coherente y estructurada va a concientizar a la población costarricense del riesgo y consecuencias de consumir, manipular o usar productos que en el mercado no finalicen todos los controles técnicos, sanitarios y fitosanitarios para las mercancías que se encontraban aun sujetas al control aduanero.

Se contempla aspectos sociales como dar a conocer las responsabilidades y riesgos de la mercancía en tránsito a otra jurisdicción, determinando causas que hacen que la carga se vuelva atractiva para las estructuras organizadas del crimen, de ahí que también se quiera mostrar algunas vulnerabilidades que tiene el sistema aduanero nacional del país posee actualmente.

A nivel país, esta investigación permite mostrar la realidad y la necesidad que presenta el Servicio Nacional de Aduanas, en su impacto social de la salud pública, el aumento considerable de productos que no cumplen con los requerimientos del Ministerio de Salud correspondiente, cuando estos son objeto de robo, su impacto económico, con los dineros dejados de percibir por incumplimientos, de igual manera

su impacto político-comercial, al no cumplirse con las normas internacionales y nacionales firmadas por los Estados Partes.

1.3. Estado de la cuestión o del arte.

Según González (2005) “[...] resume y organiza los resultados de investigación reciente en una forma novedosa que integra y agrega claridad al trabajo en un campo específico [...]”, así se puede afirmar que asume un conocimiento general del área. Enfatiza la clasificación de la literatura existente. Desarrolla una perspectiva del área. Evalúa las principales tendencias” (p. 4).

Por lo tanto para conocer el estado de la presente investigación se desarrolla lo siguiente:

Consulta bibliográfica N°1

Titulo	Ley General de Aduanas y su Reglamento.
Autores	Investigaciones Jurídicas S.A.
Fecha de publicación	01/08/2015.
Tipo de publicación	Leyes y Reglamentos.
Editorial/Institución/Empresa	Asamblea Legislativa de Costa Rica.
ISBN/URL/DOI	9977-13-096-5.
Nota explicativa:	Se consulta las funciones de los auxiliares de la función pública aduanera, transportista aduanero, depositario aduanero, procedimientos comunes a cualquier régimen aduanero, regímenes aduaneros, tránsito interno o internacional, régimen de depósito fiscal, aceptación de la declaración, infracciones administrativas, infracciones tributarias aduaneras, competencias y funciones de las aduanas, departamento técnico, sección de depósitos, obligaciones específicas, disposiciones generales, declaración aduanera.

Consulta bibliográfica N°2

Titulo	Manual de Procedimientos Aduaneros.
Autores	Departamento de procesos aduaneros DGA.
Fecha de publicación	01/04/2020.
Tipo de publicación	Manual.
Editorial/Institución/Empresa	Servicio Nacional de Aduanas.
	https://www.hacienda.go.cr/docs/5e874f7a9d3fe_Manual%20de%20Procedimientos%20Aduaneros%20-04%202020.pdf
ISBN/URL/DOI	

Nota explicativa:

Se consulta información de aquellas variables relacionadas a la salida de mercancías (UT) del puerto de arribo marítimo, actuación de la autoridad portuaria (pág. 80); actuaciones del transportista terrestre (pág.82); actuaciones de la aduana (pág.83); de las incidencias durante el trayecto; del ingreso y salida de UT con mercancías en el depósito para reconcomiendo físico); actuaciones del responsable del depósito (pág.85); actuaciones del transportista terrestre (pág. 86); actuaciones de la aduana (pág. 86); del ingreso y salida de la UT en el estacionamiento transitorio (pág. 86); actuaciones del estacionamiento transitorio (pág. 87); de la mercancías (UT) del puerto de arribo (pág. 107); actuaciones de la autoridad portuaria (pág. 107); actuaciones del transportista terrestre (pág. 108); de las incidencias durante el trayecto (pág. 113); actuaciones del transportista (pág. 113); actuaciones de la aduana (pág. 114); de la finalización del tránsito (pág. 114); actuaciones del transportista (pág. 114); actuaciones de la aduana (pág. 115); de la elaboración y aceptación de la declaración (pág. 130); aceptación de la declaración (pág. 130); del inicio del tránsito (pág. 150); de las actuaciones del transportista terrestre (pág. 150); actuaciones del lugar y ubicación de la UT y sus mercancías, de las actuaciones de la aduana (pág. 153); de las incidencias durante el trayecto (pág. 155); actuaciones del transportista (pág. 155); de la finalización del tránsito (pág. 156); nos permite conocer las limitaciones jurídicas de la Ley General de Aduanas; deberes y responsabilidades de los auxiliares de la función pública.

 Consulta bibliográfica N°3

Titulo	Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento.
Autores	COMIECO.
Fecha de publicación	01/05/2021.
Tipo de publicación	Leyes y Reglamentos.
Editorial/Institución/Empresa	Asamblea Legislativa de Costa Rica.
ISBN/URL/DOI	Ley N° 8881, Decreto N°42876-2021.
Nota explicativa:	Se consultan elementos del sistema aduanero nacional (pág.13), de las obligaciones aduaneras(pág.17), del despacho aduanero y de sus actos previos(pág.22), de los regímenes aduaneros(pág.24), de las infracciones y recursos aduaneros(pág.31), del sistema aduanero (pág.72); del despacho aduanero (pág.93); de los regímenes aduaneros (pág.100); de conocer el alcance y las limitaciones jurídicas centroamericanas de los estados Partes que las conforman.

 Consulta bibliográfica N°4

Reporte de Situación Costa Rica 2018 – 2da ed. – San José, C.R.:	
Titulo	Poder Judicial. Departamento de Artes Gráficas, 2019. 96 p.
Autores	Unidad de Fraudes, del Organismo de Investigación Judicial.
Fecha de publicación	2018.
Tipo de publicación	Revista.
Editorial/Institución/Empresa	Ministerio Público, Poder Judicial.
ISBN/URL/DOI	https://ministeriopublico.poderjudicial.go.cr/images/Documentos/revista/Revista_dic2019.pdf
Nota explicativa:	Se consulta el estado relacionados a los delitos aduaneros, económicos, tributarios y policiales, estado de los crímenes organizados, su conformación internacional y posibles vínculos aduaneros.

Consulta bibliográfica N° 5

Titulo	Reporte de situación (estado de la nación) de Costa Rica.
Autores	Unidad de fraudes, del Organismo de Investigación Judicial.
Fecha de publicación	2018.
Tipo de publicación	Informe.
Editorial/Institución/Empleadora	Organismo de Investigación Judicial, Unidad de análisis criminal.
ISBN/URL/DOI	Reporte de Situación Costa Rica 2018 – 2 da ed. – San José, C.R.: Poder Judicial. Departamento de Artes Gráficas, 2019. 96 p.
Nota Explicativa:	Conocer estado general del país relacionado al robo de contenedores, ubicación, cantidad, despliegues policiales, régimen aduanero, frecuencia, estados de expedientes, comunicados, operativos, relacionados al tráfico internacional, nacional de armas, drogas y dinero para el financiamiento, narco, sicariatos y terroristas.

 Consulta bibliográfica N° 6

	Sistema de estadística del Organismo de Investigación
Titulo	Judicial.
Autores	Organismo de Investigación Judicial.
Fecha de publicación	10/7/1905
Tipo de publicación	Estadística.
Editorial/Institución/Empr	
esa	Organismo de Investigación Judicial.
ISBN/URL/DOI	https://pjenlinea3.poder-judicial.go.cr/estadisticasoj/

Nota explicativa:

En esta herramienta se da consulta de eventos y delitos en proceso o que han sido objeto de investigación de parte del ente judicial encargado de velar por la justicia costarricense, fecha de los hechos, lugar de suceso, categoría delictiva, víctimas. Mercancías robadas, mercancías recuperadas, montos económicos. Se extraen la información del trabajo de intercomunicación entre los sistemas de los entes fiscalizadores, como se enlaza la información entre departamentos.

 Consulta bibliográfica N° 7

Titulo	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.
	Abarca Soto Deborah de los Ángeles.
Autores	Rodríguez Fallas Daniela María.
Fecha de publicación	1/9/2019.
Tipo de publicación	Tesis.
Editorial/Institución/Empresa	Universidad Técnica Nacional.
ISBN/URL/DOI	http://repositorio.utn.ac.cr/handle/123456789/283
Nota explicativa:	En esta investigación se realizan consultas a variables relacionadas a la figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, así como la aplicación de los procesos administrativos que se aplican en la modalidad 80-15 pendiente de completar para aquellos tránsitos generados en la Aduana Caldera, lo que nos permite conocer el proceso de fiscalización para los periodos en los que se trabaja.

Consulta bibliográfica N° 8

Titulo	Análisis del sistema de administración de inventarios en los depositarios aduaneros de la jurisdicción de Aduana Santamaría en el periodo 2015- 2016.
	Corrales Morales Yolanda.
Autores	Sibaja Arce Carmen.
Fecha de publicación	1/7/2017.
Tipo de publicación	Tesis.
Editorial/Institución/Empresa	Universidad Técnica Nacional.
ISBN/URL/DOI	http://repositorio.utn.ac.cr/handle/123456789/230
Nota explicativa:	Esta investigación se consulta la figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros. Lo que nos permite conocer las responsabilidades que le competen en los procesos aduaneros de Costa Rica conforme lo establecido en la Ley general de aduanas y su aplicación.

 Consulta bibliográfica N° 9

Titulo	Análisis de la gestión administrativa del Servicio Nacional de Aduanas en la aplicación de los principios del debido proceso y la jurisprudencia administrativa, con base en las sentencias resueltas con nulidad por el Tribunal Aduanero Nacional durante el período 2014 al 2016.
	Orozco Benavides, Allan.
Autores	Lobo Ávila, Edgar. Villalobos Chaves, Stephanie.
Fecha de publicación	1/7/2019.
Tipo de publicación	Tesis.
Editorial/Institución/	
Empresa	Universidad Técnica Nacional.
ISBN/URL/DOI	http://repositorio.utn.ac.cr/handle/123456789/335
Nota explicativa:	Se realizan consultas sobre la gestión del Servicio Nacional de Aduanas; posee en sus bases tres pilares estratégicos, los cuales son el servicio, control y la seguridad. El análisis de los pilares, ligados en función del estudio de las sentencias resueltas con nulidad por el Tribunal Aduanero Nacional, forja el eje central de esta investigación, puesto que se busca analizar la gestión de la administración en los procesos administrativos en materia aduanera; sentencias relacionadas a incumplimientos de deberes por parte de los auxiliares públicos.

 Consulta bibliográfica N° 10

Titulo	El sistema de tecnología de información para el control aduanero-TICA y los cambios en el ámbito aduanero del año 2005. Hacia la facilitación del comercio.
Autores	Campos Zúñiga, Vivian.
Fecha de publicación	15/7/2013.
Tipo de Publicación	Tesis.
Editorial/Institución/Empr	
a	Universidad Estatal a Distancia.
	http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/handle/120809/96
ISBN/URL/DOI	4
Nota explicativa:	Se consultan variables relacionadas a el sistema de Tecnología de Información para el Control Aduanero – TICA – revisar si la plataforma informática constituye de manera efectiva la transmisión electrónica de los documentos requeridos para el trámite aduanero, desde cualquier punto del país y las 24 horas de los 365 días; el pago de los tributos de manera electrónica y automática; y la interconexión de los diferentes puntos aduaneros del país. Lo que nos permite ver su comportamiento conforme el manual de procedimientos aduaneros, y la aplicación de procesos vigentes, y los que permanecen y no han sido erradicados.

Consulta bibliográfica N° 11

Titulo	Teoría y procedimientos aduanales.
Autores	Ramírez Torres, Stefanie.
Fecha de publicación	25/11/2011.
Tipo de publicación	Tesis tipo guía.
Editorial/Institución/Em pres a	Universidad Estatal a Distancia.
ISBN/URL/DOI	http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/handle/120809/359
Nota explicativa:	Se consulta sobre esta guía de estudio variables relacionadas a la teoría y procedimientos aduanales, los procedimientos efectivos que se aplican en el servicio desde el año 2011, y que con el tiempo permanecen, consulta de variables relacionadas a la globalización, y modernización de los servicios aduaneros costarricenses, modernización de infraestructura.

 Consulta bibliográfica N° 12

Titulo	Medios de Transporte, Carga y Seguro.
Autores	Padilla Romero, Karen.
Fecha de publicación	25/11/2011.
Tipo de publicación	Tesis tipo Guía.
Editorial/Institución/Empr	
a	Universidad Estatal a Distancia
	http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/handle/120809/35
ISBN/URL/DOI	8
Nota explicativa:	En esta investigación se realiza consulta sobre las variables de estudio como lo son medios de transporte, carga y seguro, régimen y modalidades, esta consulta nos permite conocer, las formas de transporte que permanecen desde el 2011 en vigencia sobre la operación aduanera costarricense, la actualización de procesos y la modernización de infraestructura y procesos. Consultar sobre la globalización y modernización de la infraestructura vial del país, en relación a los tránsitos nacionales que eventos se relacionan a la respuesta de un seguro, ante que tipo de cargas hacen mención.

 Consulta bibliográfica N° 13

Titulo	Uso de equipos no intrusivos como herramienta para facilitar el comercio: beneficios e implicaciones de su implementación para las aduanas de Costa Rica.
Autores	Marín Castro, Carlos Aguilar; Barrantes, Kendy. Avalos Artavia, Yocelyn; Morales Hernández, Silvia.
Fecha de publicación	2016.
Tipo de publicación	Seminario de graduación.
Editorial/Institución/Em- resa	Universidad de Costa Rica.
ISBN/URL/DOI	http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/handle/123456789/5336
Nota explicativa:	Se realizan consultas sobre las aduanas y sus aspectos legales, sobre el control de aduanas y sus aspectos legales, así mismo sobre equipo y accesorios; control de mercancías en procesos de Inspección que se apliquen en Costa Rica de tipo no intrusivos localizados en los puntos de ingreso o en tránsito de mercancías por territorio nacional. Nos permite conocer herramientas que facilitan la lucha contra los delitos aduaneros.

 Consulta bibliográfica N° 14

Titulo	Análisis de la función fiscalizadora aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica.
Autores	Arce Portugués, Rodolfo. Mesén Sánchez, Jorge.
Fecha de publicación	2015.
Tipo de publicación	Práctica dirigida (licenciatura en administración aduanera y comercio exterior).
Editorial/Institución/ Empresa	Universidad de Costa Rica.
ISBN/URL/DOI	http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/handle/123456789/6187
Nota explicativa:	Conocer el plan anual de operación de las Aduanas; las operaciones fiscalizadoras de aspectos legales en relación al tema de investigación y las variables de operación; estado de Costa Rica y el control de aduanas; así mismo conocer el alcance que tiene Costa Rica con el Ministerio De Hacienda y el Servicio Nacional de Aduanas. Las etapas fiscalizadoras, anticipada, inmediata y a priori.

Consulta bibliográfica N° 15

Titulo	Plan Estratégico del Servicio Nacional de Aduanas.
Autores	Departamento de Planificación y Control de la gestión de la DGA.
Fecha de publicación	2019.
Tipo de publicación	Informe.
Editorial/Institución/Empresa	Ministerio de Hacienda.
ISBN/URL/DOI	chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.hacienda.go.cr%2Fdocs%2F5ce826e7cf126_Plan%2520Estrategico%2520SNA%25202019-2023.pdf&cflen=1173914&chunk=true
Nota explicativa:	Conocer los procesos para sanciones de fiscalización, control y depuración; así mismo conocer el alcance de los objetivos, la visión y misión del Servicio Nacional de Aduanas, su compromiso actual, y el compromiso a futuro con el auge que ha tenido la globalización mundial del comercio internacional de bienes.

 Consulta bibliográfica N° 16

 Titulo

 Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018.

 Autores

 Escalante Cañas Alberto.

 Fecha de

 publicación 2014.

 Tipo de

 publicación Informe.

 Editorial/Insti

 tución/Empre

 sa Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.

 ISBN/URL/D
OI <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-desarrollo-y-de-inversion-publica-del-bicentenario-2019-2022-de-costa-rica>

 Nota

 explicativa.

Conocer los proyectos de infraestructura relacionada al Transporte-modernización e inversión en temas aduaneros para los años 2015-2018 que deberían funcionar para los años 2022 2023 a su máximo desarrollo. De la misma forma conocer la inversión que se realizan en infraestructura y modernización como mantenimiento de la concesión para operación de las terminales nacionales aéreas y marítimas, así como las fronteras.

 Consulta bibliográfica N° 17

Titulo	El Riesgo de las mercaderías en la compraventa internacional en la convención de Viena sobre Compraventa Internacional De Mercaderías (CVCIM).
Autores	Olivares Vidal Alvaro.
Fecha de publicación	2002.
Tipo de publicación	Revista científica.
Editorial/Institución/Empr	
a	Scielo.
ISBN/URL/DOI	http://dx.doi.org/10.4067/S0718-00122002000200016
Nota explicativa.	Conocer el estado de variables que se pueden considerar como riesgos en las negociaciones y acuerdos, así como factores que intervienen, vinculando su transmisión al comprador con sucesos comerciales relevantes en los tipos contractuales más frecuentes en el tráfico. En la convención, la pérdida o deterioro accidental de las mercaderías, posterior a la transmisión del riesgo al comprador, no le libera de su obligación de pagar el precio, ni menos aún le autoriza para invocar dicha pérdida, o deterioro, como incumplimiento contractual, salvo que él mismo pruebe que su causa fue la conducta del vendedor. Mientras el riesgo no se transmita al comprador, el vendedor debe soportar la pérdida o deterioro que experimenten las mercaderías, debiendo, igualmente, cumplir su obligación de entrega; si no lo hace, hay incumplimiento contractual, con las consecuencias jurídicas que éste produce. Relacionado al cumplimiento contractual de las disposiciones firmadas en el contrato, las consecuencias que devengan por su parte el mal uso de los términos.

 Consulta bibliográfica N° 18

Titulo	Riesgo de las mercaderías en la compraventa internacional. Una aproximación desde el incumplimiento y los remedios del comprador.
Autores	Olivares Vidal Alvaro / Albán Oviedo Jorge.
Fecha de publicación	30/10/2016.
Tipo de publicación	Revista científica.
Editorial/Institución/ Empresa	Scielo.
ISBN/URL/DOI	https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpri/article/view/4799/5553
Nota explicativa:	Conocer métodos en lo que se ha basado por criterios funcionales a los intereses de las partes que solucionan los problemas originados en la pérdida y deterioro anteriores a la transmisión del riesgo al comprador que permite recurrir al sistema de remedios y así lograr la conexión con el incumplimiento. en su elaboración se ha empleado el método dogmático. en este, la obligación recae principalmente en una sola especie, en cosas no fungibles, no susceptibles de intercambiarse unas por otras; es por esta razón que la realización del riesgo por caso fortuito, antes de la entrega, extingue, total o parcialmente, la obligación, planteando el interrogante sobre la suerte de la obligación correlativa del comprador; si ella subsiste, sólo le quedaría a salvo el "commodum representationis"; en cambio, si se libera, se añade como alternativa la resolución del contrato. bajo esta óptica, el problema del riesgo es ajeno a las compraventas de individuos de un género porque respecto de ellas no puede afirmarse la imposibilidad de ejecución dado que el género nunca perece

 Consulta bibliográfica N° 19

 Titulo

 Medios de transporte, carga y seguro.

 Autores

 Padilla Romero Karen.

 Fecha de publicación

 25/11/2011.

 Tipo de publicación

 Guía de estudio.

 Editorial/Institución/Empresa

 Escuela de Ciencias de la Administración de la UNED.

 ISBN/URL/DOI

<https://repositorio.uned.ac.cr/handle/120809/358>

Nota explicativa:

Conocer principios básicos de los riesgos en el transporte de carga, riesgos inherentes, Los riesgos que eso implica y cuáles medidas se toman para asegurar que la transacción y que la misma no se vea afectada por algún evento inesperado; los cuales son de suma importancia. De suceder algún siniestro o de darse alguna contingencia, todas las previsiones relacionadas con los seguros, que permitirán aminorar las pérdidas económicas no devengadas.

 Consulta bibliográfica N° 20

Titulo	Ley 1721 Ley del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).
Autores	Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica.
Fecha de publicación	01/08/1954.
Tipo de publicación	Ley de la Republica.
Editorial/Institución/Empresa	UNED.
ISBN/URL/DOI	https://repositorio.uned.ac.cr/handle/120809/227
Nota explicativa:	Se consulta sobre los alcances de la creación de esta institución la inversión en Infraestructura y modernización, así como ampliación y construcción portuaria, deberes por cumplir objetivos por garantizar conforme la creación de la ley orgánica que la formó.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General.

- ✓ Analizar 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.

1.4.2. Objetivos Específicos.

- ✓ Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019.
- ✓ Analizar los resultados de las interrupciones de tránsitos y sus justificaciones para la jurisdicción en la Aduana de Caldera, durante el periodo 2017-2019.
- ✓ Determinar el principal causante y sus afectaciones por la que los viajes bajo control aduanero de la Aduana de Caldera, régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron durante el período 2017-2019.

Capítulo II

2. Marco teórico referencial

Se conoce como marco teórico al proceso de recopilación de la información que va documentada, con la finalidad o propósito de obtener un conocimiento más amplio acerca del tema en específico que se va a desarrollar en una investigación. Según Hernández et al (2014), se interpreta desarrollo como:

La perspectiva teórica es un proceso y un producto. Un proceso de inmersión en el conocimiento existente y disponible que puede estar vinculado con el planteamiento del problema, y un producto (marco teórico) que a su vez es parte de un producto mayor; el reporte de investigación. (p. 60)

Esto quiere decir que (...) “Una vez planteado el problema de estudio y cuando además se ha evaluado su relevancia y factibilidad, el siguiente paso consiste en sustentar teóricamente el estudio” (...). (p. 60).

La pirámide que se detalla a continuación resume el fundamento teórico con el que se sustenta esta investigación:

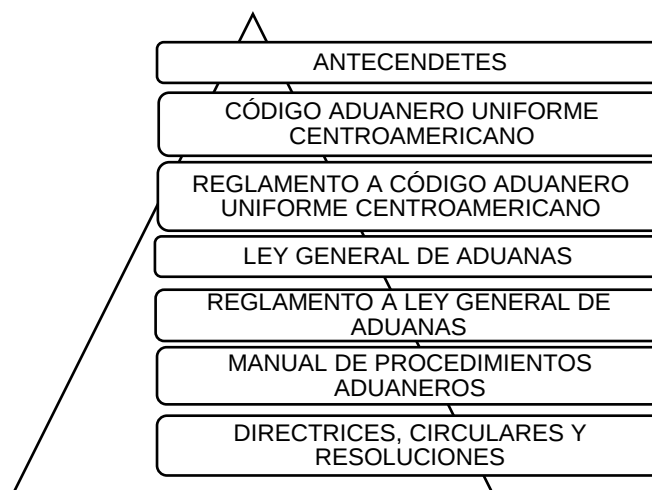


Figura N° 1. La pirámide Kelsen, nos permite expresar la jerarquía de la normativa, que expresa la prelación de normas, para fines de sometimiento de normas de menor alcance.

2.1. Antecedentes

Sin duda alguna el nacimiento de un tratado entre las Partes en 1960 fortalece y orienta los objetivos del comercio internacional. Según SIECA (2001):

El mercado común centroamericano tiene su origen en el Tratado General de Integración Económica Centroamericana (1960), aunque sus precedentes se remontan al siglo XXI. Según los artículos I y II del tratado, los países centroamericanos se comprometían a establecer un mercado común en cinco años a partir de su entrada en vigor. (pp. 5-7)

Desde la época de los años sesenta la región centroamericana dio un nuevo impulso a sus reincidentes objetivos de integración regional; sin embargo, conociendo las limitaciones de la época para unir a los pueblos en cuestiones políticas y monetarias. Según SIECA (2001):

Se parte de la decisión de unificar inicialmente los procesos de comercialización en lo interno de la región, y se firman acuerdos como el Tratado General de Integración Centroamericana, en el que se estipula la creación de la Secretaría de Integración Económica. (pp. 5-7)

También se promulga el primer Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA I), cuyo principal objetivo era crear las condiciones adecuadas para el establecimiento de una unión aduanera centroamericana. Según SIECA (2001):

Este instrumento jurídico se convierte así en el primer marco regulatorio en materia aduanera adoptado en conjunto por los países centroamericanos, en el que, entre otras cosas, se codifican la participación del agente de aduanas y las responsabilidades inherentes a sus actuaciones. (pp. 5-7)

Por lo que refiere a la historia del comercio, este ha sido muy importante para el desarrollo de las comunidades y las economías del mundo, este proceso fue iniciando desde la creación de los imperios coloniales y se hizo fundamental para poder satisfacer las necesidades que una población posee, y no solo eso, sino que el comercio también ayuda a que las poblaciones puedan compartir dentro de los aspectos sociales, y de esta forma compartir cada uno de los rasgos que las culturas poseen.

2.2. Código Aduanero Centroamericano y su Protocolo de Enmienda (CAUCA IV) objetivos, potestades y deberes

El Objetivo General y sustento legal del Código Aduanero Centroamericano donde se ratifican los compromisos de los países miembros establece que:

La legislación aduanera básica de los Estados Partes conforme los requerimientos del mercado común centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano (art. 1).

Asimismo, se reafirma en su último decreto de modificación y adición la potestad aduanera que deben conceder los Estados Partes en cada uno de sus territorios; entiéndase potestad como el conjunto de derechos, facultades y competencias que este Código, su Reglamento conceden en forma privativa al Servicio Aduanero y que se ejercitan a través de sus autoridades. (Ley N° 8881, 2008, art. 8) derecho que es concedido la Dirección General de Aduanas, adscrita al Ministerio de Hacienda, de la República de Costa Rica.

El Servicio Nacional de Aduanas ejerce el control y en el ejercicio de sus facultades para cumplir con, según CAUCA IV (2021):

(...) el análisis, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las disposiciones de este Código, su Reglamento y las demás normas reguladoras del ingreso o salida de mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, así

como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior. (art. 9)

Así las cosas, siendo la DGA el ente que regula el control aduanero de mercancías sujetas a procesos de importación y exportación en territorio costarricense, y para lo que la investigación respecta sobre el tránsito aduanero, CAUCA y los Estados Partes firmantes indican que, CAUCA IV (2021):

Los auxiliares serán responsables solidarios ante el Fisco, por las consecuencias tributarias derivadas de los actos, omisiones, infracciones y delitos en que incurran personalmente o sus empleados acreditados ante el Servicio Aduanero, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas y penales, a que dichos empleados queden legalmente sujetos. (art. 20)

Es decir, las reglas interpuestas en CAUCA son en las que de igual forma veremos en el pilar jurídico que sustenta la Ley General de Aduanas en Costa Rica, ley que regula el tráfico internacional de mercancías en su territorio antes de declararlo a un régimen aduanero definitivo, acto seguido el Reglamento que regula el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, y su validez correspondiente.

2.3. Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, el Transportista Aduanero, clases, obligaciones y responsabilidades.

En cuanto a la organización del sistema aduanero para el ejercicio de sus funciones deben estar acorde a lo que se comisionó según resolución N° 224, RECAUCA IV (2021). “Establecerá de acuerdo con lo que disponga el Código, este Reglamento y en el modelo de estructura organizativa que adopte cada estado Parte” (art. 4). Haciendo referencia al Reglamento a Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Así mismo, el servicio nacional de aduanas donde debe desarrollar de acuerdo con su organización funciones y atribuciones generales. “Verificar que los auxiliares cumplan con los requisitos, deberes y obligaciones establecidos en el Código y este Reglamento” (RECAUCA IV, 2021, Art. 5).

También, exigir la transmisión electrónica de información para la aplicación de los diferentes regímenes y operaciones aduaneras (RECAUCA IV, 2021). De esta manera la Dirección General obtiene los datos que alimentan el sistema informático, lo que permite definir las variables de riesgo aduanero, los Departamentos de Riesgo y Fiscalización aduanera requieren esta información, para la ejecución de los objetivos anuales planeados.

En cuanto a los tipos de control que las aduanas ejercen, en su potestad jurisdiccional, Aduana Caldera como parte integral de su plan anual de operación efectúa controles de tipo inmediato y posteriori. RECAUCA IV

(2021) afirma: “El control inmediato se ejerce sobre las mercancías desde su ingreso en el territorio aduanero o desde que se presenta para su salida y hasta que se autorice su levante” (art. 8).

Asimismo, para el control a posteriori los Estados Partes se comprometen, cuando, según RECAUCA IV (2021).

Se ejerce y una vez realizado el levante de las mercancías, respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares, los funcionarios y de las demás personas, naturales o jurídicas, que intervienen en las operaciones de comercio exterior. (párr. 5)

Por otra parte, el transportista aduanero según efectos del artículo 24 del Código se constituye a dicho auxiliar según RECAUCA IV, (2021) como: “El transportista terrestre interno que realiza tránsito de mercancías a través del territorio aduanero de un Estado Parte” (art. 99).

Igualmente, el transportista aduanero está obligado a cumplir de manera específica por ejemplo con los casos del tránsito terrestre, a declarar el tránsito, a transportar las mercancías por las rutas legales y entregarlas en el lugar autorizado, dentro de los plazos establecidos. (RECAUCA IV, 2021, art. 103 y 396). La Dirección de Aduanas de los Estados Partes definirán esas rutas y plazos con el Ministerio que le compete el tema de rodajes por las vías

públicas del país; esto para los vehículos que transportan mercancías en control aduanero, con lo que respecta al caso de Costa Rica, dicha labor debe ser realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT).

Para ir finalizando, el régimen de tránsito aduanero como tal, deberá no solo estar constituida por los datos aplicables al artículo 320 del presente reglamento, además deberán custodiar, y cumplir con la fiscalización de la actuación aduanera, sanitarias y policiales que protegen y regulan los productos que ingresan al país. Según RECAUCA IV (2021).

Siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las autoridades aduaneras controlarán el estado de los dispositivos de seguridad y otras medidas de control en los puntos de inicio del tránsito. También vigilará el cumplimiento de las disposiciones relativas a seguridad pública, control de drogas, moralidad o sanidad pública y las demás que tengan la obligación de hacer cumplir. La aduana competente establecerá el plazo para la ejecución del tránsito. (Art. 394)

Como se afirmó anteriormente, una vez que el Ministerio competente de establecer por decreto esas rutas y plazos, este a su vez en un acto seguido deberá ser ratificado por el ministro (a) que se encuentra en ejercicio de sus funciones en el Ministerio de Hacienda, de igual forma será suscrito y avalado por el director(a) General de Aduanas.

Acorde con lo anterior, el inicio del tránsito o plazo del viaje para el rodaje de la carga por carreteras internas de los Estados Partes. RECAUCA IV (2021) afirma que:

El cómputo del plazo para el tránsito iniciará a partir del registro de autorización de salida del medio de transporte en el sistema informático del Servicio Aduanero, en la aduana de partida, operado por la Autoridad Aduanera o el responsable de las instalaciones habilitadas. (art. 394)

Además de que, en el ejercicio de las acciones del transportista, las aduanas de destino y de partida deberán cumplir en todos los casos con reportar las irregularidades en la recepción o no recepción de las mercancías, en su arribo en destino final. RECAUCA IV (2021):

La aduana de destino comunicará en forma electrónica o por otros medios a la aduana de partida, la llegada del medio de transporte en tránsito, así como las irregularidades presentadas en la recepción. En todos los casos, la investigación de los tránsitos no recibidos, otras irregularidades y la aplicación de sanciones será responsabilidad de la aduana de destino, para ello la aduana de partida prestará toda la colaboración que sea necesaria. En caso de disconformidad, la Autoridad Aduanera, estará facultada para solicitar la información que sea necesaria al transportista aduanero y demás auxiliares que participaron en el tránsito y adoptará las acciones administrativas que correspondieren. (art. 399)

Una vez analizado los acuerdos entre los Estados Partes, y las pautas a seguir por cada uno, en el control y ejercicio de los diferentes tipos de controles y administración aduanera en sus territorios, conoceremos la legislación vigente, que regula el proceso de tránsitos aduaneros en el estado costarricense.

2.4. Ley General de Aduanas, y aspectos generales del tránsito aduanero en la República de Costa Rica.

En su ámbito de aplicación la Ley General de Aduanas es decretado como Ley No. 7557 por la Asamblea Legislativa de Costa Rica, publicado en el Diario Oficial la Gaceta del 01 de julio de 1995, donde se ratifica, que la presente ley regula las entradas y las salidas, del territorio nacional, de mercancías, vehículos y unidades de transporte; también el despacho aduanero y los hechos y actos que deriven de él o de las entradas y salidas, de conformidad con las normas comunitarias e internacionales, cuya aplicación esté a cargo del Servicio Nacional de Aduanas. (Ley General de Aduanas, 1995, art. 1) De la misma forma, uno de los fines del régimen jurídico según Ley General de Aduanas (1995, art. 6, inc. c) es la de facultar la correcta percepción de los tributos y la represión de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior.

Así las cosas, la presente Ley reformado por artículo 1° de la Ley N°. 8373 del 18 de agosto del 2003, indica algunas de las funciones del Servicio Nacional de Aduanas, según la Ley General de Aduanas (1995), entre ellos. “Aplicar todos los convenios, acuerdos y tratados internacionales debidamente ratificados por el Gobierno de Costa Rica, que estén vigentes en el plano internacional, así como la normativa nacional en materia aduanera” (art. 9, inc. a). De igual forma en “cumplir dentro del marco de su competencia, los lineamientos y las directrices que se deriven de la política económica del Gobierno de la República” (art. 9, inc. c). Así mismo en “actualizar los

procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlas a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional” (art. 9, inc. e).

En ese orden de ideas con el fin de que se aplique conforme lo reformado por artículo 1° de la Ley No. 8373 de 18 de agosto de 2003, donde dice, según la Ley General de Aduanas (1995):

Las autoridades aduaneras, migratorias, de salud, de policía y todas las que ejerzan control sobre los ingresos o las salidas de personas mercancías, vehículos y unidades de transporte del territorio aduanero nacional, deberán ejercer sus competencias en forma coordinada, colaborando entre sí, para la aplicación correcta de las disposiciones legales y administrativas. (art. 21)

De esta manera se les atribuye a las aduanas el control aduanero en el ejercicio de las facultades del Servicio Nacional de Aduanas, que permitirá, según la Ley General de Aduanas (1995):

El análisis, la aplicación, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, sus Reglamentos y las demás normas reguladoras de los ingresos o las salidas de mercancías del territorio nacional, así como de la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior. (art. 22)

Por su parte, las clases de control como el inmediato y a posteriori, anteriormente se indicó con CAUCA y RECAUCA, son controles que dan soporte a la operación del servicio nacional de aduanas, ya que en su mayoría las alertas de manera anticipada son emitidas por entidades policiales y aduaneras internacionales. Según la Ley General de Aduanas (1995):

El control a posteriori se ejercerá respecto de las operaciones aduaneras, los actos derivados de ellas, las declaraciones aduaneras, las determinaciones de las obligaciones tributarias aduaneras, los pagos de los tributos y la actuación de los auxiliares de la función pública aduanera y de las personas, físicas o jurídicas, que intervengan en las operaciones de comercio exterior, dentro del plazo referido en el artículo 62 de esta Ley.

El control permanente se ejercerá en cualquier momento sobre los auxiliares de la función pública aduanera, respecto al cumplimiento de sus requisitos de operación, deberes y obligaciones. Se ejercerá también sobre las mercancías que, con posterioridad al levante o al retiro, permanezcan sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos, mientras estas se encuentren dentro de la relación jurídica aduanera para fiscalizar y verificar el cumplimiento de las condiciones de permanencia, uso y destino. (art. 23)

Es por ello que se les atribuye a las aduanas sin perjuicio de las atribuciones que le corresponden como administración tributaria previstas en la legislación tributaria, tendrán una serie de atribuciones, entre ellos, verificar

que los auxiliares de la función pública aduanera cumplan con sus requisitos, deberes y obligaciones.

El siguiente punto trata de las obligaciones generales que deben cumplir todos los auxiliares de la función pública, no hay excepciones por lo que cada auxiliar debe cumplir acorde a lo solicitado, según la Ley General de Aduanas (1995):

- a. Llevar registros de todas sus actuaciones y operaciones ante el Servicio Nacional de Aduanas, en la forma y condiciones que establezca la Dirección General de Aduanas. Los registros estarán a disposición de las autoridades aduaneras competentes cuando los soliciten, en cumplimiento de sus facultades de control y fiscalización. (art. 30, inc. a)
- b. Conservar, durante un plazo de cinco años, los documentos y la información fijados reglamentariamente para los regímenes en que intervengan, salvo que exista regulación especial en contrario que exija un plazo mayor. Los documentos y la información deberán conservarse aún después de ese plazo, hasta la finalización del proceso judicial o administrativo cuando exista algún asunto pendiente de resolución. (art. 30, inc. b)
- c. Realizar los actos según esta ley y las demás disposiciones legales, empleando el sistema informático una vez que le hayan sido autorizados el código de usuario y la clave de acceso. Para ese fin, deberá contar con el equipo y los medios necesarios para realizar sus

operaciones, mediante la transmisión electrónica de datos, conforme a las reglas de carácter general que emita la Dirección General de Aduanas. (art. 30, inc. e)

- d. Asumir la responsabilidad por cualquier diferencia entre los datos transmitidos a la autoridad aduanera y los recibidos efectivamente por ella, cuando se utilicen medios de transmisión electrónica de datos. (art. 30, inc. g)
- e. Comunicar a la aduana de control las posibles causas, dentro del término de las veinticuatro horas siguientes al conocimiento de la ocurrencia de daños, pérdidas, hurtos, robos u otras circunstancias que afecten las unidades de transporte o las mercancías bajo su custodia. (art. 30, inc. i)
- f. Entregar, en el plazo de diez días hábiles, la información requerida por la autoridad aduanera en el ejercicio de las facultades de control, en el lugar, la forma, las condiciones y por los medios que esta disponga. (art. 30, inc. j)

Así las cosas, va a ser responsabilidad general de los auxiliares receptores de mercancías, vehículos y unidades de transporte de (...) “comunicar la información que les solicite la autoridad aduanera, por los medios que esta determine y tendrán la responsabilidad de comprobar las condiciones y el estado de los embalajes, sellos y precintos”. (art. 31).

Otro aspecto del tema, considerado como elemento esencial en los procesos de fiscalización de los tránsitos en estudio, es sobre la conservación

de la información, y su custodia; de igual forma no hay excepción en la aplicación de la normativa con respecto a los regímenes especiales aduaneros. Según la Ley General de Aduanas (1995):

Cuando se haya establecido un sistema informático para la gestión aduanera, en forma general o en particular para un régimen o determinadas operaciones, la información que deben conservar en archivo los auxiliares de la función pública aduanera debe mantenerse en discos ópticos, cintas magnéticas, disquetes, cilindros o cualquier otro medio similar que cumpla con las condiciones exigidas para esos efectos. Esa información estará disponible para las autoridades aduaneras competentes cuando la soliciten en cumplimiento de sus facultades de control y fiscalización. (art. 32)

Una vez detallado, requisitos, controles, deberes y obligaciones generales de los auxiliares, se enfocará en las tareas, deberes y obligaciones de todas las partes que intervienen directamente en el régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), hablamos del declarante y sus obligaciones, transportista terrestre, recinto de origen y recinto de llegada, como referencias se consideraran aquellos artículos e incisos que mencionan directamente y de manera relevante el cumplimiento de las disposiciones, dictadas y emitidas en la Ley General de Aduanas. Es por eso que, es una obligación específica del agente aduanero:

Entregar a sus comitentes copia o impreso de cada una de las declaraciones aduaneras a su nombre, o reproducción de los documentos que comprendan el despacho en que han intervenido,

debidamente certificados, deberán indicar la fecha, estampar su sello y firma, y señalar que se trata de copias fieles y exactas de las registradas ante la aduana correspondiente (art. 35).

Es importante recordar que el Agente Aduanero ante el fisco debe ser, según Ley General de Aduanas (1995, art. 36) solidariamente responsable con el declarante por el pago de las obligaciones tributarias aduaneras derivadas de los trámites, los regímenes o las operaciones en que intervenga, así como por el pago de las diferencias, los intereses, las multas, los recargos y los ajustes correspondientes. Siempre y cuando este sea relacionado propiamente al ejercicio de sus funciones. Según la Ley General de Aduanas (1995), Por otra parte, una de las acciones específicas que está obligado a cumplir el transportista es la de:

Transportar las mercancías por las rutas legales habilitadas y entregarlas en el lugar autorizado, dentro de los plazos que señalen las disposiciones administrativas, en vehículos y unidades de transporte que cumplan con las condiciones técnicas y de seguridad (art. 36).

En relación con lo anterior, se observa cómo las normas se correlacionan con las directrices-decretos firmados por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y lo que ratifica la Dirección General de Aduanas a través de una resolución, misma que está integrada en el sistema informático TICA. Según la Ley General de Aduanas (1995):

Continuemos, sobre las acciones específicas que debe cumplir el transportista, está la de; 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. (art. 41, inc. c).

Por eso, además de las obligaciones generales establecidas en el Capítulo I de la Ley General de Aduanas sobre los auxiliares de la función pública aduanera, serán entre otras obligaciones específicas de los transportistas aduaneros, según la Ley General de Aduanas (1995), cumplir con:

- a. Permitir y facilitar la inspección aduanera de mercancías, vehículos y unidades de transporte, sus cargas y la verificación de los documentos o las autorizaciones que las amparen. (art. 42, inc. a)
- b. Asignar personal para la carga, descarga o transbordo de mercancías. (art. 42, inc. b)
- c. Mantener intactos los mecanismos de control y seguridad colocados en bultos, vehículos y unidades de transporte. (art. 42, inc. d)

Ahora bien, se considera que una de las responsabilidades durante el tránsito internacional, marítimo, aéreo, o terrestre de mercancías se le ha otorgado por la naturaleza propia de sus funciones al transportista. Así reformado por el artículo 4° de la Ley N° 9069 del 10 de setiembre del 2012, “Ley de Fortalecimiento de la Gestión Tributaria”.

Los transportistas aduaneros serán responsables de cumplir las obligaciones resultantes de la recepción, la salida y el transporte aéreo, marítimo o terrestre de las unidades de transporte y/o mercancías, según corresponda al medio de transporte utilizado, a fin de asegurar que lleguen al destino autorizado o salgan de él intactas, sin modificar su naturaleza ni su embalaje, hasta la entrega efectiva y la debida recepción por parte del auxiliar autorizado, según las disposiciones de la Dirección General de Aduanas y las demás autoridades reguladoras del tránsito y la seguridad pública. Además, responde por la instalación y el adecuado uso del precinto electrónico, independientemente de la persona física o jurídica que ejecuta materialmente la movilización de la unidad de transporte y/o mercancías. (art. 43)

Por lo que refiere, a las obligaciones propias de los depositarios aduaneros, en la recepción de las unidades de transporte y sus mercancías, la Ley General de Aduanas (1995), dice que.

Contar con instalaciones adecuadas para realizar operaciones de recepción, depósito, inspección y despacho de mercancías, con un área mínima de diez mil metros cuadrados destinada a la actividad de depósito aduanero de mercancías, la cual incluya una sección mínima de construcción de tres mil metros cuadrados. Cuando se cumplan las medidas de control y las condiciones que establezca el Reglamento de esta Ley, la Dirección General de Aduanas podrá autorizar la prestación, en esas instalaciones, de servicios complementarios al

despacho y el depósito de mercancías, siempre que el prestador cuente con las autorizaciones o concesiones necesarias. (art. 46, inc. a)

Ahora bien, como todos los demás auxiliares hay obligaciones específicas que cumplir, en el que destacan por relación al tema de investigación son las que se detallan en esta Ley para el Depositario Aduanero es Ley General de Aduanas (1995): “Mantener a disposición de la autoridad aduanera los medios de control de ingreso, permanencia y salida de mercancías”. art. 48, inc. b.

A fin de conocer de las obligaciones generales y específicas de los auxiliares, conozcamos a detalle el régimen de tránsito y sus modalidades.

2.4.1. Del Régimen Aduanero Tránsito y sus generalidades

En el comercio internacional de bienes sujetos a los procesos importación y exportación, que deberán asignarse de forma temporal o permanente un régimen, según la Ley General de Aduanas (1995):

Se entenderán por regímenes aduaneros, las diferentes destinaciones a que pueden quedar sujetas las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, de acuerdo con los términos de la declaración presentada ante la autoridad aduanera. Los reglamentos establecerán los procedimientos, los requisitos y las condiciones necesarios para aplicar los regímenes aduaneros. (art. 109)

En Costa Rica, se presenta una serie de regímenes, asociados a diferentes modalidades, unas estipuladas dentro del marco jurídico de las partes que representan a COMEX, así como la SIECA y COMIECO, y otras que existen dadas por leyes y reglamentos propias de la República de Costa Rica.

Ahora, La Ley General de Aduanas (1995, art. 110), permite que las mercancías puedan ser asociadas a cualquiera de los siguientes regímenes aduaneros:

- a. Definitivos: importación y exportación y sus modalidades.
- b. Temporales: tránsito aduanero nacional e internacional, transbordo, tránsito por vía marítima o aérea, depósito fiscal, servicios de reempaque y distribución en depósito fiscal, importación y exportación temporal y provisiones a bordo.
- c. Liberatorios de pagos de tributos aduaneros: zonas francas, reimportación en el mismo estado y reexportación.
- d. De perfeccionamiento activo: perfeccionamiento activo y exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo.
- e. Devolutivo de derechos.

Entonces, tenemos que régimen de tránsito aduanero es de tipo temporal, y podrán realizarse de manera internacional o interna en territorio nacional. Ley General de Aduanas (1995) dice. “Es el régimen aduanero según el cual se transportan, por vía terrestre, mercancías bajo control aduanero dentro del territorio nacional. El tránsito aduanero interno será declarado por

el transportista aduanero autorizado expresamente por la Dirección General de Aduanas” (art. 138).

Evidentemente, este régimen estará sujeto a regulaciones basadas en los reglamentos y disposiciones establecidas. Ley General de Aduanas (1995) dice: “La autorización del tránsito aduanero estará sujeta al cumplimiento de las regulaciones basadas en reglamentos técnicos aplicables a las mercancías, vehículos y unidades de transporte” (art. 139).

El hecho generador para el inicio del tránsito aduanero arranca a partir de que el declarante remita vía electrónica al sistema informático TICA, la declaración de tránsito, una vez aceptada por el sistema el mismo le indicará que el viaje está en estado INI, a espera de ser retirado del recinto de origen en el plazo no mayor de las 72 horas. En base a lo que la Ley General de Aduanas (1995) dice:

Si no se ha solicitado un régimen aduanero procedente, el transportista deberá presentar una declaración para solicitar el tránsito y su régimen aduaneros inmediato, con los requisitos que establezcan los reglamentos de esta ley. Una vez aceptada la declaración, el transportista será responsable de iniciar el tránsito dentro del término de las setenta y dos horas naturales siguientes; la aduana señalará el plazo y la ruta para la realización del tránsito y transmitirá a la aduana competente la información que corresponda. De no iniciarse el tránsito en el plazo indicado, procede la multa establecida en el artículo 236 de esta ley. (art. 140)

Sin duda alguna, este artículo hay que dividirlo en tres partes, solicitar un régimen, el plazo de retiro, y el tiempo que se le asignará una vez abandone recinto de origen de ubicación de la UT; así como una tercera parte que previene de la sanción aplicable como consecuencia.

Entonces, será de control básico que las aduanas y sus auxiliares cumplan con formalidades exigidas en la Ley General de Aduanas, su reglamentos, reformas y disposiciones administrativas.

Es por ello qué, las aduanas de entrada, interiores, de salida o destino, los puestos aduaneros o cualquier otra autoridad aduanera competente, según el caso, verificarán la identificación, estado y seguridad de las unidades de transporte de los dispositivos de seguridad, el desarrollo del tránsito por las rutas habilitadas y, en general, el cumplimiento de las formalidades exigidas en esta ley, sus reglamentos y disposiciones administrativas. (art. 141)

Y es que el régimen de tránsito al ser un régimen de tipo temporal, exento del pago de impuestos a la Hacienda Pública, debe ser rigurosamente custodiado; en su momento se pensó que los dispositivos electrónicos, ayudarían al manejo de las unidades en carretera, así como evitar a toda costa el robo de unidades de transporte, según la Ley General de Aduanas (1995):

Toda declaración de traslado o de tránsito, o cualquier movilización de la unidad de transporte, hacia una instalación habilitada para recibirla, que implique el transporte de mercancías sujetas a control aduanero, independientemente del régimen al que se encuentren sometidas,

deberán utilizar precinto electrónico según lo determine la Dirección General de Aduanas, mediante resolución de alcance general. (art. 141 bis)

Básicamente, aquí inicia el control para el cumplimiento del plazo, por la ruta establecida, caso contrario su incumplimiento debe ser sancionado. Si en el plazo establecido por la aduana no llegan las mercancías al lugar de destino, se sancionará de conformidad con lo establecido en el título X de esta ley, salvo fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados (art. 142).

Como puede inferirse, el consecutivo del régimen viene detallando el proceso en su fundamento jurídico aduanero, es por ello que detalla hasta en caso de accidentes que podrían ocurrir durante el transporte de las mercancías, y su respectiva colocación en el recinto final, según la Ley General de Aduanas (1995):

Los accidentes y otros hechos imprevistos ocurridos durante el transporte y que afecten la operación de tránsito aduanero, deberán ser comunicados a la aduana competente u otra autoridad cercana al lugar del accidente para efectos de su comprobación. Quien tenga el mando de la unidad de transporte deberá adoptar las medidas necesarias para impedir que las mercancías circulen en condiciones no autorizadas. (art. 143)

Entonces, sobre el régimen de tránsito y sus generalidades, este finaliza con la entrega efectiva de mercancía en el lugar de destino o recinto de destino, según la Ley General de Aduanas (1995):

El funcionario aduanero o persona autorizada para la recepción, comunicará inmediatamente a la autoridad aduanera competente conforme al procedimiento que señalen los reglamentos, las condiciones de los bultos u otros elementos de transporte recibidos, de los dispositivos de seguridad y el cumplimiento de las demás obligaciones exigidas para el tránsito. De haberse encontrado irregularidades o incumplimiento del régimen, la autoridad aduanera dispondrá las acciones que correspondan, incluyendo las sanciones y denuncias aplicables. (art. 144)

2.4.2. De las infracciones administrativas y tributarias aduaneras

La Ley General de Aduanas, conceptualiza el termino infracción esta se genera una vez se; constituye infracción administrativa o tributaria aduanera, toda acción u omisión que contravenga o vulnere las disposiciones del régimen jurídico aduanero, sin que se califique como delito. (Ley General de Aduanas, 1995, art. 230). Esto indica que el proceso de tránsito aduanero este sujeto a que el incumplimiento por error u omisión tiene una consecuencia tipificada.

2.4.2.1. De la aplicación de sanciones.

En virtud de lo anterior, hay que dividir la aplicación de sanciones en sanciones administrativas e infracciones tributarias aduaneras, ambas por una sola vía que es la administrativa, eso sí solo la aduana de jurisdicción o en caso de suspensiones o inhabilitaciones este será una tarea propia de la Dirección General de Aduanas. (Ley General de Aduanas, 1995, art. 231). Continuamente, serán eximentes de responsabilidad los errores materiales o de hecho sin perjuicio fiscal, la fuerza mayor y el caso fortuito, en aplicación de los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

En relación con lo anterior, serán infracciones administrativas, según la Ley General de Aduanas (1995):

Las infracciones administrativas se penarán con la suspensión del auxiliar de la función pública aduanera o con multa expresada en pesos centroamericanos, la cual se cancelará con su equivalente en moneda nacional en los bancos del Sistema Bancario Nacional autorizados al efecto (...) en caso de suspensión, el auxiliar no podrá iniciar operaciones nuevas, sino solamente concluir las iniciadas a la fecha en que se le notifique la resolución respectiva. (art. 232)

2.4.2.2. Sobre la rebaja de sanción de multa.

Las sanciones de multa previstas en esta ley se reducirán cuando se cumplan los supuestos y las condiciones que se enumeran a continuación:

- a. Cuando el infractor repare voluntariamente los incumplimientos, las omisiones o las insuficiencias en que haya incurrido, sin mediar ninguna acción de la autoridad aduanera para obtener esta reparación, la sanción de multa se le rebajará en un setenta y cinco por ciento (75%). El infractor podrá autoliquidar y pagar la sanción en el momento de subsanar el incumplimiento, en cuyo caso la reducción será del ochenta por ciento (80%).
- b. Cuando el infractor repare su incumplimiento después de la actuación de la autoridad aduanera, pero antes de la notificación del acto de apertura del procedimiento determinativo de ajuste de la obligación tributaria, la sanción se reducirá en un cincuenta por ciento (50%). El infractor podrá autoliquidar y pagar la sanción en el momento de subsanar su incumplimiento, en cuyo caso la reducción será del cincuenta y cinco por ciento (55%).
- c. Cuando, notificado el acto de apertura del procedimiento determinativo de ajuste de la obligación tributaria y dentro del plazo establecido para presentar alegatos y pruebas, el infractor acepte los hechos planteados en el acto de apertura y subsane el incumplimiento, la sanción se reducirá en un veinticinco por ciento (25%). El infractor podrá autoliquidar y pagar la sanción en el momento de subsanar su incumplimiento, en cuyo caso la reducción será del treinta por ciento (30%). En estos casos, el infractor deberá comunicar a la autoridad aduanera los hechos aceptados y adjuntará las pruebas de pago,

respecto a la obligación tributaria como a la sanción, según corresponda. (art. 233)

Con lo anterior, se puede observar que existen tres etapas y las reducciones porcentuales con respecto a cada una multa, el derecho de autoliquidación al que se puede acoger el auxiliar en el momento que reconozca las causas de presunta infracción.

Así las cosas, las multas administrativas corresponderán dependiendo de la causa y estado de gravedad de las acciones dolosas o no dejadas de realizar por el auxiliar aduanero, para lo que la investigación respecta.

Que, la multa de \$500 está tipificada en el inc. 8 del artículo 236 de Ley General de Aduanas cuando en su calidad de transportista aduanero, inicie el tránsito o presente los vehículos, las unidades de transporte y sus cargas, fuera del plazo establecido para el tránsito aduanero. Así mismo en el inciso 14 del presente artículo. Estando obligado, omita transmitir a la autoridad aduanera, en el momento de la recepción de los vehículos y las unidades de transporte, el resultado de la inspección de estos en los términos y las condiciones dispuestos por la presente Ley y sus Reglamentos, o lo transmita en forma tardía, incompleta o con errores que causen perjuicio fiscal.

A continuación, se detallarán aspectos regulatorios a la ley estipulados por el reglamento y su aplicación al régimen de tránsito aduanero, y su modalidad: tránsito interno.

2.5. Reglamento a la Ley General de Aduanas, régimen tránsito, modalidad interna.

El reglamento a la Ley General de Aduanas se convierte en el decreto No. 25270 del 14 de junio de 1996, publicado en el diario oficial la Gaceta el 28 de junio de 1986; alcance No. 37, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

Su objeto es establecer disposiciones para la aplicación del Segundo Protocolo de Modificación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano, aprobado mediante Ley N° 8360 de 24 de junio del 2003, del Reglamento al Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Uniforme Centroamericano, aprobado mediante Decreto Ejecutivo N° 31536-COMEX-H- de 24 de noviembre del 2003, y de la Ley General de Aduanas, Ley N° 7557 de 20 de octubre de 1995, y sus reformas. (art. 1)

Dado que el tema, está limitado en conocer las causas y posibles consecuencias, por la cual los viajes bajo control aduanero del régimen y modalidad que se está estudiando, es que el transportista aduanero, tiene como requisito específico adicional que deberá cumplir, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996), para operar con:

Registrar ante la Dirección General, los vehículos y unidades de transporte de matrícula nacional, utilizados para su operación. Los

vehículos y unidades de transporte extranjeras se registrarán a su arribo bajo el régimen de importación temporal. (art. 126 inc. a.)

Sobre la base anterior será también responsabilidad del auxiliar terrestre el de, según RLGA (1996) es “registrar ante la Dirección General, el nombre de los conductores radicados en el país. de los vehículos o de las unidades de transporte y del personal subalterno que actuará ante el Servicio” (art. 126, inc. b).

De la misma forma todos los auxiliares de la función pública aduanera, al igual que el transportista terrestre nacional, deberá custodiar la información aduanera trascendente para el ejercicio de sus funciones, podrá ser conservado, bajo su responsabilidad y custodia directa, o a través de terceros, un respaldo del archivo de la declaración aduanera transmitida electrónicamente, RLGA (1996) menciona que. “Documentos que utilice en su giro normal como comprobante de la entrega de las unidades de transporte y sus mercancías en las instalaciones de los auxiliares autorizados para recibir mercancías bajo control aduanero” (art. 127).

Siendo este último el elemento fundamental que deberá presentar el transportista, ya que, en base a ello, es con el que únicamente podrá retirar las unidades de transporte del recinto de origen y el recibido conforme por el recinto final, que indique el comprobante.

2.5.1. Sobre el inicio del traslado o tránsito de las unidades de transporte y mercancías

Evidentemente todo traslado de mercancías en sus unidades de transporte, una vez finalizado la descarga del buque, se le deberá asignar en un plazo no mayor a los 15 días, antes de su abandono un régimen a donde se estará destinando la mercancía, llámese estacionamientos transitorios, almacén fiscal u otro régimen de los que existen en el país, de acuerdo con la jurisdicción en estudio. Caldera cualquier régimen que se puede asignar por medio del ingreso marítimo.

Como se referenció anteriormente, existen dos plazos, el plazo de las 72 horas para el inicio del tránsito y el plazo asignado por las rutas establecidas una vez la unidad se disponga a abandonar el recinto de origen, ese plazo dependerá de la jurisdicción a la que se dirija la UT, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

La solicitud de un régimen aduanero se efectuará mediante la presentación de una declaración aduanera ante la aduana bajo cuyo control se encuentren las mercancías. La declaración aduanera deberá sustentarse en los documentos e información que exigen el CAUCA, el RECAUCA, la Ley, este reglamento y demás legislación, que demuestren el cumplimiento de las regulaciones tributarias, arancelarias y no arancelarias y demás requisitos y formalidades

legales y reglamentarias exigidas para aplicar el régimen que se solicita.
(art. 237)

Es por ello que, cada unidad de transporte deberá viajar amparada a una declaración aduanera de tránsito original o comprobante de salida y una copia de sus respectivos documentos de respaldo, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

El inicio del tránsito se contabilizará a partir de la salida efectiva del vehículo y la unidad de transporte del lugar de ubicación donde se encuentren las mercancías. Para tales efectos el responsable de la ubicación registrará la hora y fecha de salida efectiva y comunicará inmediatamente a la Aduana de jurisdicción y a la Aduana de destino haciendo referencia a la numeración de la declaración de tránsito. (art. 269)

Por otro lado, la Dirección General de Aduanas, debe establecer puntos de control, mediante manuales operativos, manuales que son actualizados con frecuencia ante los controles y operaciones diarias o bien falencias que la Dirección General detecte para los regímenes, procurando respetar los lineamientos jurídicos concedidos como ente máximo regulador del comercio en el país, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

La Dirección General establecerá, mediante manuales operativos, sistemas de control del tránsito de vehículos y unidades de transporte, los formatos y los datos necesarios que deben incluirse en la

declaración de tránsito. Mientras no se hubiere iniciado la ejecución del tránsito aduanero, el declarante del tránsito podrá rectificar en la declaración de ese tránsito, los datos del chofer y del cabezal, sin necesidad de la autorización de la autoridad aduanera. (art. 270)

Sin duda alguna, como se ha venido entrelazando, las bases jurídicas de los acuerdos de los Estados Partes, de CAUCA y RECAUCA, así como su relación con la Ley General de Aduanas, el reglamento a esta Ley dice que:

El tránsito se realizará por las vías habilitadas que se señalen reglamentariamente, sin desviaciones, descargas, ni estacionamientos; salvo con las paradas propias de las necesidades del transporte, según lo establezca la Dirección General mediante resolución de alcance general. Durante el recorrido se harán constar en el documento que acompaña el vehículo, los controles intermedios que hayan realizado los funcionarios aduaneros encargados del control del tránsito o cualquier otra autoridad, con la fecha y hora del control efectuado. (art. 271)

Ahora es cierto que, accidentes o incidentes en carretera se tornen muy comunes, es por ello que se previene al auxiliar de la función pública lo que debe ser hacer en caso de sufrir un percance en carretera, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

En caso de accidente, avería u otra causa que no permita el cumplimiento de los plazos, el conductor solicitará los servicios de los funcionarios aduaneros encargados del control de tránsito o de cualquier otra autoridad competente, para hacer constar las circunstancias que dieron lugar a la interrupción del tránsito en la guía de tránsito respectiva, indicando el tiempo de retraso justificado. Esta condición no será necesaria en aquellos casos en que la interrupción del tránsito obedezca a circunstancias notorias de conocimiento público, tales como derrumbes y otros accidentes de la naturaleza. (art. 272)

De esta forma, se conoce el proceso de inicio del tránsito, el desarrollo de este y ahora el fin del régimen. RLGA (1996) “La operación de tránsito aduanero se tendrá por finalizada con la entrega por parte del transportista aduanero de las mercancías efectivamente descargadas y recibidas por el depositario aduanero o el auxiliar autorizado para recibir mercancías en sus instalaciones” (art. 273).

En caso de no existir supervisión para el fin de tránsito una vez completado el mismo en el Sistema Informático TICA, se procederá a generar los movimientos de inventarios correspondientes, y hasta que esto no suceda el sistema no realizará el cambio de estado del DUA y viaje en el sistema informático TICA, el manual y las circulares darán mayor detalle más adelante.

2.5.2. Recepción de vehículos y unidades de transporte por parte de auxiliares autorizados

Como se ha venido trabajando he indicado en ocasiones anteriores con respecto, a que todos los auxiliares deben cumplir por norma general las disposiciones emitidas por la Dirección General. En su ámbito aplicación según el Reglamento a la Ley General de Aduanas (1996), afirma:

La presente sección es aplicable a los depositarios aduaneros, a las empresas de despacho domiciliario industrial, a los consignatarios de la modalidad de despacho domiciliario comercial, las empresas de zona franca y a las de perfeccionamiento activo autorizados a recibir vehículos y unidades de transponer en instalaciones habilitadas para ese propósito. (art. 274)

Así las cosas, el auxiliar deberá disponer las 24 horas del día de personal que ejecute y finalice las operaciones aduaneras en los recintos de llegada, ya que deberán transmitir la información de la recepción de las unidades al sistema informático TICA. Según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

A la llegada del vehículo y la unidad de transporte a las instalaciones habilitadas, el transportista presentará al auxiliar, la declaración de tránsito o comprobante de salida y sus anexos. El auxiliar receptor registrará la fecha y hora efectiva de llegada de la unidad de transporte

de conformidad con lo regulado por la Dirección General de Aduanas.
(art. 275)

En acto seguido, finalizada la revisión de la unidad de transporte, y si no existen anomalías que deban ser comunicadas a la Aduana de Control, todo esto a través del sistema informático de manera continua, ya que se debe completar el viaje en plazo, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

Cada auxiliar receptor de tránsito aduanero deberá transmitir inmediatamente a la aduana de control, el ingreso de los vehículos y unidades de transporte que reciba, así como el resultado de la recepción de la unidad de transporte, indicando el número y fecha de la respectiva declaración de tránsito que ampara el ingreso. (art. 277)

Por su parte, las aduanas de entrada y salida deben estar en constante comunicación para monitorear el estado de los tránsitos y el desplazo de las unidades en carretera, según Reglamento a Ley General de Aduanas (1996):

La aduana de destino comunicará a la aduana de salida, la llegada del vehículo y la unidad de transporte en tránsito, así como las irregularidades presentadas en la recepción. En todos los casos, la investigación de los tránsitos no recibidos, otras irregularidades y la aplicación de sanciones será responsabilidad de la aduana de salida, para ello la aduana de destino prestará toda la colaboración que sea necesaria. En caso de disconformidad, la autoridad aduanera, estará facultada para solicitar la información que sea necesaria al transportista aduanero y demás auxiliares que participaron en el tránsito y adoptará las acciones administrativas que correspondieren. (art. 278)

2.6. Manual de procedimiento aduaneros y su aplicación en el sistema Informático TICA

El Servicio Nacional de Aduanas costarricense narra que se ha venido impulsando un proceso acelerado y permanente de transformación de sus organizaciones, para adaptarse a las nuevas necesidades del entorno y al giro de los negocios comerciales de la sociedad, la cual se encuentra inmersa en tratados bilaterales y multilaterales de intercambio de bienes y servicios. Según la Dirección General de Aduanas (2005), tales cambios, han obligado a la incorporación de otros instrumentos jurídicos y tecnológicos, para proporcionar a los usuarios internos y externos instrumentos coherentes y uniformes para efectuar operaciones aduaneras. (s.p.)

Hoy este objetivo de modernización requiere que un manual de procedimientos aduaneros que uniforme, brinde transparencia y garantice seguridad jurídica a las operaciones del sistema aduanero, con el fin de dinamizar el proceso y la transparencia, así como la participación plena y activa de todos los involucrados, esto quiere decir que sea un manual integral de todos sus procesos. Según la Dirección General de Aduanas (2005):

El Manual de procedimientos Aduaneros tiene como objetivo general, dotar a los usuarios del servicio aduanero de un instrumento estandarizado que agilice mediante el uso intensivo de la tecnología, el desarrollo de los procesos aduaneros, garantizando a su vez el

cumplimiento de los controles y de las normas previstas para cada uno de ellos. (s.p.)

Así mismo, tiene por objetivos específicos; primero delimitar claramente las responsabilidades, tareas y procesos que compete a cada auxiliar en el proceso aduanero, de conformidad con el marco legal vigente. Segundo; proporcionar a los usuarios del servicio nacional de aduanas un instrumento que les permita contar con la información organizada sobre las actuaciones que deben realizar según el trámite aplicable al proceso aduanero en que intervengan. Tercero; brindar plena transparencia y seguridad jurídica en las actuaciones del servicio nacional de aduanas. (s.p.)

2.6.1. Procedimiento general del tránsito aduanero.

Entonces para lo que a la investigación refiere sobre el régimen tránsito, el capítulo II del procedimiento común dice que.

Para el tránsito de unidades de transporte y/o mercancías bajo control aduanero dentro del territorio nacional, en sus distintas modalidades, se seguirá el siguiente procedimiento común, sin perjuicio de aquellos especiales que en esta norma o posteriores se prevean para cubrir determinadas situaciones operativas o comerciales. (p. 118)

Cabe mencionar, que en las políticas generales sobre el procedimiento el manual dice que es responsabilidad del declarante cuando este declare y

realice la movilización de la UT. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

Cuando un agente aduanero declara el tránsito aduanero y sea también el responsable de la movilización de la UT hasta el lugar de destino, deberá cumplir con todas y cada una de las obligaciones estipuladas en la legislación vigente y el presente procedimiento aplicables al transportista aduanero. (p. 118)

Caso contrario este deberá contratar el servicio de un transportista, cuando este no realice la movilización de la UT, conforme a circular DGT-021-2008. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

Cuando un agente aduanero solamente declara el tránsito aduanero, pero no realiza la movilización de la UT hasta el lugar de destino, deberá contratar los servicios de un transportista aduanero para que ejecute el tránsito de las mercancías. (p. 118)

Ahora, todo movimiento debe ser realizado, por auxiliares debidamente caucionados y registrados como tal en el sistema informático TICA. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

La movilización de mercancías en tránsito interno o internacional que se declaren en el país deberá realizarse por transportistas autorizados por la DGA y que cuenten con medios de transporte y personal registrados o por transportistas internacionales que estén inscritos en el país signatario. Esta obligación es igualmente aplicable a

movilizaciones de mercancías amparadas a un DUA de importación o exportación que tengan asociado un control de tránsito (formas de despacho VAD y DAD). (p. 119)

Como el sistema aduanero debe operar los 365 días al año, el Servicio Nacional de Aduanas, faculta para el declarante disponga del sistema. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

El declarante podrá enviar el mensaje del DUA las 24 horas del día, los 365 días del año y la aplicación informática realizará el proceso de validación de esos mensajes en todo momento. Se procederá a la aceptación del DUA una vez validado por parte de la aplicación informática los requisitos previos y comprobados el pago del tributo por concepto de la Ley Caldera, cuando corresponde. (p. 119)

Una vez validada esta información, el transportista deberá en los plazos, presentarse al despacho de la mercancía Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

No será necesaria la presentación a la aduana de una forma impresa del DUA, ni de los documentos obligatorios, sin embargo, cada unidad de transporte con mercancía en tránsito aduanero deberá movilizarse acompañada de un “comprobante de salida” que se imprimirá en el portón de salida. (p. 119)

Entonces, según el manual el declarante es quien debe remitir la información de autorización de salida de las unidades y sus movimientos, al recinto de origen. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

El declarante deberá imprimir el “comprobante del DUA”, documento que utilizará únicamente para comunicar al responsable del lugar de ubicación de las mercancías, el número de DUA y viaje autorizados. La recepción de dicho documento no exime al auxiliar de la función pública aduanera que custodia las mercancías, de la responsabilidad de verificar en la aplicación informática la veracidad de la información mediante el envío del mensaje de salida y espera de su respectiva respuesta, si se trata de un depositario aduanero o mediante consulta en la WEB si se trata de otro tipo de auxiliar. (pp. 119-120)

Ahora bien, el tipo de declaración a realizarse va a depender del tipo de movimiento que vayan a hacer con la UT, esto quiere decir que no todas las declaraciones son iguales. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021): “Cuando se realicen movimientos de mercancías entre dos ubicaciones se confeccionarán DUA con viaje o solamente viajes (sin DUA) de acuerdo con los siguientes criterios” (p. 120).

a) de puerto a ET	viaje
b) de puerto a depósito misma jurisdicción	DUA
c) de puerto a depósito de otra jurisdicción	DUA
d) de ET a depósito misma jurisdicción	DUA
e) de ET a depósito otra jurisdicción	DUA
f) de depósito a depósito de la misma jurisdicción	DUA
g) de depósito a depósito de jurisdicciones diferentes	DUA
h) de puerto de ingreso aéreo a depósito de desconsolidación	viaje
i) de depósito de desconsolidación a depósito misma jurisdicción	viaje
j) de depósito de desconsolidación a depósito otra jurisdicción	DUA
k) de puerto de ingreso a puerto de egreso de otra jurisdicción	DUA
l) de empresa a puerto de egreso	DUA
m) de depósito a puerto de egreso	DUA
n) de depósito o puerto de salida a Golfito o Tiendas libres	DUA ⁹⁷

Figura N° 2: La presente figura, detalla el tipo de declaración a realizar, según el destino u origen que tiene la unidad de transporte, y su mercancía, o bien el caso de los MIC (movimiento interno contra manifiesto), que acoge los movimientos de unidades vacías, y movimiento de puerto a ET.

Ahora, para que el sistema se ubique en la posición del tipo de movimiento a realizar y asocie el inventario al DUA según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021), el declarante debe realizar lo siguiente.

El inventario de las mercancías destinadas a tránsito aduanero podrá ser asociados al DUA en distintos momentos durante el proceso de autorización del régimen, para lo que deberán declarar en el campo denominado “momento de declaración del inventario”, la opción según el siguiente detalle:

- a. Para un DUA tránsito Interno o internacional cuya mercancía esté ubicada en depósito fiscal, en bodegas de aduana, instalaciones

portuarias o en estacionamiento transitorio, se deberá utilizar la opción “en aceptación y normal.” (pp. 120-121).

Así mismo, según se ha venido desarrollando, los auxiliares deben conocer sus responsabilidades durante el trayecto, según modificado mediante resolución No. RES-DGA-672-2006. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

El régimen de tránsito se dará por finiquitado con la descarga y recepción formal de los bultos por parte del responsable del lugar de ubicación autorizado como destino. Cuando un mismo auxiliar de la función pública declara el régimen de tránsito aduanero y realiza la movilización de las mercancías, será responsable de toda la operación aduanera. Cuando el declarante es un auxiliar diferente al que realiza la movilización, cada auxiliar asumirá la responsabilidad acorde a su competencia. El encargado de movilizar las UT y su carga hasta el lugar de destino, deberá portar el comprobante de autorización de salida del tránsito y los documentos exigibles y ponerlo a disposición de las autoridades competentes. (p. 121).

Es por ello que, la base y pilar esencial de la logística internacional es el tiempo y por eso toda declaración de régimen tránsito, modalidad: tránsito interno debe ser movilizada en plazos. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021): “El tránsito deberá iniciar en un plazo no mayor a 72 horas naturales contadas a partir de la aceptación del DUA y deberá realizarse por la ruta y en el tiempo de recorrido legalmente establecido”. (p. 122).

Así mismo, según lo modificado vía resolución No RES-DGA-672-2006.

Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

El tránsito aduanero sólo podrá iniciar y finalizar en una zona de operación debidamente autorizada por la DGA, que disponga de la infraestructura adecuada según el tipo de mercancía de que se trate. Las operaciones de consolidación, carga y descarga de mercancías que requieran efectuarse bajo modalidades especiales de tránsito (masivo e interrumpido), sólo podrán realizarse en instalaciones de aduanas o de un depositario aduanero, concluida la operación el tránsito deberá reiniciarse inmediatamente. (p. 122).

En efecto, se debe interpretar como ubicaciones autorizadas; aquellas como Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021): “para la entrega o recepción de mercancías en tránsito aduanero y que deberán, a través de la aplicación informática en el módulo de viajes, registrar el inicio o finalización del tránsito o traslado” (p. 122).

2.6.2. Actuaciones del Transportista para el inicio del Tránsito Aduanero, en Puertos de Ingreso y Estacionamientos Transitorios

Según el Manual de Procedimientos Aduaneros, el proceso de retiro de las unidades de transporte debe realizarse de la siguiente forma por parte del transportista declarado responsable del traslado de las unidades:

- a- Autorizado el DUA de tránsito de las mercancías, el transportista se presentará ante el funcionario aduanero o representante de la zona de operación aduanera en donde se encuentran las mercancías y solicitará la salida de las mercancías y/o UT con la presentación del comprobante del DUA impreso.
- b- Tratándose de mercancía ubicada en instalaciones portuarias o estacionamientos transitorios, el transportista movilizará el medio de transporte hacia el portón de salida y solicitará al encargado del portón, la salida de la UT y/o mercancías, mediante la presentación del comprobante de DUA, o comunicación en forma verbal del número de viaje para el caso de movilizaciones desde el puerto de arribo a ubicaciones dentro de la misma jurisdicción, según se detalla en las políticas generales de este procedimiento.
- c- Tratándose de mercancía ubicada en instalaciones de un depósito aduanero solicitará al encargado de este, mediante la presentación del comprobante de DUA, la salida de las mercancías supervisará su carga y marchamará la UT.
- d- Una vez autorizado el tránsito aduanero, el transportista deberá iniciar la movilización de la UT y/o mercancías dentro del término de las setenta y dos horas naturales siguientes, contadas a partir de su autorización. Tratándose de tránsito internacional terrestre de paso deberá iniciar la movilización en forma inmediata.
- e- Cuando haya tenido que movilizar la UT con mercancías a las instalaciones de un depositario aduanero de la misma jurisdicción de la

aduanas de ingreso, a efectos de que se realice la verificación de la cantidad de bultos y peso o el reconocimiento físico de las mercancías, deberá esperar que este proceso se ejecute y una vez autorizado por la autoridad aduanera, deberá precintar de nuevo la UT y continuar con el tránsito hacia el lugar de destino final.

- f- Por cada UT y/o mercancías que movilice con un DUA de tránsito, de ingreso al régimen de zona franca o de perfeccionamiento activo o de importación definitiva con forma de despacho VAD o DAD, recibirá del representante del lugar de ubicación, un comprobante de salida, el que contendrá la información del transportista, del chofer, de la UT, mercancías que transporta, números de precintos, así como el trayecto que debe realizar y el tiempo máximo autorizado para llegar al destino dentro del territorio nacional y lo entregará junto con las mercancías, al responsable del depósito de destino.
- g- El transportista deberá velar porque el registro de los conductores, matrículas y registro de los medios de transporte se encuentren debidamente actualizado ante el SNA.
- h- El transportista responsable de la movilización verificará que en caso de que el DUA de tránsito haya sido seleccionado para portar precinto electrónico, el mismo se haya colocado en la UT, caso contrario deberá comunicarlo al declarante.

2.6.3. De las actuaciones de la aduana para UT/ y o mercancías ubicadas en instalaciones portuarias o ET.

Así dicho anteriormente, para que las aduanas se mantengan en comunicación constante deberán controlar los accesos de entrada y salida de las unidades en el sistema informático. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

- a- La aplicación pondrá a disposición del encargado del portón de salida la información de los DUA autorizados, sea porque cuentan con la autorización del levante o con una observación de que le corresponde traslado a un depositario aduanero para la descarga de la mercancía y el reconocimiento físico.
- b- La aplicación informática verificará que una vez que se autorice el tránsito, la movilización se inicie dentro del término de las setenta y dos horas naturales siguientes, de iniciarse fuera de este plazo lo marcará como salido tardíamente. En caso de continuación de tránsito internacional este control se realizará una vez autorizado el mismo.
- c- Los DUA tránsito que inicien la movilización luego del noveno día hábil siguiente contado a partir del arribo de las mercancías, la aplicación informática los marcará como salidos del plazo, a efectos de que se inicien los procedimientos sancionatorios correspondientes. (pp. 151-152).

2.6.4. De las incidencias durante el trayecto y la actuación del transportista.

El transportista aduanero, está sujeto a incidencias y accidentes que puedan ocurrir en el camino es por ello que cuando esto sucediese, deberán proceder conforme el Manual de Procedimientos así lo indica La aplicación pondrá a disposición del encargado Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

- a- En caso fortuito o de fuerza mayor que interfiera el normal desarrollo de la operación de tránsito, el transportista deberá gestionar la intervención de la autoridad aduanera más cercana. De no haber autoridad aduanera razonablemente cerca, solicitará la intervención de la autoridad policial más próxima.
- b- En caso de producirse la destrucción o pérdida por siniestro de la mercancía en tránsito, el transportista deberá en forma inmediata y a más tardar dentro de un plazo de 24 horas, comunicar tal situación a la aduana más cercana del lugar donde se produjo el incidente, aportando los documentos que permitan su comprobación.
- c- De cualquiera de las actuaciones citadas en el punto anterior, la autoridad correspondiente deberá de dejar constancia en el “comprobante de salida”, en acta confeccionada al efecto y en el o los formularios de la DTI, documentos que entregará al transportista quien deberá firmarlos y entregar el “comprobante de salida” al responsable del depósito donde finaliza el tránsito, a efectos de que el responsable

de este último auxiliar incluya dicho evento en la aplicación informática a través de la opción de actas, una vez arribado el medio de transporte o conocido el hecho. (p. 153)

2.6.5. De las incidencias durante el trayecto y la actuación de la Aduana.

Una vez la jurisdicción tenga conocimiento del incidente este deberá actuar conforme los plazos señalados para la atención de las incidencias en carretera, para las unidades de carga sujetas a control, conforme los señala el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

- a- De recibirse comunicación del transportista sobre la ocurrencia de un caso fortuito o de fuerza mayor que interfiera el normal desarrollo de la operación de tránsito aduanero, la jefatura de la Sección Técnica Operativa enviará en el menor tiempo posible a un funcionario aduanero para que supervise lo ocurrido, tome las previsiones necesarias para garantizar la seguridad y el control de las mercancías y registre lo sucedido en el “comprobante de salida” y en el acta que al respecto se confeccione.
- b- El funcionario aduanero encargado introducirá en la aplicación informática el resultado de su actuación y lo comunicará en forma inmediata a la jefatura de la Sección Técnica Operativa, para que determine las acciones correspondientes.
- c- En caso de que el incidente se haya producido en la jurisdicción de una aduana intermedia, la jefatura de la Sección Técnica Operativa

respectiva coordinará con las jefaturas de la Sección Técnica Operativa, tanto de la aduana de autorización o partida como la de destino del tránsito lo correspondiente.

- d- En caso de que la autoridad aduanera compruebe que la destrucción o pérdida por siniestro de la mercancía fue total, dará por concluido el régimen, dejando el tránsito sin efecto. Si la destrucción fuese parcial, autorizará la continuación del tránsito respecto de las mercancías no afectadas. (pp.154-155)

2.6.6. De la finalización del tránsito y las actuaciones del funcionario Aduanero en caso de Depósitos.

En relación con lo anterior, y conociendo con más detalle el proceso de tránsito y el desarrollo de este hasta su finalización en recinto de destino, es el manual detalla las pautas a seguir para el fin del proceso correspondiente para las unidades declaradas tipo 80-80, que ocupa en esta investigación. Según el Manual de Procedimientos Aduaneros (2021):

- a. Al momento del arribo de la UT al lugar de destino autorizado, el conductor entregará el “comprobante de salida” del tránsito al responsable de la ubicación. Tratándose de tránsito internacional terrestre entregará el formulario de la DTI. Modificado mediante Resolución N° RES-DGA-672-2006 del 6 de septiembre de 2006.
- b. Revisará el estado de los precintos y de la UT y confrontará la información de los números de precintos, de la UT, de la matrícula del

vehículo, de la identificación del conductor, entre otros datos, con la del inicio de viaje registrada en la aplicación informática, mediante la consulta del módulo de viaje y en caso de determinar diferencias o de existir incidencias tales como que el precinto esté roto, la UT abierta o con signos de haber sido abierta durante el recorrido, el comprobante de tránsito esté alterado, entre otros aspectos, deberá en forma inmediata comunicarlo a la aduana de control mediante la confección de un acta directamente en la aplicación informática o que enviará con el mensaje de fin de tránsito, a efectos de que la aduana inicie las acciones que correspondan.

- c. En forma inmediata al arribo y revisión de la UT y los datos del inicio del viaje, registrará en la aplicación informática o a través del envío del mensaje, los datos del fin de viaje con el que ingresan las mercancías a la ubicación, así como la información del número de matrícula del vehículo, del número de precintos, del número de la UT efectivamente recibida y la identificación del conductor que finalizó la movilización de la UT, además la fecha y hora programada para la descarga o la solicitud de no descarga de la UT, así como las actas que se hayan confeccionado, entre otros datos. Si el arribo se da en horario no hábil y no está definida la fecha y hora programada, se deberá indicar las diez de la mañana del día hábil siguiente.
- d. De presentarse incidencias como las indicadas en el punto b) anterior, deberá además de informarlo a la aduana mediante el mensaje de fin de tránsito, adoptar las siguientes medidas cautelares:

- i. si el precinto no es de seguridad o no existe, colocará uno que reúna las condiciones definidas por la DGA.
 - ii. anotará las anomalías determinadas en el “comprobante de salida”.
 - iii. de considerarlo necesario tomará fotografías como prueba.
 - iv. colocará la UT con sus mercancías en sitio aparte.
 - v. cualquier otra medida que estime necesaria, para garantizar que la UT no sea abierta, hasta que la aduana así lo disponga.
- e. Imprimirá un comprobante de fin de tránsito, en el que se detallará la fecha y hora de entrada efectiva de la UT y se lo entregará al transportista.
- f. Una hora después de haberse registrado en el sistema informático el fin de tránsito, el depositario deberá consultar en la aplicación informática si corresponde participación de la autoridad aduanera en la descarga y la hora determinada para la ejecución del proceso; de haberse registrado el fin de tránsito en horario no hábil. (pp.155-156).

Este último, se debe realizar para que se genere el cambio de estado del DUA (VIA/ORI), ya que se requiere que se genere los movimientos de inventario correspondiente a las descargas, teniendo claramente presente, si existe intervención o no para el proceso de descarga.

2.7. Circulares, informes, decretos y resoluciones, de acuerdo con el régimen: Tránsito, modalidad: Tránsito Interno.

2.7.1. Circular DGA-002-2019.

Dado que, la investigación se centra en los periodos 2017-2019, se no es valioso mencionar que en su momento la circular CIR-DGT-021-2014, daba las pautas a realizar para la depuración efectiva de los tránsitos y viajes pendientes de completar.

Dicha circular, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley General de Aduanas, los artículos 7, 7er, 26, 35 y 35 bis del reglamento a la citada ley, y debido al seguimiento obligatorio y estricto que se debe dar el finiquito de los viajes y tránsitos pendientes, se establecen por competencias las instrucciones que deben cumplir la Gerencias a cargo de la jurisdicción:

- a. Ejercer las acciones necesarias para que todo viaje y tránsito sea finiquitado a nivel informático TICA en tiempo y forma.
- b. Establecer las coordinaciones que correspondan entre aduanas para el control y finiquito de los viajes y tránsitos.
- c. Iniciar los procedimientos administrativos correspondientes para el cobro de los impuestos dejados de percibir, así como las acciones administradoras y legales sanciones que correspondan, ante el incumplimiento por parte de los auxiliares de la función pública en el finiquito de los viajes y tránsitos, por causas atribuibles al no cumplimiento de sus deberes, obligaciones y responsabilidades.

- d. Comunicar a la oficina competente que corresponda, en forma pronta y oportuna los problemas informáticos, técnicos, procedimentales y reglamentarios que afecten en las incidencias de viajes y tránsitos sin finiquitar.
- e. Depurar todos los viajes y tránsitos pendientes de finiquito, según lo instruido en los puntos anteriores, en un plazo de cuatro meses contados a partir del recibo de la presente circular.
- f. Mantener una base de datos, ordenada por régimen, modalidad, número de DUA, número de viaje, estado del viaje, transportista responsable (nombre y cédula jurídica o física), el recinto receptor y las acciones realizadas para concluir el proceso, con el detalle de números de resolución, oficios, directrices, etc. Así como las fechas de notificación a la aduana, departamento o unidad que corresponda. También se podrá agregar cualquier otro dato que se considere necesario para alimentar la base de datos, de tal forma que permita a los órganos de control, tener conocimiento pleno de todo el proceso realizado por la gerencia de la aduana para el finiquito de los viajes.
- g. La base de datos será una herramienta que le debe permitir a la Gerencia de la Aduana el permanente seguimiento de las mercancías que han sido sometidas a un tránsito o una movilización por medio de otro DUA, conforme a la normativa y procedimientos que regulan la materia.

- h. Asignar los recursos humanos necesarios para el seguimiento de los viajes pendientes.
- i. Dichos funcionarios deberán rendir mensualmente un informe a la Gerencia de la Aduana, a efectos de que se tomen las medidas necesarias para el cumplimiento del finiquito de los viajes pendientes.
- j. Dichos informes podrán ser consultado por los órganos fiscalizadores en cualquier momento que sean requeridos, en el ejercicio del control interno.
- k. Velar porque se realicen las acciones correctivas en el finiquito de los viajes en tiempo y forma.

Sin embargo, para el 25 de febrero del año 2019, el suscrito mediante la circular CIR-DGA-002-2019, deroga la circular CIR-DGT-021-2014, como instrumento de control llamado: “Función control del finiquito de los viajes y tránsitos”; para que en inmediatez se aplique conforme la circular vigente, llamado “Control y seguimiento de operaciones pendientes asociadas a declaraciones con viaje o a un viaje”.

Debe señalarse que, con lo dispuesto en CIR-DGA-002-2019, este viene a recordar y ampliar las instrucciones giradas, conforme circular CIR-DGT-021-2014; así como las pautas que se deben seguir según lo anterior dicho en el manual de procedimientos; efectivamente este indica con más detalles, el proceso que se debe realizar para lograr su pronta depuración; recordemos que este es una de las bases que justifica esta investigación,

cuando se llama a los representantes aduaneros ante la comisión de ingreso y gasto público, esto ante la aparente pérdida de 13 mil contenedores (contenedores asociados a viajes o tránsitos pendientes de depurar).

Conviene explicar, lo que se comprende como estado presentado en el viaje, “corresponde a las distintas fases que podrían asociarse a un número de viaje”. CIR-DGA-002-2019 (2019); teniendo en la actualidad los siguientes:

- a. INI: No ha iniciado el tránsito de la mercancía bajo control aduanero asociado a un DUA, DUT o simplemente un viaje.
- b. SAL: Inicio el tránsito de la mercancía bajo control aduanero asociado a un DUA, DUT o solamente un viaje y el recinto destino no lo ha finalizado.
- c. COM (Completado): El tránsito de la mercancía y operación aduanera asociada a un DUA, DUT o viaje, finalizó la movilización sin contratiempo.
- d. PRO-JUD (Proceso Judicial): El tránsito de la mercancía puede haber iniciado o
- e. no salido de su ubicación de origen; por lo que el auxiliar aduanero con control de la mercancía justifica que la misma fue objeto de robo y aporta la prueba de la denuncia interpuesta ante la autoridad judicial correspondiente.
- f. PRO-ADM (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 aduanera

como parte de la gestión de control, hace las respectivas consultas en los sistemas informáticos disponibles y a los auxiliares aduaneros involucrados en el proceso.

En caso de no obtener respuesta por parte de los auxiliares o determinar que se ha vulnerado el procedimiento normativo establecido; deben iniciar las medidas administrativas correspondientes; además de aplicar el cambio de estado al viaje asociado con la operación pendiente, mediante un acto resolutivo debidamente fundamentado que respalde el trabajo de investigación y toma de decisión gerencial de la aduana.

- g. ANU (Anulado): El viaje y operación aduaneras están o son anulados por improcedentes.

Debemos comprender el concepto de viaje como; según la Dirección General de Aduanas (2019), “registro mediante el que se controla el inicio y finalización de todo 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”.

Entonces, las recomendaciones que se giran a los gerentes de las Aduanas, donde estos deben cumplir con un informe quincenal sobre las operaciones y entre otras como las siguientes, según la Dirección General de Aduanas (2019):

- a. La aduana responsable de desarrollar el estudio de las operaciones pendientes es la aduana dónde se origina la misma e inicia el

tránsito de la mercancía bajo control aduanero (viaje) y producto del resultado, se debe tomar la decisión del cambio a aplicar a las operaciones.

- b. Las aduanas deben hacer las consultas y prevenciones necesarias a los auxiliares involucrados en la operación objeto de indagación con copia a la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) en los casos que corresponda (régimen de Zona Franca y régimen de Perfeccionamiento Activo). (s.p.).

La pauta de a quién dirigir la primera consulta, podría ser el estado presentado por el viaje, a saber: INI al auxiliar de ubicación de la mercancía dónde inicia operación de movilización y SAL al auxiliar de destino de la mercancía en tránsito; y posteriormente los demás auxiliares que intervienen: Transportista, declarante, importador, exportador, etc. Según la Dirección General de Aduanas (2019):

- a. Las consultas y solicitudes que se deban presentar en el desarrollo de las operaciones de tránsito internacional terrestre (DUT), deben ser canalizadas a través de los funcionarios responsables de las investigaciones. En tanto, el reporte de los transportistas internacionales de persistir con operaciones pendientes ante su el país de inscripción, mediante la intervención del Área de Relaciones y Asuntos Externos.
- b. En el ejercicio de sus competencias, las aduanas deben mantener un control y seguimiento permanente de las operaciones aduaneras

transmitidas al TICA y emprender las acciones pertinentes para el finiquito de las operaciones en el menor tiempo posible; valorando los casos con especial atención al marco legal y jurisprudencia aplicable al régimen y modalidad declarados; reiterando que los estados asociados con los DUAS son:

Tabla 1

Códigos de estados del DUA, y descripción del estado.

Código	Descripción del Estado
INI	INICIAL
LIQ	EN PROCESO DE LIQUIDACIÓN
HAB	ACEPTADO
CDA	SEGUNDA ACTUACIÓN
DEC	PROCESO DE AFORO
CER	OFICIALIZADO
ASO	ASOCIADO A UN DUA
DDO	DESCONSOLIDADO
FRA	FRACCIONADO
AGR	AGRUPADO
STK	EN STOCK DEL DEPÓSITO
ANU	ANULADO
RES	RESERVADO
SOB	SOBRANTE
FAL	FALTANTE
ARC	REVISADO EN A POSTERIORI FISCALIZACIÓN
CDO	PARA ASIGNAR TIPO DE REVISIÓN
ORP	ACTUACIÓN A PRIORI
OVI	CONTROL DE ACTUACIÓN
VIA	EN VIAJE
ORI	AUTORIZACIÓN DE LEVANTE - A POSTERIORI - FISCALIZACIÓN
PEL	PENDIENTE POR LEVANTE

La tabla anterior, muestra los estados de las declaraciones aduaneras, durante su proceso, así como la descripción del estado en el que se encuentra, no todas las declaraciones presentan durante el proceso consecutivamente todos los estados. Esto va depender del régimen y su modalidad.

En tanto, por proceso se debe comprender qué; un DUA de tránsito que su estado sea ORD; aun cuando sus viajes se encuentren en estado COM, podría implicar que, las líneas de mercancías no han sido ingresadas a inventario en su totalidad y en el caso de las DUAS de exportación con estado ORD, dado que estas son operaciones que no han completado todos los requisitos para poder finiquitarse, como los casos en que no ha sido confirmada la exportación. Según la Dirección General de Aduanas (2019):

- a. Las aduanas de control deben mantener una retroalimentación permanente con el resto de las aduanas del país y auxiliares de la función pública involucrados en las operaciones aduaneras que conlleven movilización de mercancía hacia algún recinto de su jurisdicción y ostenten la condición de pendiente (SAL), en observancia a la función de colaboración contemplada en el ordenamiento jurídico (artículo 278–RLGA) y responder los requerimientos de sus homologas.
- b. Iniciar los procedimientos administrativos correspondientes para el cobro de los impuestos dejados de percibir o incumplimientos determinados por parte de los auxiliares de la función pública en el finiquito de los viajes y operaciones, por causas atribuibles al no cumplimiento de sus deberes, obligaciones y responsabilidades.
- c. Comunicar a la oficina competente que corresponda, en forma pronta y oportuna los problemas informáticos, técnicos, procedimentales y reglamentarios que afecten en la incidencia de viajes y operaciones sin finiquitar.

Depurar todos los viajes y operaciones pendientes, según lo instruido con el resultado de la indagación desarrollada; disponiendo a nivel del sistema informático de los siguientes estados del viaje y DUA que respaldarían la finalización de la investigación primaria, a saber:

- a. Completar viaje (COM) y en caso de DUA asociado, su estado también debe ser ORI.
- b. Anular viaje (ANU) y en caso de DUA asociado, su estado también debe ser ANU.
- c. En proceso judicial del viaje (PROC-JUD); siendo factible en caso de DUA asociado diferentes estados de esta.
- d. En proceso administrativo (PROC-ADM); siendo factible en caso de DUA asociado, diferentes estados de esta.
- e. Se archiva operación (ARCH), siendo esta opción 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 descritos, aunado a las consideraciones de monto exiguo, plazos de prescripción, falta de información en las transmisiones, etc.

La circular recomienda compañía del Departamento Normativo, para que en conjunto se trabaje en maximizar la depuración de los pendientes como así se detalla a continuación.

- c. El Departamento Normativo en el ejercicio del control de las operaciones autorizadas en la jurisdicción de cada aduana, mediante DUAS, DUT y con un control de viaje, debe trabajar en coordinación con el Departamento Técnico, asesorando y materializando mensualmente los actos resolutivos requeridos para la depuración de operaciones pendientes, a saber: inicios de procedimientos, rectificaciones, cambios de rutas y estados de viajes, etc.
- d. La jefatura del Departamento Técnico de las Aduanas debe rendir mensualmente un informe a la Gerencia de la Aduana, a efectos de que se tomen las medidas necesarias para el cumplimiento del finiquito de los viajes pendientes; debiendo estar los mismos disponibles para ser consultados por los órganos fiscalizadores ajenos a la aduana en cualquier momento que sean requeridos, en el ejercicio del control interno.

El punto anterior hace referencia a la matriz de viajes que se remite a planificación cada 15 días, esto con el fin de mantener una constante depuración y control y seguimiento de las unidades que no han finalizado su viaje en destino.

- e. Se debe contar con instrumentos actualizado del registro de actuaciones realizadas por parte de la aduana para que los auxiliares de su jurisdicción u aduanas vecinas apliquen los procedimientos correspondientes o en su defecto la aduana de

control tomar la decisión final sobre las operaciones pendientes, a saber:

- A. Operaciones Pendientes: Contar con una base de datos actualizada en formato electrónico que respalde el estudio de todas las operaciones aduaneras pendientes por tipo: TRA, IMP, EXP, DUT, MIC, AEN y RED; en orden descendente, en consideración de los datos de las primera dos columnas y que contenga al menos, los siguientes elementos:
- a. Número, fecha, tipo y estado del viaje
 - b. Número, fecha y estado del DUA
 - c. Código y nombre del régimen y la modalidad del DUA
 - d. Número de manifiesto – B/L y fecha (viajes sin DUA asociada).
 - e. Código y nombre de Aduana de Origen.
 - f. Nombre, número de identificación y código de auxiliar recinto de salida (inicia el viaje).
 - g. Código y nombre de Aduana Destino.
 - h. Nombre, número de identificación y código de auxiliar recinto de destino (finaliza el viaje).
 - i. Nombre, número de identificación y código de auxiliar del declarante.
 - j. Nombre, número de identificación y código de auxiliar transportista.

- k. Número de expediente - crear uno por ruta de Aduana Destino (documentos de indagatoria).
- l. Número de resolución u oficio mediante el que se emite el acto final (proceso administrativo, proceso judicial, archivo, anulación, etc.).
- m. Gestiones desarrolladas (correos, prevenciones, informes, resoluciones, etc.).

B. Operaciones Finalizadas Con Plazo Vencido: Contar una base de datos actualizada en formato electrónico que respalde el estudio todas las operaciones aduaneras, tipo: TRA, IMP, EXP, DUT, MIC, AEN y RED con plazo de movilización superior al establecido en el procedimiento de tránsito, en orden descendente en consideración de los datos de las primera dos columnas y que contenga, al menos, los siguientes elementos:

- a. Número, fecha, tipo y estado del viaje.
- b. Número, fecha y estado del DUA.
- c. Código y nombre del régimen y la modalidad del DUA.
- d. Número de manifiesto – B/L y fecha (viajes sin DUA asociada).
- e. Código y nombre de Aduana de Origen.
- f. Nombre, número de identificación y código de auxiliar recinto de salida (inicia el viaje).
- g. Código y nombre de Aduana Destino.

- h. Nombre, número de identificación y código de auxiliar recinto de destino (finaliza el viaje).
- i. Nombre, número de identificación y código de auxiliar del declarante.
- j. Nombre, número de identificación y código de auxiliar transportista.
- k. Tiempo de Ley para movilizar mercancía asociada con operación.
- l. Tiempo de movilización efectivo.
- m. N° de expediente (documentos de indagatoria).
- n. N° de resolución u oficio mediante el que se emite el acto final (proceso administrativo, proceso judicial, archivo, anulación, etc.)
- o. Gestiones desarrolladas (fecha correos, prevenciones, etc.)

Compréndase, operaciones de tipo aduaneras como:

Tabla 2

Régimenes aduaneros y su detalle.

Modalidad	Detalle de Modalidad.
TRA	Tránsito.
IMP	Importación.
EXP	Exportación.
DUT/DUCA	Declaración Única Centroamericana.
MIC	Movimiento Interno Contra Manifiesto (Puerto a ET).
AEN / RED	Son propios de movimientos en terminales aéreas, uno refiere al movimiento de puerto a almacén de desconsolidación, y el otro de dicho a almacén a un depositario.

La tabla anterior, muestra las abreviaturas del sistema de los regímenes aduaneros, que se puede asignar durante el proceso de nacionalización de las mercancías, son 6 grandes grupos que abarcan en su subgrupo correspondiente sus modalidades. Elaboración propia.

En un acto seguido, quien suscribe da las pautas que deberán seguir los órganos fiscalizadores, en este caso a la Dirección de Gestión de Riesgo indica que:

- a. La atención en tiempo y forma, por parte de los auxiliares de la función pública, de los requerimientos de información planteados por la autoridad aduanera.
- b. El historial de cumplimiento de la normativa aduanera.

- c. La implementación de buenas prácticas internacionales en materia de seguridad de la cadena logística, en especial lo atinente a la entrega efectiva de las mercancías bajo control aduanero.
- d. Incorporar en el Plan Anual de Fiscalización estudios relativos a la verificación del finiquito oportuno de las operaciones aduaneras asociadas a declaraciones con control de viaje o a viaje.

Este último, se ratifica a través de RES-DGA-396-2019; emitido por la Dirección General de Aduanas en San José, a las diez horas del día veintinueve de octubre de dos mil diecinueve. “Reforma Manual de Procedimientos Aduaneros en el marco TICA (Contiene Ingreso y salida de Mercancías, Vehículo y Unidades de Transporte, Procedimientos de Tránsito Aduanero, Procedimientos de Depósito y Procedimiento de Importación Definitiva y Temporal)”.

2.7.2. Informes de planificación y fiscalización Aduanera estado de viajes por periodos auditados

De conformidad con lo establecido en la Ley General de Aduanas, sobre las funciones de los Departamentos de Fiscalización y Planificación se generan las auditorias de los estados de los pendientes y procesos aduaneros establecidos.

Es por ello que para el año 2018, el área de planificación estratégica y control de la gestión genera una memoria de seguimiento al tema de viajes pendientes en el Servicio Nacional de Aduanas, que contempla los periodos

2008-2018, abarcando cortes: II, III, IV trimestre del 2016 así como I, II, III trimestre 2018; informe se genera en el cumplimiento de la circular DGT-021-2014, el cual revisamos a detalle anteriormente y el cual fue derogado sucesivamente.

El comportamiento presentando en la población de viajes pendientes desde finales del año 2014 al segundo trimestre del año 2018; refleja del año 2016 y hasta el tercer trimestre de las 2017 mermas en la población de viajes pendientes; y a partir de diciembre del 2017 la tendencia es el incremento de la población al grado de ser similar a la presentada al iniciar este proceso de monitoreo.

El detalle de las cifras de viajes pendientes presentado para todas las aduanas del país desde diciembre del 2014 al junio del 2018 es de quince mil quinientos veinticinco (15525) que es la población registrada en TICA al finalizar el segundo trimestre del año 2018 por aduana de autorización, año, estados: INI, SAL y tipo de viaje; distribuido de la siguiente manera, Aduana Santamaría (5337), Peñas Blancas (4645), Limón (3271), Caldera (1264), Central (684), Paso Canoas (299) y Anexión (25).

Relacionado a lo anterior, se destaca el desglose por estado, a saber: INI (5287), SAL (10238), representando un 34% de los casos que no iniciaron movilización de la mercancía (INI); sin detrimento de los viajes DUT generados en resto de los países de Centroamérica que corresponde a el 16 % de la población.

Adicionalmente, se destaca el desglose de cifras de viajes pendientes presentadas por tipo de viaje a saber: AEN (15), DUT (5003), EXP (2385), IMP (2093), MIC (2738), RED (149), TRA (3141), TRS (1); siendo de interés señalar que los tipos de viajes que vienen mostrando en la actualidad crecimiento son los EXP, IMP, RED de forma más significativa.

Cifras Viajes Pendientes en SNA del periodo 2008-2018, por Aduana de Control y cortes Trimestrales													
Corte Inicial: 31/12/2014 - Corte Final: 30/06/2018													
Aduana Autorización	Cifras trimestrales registradas en Tica												% Población Pendientes (30/06/2018)
	31/12/2014	31/12/15 (Base)	31/03/2016	30/06/2016	30/09/2016	31/12/2016	31/03/2017	30/06/2017	30/09/2017	31/12/2017	31/01/2018	30/06/2018	
01- Central	680	517	369	326	285	282	248	241	234	631	486	684	4%
02- Caldera	496	559	405	266	264	258	217	205	202	400	441	1264	8%
03- Peñas Blancas	4762	2812	4707	3211	3206	3195	3173	3127	2766	4343	4279	4645	30%
05- Santamaría	2658	2235	1544	1307	1229	1206	1177	1162	1104	3656	3836	5337	34%
06- Limón	4273	9917	7548	7342	7291	7210	7025	6689	4654	2382	2211	3271	21%
07- Paso Canoas	1715	478	423	386	350	340	338	331	305	315	288	299	2%
13- Anexión	31	32	14	11	7	7	2	2	2	24	23	25	0%
TOTAL	14615	16550											
			15010										
		-3%		12849									
	--	9%			12632								
	--					12498							
	--	22%					12180						
	--							11757					
	--	24%							9267				
	--									11751			
	--	24%									11564		
	--											15525	
Porcentaje Depuración	--												100%
	--	26%											
	--												
						29%							
							44%						
								29%					
									30%				
													6%

Figura N° 3. La figura anterior, tiene por objetivo mostrar la cantidad de viajes pendientes al 30 de junio del año 2018, cifras de viajes pendientes en el Servicio Nacional del periodo 2008-2018 por Aduana donde registra la Aduana de Caldera con una muestra del 8% del total de viajes por la población nacional, pendiente de depurar.

A continuación, resumen de viajes pendientes 2008-2018 por aduana de origen, estado y modalidad.

Tabla 3

Resumen de viajes pendientes del periodo 2008 a junio del 2018, por estado.

Etiquetas de		Cuenta de Tipo columna							Períodos
Etiquetas de		001	002	003	005	006	007	013	Total general
INI		101	959	965	1050	2121	85	6	5287
2008				17			12		29
2009				13			2		15
2010				31			5		36
2011	1		46	4	26		12		89
2012	4		232	3	44		16		299
2013	4	12	63	2	40		12		133
2014	5	7	112	6	103		3		236
2015	2	18	51	95	86		3		255
2016	2	32	46	272	83		8	3	446
2017	11	50	56	227	142		4		490
2018	72	840	298	441	1597		8	3	3259
SAL		583	305	3680	4287	1150	214	19	10238
2008	1		85	20			22		128
2009	6		49	12			14		81
2010	3		70	22			14		109
2011	14		80	62	23		63		242
2012	33	2	293	69	82		31	1	511
2013	53	34	365	284	97		38		871
2014	27	54	459	256	55		7	1	859
2015	58	33	488	211	53		8		851
2016	82	23	1013	503	57		4	1	1683
2017	91	49	513	795	138		2	8	1596
2018	215	110	265	2053	645		11	8	3307
Total general	684	1264	4645	5337	3271	299	25		15525

La tabla anterior, muestra el resumen de viajes pendientes del periodo 2008 a junio del 2018, donde podemos notar que Aduana Caldera código: 002; posee pendientes de 959 viajes en estado INI (no han iniciado ruta) y 305 viajes en estado SAL (están en viaje). Departamento de Fiscalización y Planificación, DGA, 2018.

Tabla 4

Resumen de viajes pendientes 2008-2018, por régimen.

	INI												SAL												Total general	
Etiquetas c	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total INI	Total SAL	Total general	
AEN										2	11											2	2	15		
005										2	11											2	2	15		
DUT				32	227	85	124	57	51	65	300				7	279	572	545	503	1104	650	402	4062	5003		
001														2	11	36	1	5	1	3		59	59			
002								1										1	3	1		5	6			
003				32	188	56	109	46	41	54	296					190	296	420	437	987	496	254	3080	3902		
005														4	24	166	99	44	106	137	58	638	638			
006					25	19	12	8	9	10	3					26	39	18	10	6	13	85	197	283		
007					14	10	3	2	1	1	1				1	27	35	7	6	1		5	82	114		
013																1							1	1		
EXP			4	13	13	16	15	98	196	171	288			15	28	33	78	84	160	261	231	681	1571	2385		
001				1	2	3	3	1	2	10	42			1	4	5	5	8	30	57	62	147	319	383		
002						10	5	11	12	15	23					2	32	31	21	8	26	28	148	224		
003			4	4	4	1	1	4	2	1				2	2	10	4	8	30	7	4	9	76	97		
005							6	80	173	135	202			12	13	6	23	33	75	182	122	423	889	1485		
006				8	7	2		2	1	7	17				4	8	14	3	4	4	9	64	110	154		
007									6	3	1				5	2				2		2	11	21		
013											3							1		1	8	8	18	21		
IMP					5		2	11	49	47	115					13	10	3	22	92	342	1382	1864	2093		
001					2		1	1			15					1					1	44	46	65		
002							1		3	2	4										3	4	7	17		
003									1	1						1							1	3		
005					2			8	43	41	78					11	7	1	14	83	302	1299	1717	1889		
006					1			2	2	3	18						3	2	8	9	36	35	93	119		
MIC					1	6	85	66	23	101	1997					7	23	13	11	12	44	349	459	2738		
002										4	674											2	2	680		
006					1	6	85	66	23	97	1323					7	23	13	11	12	44	347	457	2058		
RED									45	24	43								2	9	14	12	37	149		
005									45	24	43								2	9	14	12	37	149		
TRA	29	15	32	44	52	26	10	23	82	80	505	898	128	81	94	207	179	188	214	153	205	315	479	2243	3141	
001						1	1			1	15	18	1	6	2	8	16	12	18	23	24	25	24	159	177	
002						2	1	6	17	29	139	194						2	23	11	12	19	76	143	337	
003	17	13	27	10	40	6	2	1	2		2	120	85	49	68	78	92	65	31	21	19	13	2	523	643	
005				4	1	2		7	11	25	107	157	20	12	10	45	28	88	123	76	123	220	259	1004	1161	
006				18	9	13	6	8	48	25	236	363				19	41	18	19	20	26	36	114	293	656	
007	12	2	5	12	2	2		1	1		6	43	22	14	14	57	2	3		2	1	2	4	121	164	
013									3			3												3		
TRS					1							1												1		
006					1							1												1		
Total general	29	15	36	89	299	133	236	255	446	490	3259	5287	128	81	109	242	511	871	859	851	1683	1596	3307	10238	15525	

La tabla anterior, muestran el comportamiento de viajes, no solo por año y estado los viajes pendientes, sino que lo presenta por régimen en este caso los viajes tipo TRA de Aduana 002 para el año 2017 al 2018. Departamento de Fiscalización y Planificación, DGA, 2018.

Por otra parte, en el año 2019 se generó el informe final N° DF-FI-INF-015-2020, sobre la verificación del debido cumplimiento por parte de la Aduana de Caldera de las disposiciones emitidas tendientes a finiquitar las operaciones aduaneras asociadas a viajes pendientes de concluir en el TICA correspondiente al año 2018.

Pero, de conformidad con los resultados obtenidos de la verificación del debido cumplimiento por parte de la Aduana de Caldera de las disposiciones emitidas tendientes a finiquitar las operaciones aduaneras asociadas a 291 viajes pendientes de concluir en el TICA correspondiente al año 2018. En base a los lineamientos dados en la circular DGA-002-2019.

Según informe, se logra constatar que existe personal designado para el estudio, seguimiento y coordinaciones de los viajes pendientes de finiquitar en el TICA, la existencia de personal designado para el estudio, seguimiento y coordinación de los viajes pendientes por finiquitar en el TICA.

Además, como resultado positivo se indica que existe base de datos actualizadas sobre las operaciones aduaneras asociadas a viajes pendientes de finiquitar; sin embargo, esta no contempla todos los elementos señalados por la normativa.

Así mismo, de los 291 viajes inicialmente pendientes de finiquitar para el año 2018, se constató que la Aduana de Caldera finalizó en el sistema TICA 254 viajes y 2 casos que se encuentran en PRJ (proceso judicial); quedando a la fecha 35 viajes pendientes.

2.7.3. Sobre la reforma al reglamento de habilitación de rutas de paso obligatorio para los vehículos automotores del Tránsito Aduanero, interno o internacional, de mercancías sujetas al control aduanero en la República y fijación de los Tiempos de rodaje entre aduanas, Decreto N° 26123 -H-MOPT

El decreto N° 23123-H-MOPT, establece las rutas autorizadas para el traslado de las unidades por las vías de Costa Rica, así mismo establece el tiempo de rodajes donde consideran:

Que en el Decreto Ejecutivo No 26123-H-MOPT, publicado en "La Gaceta" N° 127 del 3 de julio de 1997, se estableció el Reglamento de Habitación de Rutas de Paso Obligatorio para los Vehículos Automotores del Tránsito Aduanero, Interno o Internacional, de mercancías sujetas al Control Aduanero en la República y Fijación de los Tiempos de Rodaje entre Aduanas".

Que tanto el Ministerio de Hacienda, en lo que concierne a su competencia en materia aduanal, como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en lo referente a la vigilancia, control, regulación y reglamentación de los vehículos automotores que circulen por las vías públicas, deben adoptar, las disposiciones necesarias para el debido cumplimiento de lo dispuesto por el ordenamiento jurídico.

A continuación, se detalla las rutas exclusivamente habilitadas para el traslado de mercancías sujetas a control aduanero.

Tabla 5

Rutas nacionales autorizadas y su descripción.

RUTA NACIONAL	DESCRIPCIÓN DE LA RUTA
1	San José, Intersección con la Ruta Nacional N° 39 (Carretera de Circunvalación) – Carretera- General Cañas – Aeropuerto Juan Santamaría – Carretera Bernardo Soto – Intersección con Ruta Nacional N° 141 a Naranjo – San Ramón – La Irma – Cañas – Liberia – La Cruz – Peñas Blancas Frontera Norte.
2	San José, Intersección con la Ruta Nacional N° 39 (Carretera de Circunvalación) – Montes de Oca – Curridabat – Lomas de Ayarco - Alto de Ochomogo - Taras - La Lima – Casa Mata – La Sierra – El Empalme – Ojo de Agua – La Ese – San Isidro del General – Palmares – Juntas de Pacuar – Convento – Buenos Aires - Paso Real – Palmar Norte – Chacarita – Río Claro – Ciudad Neily – Paso Canoas Frontera Sur.
4	Pococí, La Y Griega – Horquetas – Puerto Viejo de Sarapiquí – Bajos de Chilamate
	Vuelta de Kooper – Intersección con Ruta Nacional N° 35 (Muelle)
14	Río Claro (Intersección con Ruta Nacional N° 2) – Kilómetro 3 – Golfito.
21	Liberia (Intersección con la Ruta Nacional N°1) - Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós
23	Barranca (Intersección con Ruta Nacional N° 1) – Puerto Caldera
27	San José, Intersección con la Ruta Nacional N° 39 (Carretera de Circunvalación) – Guachipelin – Brasil de Santa Ana – Cebadilla - Orotina - Pozón - Intersección con Ruta Nacional N° 23 a Puerto Caldera.
32	San José, Barrio Tournón – Río Virilla – Túnel Zurquí - Río Sucio - Guápiles – Jiménez – Guácimo - Pocora – Siquirres – Limón
34	Coyolar de Orotina (Intersección con la Ruta Nacional N° 27) – Quebrada Ganado - Herradura – Jacó – Parrita – Managua - Matapalo - Río Barú – Uvita – Punta Mala – Palmar Norte (Intersección con Ruta Nacional N° 2).
35	Florencia (Intersección con Ruta Nacional N°141) – Muelle – Terrón Colorado – Santa Rosa de Pocosol – Chimurria – Pavón - Los Chiles – Tablillas
36	Limón (Intersección con Ruta Nacional N° 32) – Río Banano – Tuba Creek – Cahuita – Honey Creek – Bribri – Daytona – Sixaola.
39	La Uruca (Intersección con Ruta Nacional N°108) - Paso Superior con Ruta Nacional N°1 – Pavas – Hatillos - San Sebastián – Paso Ancho – Parque de La Paz – Zapote – San Pedro de Montes de Oca – Guadalupe – Calle Blancos (Intersección con Ruta Nacional N° 109)
100	La Uruca (Intersección con Ruta Nacional N°108) – Paso Superior sobre Ruta Nacional N° 5 - Calle Blancos (Intersección con Ruta Nacional N° 39)
RUTA NACIONAL	DESCRIPCIÓN DE LA RUTA
108	La Uruca (Intersección con Ruta Nacional N°39) - La Uruca (Intersección con Ruta Nacional N°100) – Intersección con Ruta Nacional N°5 – La Uruca (Intersección con Ruta Nacional N°109)
109	La Uruca (Intersección con Ruta Nacional 108) - Guadalupe (Intersección con Ruta Nacional N°39)
126	San Miguel de Sarapiquí (Intersección con Ruta Nacional N° 140) – Lomas – La Virgen – Bajos de Chilamate (Intersección con Ruta Nacional N°4).
140	Ciudad Quesada - La Marina – Agua Zarcas – Venecia - Río Cuarto - San Miguel de Sarapiquí (Intersección con Ruta Nacional N° 140).
141	Naranjo (Intersección con Ruta Nacional N° 1) – El Muro – Palmita – Zarcero – Zapote – Lajas – Ciudad Quesada – Florencia (Intersección con Ruta Nacional N°35)
218	Calle Blancos (Intersección con Ruta Nacional N° 39)
250	Agua Zarcas (Intersección con la Ruta Nacional N° 140) - Los Chiles (Intersección con la Ruta Nacional N° 751)
751	San José de Agua Zarcas (Intersección con Ruta Nacional N° 4) - Los Chiles de Agua Zarcas- Intersección con Ruta Nacional N° 250.
Sin Número Radial	
El Coyol	Intersección con Ruta Nacional N° 1 – Intersección con Ruta Nacional N° 27

La presente tabla, detalla las rutas nacionales, así como la descripción de la ruta que deberá tomar el transportista una vez abandone recinto de

				1	1				
				23	23				
				27	27				
	1			39	39	1	1		1
	23	1		108	108	23	23		4
	27	23		100	100	27	27		35
PBL	39	27	1	109	109	34	34	21	1
	108	RC		218	218	2	2		141
	100	1		39	39	2	14		35
	109			108	108				
				32	32				
				36	36				
	35			35	35				
	141			4	4				
	1	35	35	751	751	35	35		
TBL	39	141	141	250	250	141	141	35	35
	108	1	1	140	140	1	1	141	141
	100		23	126	126	39	39	1	1
	109			4	4	2	2	21	
				32	32		14		
				36	36				

La tabla anterior, muestra cómo se conformará según la aduana de origen las rutas establecidas, estas rutas son establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, quien es el Ministerio que regula el tránsito de vehículos y automotores por territorio nacional. Básicamente se toma por decreto lo que establezca este ente regulador. Decreto N° 26123 MOPT, 2019.

A continuación, se muestran abreviaturas de interpretación:

CTL: Aduana Central.

SAT: Aduana Santamaría.

CAL: Aduana Caldera.

LIM: Aduana Limón.

SIX: Puesto de Aduana Sixaola.

PCA: Aduana Paso Canoas.

GOL: Puesto de Aduana Golfito.

ANX: Aduana La Anexión.

PBL: Aduana Peñas Blancas.

TBL: Puesto de Aduana Las Tablillas.

RC: Radial Coyol.

De igual forma, se detallan los tiempos de rodaje entre aduanas y puestos (Horas).

Tabla 7

Horas otorgadas para las rutas de paso obligatorio entre Aduanas.

ADUANA O PUESTO	CENTRAL	SANTAMARÍA	CALDERA	LIMÓN	SIXAOLA	PASO CANOAS	GOLFITO	ANEXIÓN	PEÑAS BLANCAS	TABLILLAS
CENTRAL		5	6	8	10	10	10	10	12	9
SANTAMARÍA	5		5	8	11	13	12	6	8	5
CALDERA	6	5		10	13	9	9	7	9	6
LIMÓN	8	8	10		3	15	14	11	13	8
SIXAOLA	10	11	13	3		17	17	14	15	11
ASO CANOAS	10	13	9	15	17		2	13	15	16
GOLFITO	10	12	9	14	17	2		13	15	16
ANEXIÓN	10	6	7	11	14	13	13		3	10
PEÑAS BLANCAS	12	8	9	13	15	15	15	3		11
TABLILLAS	9	5	6	8	11	16	16	10	11	

La tabla anterior, muestra el total de las horas de ruta asignadas por el MOPT, para el rodaje en carretera sin horas de descanso y alimentación de los cabezales y unidades de transporte por las vías nacionales. Decreto N° 26123 -H-MOPT, 2019.

2.7.4. Resolución DGA-057-2019

Así pues, con fundamento en las facultades otorgadas por la Ley General de Aduanas, Decretos Ejecutivos Nos. 25270-H y sus reformas y 26123-H-MOPT y su reforma, Decreto Ejecutivo N° 41624-H-MOPT, y con base en las consideraciones expuestas, esta Dirección General establece los tiempos máximos de descanso, alimentación y dormida en el desarrollo del tránsito entre aduanas, según se presenta en los cuadros A y B de la siguiente manera:

Tabla 8

Horas otorgadas para el descanso y alimentación del transportista aduanero.

Aduana	CTL	STA	CAL	LIM	SIX	PCA	GOL	ANX	PBL	TBL
CTL	---	1	1	10	10	10	10	10	10	10
SAT	1	---	1	10	10	10	10	1	10	1
CAL	1	1	---	10	10	10	10	1	10	1
LIM	10	10	10	---	1	11	11	10	10	10
SIX	10	10	10	1	---	19	19	11	11	16
PCA	10	10	10	10	19	---	0	10	11	11
GOL	10	10	10	11	19	0	---	10	11	11
ANX	10	1	1	10	11	10	10	---	1	10
PBL	10	10	10	10	11	11	11	1	---	10
TBL	10	1	1	10	10	11	11	10	10	---

La presente tabla, detalla las horas al que tiene derecho el transportista, por horas en ruta, según lo anterior emitido por el MOPT, para descansar, alimentarse y dormir. Resolución 057; DGA, 2019.

Los tiempos de descanso y alimentación se calculan proporcionalmente a razón de 1:30 horas, por cada 8 horas laboradas. Los tiempos de dormida se calculan a razón de 8:00 horas, por cada 8 horas de rodaje desde un inicio o reinicio y faltan al menos otras dos horas para terminar el viaje.

Los tiempos totales (rodaje y paradas propias del tránsito), se resumen en el cuadro B, que se presenta seguidamente:

Tabla 9

Horas naturales y totales para completar la ruta asignada.

Aduana	CTL	STA	CAL	LIM	SIX	PCA	GOL	ANX	PBL	TBL
CTL	---	6	7	18	20	20	20	20	22	19
SAT	6	---	6	18	21	23	22	7	18	6
CAL	7	6	---	20	23	19	19	8	19	7
LIM	18	18	20	---	4	26	25	21	23	18
SIX	20	21	23	4	---	36	36	25	26	27
PCA	20	23	19	25	36	---	2	23	26	27
GOL	20	22	19	25	36	2	---	23	26	27
ANX	20	7	8	21	25	23	23	---	4	20
PBL	22	18	19	23	26	26	26	4	---	21
TBL	19	6	7	18	21	27	27	20	21	---

La tabla anterior, muestra los tiempos totales en tránsito entre aduanas (horas naturales) contempla las horas asignadas en ruta más las horas de descanso asignadas por RES-DGA-057-2019.

De esta forma se da por sustentada la base jurídica administrativa que regula el tema del tiempo de las unidades en el país, así mismo el pilar que

fundamenta la regulación aduanera en los países que conforman la unión centroamericana y que ratifica su fundamento según el proceso establecido por las Partes que lo conforman.

2.7.5. Circular DGA-019-2021

Que el día 27 de octubre del año 2021, el Departamento de Procedimientos Administrativos-Dirección Normativa de la Dirección General comunica la circular: CIR-DGA-019-2021, como asunto principal “Sanción por aplicar a la ubicación de destino por incumplimientos en la transmisión del resultado de la recepción de los vehículos, unidades de transporte y sus cargas y/o el incumplimiento del deber de cerrar los tránsitos aduaneros recibidos (viajes). A continuación, se muestra la relevancia de la circular para el tema de investigación que se ejecuta.

De conformidad con los artículos 91 literal b), 94 y 99 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA IV), Ley N° 8881 publicada en La Gaceta 236 del 06 diciembre 2010, se establece que la movilización de los vehículos y unidades de transporte que llevan mercancías extranjeras por el territorio nacional, constituye el régimen de tránsito aduanero, así como lo que configura el régimen de depósito aduanero o depósito de aduanas (aún conocido en Costa Rica como “depósito fiscal”), a saber el numeral 94 citado señala, según CAUCA IV (2010):

Tránsito aduanero es el régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra por cualquier vía, con suspensión total de los tributos respectivos. Las mercancías en tránsito aduanero estarán bajo custodia y responsabilidad del transportista, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros. El

tránsito aduanero podrá ser internacional o interno y se registrarán por lo dispuesto en el presente Código y su Reglamento. (art. 94)

Asimismo, dicha normativa regional establece lo que constituye el auxiliar de la función pública aduanera, categoría depositario aduanero y su responsabilidad en la recepción de las mercancías que ingresan a sus instalaciones, derivado de un tránsito aduanero u otro régimen u operación aduanera, en sus numerales 26 y 27, según CAUCA IV (2010):

Depositario aduanero es el Auxiliar responsable ante el Servicio Aduanero, por la custodia y conservación temporal de las mercancías, bajo el control y supervisión de la Autoridad Aduanera. (art. 26)

Las personas naturales o jurídicas que a cualquier título reciban, manipulen procesen, transporten o tengan en custodia mercancías sujetas a control aduanero, serán responsables por las consecuencias tributarias producto del daño, pérdida o sustracción de las mercancías, salvo caso fortuito o fuerza mayor y demás eximentes de responsabilidad legalmente establecidas. (art. 27)

De ahí que, según la Dirección General de Aduanas (2021), cuando el tránsito aduanero tiene como destino un depositario aduanero u otra ubicación autorizada, es sumamente relevante para el control aduanero que se tenga certeza de la llegada de la unidad de transporte y sus cargas, así como la transmisión del reporte de dicha recepción por parte del auxiliar obligado a recibirlas y/o custodiarlas. (p. 2)

En relación con la llegada tardía de los tránsitos aduaneros, Dirección General de Aduanas (2021) menciona que la normativa regional y nacional ha determinado

tanto las obligaciones como las sanciones a aplicar en caso de arribo tardío a su destino de la unidad de transporte, correspondiendo la sanción contenida en el artículo 236 literal 8) de la Ley General de Aduanas N° 7557 (en adelante LGA):

No obstante, no en todos los casos las presuntas irregularidades se refieren a la entrega fuera de plazo de las unidades de transporte y sus mercancías, a pesar de aparecer en el sistema TICA como llegadas tardías, pues en realidad el transportista aduanero cuenta con las pruebas suficientes y necesarias para determinar que no hubo infracción administrativa relativa a una llegada tardía. (p. 2)

Derivado de lo antes indicado, la irregularidad se encontraría, más bien, en la no transmisión de los datos y la transmisión tardía de los resultados de la unidad de transporte, por parte de la ubicación que la recibe. Dirección General de Aduanas (2021):

El numeral 110 inciso a) del Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA IV), Decreto Ejecutivo N° 42876-H-COMEX, publicado en el Alcance 51 a La Gaceta 49 de 11 de marzo de 2021, señala la importancia de la recepción de las unidades de transporte, dentro de los procesos de los depositarios aduaneros. De igual forma los artículos 115 literal c), 486, 488, 490 y 492 del RECAUCA, deja claro que todas las obligaciones de estos auxiliares inician con la recepción de la unidad de transporte y sus cargas. En ese mismo sentido lo señalan los artículos 127 y 286 (depósito aduanero temporal), 134 (operadores de tiendas libres), 154 inc. b), 155 inc. e),

157 literales a) y b), 588 (empresas de despacho domiciliario), 473 inc. e) (empresas de perfeccionamiento activo), 509 literal d) (empresas de zona franca) del RECAUCA y cualquier otro auxiliar autorizado a recibir mercancías bajo control aduanero. (p. 2)

Esto implica que el proceso de recepción debe ser lo más transparente y ágil posible, con el fin de que tanto el auxiliar como la autoridad aduanera puedan ejercer los controles necesarios, según sus competencias y responsabilidades.

Lo anterior se encuentra más detalladamente señalado en los numerales 399 y 400 del RECAUCA IV:

La aduana de destino comunicará en forma electrónica o por otros medios a la aduana de partida, la llegada del medio de transporte en tránsito, así como las irregularidades presentadas en la recepción. En todos los casos, la investigación de los tránsitos no recibidos, otras irregularidades y la aplicación de sanciones será responsabilidad de la aduana de destino, para ello la aduana de partida prestará toda la colaboración que sea necesaria. En caso de disconformidad, la Autoridad Aduanera, estará facultada para solicitar la información que sea necesaria al transportista aduanero y demás auxiliares que participaron en el tránsito y adoptará las acciones administrativas que correspondieren. El medio de transporte no podrá ser utilizado para realizar un nuevo tránsito o traslado internos hasta que se cumpla el arribo de la operación precedente o justifique el motivo del incumplimiento del plazo. (art. 399)

El régimen de tránsito aduanero se cancelará en el sistema informático del Servicio Aduanero operado por la Autoridad Aduanera o el responsable de las instalaciones habilitadas, con la entrega y la recepción completa de las mercancías en las instalaciones de la aduana de destino, del depósito aduanero u otros lugares habilitados al efecto, según el caso. (art. 400)

Al respecto, el artículo 273 del Reglamento a la Ley General de Aduanas (en adelante RLGA), sobre las actuaciones del transportista y la ubicación de destino, establece que “La operación de tránsito aduanero se tendrá por finalizada con la entrega por parte del transportista aduanero de las mercancías efectivamente descargadas y recibidas por el depositario aduanero o el auxiliar autorizado para recibir mercancías en sus instalaciones...” (p. 3).

De igual forma el artículo 275 del reglamento de cita, establece claramente la obligación del auxiliar receptor de la unidad de transporte, de registrar la información respectiva:

A la llegada del vehículo y la unidad de transporte a las instalaciones habilitadas, el transportista presentará al auxiliar, la declaración de tránsito o comprobante de salida y sus anexos. El auxiliar receptor registrará la fecha y hora efectiva de llegada de la unidad de transporte de conformidad con lo regulado por la Dirección General de Aduanas. (art. 275)

Dichas regulaciones de la Dirección General de Aduanas se encuentran contenidas en el Manual de Procedimientos Aduaneros, RES-DGA-203-2005 y sus

reformas, específicamente en el Procedimiento de Tránsito Aduanero, Capítulo 2, Política XI. B.

- a. Al momento del arribo de la UT al lugar de destino autorizado, el conductor entregará el “comprobante de salida” del tránsito al responsable de la ubicación. Tratándose de tránsito internacional terrestre entregará el formulario de la DTI.
- b. Revisará el estado de los precintos y de la UT y confrontará la información de los números de precintos, de la UT, de la matrícula del vehículo, de la identificación del conductor, entre otros datos, con la del inicio de viaje registrada en la aplicación informática, mediante la consulta del módulo de viaje y en caso de determinar diferencias o de existir incidencias tales como que el precinto esté roto, la UT abierta o con signos de haber sido abierta durante el recorrido, el comprobante de tránsito esté alterado, entre otros aspectos, deberá en forma inmediata comunicarlo a la aduana de control mediante la confección de un acta directamente en la aplicación informática o que enviará con el mensaje de fin de tránsito, a efectos de que la aduana inicie las acciones que correspondan.
- c. En forma inmediata al arribo y revisión de la UT y los datos del inicio del viaje, registrará en la aplicación informática o a través del envío del mensaje, los datos del fin de viaje con el que ingresan las mercancías a la ubicación, así como la información del número de matrícula del vehículo, del número de precintos, del número de la

UT efectivamente recibida y la identificación del conductor que finalizó la movilización de la UT, además la fecha y hora programada para la descarga o la solicitud de no descarga de la UT, así como las actas que se hayan confeccionado, entre otros datos. Si el arribo se da en horario no hábil y no está definida la fecha y hora programada, se deberá indicar las diez de la mañana del día hábil siguiente.

- d. Imprimirá un comprobante de fin de tránsito, en el que se detallará la fecha y hora de entrada efectiva de la UT y se lo entregará al transportista.
- e. Una hora después de haberse registrado en el sistema informático el fin de tránsito, el depositario deberá consultar en la aplicación informática si corresponde participación de la autoridad aduanera en la descarga y la hora determinada para la ejecución del proceso; de haberse registrado el fin de tránsito en horario no hábil, deberá realizar la consulta a partir de la primera hora hábil del día hábil siguiente. (pp.15-17)

De lo anterior, no queda duda de que, al momento de la llegada del vehículo o unidad de transporte, el auxiliar encargado de la recepción (depositario aduanero, despacho domiciliario, empresas de zona franca, perfeccionamiento activo, etc.), según Dirección General de Aduanas (2021), está en la obligación de verificar o inspeccionar la unidad de transporte contra los documentos de salida y de registrar en el sistema TICA, de inmediato, la información de la llegada, transmitiendo en ese momento la información a la autoridad aduanera. (p. 4)

Visto lo antes mencionado, tenemos que la LGA contempla dos posibles sanciones para esta omisión del cierre de los tránsitos (viajes), por parte de la ubicación de destino, a saber, una de multa de quinientos pesos centroamericanos, contenida en el artículo 236 inciso 14, y la otra una suspensión de dos días de su ejercicio como auxiliar, de acuerdo con el artículo 237 inciso b.:

- a. Estando obligado, omita transmitir a la autoridad aduanera, en el momento de la recepción de los vehículos y las unidades de transporte, el resultado de la inspección de estos en los términos y las condiciones dispuestas por la presente Ley y sus Reglamentos, o lo transmita en forma tardía, incompleta o con errores que causen perjuicio fiscal. (art. 236)
- b. Estando obligado, incumpla las disposiciones de procedimiento y control emitidas por las autoridades aduaneras, o no mantenga a disposición de esas autoridades los medios de control de ingreso, permanencia y salida de las mercancías, los vehículos y las unidades de transporte. (art. 237)

Según la Dirección General de Aduanas (2021), se tiene que la primera de estas sanciones corresponde a una sanción para dos conductas específicas, relativas a la omisión de transmitir, o bien la de realizar tal transmisión de manera tardía, incompleta o que los errores causen perjuicio fiscal. (p. 5)

La segunda, por el contrario, se refiere a un incumplimiento genérico de disposiciones de procedimiento y control, o bien, el no tener a disposición los medios de control de ingreso, permanencia y salida de mercancías. No se especifican cuáles disposiciones de control, por lo que puede ser cualquiera que sea violentada. (p. 3)

Así las cosas, resulta claro que el numeral 236 literal 14 LGA, busca sancionar de manera explícita la no transmisión de datos sobre el resultado de la inspección de los vehículos y las unidades de transportes tal como lo establece el artículo 276 del RLGA indicando:

Recibidos los documentos a que se refiere el artículo anterior, el Auxiliar procederá a inspeccionar el vehículo y la unidad de transporte y a corroborar si los marchamos y precintos autorizados se encuentran en buen estado y si se han cumplido los plazos de tránsito. De no encontrarse ninguna irregularidad el Auxiliar dará por recibido el vehículo y la unidad de transporte y comunicará su conformidad al conductor y a la aduana de control señalando a ésta última, el número de la declaración de tránsito. De existir alguna irregularidad el Auxiliar lo comunicará inmediatamente a la aduana de control y el vehículo y la unidad de transporte deberán permanecer en las instalaciones del Auxiliar sin manipulación alguna. La aduana de control ordenará la inspección inmediata del vehículo y de la unidad de transporte y tomará las acciones administrativas que correspondieren, comunicando de esta circunstancia a la aduana de salida. (art. 237)

De esta manera se declara el, por tanto, ordenándose a cumplir con los siguiente, según la Dirección General de Aduanas (2021):

- a. Aplicar la sanción de multa de quinientos pesos centroamericanos o su equivalente en moneda nacional, contemplada en el artículo 236 literal 14 de la Ley General de Aduanas, para todos aquellos incumplimientos al

deber de los auxiliares de la función pública aduanera que reciben vehículos, unidades de transporte y sus cargas, de transmitir en forma inmediata a la autoridad aduanera la información de dicha recepción y/o la no ejecución, conforme lo establece la normativa aduanera regional y nacional, del respectivo cierre de los tránsitos aduaneros (viajes) destinados a dichos auxiliares.

- b. Recalificar al tipo infraccional de multa del artículo 236 literal 14 LGA, todos aquellos procedimientos administrativos de suspensión iniciados con el numeral 237 inciso b) LGA o cualquier otro, por los incumplimientos señalados en el por tanto Primero, que aún no tengan acto final notificado y conceder un nuevo plazo de cinco días hábiles para la presentación de alegatos y pruebas.
- c. Anular y reiniciar, cuando exista un acto final notificado, todos aquellos procedimientos administrativos ordinarios de suspensión y cualquiera otro procedimiento distinto del señalado en el artículo 236 literal 14 LGA.
- d. Remitir al Tribunal Aduanero Nacional los recursos de apelación que se hubieren presentado contra actos emitidos por la DGA al momento de vigencia de esta circular, pues conforme al artículo 625 del RECAUCA IV, a la autoridad aduanera solo le corresponde elevar las actuaciones al órgano de decisión. (p. 6)

Capítulo III

3. Marco Metodológico

Los enfoques cuantitativo, cualitativo y mixto, según Hernández et al. (2014) constituyen posibles elecciones para enfrentar problemas de investigación y resultan igualmente valiosos. Son, hasta ahora, las mejores formas diseñadas por la humanidad para investigar y generar conocimientos”. (p. 23).

3.1. Enfoque de la investigación.

El enfoque de la investigación se puede definir como, el proceso sistemático, disciplinado y controlado, el cual está relacionado a los métodos de la investigación que se van a realizar.

En la investigación el proceso y las estrategias utilizadas se adaptan a las necesidades, contexto, circunstancias, recursos, pero sobre todo al planeamiento del problema.

3.1.1. Enfoque cualitativo.

El enfoque cualitativo se puede definir como aquellas maneras en las que se representa la investigación, es decir se muestra la manera natural del contexto de esta, asimismo se puede obtener cual es el objeto de estudio de dicha indagación.

En el libro de “Metodología de Investigación”, Sampieri señala que: “el enfoque cualitativo utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación” (p. 7).

En efecto, este enfoque hace referencia a la descripción de las cualidades de un hecho o fenómeno; en este se busca obtener un conocimiento más detallado acerca del objeto de estudio.

Se debe mencionar que este enfoque se presenta en la investigación, ya que con el estudio busca obtener conocimientos acerca de los tránsitos de mercancías sujetas al control aduanero, permitiendo por consiguiente conocer la realidad del proceso logístico internacional en el país.

3.1.2. Enfoque cuantitativo.

De este modo el enfoque cuantitativo se define como el análisis de diversos elementos que pueden ser medidos o bien cuantificados, para darle las soluciones a problemas o preguntas que se puedan presentar en la investigación, estas van a partir de la información obtenida con base en muestras o pruebas de la población por investigar.

Según Sampieri, en su libro Metodologías de la Investigación (2014) el enfoque cuantitativo:

Utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de estadísticas para establecer con exactitud patrones de comportamientos de una población” (p. 10).

3.1.3. Enfoque mixto.

Por lo que Hernández, Fernández y Baptista (2014), en su libro metodología de la investigación, señalan: “Que todo trabajo de investigación se sustenta en dos etapas principales; el enfoque cuantitativo y el enfoque cualitativo, los cuales, de manera conjunta, forman un tercer enfoque. El enfoque mixto”. (p. 04).

Además, Hernández-Sampiere Mendoza (2008), en su libro de metodologías conceptualiza:

Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (meta inferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (p. 534).

En resumen, los métodos mixtos utilizan evidencia de datos numéricos, verbales, textuales, visuales, simbólicos y de otras clases para entender problemas en las ciencias (Creswell, 2013 y Lieber y Weisner, 2010).

Posterior al análisis de los tipos de enfoques en los que se puede dar una investigación se determinan los resultados de manera congruentes, claros, objetivos y significativos para el estudio a realizar en la Aduana Caldera, acerca de los viajes (80-80) y la utilización de los procedimientos y procesos del tránsito aduanero conforme lo establecido en la Ley General de Aduanas su Reglamento y reformas.

3.2. Tipo de investigación.

Una vez analizados los enfoques en los que se pueden dar una investigación, se obtienen del mismo, los resultados de manera coherente, concisa y precisa en el estudio que se realizará para la Aduana de control Caldera, acerca de los viajes que no han finalizado o que fueron finalizados fuera de los plazos establecidos según la normativa vigente en la República de Costa Rica.

3.3. Hipótesis.

X1: Los viajes del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80); generados en la jurisdicción Aduana de Caldera, durante el período 2017 al 2019 no están siendo completados por su destino a causa del robo de contenedores.

3.4. Definición de variables o categorías de análisis.

Amiel Pérez (2007) afirma que una “variable es todo aquello que tiene características propias que la distingue de lo demás que es susceptible de cambio o modificación y la podemos estudiar, controlar o medir en una investigación” (p 171).

Existe gran variedad de tipos de variables, según el punto de vista que acogamos para su clasificación correspondiente y enfoque de investigación. Las variables para el método científico para este trabajo son los que a continuación se desarrollan.

Tabla 10*Cuadro de variables, Objetivos Específicos e Instrumentos Metodológicos.*

Cuadro de Variables				
Objetivo Específicos	Variables de Estudio	Definición Conceptual de la variable	Indicadores	Instrumento
Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019.	*Régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno/fuera de plazo/ no finalizados.	El manual de procedimientos aduaneros de Costa Rica conceptualiza el tránsito interno como: el mediante del que las mercancías sujetas a control aduanero, son transportadas por vía terrestre por un transportista aduanero autorizado expresamente por la DGA, desde una zona de jurisdicción aduanera a otra distinta, dentro del territorio nacional.	Bases de datos/ Viajes/Periodo/ Cantidad de Viajes	Cuadro para obtención de datos en bases de datos de Aduana Caldera
Analizar los resultados de las interrupciones de tránsitos y sus justificaciones para la jurisdicción en la Aduana de Caldera, durante el periodo 2017-2019.	*Justificaciones/causas	Según la Real Académica del latín: interrumpere. Que significa cortar la continuidad de algo en el lugar o en el tiempo.	Justificaciones y sus causas	Encuesta estructurada.
Deducir el principal causante y sus afectaciones por la que los viajes bajo control aduanero de la Aduana de Caldera, tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron durante el período 2017-2019.	* Principal causa *Afectaciones	* Según la Real Académica Española (REA) Del lat. causa, y este calco del gr. αἰτία aitia. Que significa aquello que se considera como fundamento u origen de algo. * Y de igual forma según la REA Del lat. affectatio,-ōnis. Que significa la acción de afectar.	Legislación y procesos vigentes	Cuadro Comparativo de causas y consecuencias.

La tabla anterior, muestra la combinación de datos que se realizan para la obtención de resultados, y su relación metodológica, con los objetivos específicos planteados, así como conocer las variables incorporadas al estudio en operación, y sus instrumentos aplicables conforme taxonomía.

3.5. Estudio de la población (censo o muestra).

La representatividad de una muestra permite extrapolar y generalizar los resultados observados en ésta, a la población accesible; y a partir de ésta, a la población blanco.

Para Otzen y Monterola (2017), ambos conceptualizan:

Una muestra será representativa o no; sólo si fue seleccionada al azar, es decir, que todos los sujetos de la población blanco tuvieron la misma posibilidad de ser seleccionados en esta muestra y por ende ser incluidos en el estudio y, por otro lado, que el número de sujetos seleccionados representen numéricamente a la población que le dio origen respecto de la distribución de la variable en estudio, es decir, la estimación o cálculo del tamaño de la muestra” (pp. 227-232).

Entonces para Otzen y Monterola (2017). “el muestreo tiene por objetivo estudiar las relaciones existentes entre la distribución de una variable en la población blanco y las distribuciones de esta variable en la muestra a estudio.

Para ello, es fundamental, entre otras cosas definir los criterios de inclusión (características clínicas, demográficas, temporales y geográficas de los sujetos que componen la población en estudio) y de exclusión características de los sujetos que pueden interferir con la calidad de los datos o la interpretación de los resultados” (pp. 227-232).

3.6. Técnicas e instrumentos por utilizar en la recolección de la información en el proceso de tabulación y análisis de los datos.

Entre los procesos de planos en una investigación hay que tener por definido los puntos de control que se han realizado para determinar si se han completado, de esta forma se asegurará de que se están cumpliendo con los objetivos planteados para cada etapa de la investigación.

Importante siempre establecer los puntos de control para que, al momento de ejecutar el instrumento, evitemos u omitamos dejar por fuera variables de que sean relevantes para la investigación, de esta forma se evitaría durante el proceso errores que podrían afectar relativamente los resultados obtenidos.

El muestreo es un tópico sumamente importante en los modelos mixtos de investigación y tradicionalmente se ha clasificado en dos tipos principales así afirmado por Hernandez Sampieri, Fernández Collad, & Basptista Lucio, p. 546 (2010):

- a. Probabilístico: CUAN (implica seleccionar al azar casos o unidades de una población que sean estadísticamente representativos de ésta y cuya probabilidad de ser elegidos para formar parte de la muestra se pueda determinar).
- b. No probabilístico o propositivo: CUAL (guiado por uno o varios fines más que por técnicas estadísticas que buscan representatividad)

Los métodos mixtos utilizan estrategia de muestreo que combinan muestras pirobalísticas y muestras propositivas (CUAN y CUAL). Normalmente la muestra pretende lograr un balance entre “saturación de categorías y la “representatividad”.

Entonces la fórmula para el cálculo de un tamaño de muestra aleatorio:

$$N = \frac{p(1-p)}{\frac{e^2}{z^2} \cdot \frac{p(1-p)}{N}}$$

Donde:

n: tamaño de la muestra

z: zeta alfa medios

p: probabilidad de éxitos

e: error de muestreo

Siendo el cuadro para su respectivo cálculo.

Tabla 11

Fórmula de confidencialidad de datos.

Población Finita	
Nivel de Confianza	95%
Variabilidad	50%
Error de Muestreo	5%
Tamaño de La Población	600
Tamaño de Muestra	234

La tabla anterior, muestra los datos, mínimos que se requieren para que los datos en estudio sean confiables, y respalde el análisis de datos realizado.

En esta fórmula el único componente nuevo es la “N” que representa el tamaño de la población. Cuando el nivel de confianza es del 95% donde el nivel de confianza de uso común entre los investigadores), el valor de “z” es igual al 1.96%. Este dato aplica para cualquiera de las dos fórmulas detalladas.

3.7. Instrumento para obtención de datos en bases de datos de Aduana Caldera.

- a. El siguiente instrumento tiene como finalidad obtener los datos planteados en el objetivo específico #1 de esta investigación:
“Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019.”

Tabla 12

Cuadro para obtención de datos en bases de información de Aduana Caldera.

Tema:	"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 periodo 2017 al 2019."											
Estudiante:	Romario Rojas Castro						Año: 2021					
Objetivo Específico:	Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019.											
Instrucciones:	El siguiente Instrumento tiene como finalidad obtener los datos que nos permita cumplir con lo planificado en el primero objetivo específico de nuestra investigación, son tres bloques, en el primero se obtendra los datos de la población, en el segundo se obtendran los resultados cuales viajes de la población finalizaron sus viajes en plazos fuera de los permisos, y tercero cuantos viajes quedan pendientes de depurar en el sistema.											
1. A continuación, se detallan la cantidad de Declaraciones Totales generados por mes por año.												
Población Periodo 2017					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
Población Periodo 2018					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno.							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
Población Periodo 2019					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
2. A continuación, se detallan la cantidad de Declaraciones con plazos vencidos generados por mes por año.												
Muestra Periodo 2017					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
Muestra Periodo 2018					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
Muestra Periodo 2019					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
3. A continuación, se detallan la cantidad de Declaraciones pendientes por depurar generados por mes por año.												
Muestra Periodo 2017					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno.							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
Muestra Periodo 2018					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno.							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	
Muestra Periodo 2019					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno.							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	

La tabla anterior, es el instrumento N°1 en aplicar para obtener los datos que nos permita cumplir con el objetivo específico N°1 de la presente investigación. Se obtienen datos cuantitativos. Elaboración propia.

A. Pasos por realizar para obtención de datos aplicación del instrumento

N° 1.

- a- Primero se realiza un corte en sistema informático TICA, en el bloque DUAS, DUAS por régimen, filtrar según régimen, y modalidad a consultar, la consulta debe hacerse por un periodo de cada 15 días por mes y por año a consultar. Esto refleja los datos de la población a estudiar con incumplimientos de plazo.
- b- Realizar nuevamente un corte en las bases de datos de origen 002 (Aduana Caldera), del régimen: tránsito, modalidad: Tránsito Interno. En el bloque viajes, ambiente: consulta sobre viajes, viajes entre Aduana-Depósito.
- c- Los informes son de manera mensual, por lo que debe ir filtrando las fechas que consulta. Los pasos b- y c- de este apartado no dan las pautas para obtener los datos de la muestra en analizar.
- d- Una vez obtenido los datos generales y concentrados, hay que filtrar por régimen y modalidad, así como los datos de origen, para los viajes (80-80) solo hay dos formas de generar una declaración de estas, y es de puerto y estacionamiento transitorio nada más, otro recinto de origen modifica la modalidad.
- e- Posterior vamos a filtrar el tiempo asignado, como base se acoge **RES-DGA-057-2019** que orienta con las horas que se asignan para las rutas de las unidades de transporte que tienen como origen puerto o estacionamiento transitorio y destino otra jurisdicción en

tránsito, ya que la base de datos no especifica propiamente este elemento.

- f- Para ir finalizando, tomaremos aquellos datos que tengan como estado EXC (EXCEDIO) VEN (VENCIDO), esto refleja la cantidad de elementos que finalizaron fuera o están fuera de plazo para la entrega en destino.
- g- Al tratarse de una base de muchos elementos, se debe aplicar la herramienta de tablas dinámicas, generados en la aplicación ofimática Excel. Con estos pasos obtenemos los datos de la muestra de la población consultada.
- h- Por otro lado, para conocer los elementos pendientes de finalizar, estos datos, deben ser obtenidos del bloque viaje, ambiente: pendientes, realizar el filtro por régimen y modalidad consulta, esto proceso es el más rápido de todos y de igual forma se requiere del programa ofimático Excel.
- i- Este último paso se relaciona con la base manual que controla el funcionario a cargo del control y depuración de viajes asociadas a las declaraciones. Lo que permite confirmar y verificar que los elementos reflejados se correlacionen con el control de actividad que ejerce la Aduana. Este proceso se realiza con la fórmula de coincidir elementos entre bases de datos en la aplicación ofimática de Excel.

- b. El siguiente instrumento tiene como finalidad obtener datos del objetivo específico planteado #2 de esta investigación: “Analizar los resultados de las interrupciones de tránsitos y sus justificaciones para la jurisdicción en la Aduana de Caldera, durante el periodo 2017-2019.”

3.8. Instrumento para la obtención de causas que afectan el tránsito aduanero nacional

UNIVERSIDAD TÉCNICA NACIONAL.

Estimado encuestado.

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

“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.”

Con el fin de cumplir con el Objetivo Específico:

“Analizar los resultados de las interrupciones de tránsitos y sus justificaciones para la jurisdicción en la Aduana de Caldera, durante el periodo 2017-2019.”

Estudiante: Romario Rojas Castro.
Licenciatura en Administración Aduanera.

***Obligatorio**

Primera Parte Procesos y Causas

- Según el Manual de procedimientos aduaneros, Una vez aceptada la Declaración de Tránsito en el sistema, el declarante deberá notificar al recinto de origen que se permita la salida de la UT asociada al viaje; actualmente los documentos en Caldera para el retiro de unidades es entregado a: *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Transportista
- ☐ Puerto/Estacionamiento Transitorio
- ☐ Otro: _____

- Según el Manual de procedimientos aduaneros: ¿Cuál es el tiempo asignado para el retiro de unidades de transporte una vez este sea aceptado por el declarante en el sistema informático TICA? *

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ 48 horas
- ☐ 19 horas
- ☐ 72 horas
- ☐ 32 horas

Otro: ☐ _____

3. Cuando hablamos de la Resolución RES-DGA-057-2019 que ratifica el decreto ejecutivo 26123-H-MOPT, estamos hablando del tema relacionado a: *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Las horas de rutas solamente.
- ☐ Las rutas habilitadas solamente.
- ☐ Solo las horas de descanso.
- ☐ Las horas de descanso, las horas de ruta, y rutas establecidas.
- ☐ Desconozco del Tema

4. En un orden de causas, cuales considera ser la causa o causas por la que los viajes no finalizan en plazo, o no finalizan su ruta. *
- Elija una opción por causa, siendo la primer causa la que considera el motivo principal por el cual los viajes no finalizan en plazo.

Selecciona todos los que correspondan.

	Primera Causa	Segunda Causa	Tercer Causa	Cuarta Causa	Quinta Causa	Sexta Causa
Robo de Contenedores	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Desperfectos Mecánicos	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Accidentes de Tránsito.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Horarios de Almacenes/Zonas Francas/Despachos Domiciliario.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
El Colapso Portuario.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Problemas Climáticos.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Otro	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. En el caso de robo de contenedores en ruta, la responsabilidad de la custodia y de informar lo sucedido ante la Aduana de Control es de: *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Transportista Marítimo.
- ☐ Desconsolidador de Carga.
- ☐ Transportista Terrestre.
- ☐ Agente de Aduanas.
- ☐ Recinto Origen.
- ☐ Recinto de Destino.

Segunda Parte

Justificaciones, riesgos y frecuencias

6. Las situaciones u afectaciones relacionadas a la caída de sistemas informáticos o cobertura de red, o falla eléctrica, en los despachos son comunicados a la Aduana con incidencias: *

Marca solo un óvalo.

☐ SI

☐ No

7. ¿Cuál es la frecuencia de riesgo de que suceda un robo de contenedor? *

Marca solo un óvalo.

☐ Alto

☐ Medio

☐ Bajo

8. ¿Cuál es la frecuencia de riesgo de que suceda un desperfecto mecánico en carretera? *

Marca solo un óvalo.

☐ Alto

☐ Medio

☐ Bajo

9. ¿Cuál es la frecuencia de riesgo de que suceda un accidente de tránsito en carretera? *

Marca solo un óvalo.

☐ Alto

☐ Medio

☐ Bajo

10. ¿Cuál es la frecuencia con la que recibe como respuesta que por el horario el viaje no puede ser completado? *

Marca solo un óvalo.

☐ Alta

☐ Media

☐ Baja

11. ¿Cuál es la frecuencia del Colapso Portuario? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Alta
☐ Media
☐ Baja

12. ¿Cuál es la frecuencia de riesgo de que tengan problemas por el Clima? *

Marca solo un óvalo.

- ☐ Alta
☐ Media
☐ Baja

13. ¿Cuál es la frecuencia con la que puede suceder uno o dos eventos a la vez que atrasen la colocación de la UT en plazo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Alto
☐ Media
☐ Baja

14. ¿Considera que el estado de las rutas y las carreteras del país no afectan en la Logística Aduanera?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
☐ No
☐ Talvez

Tercera Parte

Multas y Consecuencias.

15. ¿Considera que la multa de \$500 por incumplimiento de plazos sea alta?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

16. ¿Cada cuanto aplica el rebajo de multa del 80% sobre los \$500 ante el incumplimiento de plazo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Siempre
☐ Pocas Veces
☐ Nunca

17. ¿Cada cuanto aplica el rebajo de multa del 55% sobre los \$500 ante el incumplimiento de plazo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Siempre
☐ A veces
☐ Nunca

18. ¿Cada cuanto aplica el rebajo de multa del 20% sobre los \$500 ante el incumplimiento de plazo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Siempre
☐ A veces
☐ Nunca

19. ¿Considera tener claro el proceso de Tránsitos Aduaneros en el país?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

Cuarta Parte

Recomendaciones/Soluciones

20. ¿Si se ajustara el monto de multas por los incumplimientos de plazo? Cree que mejore su recaudación como auxiliar.

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

21. ¿En una eventual ampliación de las instalaciones portuarias, cree que mejoraría la logística de plazos?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

22. ¿Cree que con la instalación de RFID en cabezales, mejore el plazo de logística?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

23. ¿Cree que mejorar el Horario de La Aduana de Caldera, ayude a mejorar el plazo de logística?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

24. ¿Cree que generar Capsulas informativas de Los procesos aduaneros, ayude con los plazos de logística?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
☐ No
☐ Tal vez

Figura N° 4. La figura anterior, es el instrumento aplicar para obtener los resultados que se requieren para cumplir con el objetivo específico N°2 de la presente investigación. Esta dividido en 4 partes, ambas con fines distintos, que nos permite tener los resultados que se requieren para conocer las causas, los cuales son variables cualitativas.

B. Pasos por realizar para obtención de datos aplicación del instrumento
N° 2.

1. Se deberá usar la herramienta formularios de la plataforma Google.
2. Formular las preguntas en un orden de ideas, siendo el mismo se separó en cuatro partes, para establecer un punto de control de cierre, y tener un orden de respuestas más detallado de las variables que se requieren sean sometidas al estudio de muestreo, a través de una encuesta estructurada, que combina conocimientos de decretos, leyes y claramente los procesos aduaneros establecidos.
3. Una vez estructurada la encuesta, esta se remitirá al auxiliar responsable del movimiento de unidades de transporte, para que según la experiencia propia den certeza de las causas que afectan la colocación o llegadas de contenedores.
4. Una vez aplicada, se analizan los resultados obtenidos, es un instrumento muy rápido de fabricar, a través de un medio muy fácil de aplicar, para resultados más acertados en el proceso de investigación.
5. En este caso el enfoque de conocer las causas en ruta, al que se ve expuesto el auxiliar aduanero responsable del traslado de la UT por territorio nacional.

Capítulo IV

4. Presentación y análisis de los resultados

A continuación, se presenta el análisis de resultado de los instrumentos diseñados para la obtención de datos de esta investigación. En el mismo orden de ideas, se hará con respecto a cada objetivo específico planteado y en el orden que fue diseñado y aplicado.

4.1. Análisis de resultado del objetivo específico uno planteado.

El siguiente apartado, presenta los datos del análisis del objetivo específico: “Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019”.

Con el instrumento titulado, “Cuadro para obtención de datos en bases de datos de Aduana Caldera”. Se obtuvo los siguientes resultados.

Tabla 13

1. A continuación, se detallan la cantidad de Declaraciones totales generados por mes por año.

Población		Periodo	Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)									
2017.												
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
2307	2212	2124	2203	2887	3266	2476	2670	2965	2992	3005	2282	31389

Población		Periodo	Régimen: Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)									
2018.												
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
2312	1953	1990	3114	3170	2341	2883	2226	2044	3677	2612	2437	30759

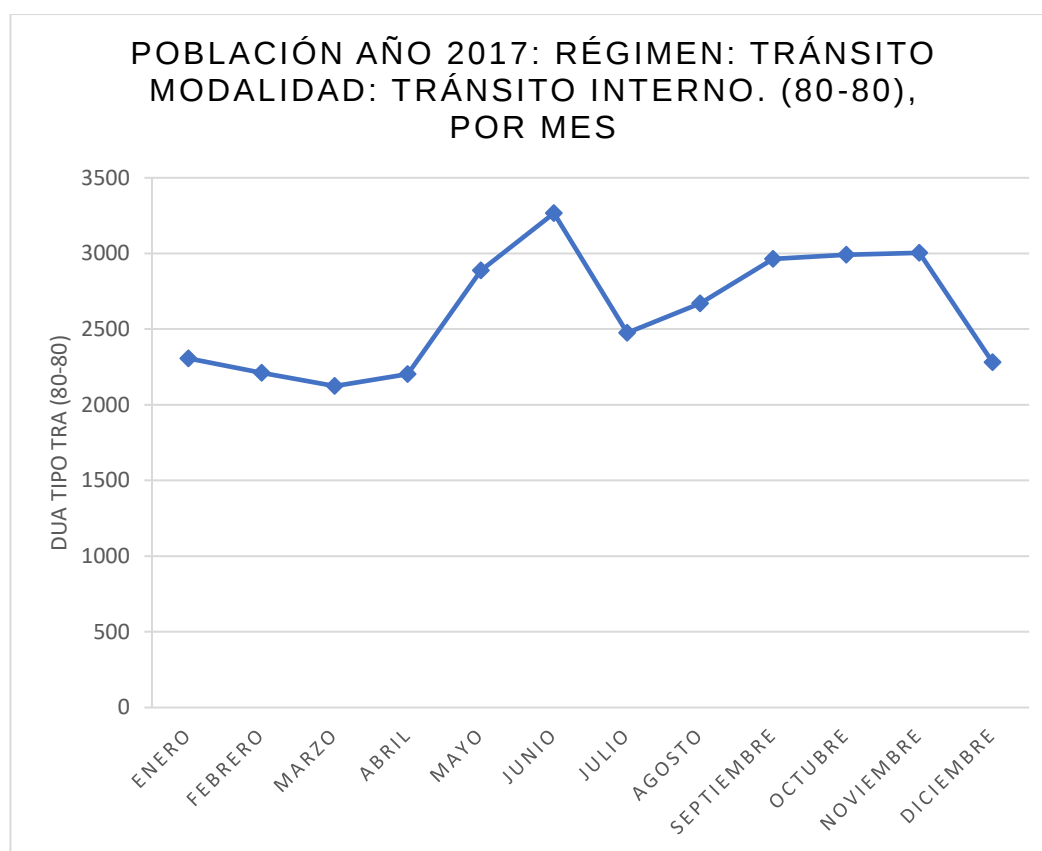
Población		Periodo	Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)									
2019.												
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
2559	1763	1818	1871	1957	2296	2559	2334	2404	2547	2495	2110	26713

La tabla anterior, acoge los datos de todas las declaraciones que fueron generados durante los periodos de estudio, representa la población de la investigación.

La tabla anterior muestra la población anual analizada, sobre declaraciones de tránsito asociadas al régimen: Tránsito, modalidad: Tránsito interno, por el periodo que se consulta.

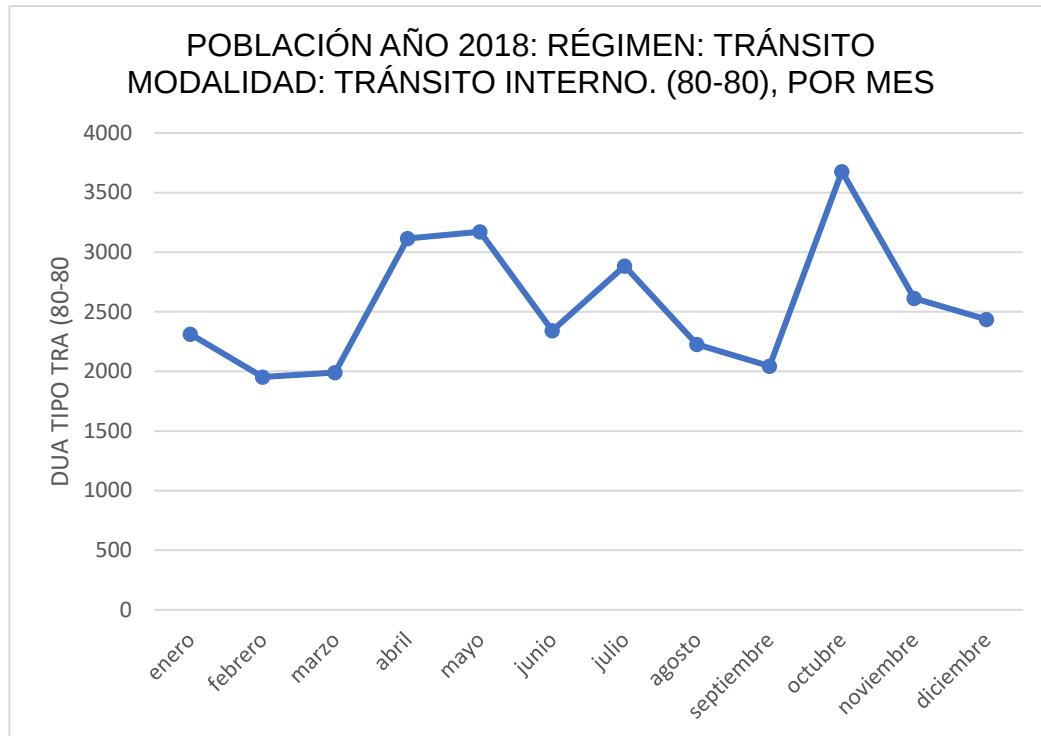
A continuación, se presentan gráficos de análisis.

Gráfico N° 1

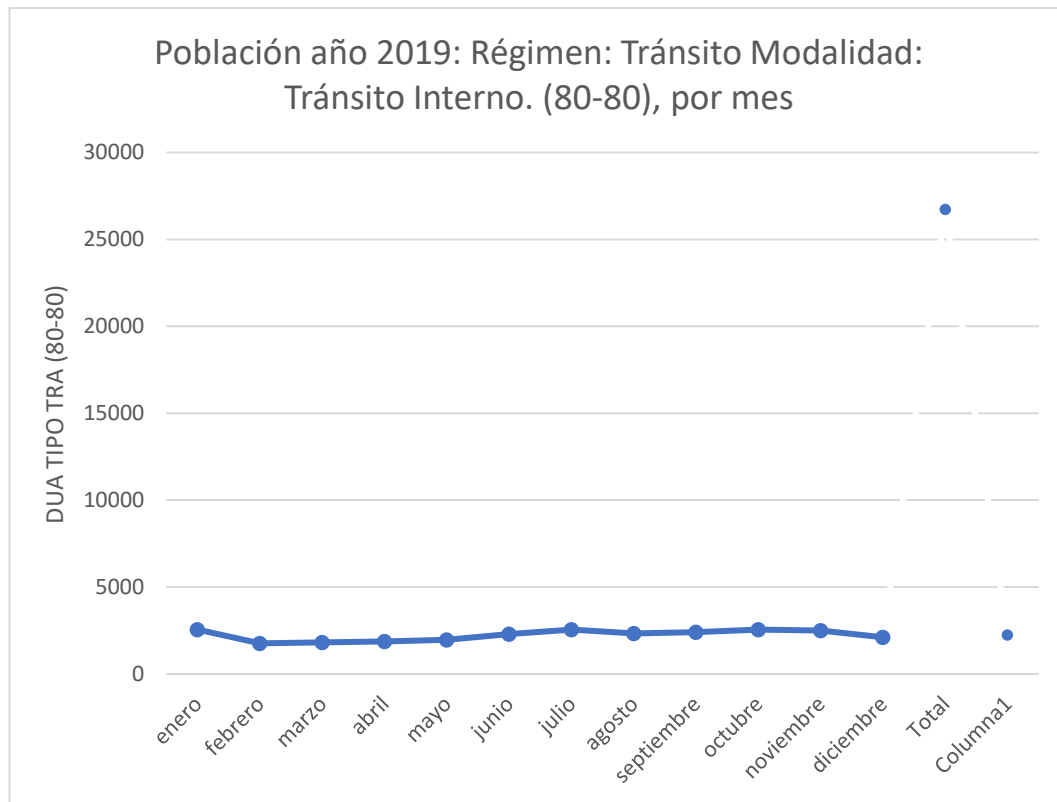


Nota explicativa: El anterior gráfico, muestra que para el año 2017. El movimiento más alto unidades de transporte se genera entre mayo a junio, el periodo más alto del primer semestre del año posteriormente retoma una curva en ascenso en los meses de julio a noviembre. Para el año 2018 se generaron 30759 viajes asociadas al régimen y modalidad en estudio, es decir, 630 declaraciones menos que el periodo del año 2017.

Para el año 2017 se generaron 31389 viajes asociadas al régimen y modalidad en estudio. Elaboración propia.

Gráfico N° 2

Nota explicativa: El gráfico anterior, muestra que para el año 2018. El movimiento más alto unidades de transporte se genera de abril a junio, el periodo más alto del primer semestre del año, posteriormente para el mes de octubre, refleja que tuvo el pico más alto de movimiento de contenedores durante el año estudiado. Elaboración propia.

Gráfico N° 3

Nota explicativa: El gráfico anterior, muestra que para el año 2019; el movimiento más alto de unidades de transporte se genera en el mes de enero posterior inicia un ascenso desde mayo hasta julio, después de ello inicia su descenso para el resto del año estudiado.

Para el año 2019 se generaron 26713 viajes asociadas al régimen y modalidad en estudio, comparándolo con el periodo del 2017 serían 4676 movimientos menos, y con el 2018 refleja que se redujo con 4046 movimientos. Elaboración propia.

Comentarios generales de resultados.

- a. El promedio según cantidad de declaraciones realizadas durante el periodo 2017 es de 2616 declaraciones, asociadas a los viajes en estudio.
- b. El promedio de declaraciones realizadas para el periodo 2018 es de 2563 declaraciones asociadas a viajes.
- c. El promedio mensual de declaraciones realizadas para el periodo 2019 es de 2226 viajes.
- d. Esto quiere decir que el promedio mensual por año, no es constante, y se comporta uno diferente del otro, las tres variables se separan tanto la una de la otra, lo que quiere decir que la frecuencia de declaraciones en el mes es un promedio de 70-80 declaraciones de tránsito exentas del pago de impuestos diarios que se generan en la jurisdicción de la Aduana de Caldera.

Tabla 14

2. A continuación, se detallan la cantidad de Declaraciones con plazos vencidos generados por mes por año.

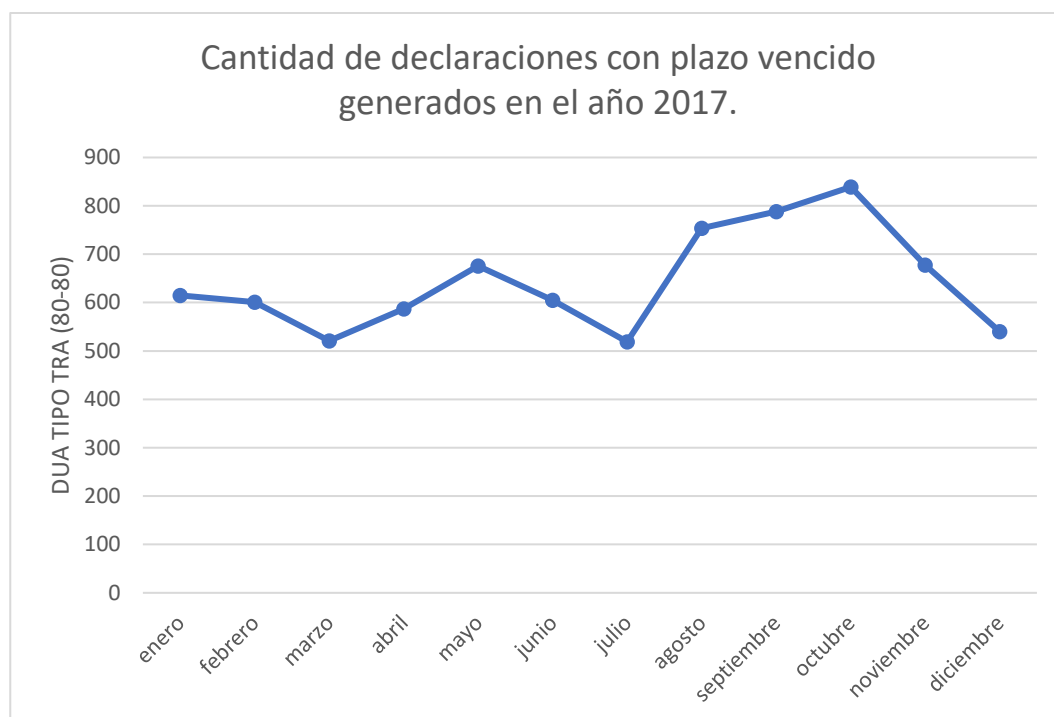
Muestra Periodo 2017					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
615	601	521	587	676	605	519	754	788	839	678	540	7723

Muestra Periodo 2018					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
1110	898	1042	1030	931	865	1381	756	731	1200	887	1316	12147

Muestra Periodo 2019					Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)							
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
1077	781	724	684	644	848	842	563	517	562	518	596	8356

La tabla anterior, acoge los datos de todas las declaraciones que fueron generados durante los periodos de estudio en condición de vencidos, representa la muestra de la investigación.

- a. Se obtiene la muestra de declaraciones con plazos vencidos generados por mes por año, realizando corte en el bloque de viajes, viajes entre aduana y depósito, ubicado por aduana de origen, y filtrando por periodo a consultar, posterior se filtra por viaje con estado EXC (excedido) interpretado como excedió el plazo asignado en el sistema informático Excel.
- b. Filtramos por régimen y modalidad en estudio, posterior con ayuda de la aplicación ofimática de Excel y tablas dinámicas, realizamos cruces de variables como viaje, fecha, modalidad, régimen, tiempo asignado, tiempo transcurrido, y estado, de esta manera obtenemos los datos de viajes completados fuera de plazo.
- c. El siguiente gráfico muestra, el resultado de la cantidad de declaraciones realizadas en el periodo 2017, que finalizaron su ruta fuera de plazo asignado, contabilizado por el sistema informático TICA.

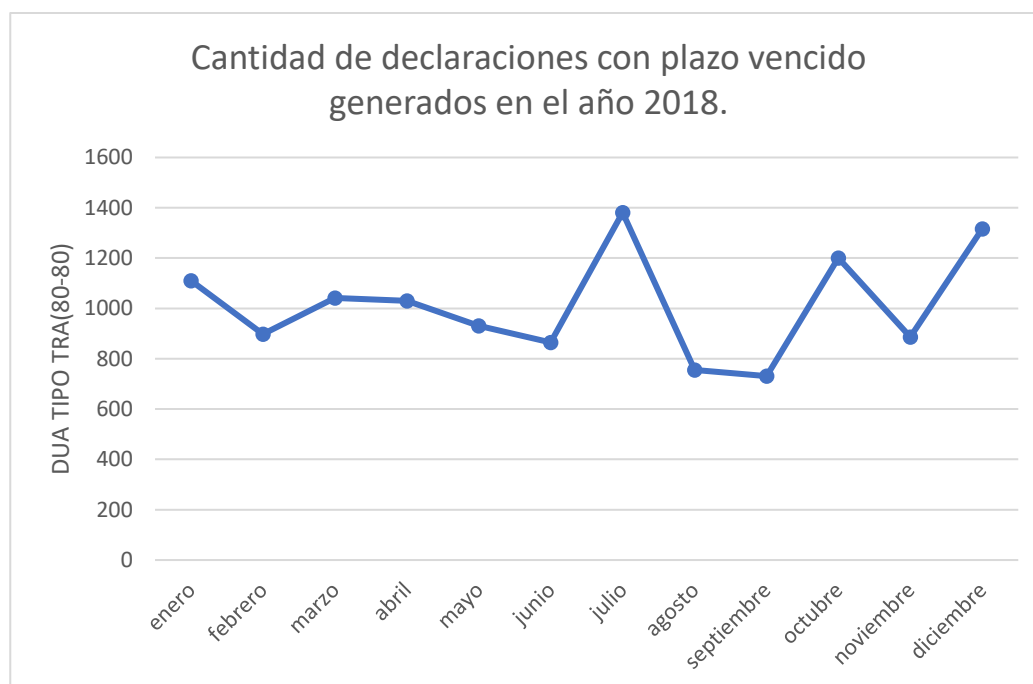
Gráfico N° 4

Nota explicativa: Se observa, un promedio de 644 viajes durante el periodo, que finalizó su ruta fuera de plazo según la muestra de la población con respecto al 2017.

Se observan, tres alzas de incumplimientos durante el periodo 2017, de manera consecutiva por periodo establecido, siendo que principio y fin de año se reducen las infracciones, dejando claro que no deja de ser una muestra de elementos bastante alta siendo la cantidad mínima de 519 casos (=min(enero-diciembre), el que se registró durante el periodo.

El gráfico, detalla que la cantidad máxima de viajes entregados fuera de plazo supera los 830 casos para el 2017. (=Max (enero-diciembre) Elaboración propia.

El siguiente gráfico detalla el resultado de la cantidad de declaraciones transmitidas en el periodo 2018, que finalizaron su ruta fuera de plazo asignado, contabilizado por el sistema informático TICA.

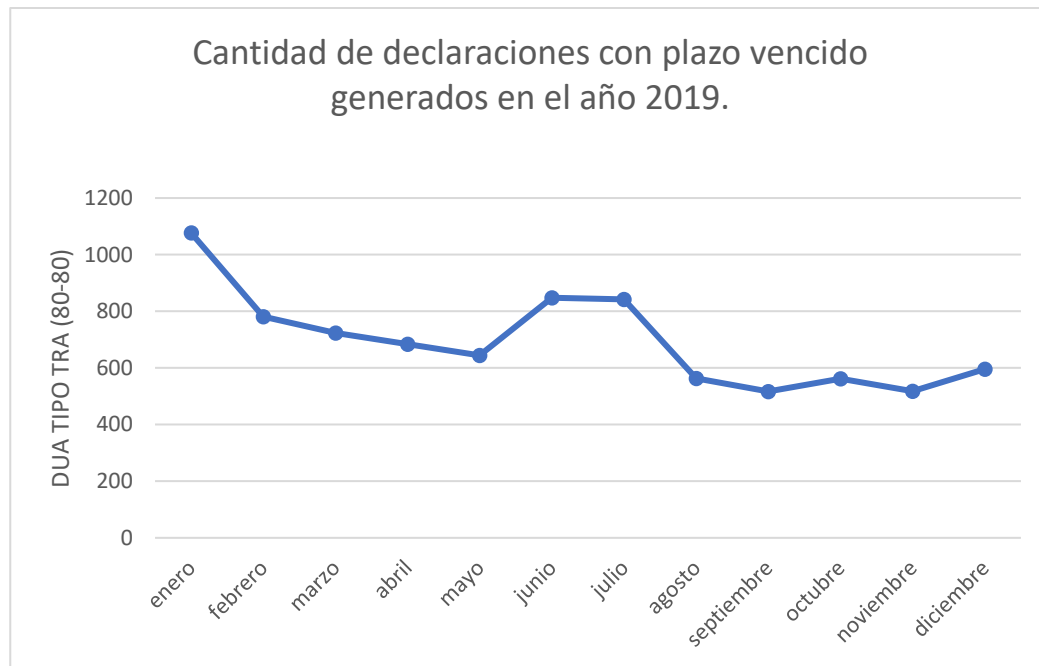
Gráfico N° 5

Nota explicativa: Se observa, un promedio de 1013 viajes durante el periodo, que finalizó su ruta fuera de plazo según la muestra de la población con respecto al 2018.

Se observan, cuatro alzas de incumplimientos durante el periodo 2018, siendo que principio de año arrastra un declive iniciado desde el último cuatrimestre del 2017 y fin de año un aumento, dejando en evidencia el aumento desproporcional con respecto al 2017, al parecer según la muestra de elementos, es se considera un estado ya que la cantidad mínima de 731 casos (=Min(enero-diciembre), el que se registró durante el periodo.

El gráfico, detalla que la cantidad máxima de viajes entregados fuera de plazo supera los 1300 casos anual 2018. (=Max (enero-diciembre) Elaboración propia.

El siguiente gráfico detalla el resultado de la cantidad de declaraciones realizadas en el periodo 2019, que finalizaron su ruta fuera de plazo asignado, contabilizado por el sistema informático TICA.

Gráfico N° 6

Nota explicativa: Se observan, un promedio de 696 viajes durante el periodo, que finalizó su ruta fuera de plazo según la muestra de la población con respecto al 2019.

Se observan, un alza importante de incumplimientos durante el periodo 2019, siendo que desde principio de año se tiene un declive que se puede observar con respecto al comportamiento del 2018 y fin de año un ligero aumento, dejando en evidencia que realizaron menos infracciones con respecto al 2018, no deja de ser una muestra de elementos bastante alta siendo la cantidad mínima de 517 casos (=Min(enero-diciembre), el que se registró durante el periodo. Muy similar al del 2017. El gráfico, detalla que la cantidad máxima de viajes entregados fuera de plazo supera los 1050 casos anual 2019. (=Max (enero-diciembre).

Tabla 15

3. A continuación, se detallan la cantidad de Declaraciones pendientes por depurar generados por mes por año.

Muestra Periodo 2017						Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)					
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
1	0	1	15	2	0	1	4	2	0	0	0
Muestra Periodo 2018						Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno. (80-80)					
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Muestra Periodo 2019						Régimen: Tránsito Modalidad: Tránsito Interno.					
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

El cuadro anterior, acoge los datos de todas las declaraciones que fueron generados durante los periodos de estudio en condición pendientes de depurar, representa una muestra de la investigación.

Se obtiene la muestra de declaraciones pendientes por depurar generados por mes por año, realizando corte en el bloque de viajes, pendientes, ubicando por aduana de origen, y filtrando por periodo a consultar, posterior se filtra por viaje con estado INI/SAL, interpretado como viajes pendientes de iniciar, viajes salidos pendientes de completar haciendo uso de la aplicación ofimática de Excel.

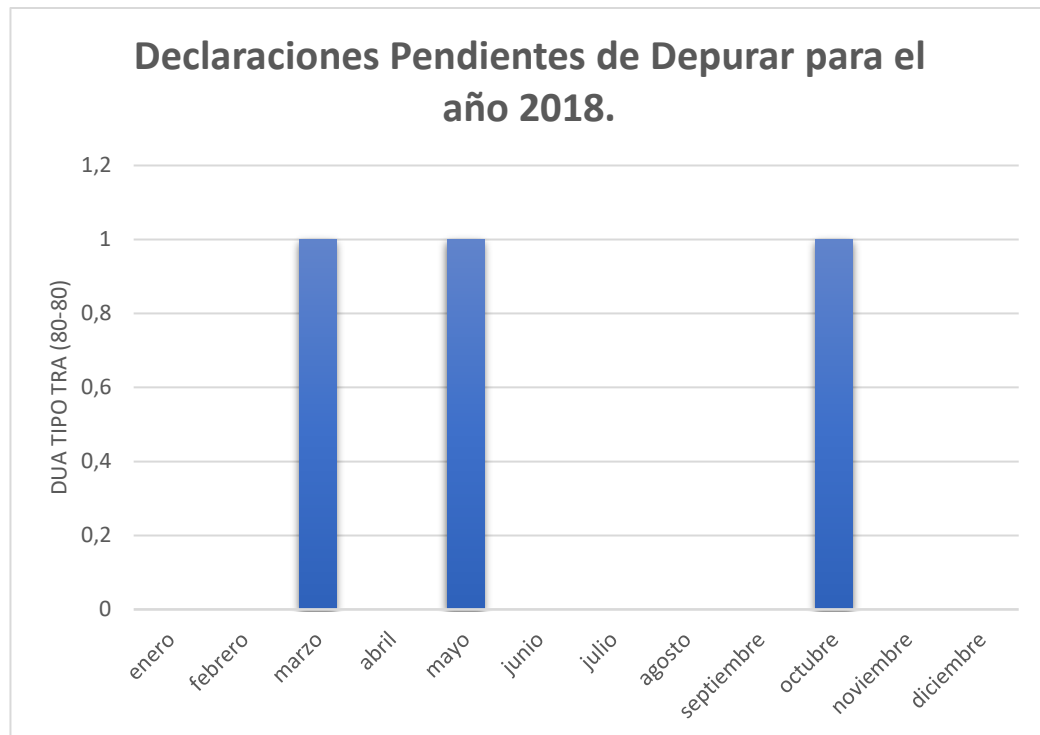
El siguiente gráfico muestra, el resultado de la cantidad de declaraciones realizadas en el periodo 2017, que no finalizaron su ruta, contabilizado por el sistema informático TICA.

Gráfico N° 7

Nota explicativa: Que el sistema informático reporta un total de 26 declaraciones asociadas a la modalidad y régimen en esta investigación para el periodo 2017, que aún no han cambiado su estado, acorde al día en que se aplica este instrumento de investigación.

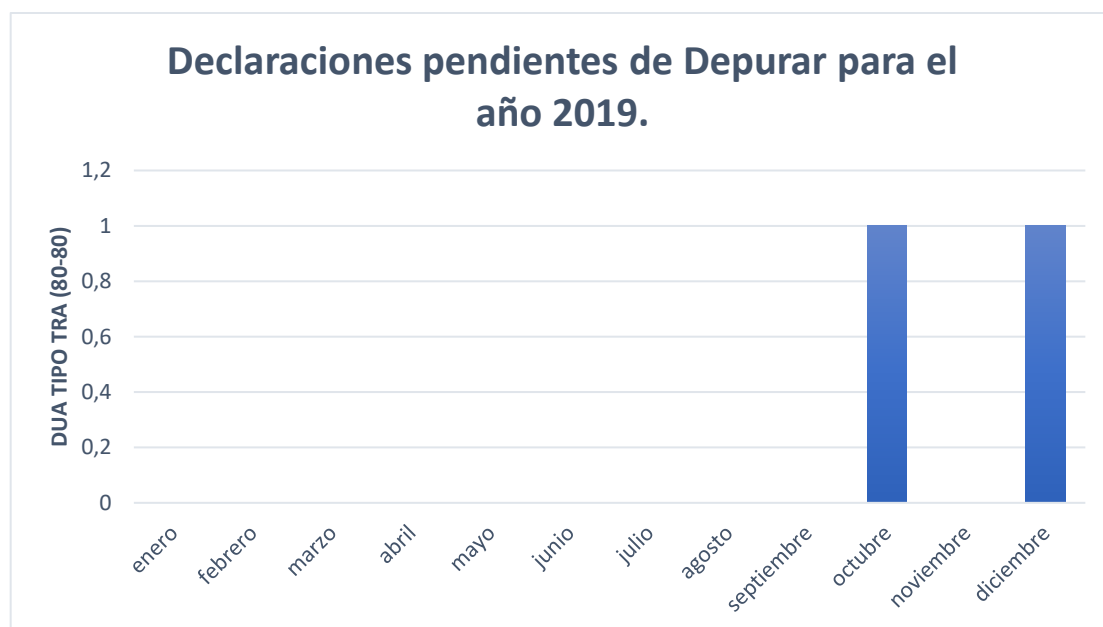
El punto más alto de unidades de transporte que no finalizaron su ruta durante su momento se registra en el mes de abril con un total de 15 casos, siendo que para el año 2017 se registran un total de 26 casos pendientes de depurar o realizar cambio de estado en el sistema informático, con respecto al día en que se aplica el instrumento de investigación. Elaboración propia.

El siguiente gráfico muestra, el resultado de la cantidad de declaraciones realizadas en el periodo 2018, que no finalizaron su ruta, contabilizado por el sistema informático TICA.

Gráfico N° 8

Nota explicativa: Para el año 2018, se registran 3 viajes asociados al régimen y modalidad en estudio pendientes de depurar o realizar cambio de estado del viaje en el sistema informático TICA para la presente investigación. Elaboración propia.

El siguiente gráfico muestra, el resultado de la cantidad de declaraciones realizadas en el periodo 2019, que no finalizaron su ruta, contabilizado por el sistema informático TICA.

Gráfico N° 9

Nota explicativa: Para el periodo 2019, se registran dos casos del régimen y de la modalidad en estudio de la investigación presente.

En términos generales se determina que en los tres periodos estudiados existen viajes pendientes de finalizar para el régimen y modalidad que se estudia, lo que evidencia que existen causas que interrumpen el fin del tránsito aduanero. Elaboración propia.

Se cumple con el objetivo específico “Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019”. Se cumple con que existen viajes presentes de depurar y fueros de plazo en los periodos que comprende la investigación.

Esta parte determina, con respecto al tipo de investigación ejecutada, en la medición y obtención de datos; que es una investigación de tipo cuantitativa por las variables de operación ejecutadas en el instrumento.

4.1.1. Análisis de resultado de objetivo específico dos planteado.

El siguiente apartado, presenta los datos del análisis del objetivo específico N° 2 de esta investigación “Analizar los resultados de las interrupciones de tránsitos y sus justificaciones para la jurisdicción en la Aduana de Caldera, durante el periodo 2017-2019”.

El siguiente instrumento, fue aplicado por medio la aplicación ofimática de Google, app de formularios, el cual fue remitido a los principales transportistas de mayor operación que cubren la jurisdicción de Caldera, con el fin de obtener datos que permita cumplir con lo planteado en el segundo objetivo específico.

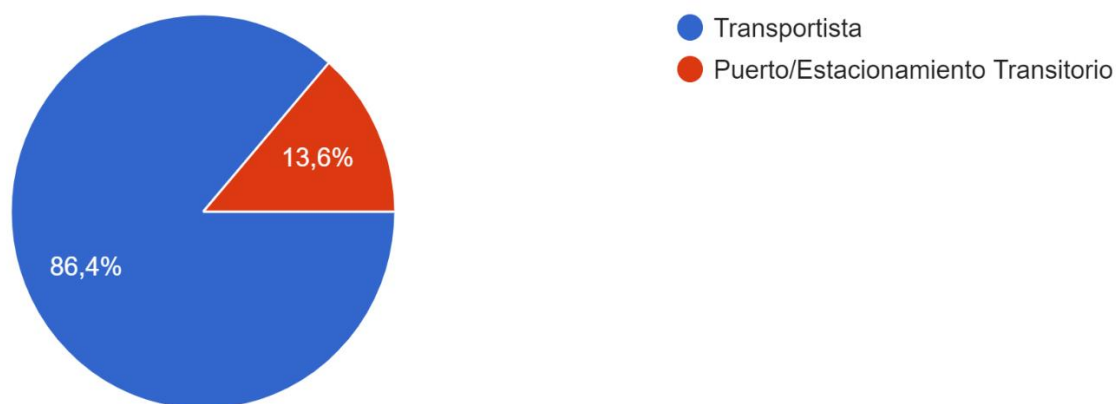
Este instrumento, fue dividido en una, primera, segunda, tercera y cuarta parte, siendo la primera la que cuestiona el conocimiento de algunos procesos importantes, así como las posibles causas que se presentan para cualquier automotor en carretera y el histórico que se registra en las bases de datos de los últimos años. Por su parte, la segunda parte está enfocada en conocer el riesgo que presentan las causas y su frecuencia con la que suceden. Una tercera parte, que está orientada a las consecuencias y posibles mejoras que serán consideradas al final de esta investigación, como posibles recomendaciones.

4.1.2. Análisis de datos, primera parte.

1. Según el Manual de procedimientos aduaneros, una vez aceptada la Declaración de Tránsito en el sistema, el declarante deberá notificar al recinto de origen que se permita la salida de la UT asociada al viaje; actualmente los documentos en Caldera para el retiro de unidades son entregados a:

Gráfico N° 10

Resultado, deber del auxiliar en el proceso aduanero.

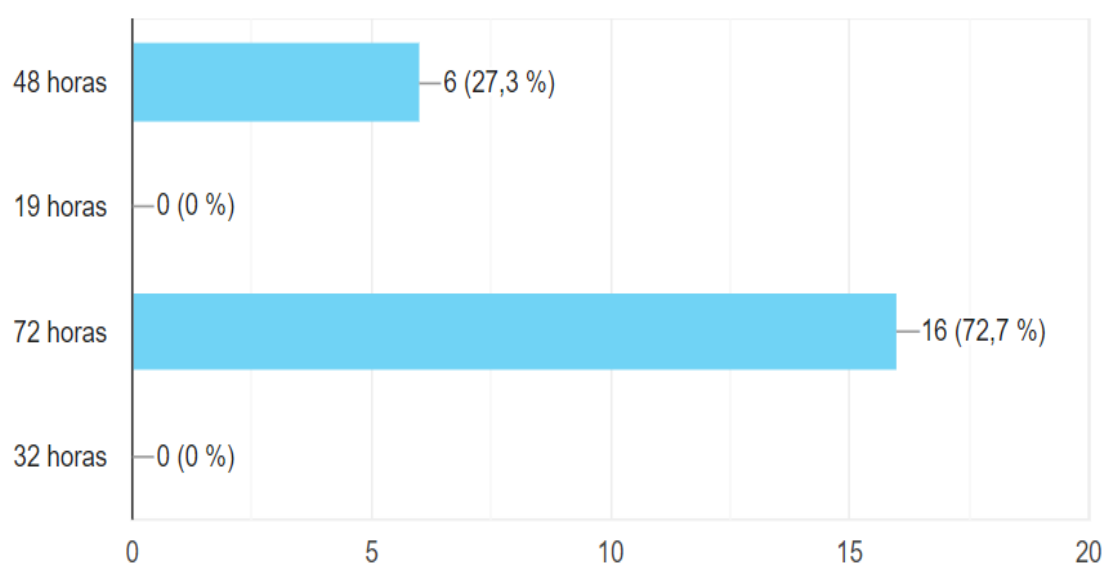


Comentarios del resultado: Se evidencia que el proceso de notificar la declaración para el inicio del tránsito aduanero es entregado al transportista aduanero terrestre con un 86.4% de las respuestas obtenidas. Y solo un 13.6% responde que es puerto/estacionamiento transitorio. Elaboración propia.

2. Según el Manual de procedimientos aduaneros; ¿Cuál es el tiempo asignado para el retiro de unidades de transporte una vez este sea aceptado por el declarante en el sistema informático TICA?

Gráfico N° 11

Resultado de conocimiento de plazo para inicio de tránsito aduanero.

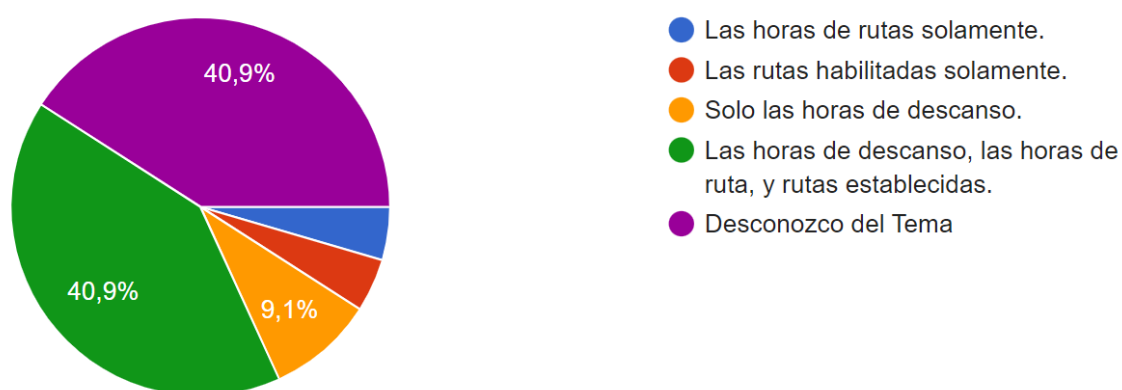


Comentarios del resultado: se puede observar que el plazo de 72 horas es el que predomina como resultado con un 72.7% , el segundo resultado de 48 horas con un porcentaje del 27.3%. Elaboración propia.

3. Cuando hablamos de la Resolución RES-DGA-057-2019 que ratifica el decreto ejecutivo 26123-H-MOPT, estamos hablando del tema relacionado a:

Gráfico N° 12

Resultado de conocimiento de Decreto Ejecutivo.

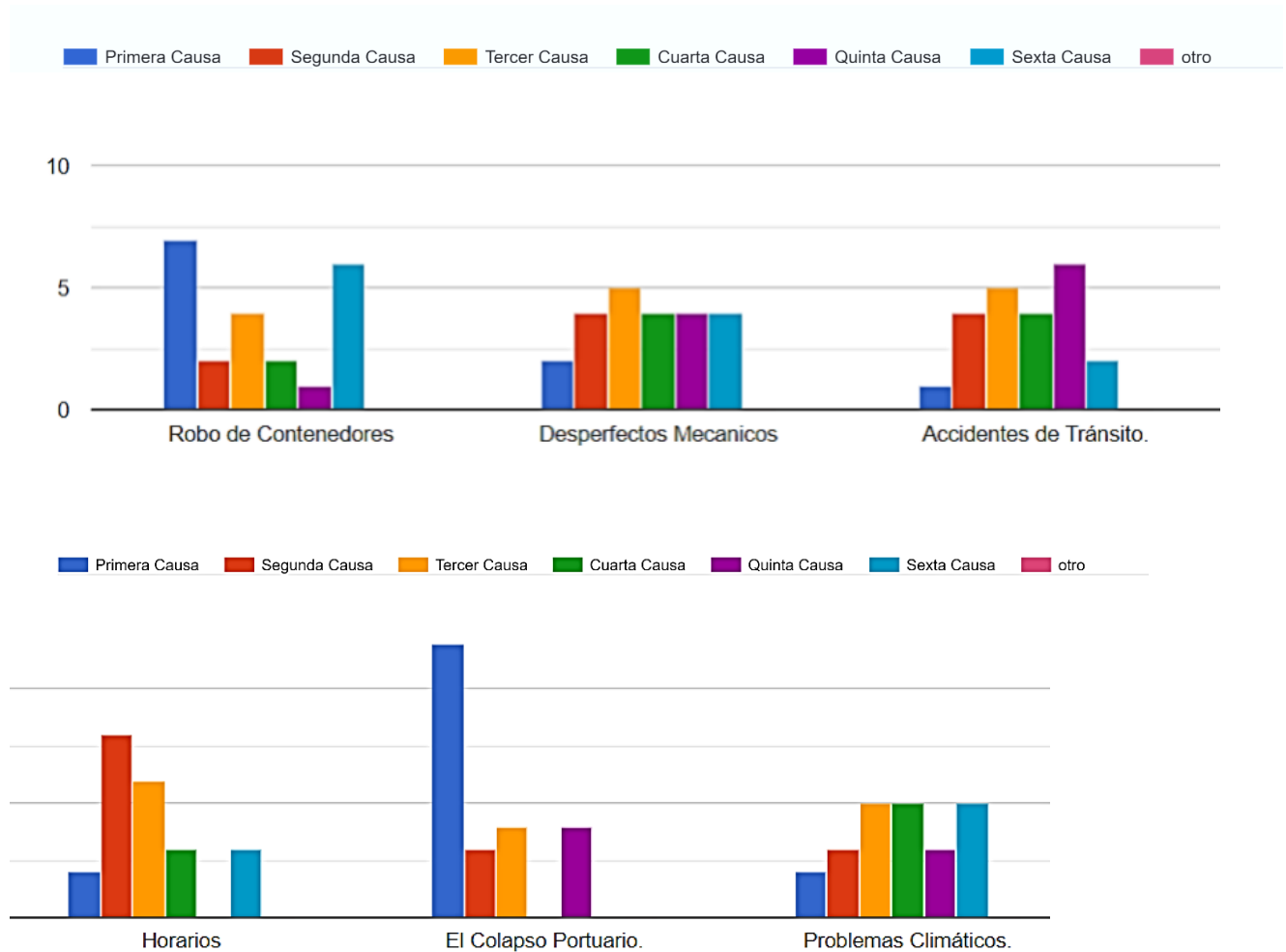


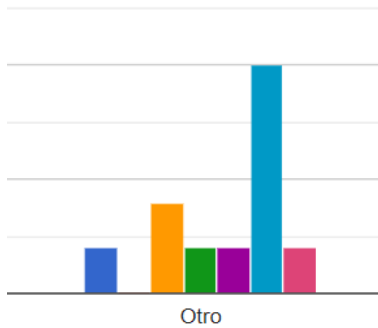
Comentarios del resultado: La resolución RES-DGA-057-2019 está incorporada al comprobante de movimiento del viaje, para el cuestionamiento realizado a los auxiliares se obtiene que existe un 40.9 % para dos variables, uno para el desconocimiento del tema, y dos a que la resolución está asociada a las horas de descanso, las horas en ruta y las rutas asignadas o establecidas, de la misma forma se presenta que un 9.1% indica que tal resolución solo representa las horas de descanso. Elaboración propia.

4. En un orden de causas, cuales considera ser la causa o causas por la que los viajes no finalizan en plazo, o no finalizan su ruta.

Gráfico N° 13

Relación Causa Frecuencia con la que suceden incidentes en carretera.



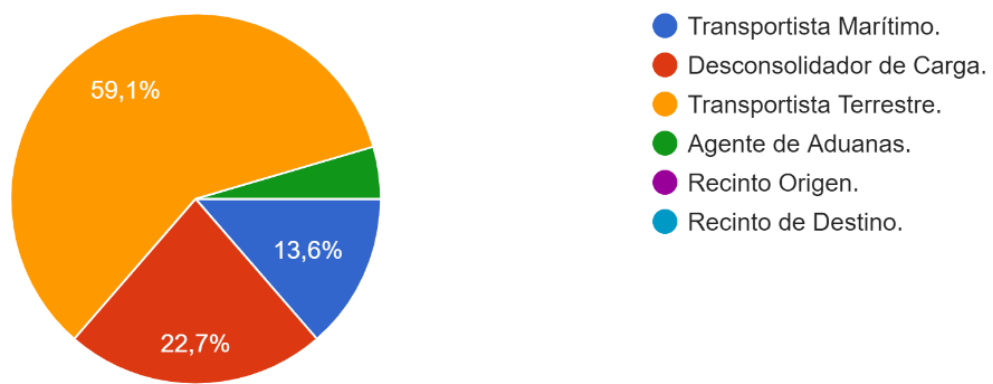


Comentarios del resultado: En los gráficos anteriores podemos obtener una serie de resultados; como se requiere conocer las principales causas, se ha optado por obtener los datos de las primeras tres variables que predominan en la afectación de la logística aduanera, esto conforme el instrumento realizado por el auxiliar aduanero directo en operación. Se evidencia que, el colapso Portuario del Puerto de Caldera es la principal causa; seguidamente el robo de contenedores y en tercer lugar los problemas a los horarios de recepción de los auxiliares, se consideran los datos que se reflejan como los desperfectos mecánicos, accidentes de tránsito y problemas climáticos entre otros como causas que afectan la logística aduanera. Elaboración propia.

5. En el caso de robo de contenedores en ruta, la responsabilidad de la custodia y de informar lo sucedido ante la Aduana de Control es de:

Gráfico N° 14

Responsabilidad del Transportista Aduanero.



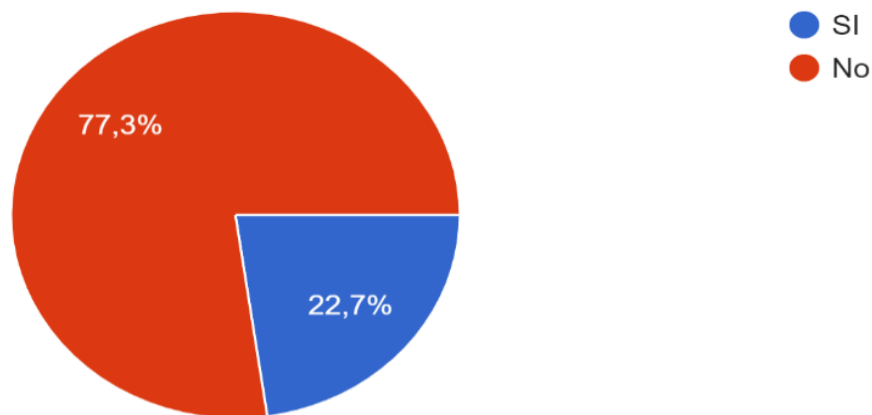
Comentarios del resultado: Este ítem refleja, que el transportista terrestre debe ser el responsable del robo de mercancías en ruta con 59.1%, el desconsolidador de carga representa el 22.7% y que el recinto de destino con 13.6% es el que debe informar a la Aduana la situación en carretera. Elaboración propia.

4.2. *Análisis de datos, segunda parte.*

6. Las situaciones u afectaciones relacionadas a la caída de sistemas informáticos o cobertura de red, relacionadas a fallas eléctricas, en los despachos son comunicados a la Aduana con incidencias:

Gráfico N° 15

Incidencias relacionadas a problemas informáticos.

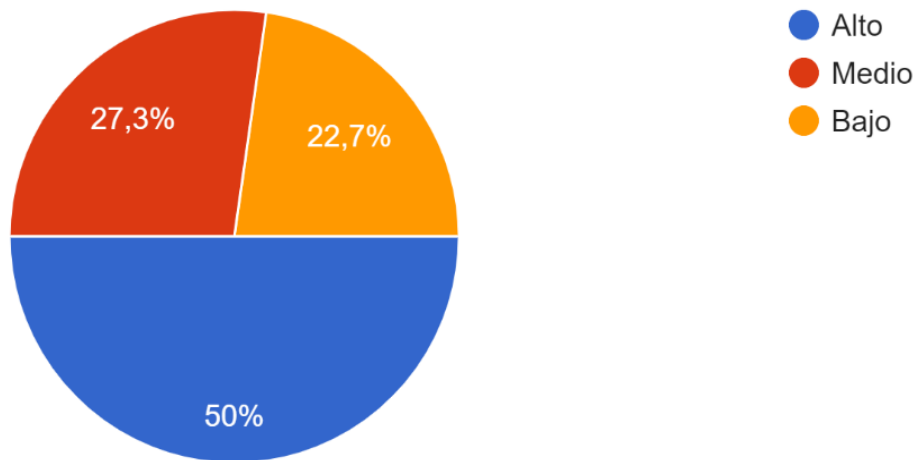


Comentarios del resultado: el ítem refleja, que el 77.3% no comunica las incidencias de red o redes eléctricas a la Aduana, por su parte un 22.7% indica comunicar tales fallos al control de viajes a la Aduana. Elaboración propia.

7. ¿Cuál es la frecuencia de riesgo de que suceda un robo de contenedor?

Gráfico N° 16

El riesgo de incidencia del evento robo de contenedores.

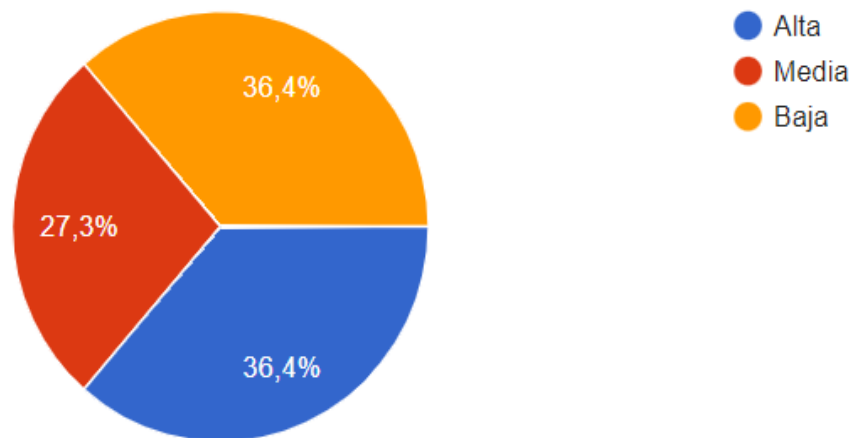


Comentarios del resultado: el ítem refleja, que el riesgo de que suceda un robo de unidad en carretera es del 50% Alto, 27,3% para un riesgo Medio, así como un 22,7% indica decir que tal riesgo es Bajo. Elaboración propia.

8. ¿Cuál es la frecuencia con la que recibe como respuesta que por el horario el viaje no puede ser completado?

Gráfico N° 17

Frecuencia de incidencia registrado como fuera de horario en destino.

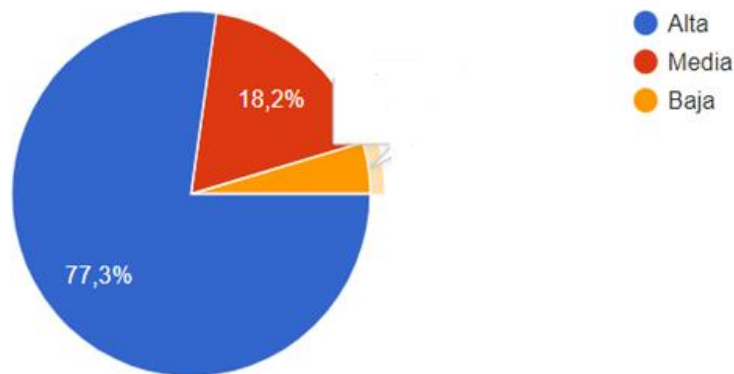


Comentarios del resultado: el ítem refleja, la frecuencia de que, por el horario, la recepción de las unidades de Transporte no puede ser completadas a su arribo en destino: un 36,4% que la frecuencia es Alta, un 27,3% indica decir que es Medio, así como un 36,4%% dice que tal riesgo es Bajo. Elaboración propia.

9. ¿Cuál es la frecuencia del Colapso Portuario en Caldera?

Gráfico N° 18

Frecuencia con la que sucede el evento Colapso Portuario.

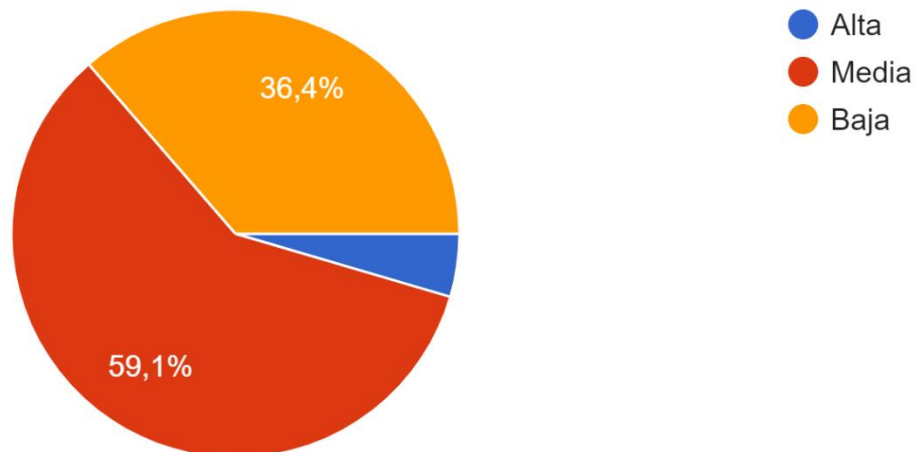


Comentarios del resultado: el ítem refleja, la frecuencia de que, por el horario, la recepción de las unidades de Transporte no puede ser completadas a su arribo en destino: un 36,4% que la frecuencia es Alta, un 27,3% indica decir que es Medio, así como un 36,4%% dice que tal riesgo es Bajo. Elaboración propia.

10. ¿Cuál es la frecuencia de riesgo de que tengan problemas por el Clima?

Gráfico N° 19

Frecuencia de evento asociado a causas climatológicas.

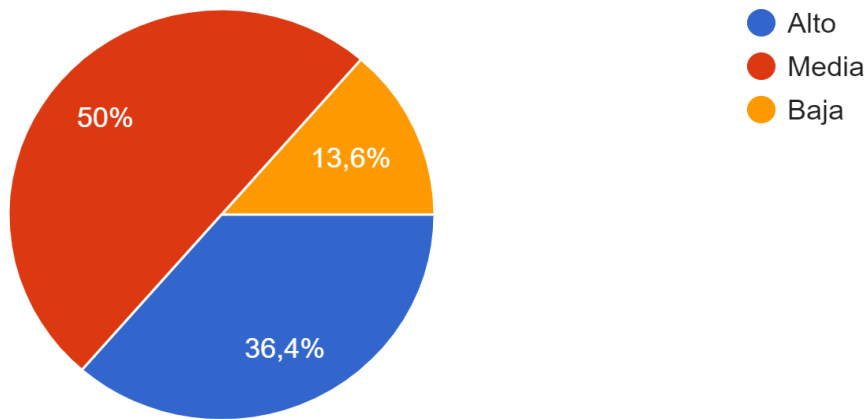


Comentarios del resultado: este resultado por su parte muestra que solo un 4,5% indica que tal frecuencia y tal riesgo es Alto, y que el 59,1% dice que el riesgo es Medio, por su parte el riesgo Bajo de eventualidades en ruta a raíz del mal clima es de un 36,4%. Elaboración propia.

11. ¿Cuál es la frecuencia con la que puede suceder uno o dos eventos a la vez que atrasen la colocación de la UT en plazo?

Gráfico N° 20

Frecuencia con la que suceden dos eventos a la vez.

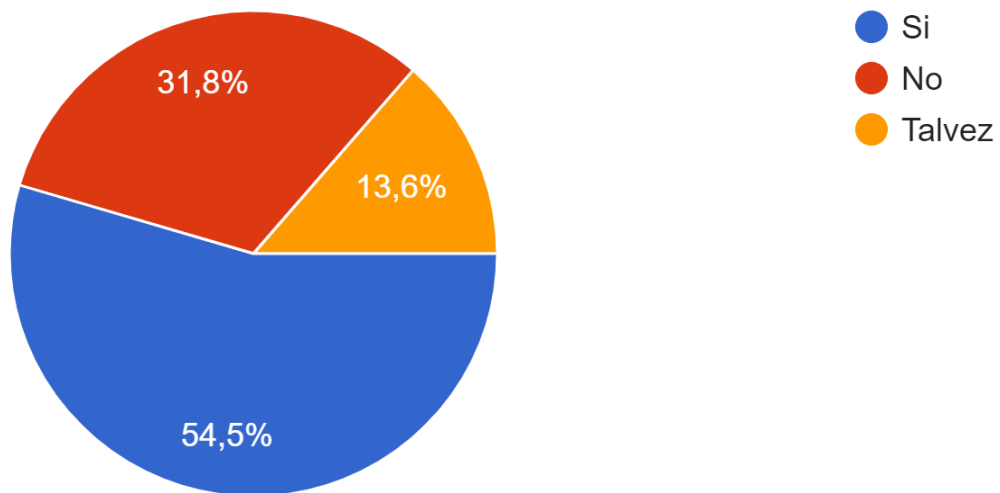


Comentarios del resultado: la frecuencia en la que puedan suceder dos eventos a la vez, por ejemplo, que exista mal clima y un desperfecto mecánico en ruta, mal clima y colapso portuario, colapso portuario e infraestructura vial, un 36,4 % indica decir que es Alto, un 50% indica decir que la frecuencia es Media, y un 13,6% indica decir que un 13,6% es Baja. Elaboración propia.

12. ¿Considera que el estado de las rutas y las carreteras del país NO afectan en la Logística Aduanera?

Gráfico N° 21

Consecuencia de la infraestructura vial del país.



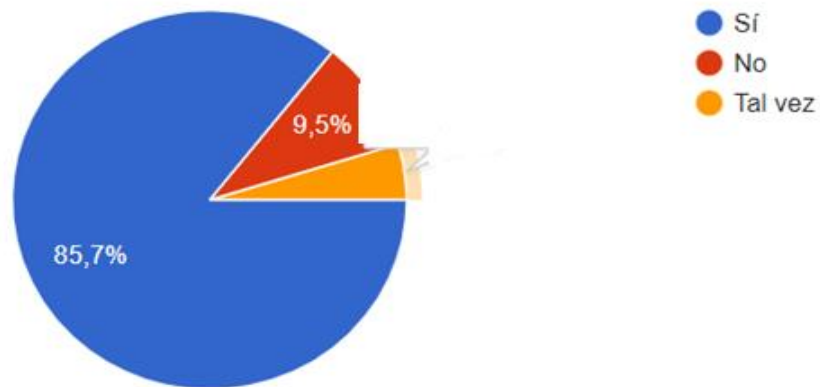
Comentarios del resultado: El resultado de este análisis indica que el 54,5% dice que las rutas y carreteras del país si afectan la logística aduanera, por su parte el 31,8% dice que no, así como un 13,6% que talvez esa sea la situación por la que se ve afectada la logística aduanera. Elaboración propia.

4.2.1. Análisis de datos, tercera parte.

13. ¿Considera que la multa de \$500 por incumplimiento de plazos sea alta?

Gráfico N° 22

Conocimiento del monto de multas.

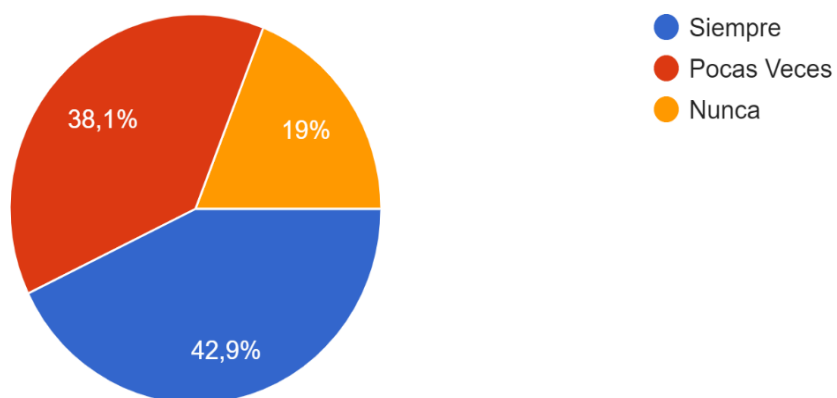


Comentarios del resultado: El resultado de este análisis indica que el 85,7% dice que la multa de \$500 dólares por incumplimiento de un plazo es alto, el 9,5% indica decir que no, y un 4,8% indica que tal vez consideran que sea alta. Elaboración propia.

14. ¿Cada cuánto, aplica el rebajo de multa del 80% sobre los \$500 ante el incumplimiento de plazo?

Gráfico N° 23

Reconocimiento de autoliquidación del 80%.

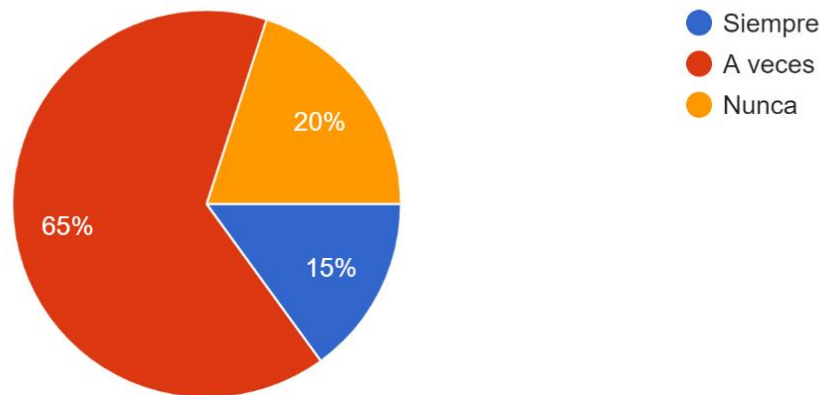


Comentarios del resultado: El resultado de este análisis indica que el 42,9%, siempre aplica el rebajo de sanción de multa a un 80%, un 38,1% dice que pocas veces, y un 19% nunca. Elaboración propia.

15. ¿Cada cuánto aplica el rebajo de multa del 55% sobre los \$500 ante el incumplimiento de plazo?

Gráfico N° 24

Reconocimiento de autoliquidación del 55%.

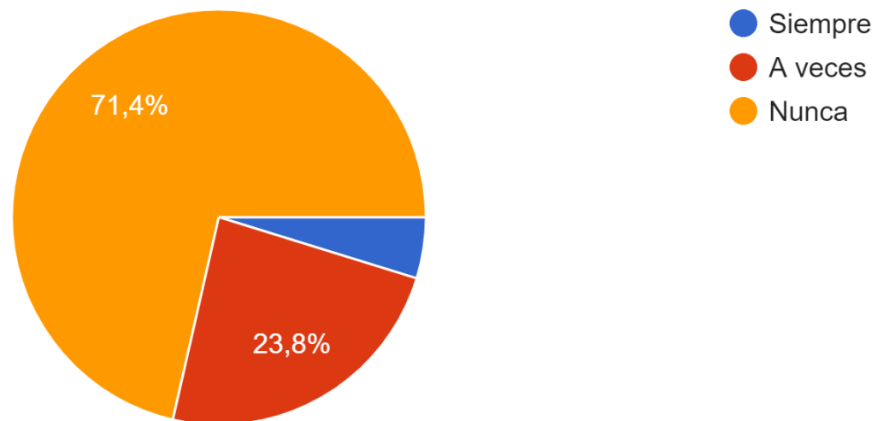


Comentarios del resultado: El resultado de este análisis indica que un 15% siempre se acogen al derecho de rebajo de sanción de un 55%, que un 65% indica decir que a veces, y un 20% dice que nunca se acoge al rebajo de sanciones de multa de un 55%. Elaboración propia.

16. ¿Cada cuánto, aplica el rebajo de multa del 20% sobre los \$500 ante el incumplimiento de plazo?

Gráfico N° 25

Reconocimiento de autoliquidación del 20%.

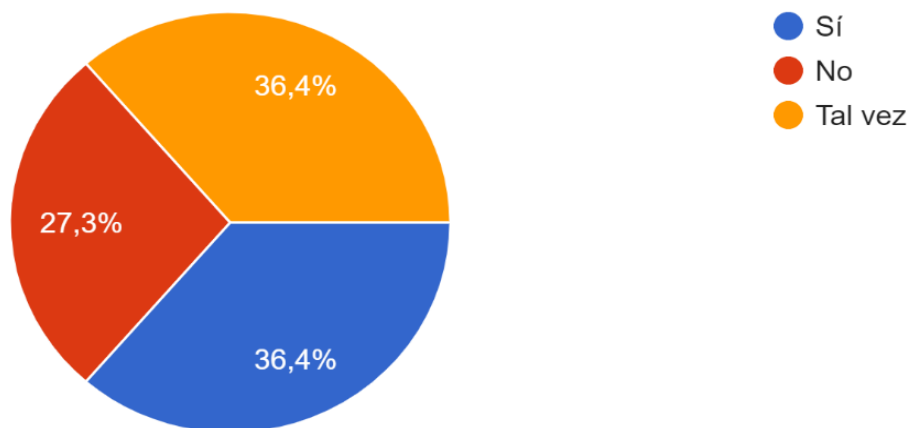


Comentarios del resultado: para este ítem, se obtiene por resultado que menos del 5% indica decir que siempre se acoge al rebajo de sanción de un 20%, el 23,8% indica decir que a veces, y el 71,4% indica decir que nunca se ha acogido a tal beneficio. Elaboración propia.

17. ¿Considera tener claro el proceso de Tránsitos Aduaneros en el país?

Gráfico N° 26

Reconocimiento del proceso del tránsito aduanero.



Comentarios del resultado: este ítem refleja que el 36,4% indica tener claro el proceso de tránsitos aduaneros en el país, un 27,3% indica decir que no tiene claro el proceso y un 36,4% indica decir que tal vez (indecisa) cree conocerlo. Elaboración propia.

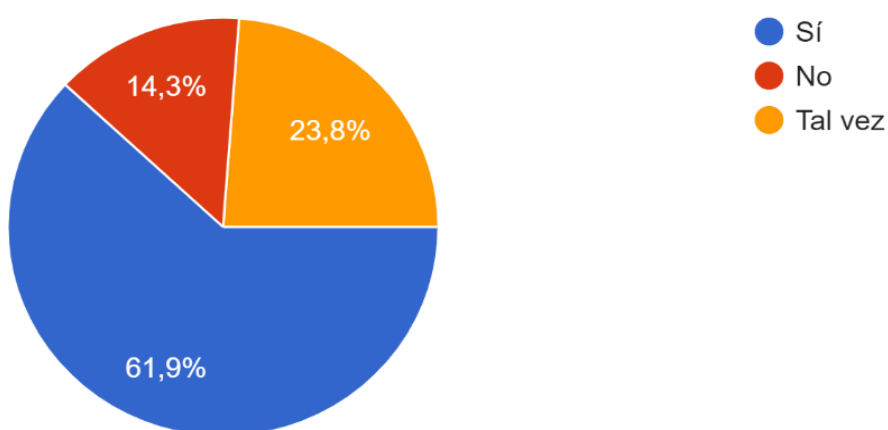
4.2.2. Análisis de datos, cuarta parte.

18. ¿Si se ajustara el monto de multas por los incumplimientos de plazo?

Cree que mejore su recaudación como auxiliar.

Gráfico N° 27

Recomendación al monto de multas sancionatoria.

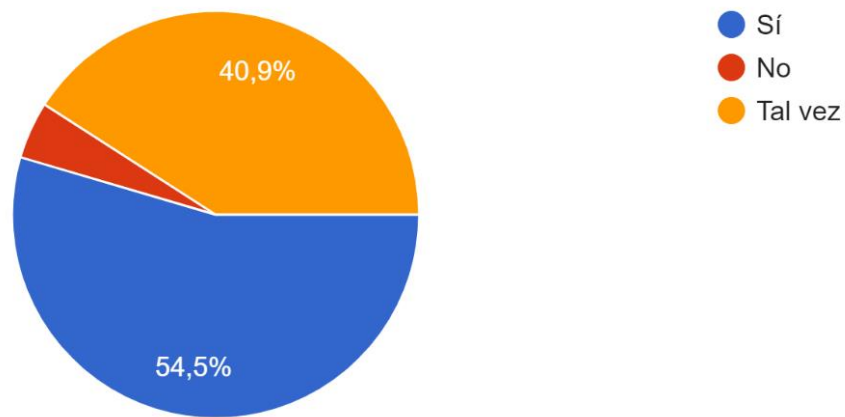


Comentarios del resultado: el resultado refleja que un 61,9% están de acuerdo en que con rebajos en las sanciones de multas ellos como auxiliares mejorarían la recaudación, un 14,3% indica decir que no, y un 23,8% talvez (indecisa). Elaboración propia.

19. ¿ Cree que con la instalación de RFID en cabezales, mejore el plazo de logística?

Gráfico N° 28

Recomendación de seguridad con RFID.

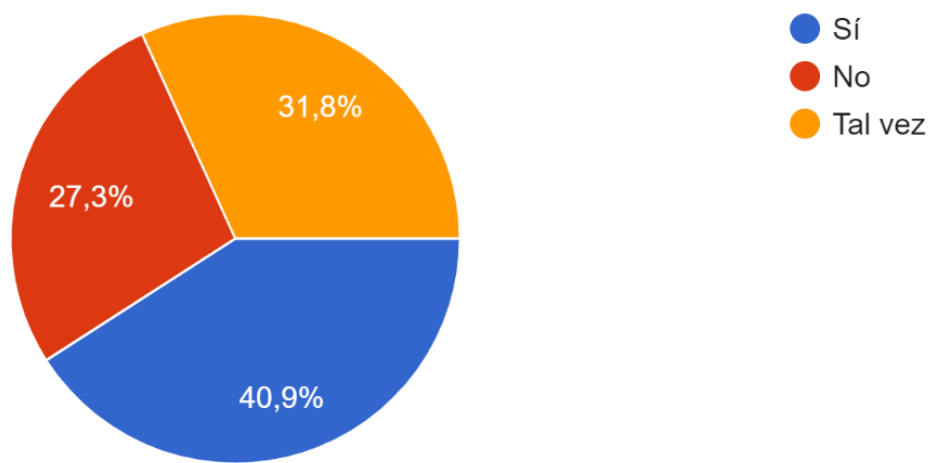


Comentarios del resultado: el resultado indica que, un 54,5% indica que los RFID ayudarían a mejorar los plazos de logística en carretera, controlando en tiempo real los viajes en destino. Un 40,9% se encuentra indecisa, y menos del 5% no está de acuerdo con la propuesta. Elaboración propia.

20. ¿Cree que mejorar el Horario de la Aduana de Caldera, ayude a mejorar el plazo de logística?

Gráfico N° 29

Recomendación de mejorar los horarios de las Aduanas.

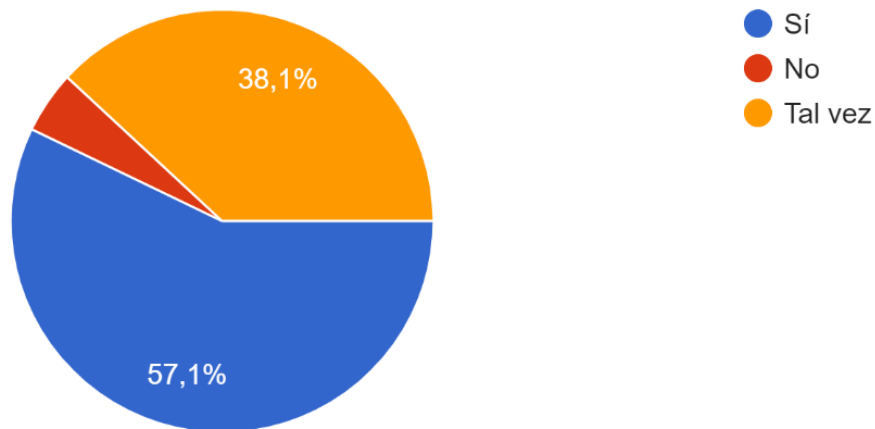


Comentarios del resultado: el resultado indica que, 40,9% está de acuerdo en que mejorar el horario de Aduana Caldera, ayude con los plazos de logística, un 27,3% indica decir que no es necesario, y un 31,8% indica decir que talvez (indecisa).
Elaboración propia.

21. ¿Cree que generar Capsulas informativas de los procesos aduaneros, ayude con los plazos de logística?

Gráfico N° 30

Recomendación con capsulas educativas e informativas.



Comentarios del resultado: el resultado refleja que un 57,1 % está de acuerdo en que la Administración Genere Cápsulas informativas de procesos aduaneros y que esto conllevaría a la mejora de logística, menos del 5% indica que no, que las capsulas informativas no son necesarias, y un 38,1% dicen que talvez (indecisos).Elaboración propia.

4.3. Análisis de resultado del objetivo específico tercero planteado.

A continuación, final de causas y consecuencias asociadas al régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), y no finalizaron en plazo durante el período 2017-2019. Se muestra un cuadro con las tres principales causas obtenidas en el proceso de investigación y las consecuencias que derivan de cada una de ellas.

Tabla 16

Análisis de la primera causa y sus consecuencias.

Causa: Colapso Portuario de Puerto Caldera
Resultados de Referencia:
Análisis de los datos 8.2.1. resultados 1 y 4.
Análisis de datos 8.2.2. resultados 9 y 11.
Análisis de datos 8.2.3. resultados 13 y 17.
Análisis de datos 8.2.4. resultados 18 y 21.

Consecuencias:

Se detecta con el resultado que el proceso aduanero es manipulado desde el primer paso, una vez aceptada la declaración aduanera al sistema informático TICA. El declarante remite la información para el retiro de la UT al Transportista Aduanero asociado a la declaración, esto quiere decir que la información de que la unidad está lista para ser retirada se le es comunicada al transportista aduanero, y no al origen como así lo establece el manual de procedimientos, si partimos de la primicia de que las bases son esenciales en la construcción de edificios, respetar los principios procesales

genera una base sólida en la cadena de logística de los suministros sujetos al control aduanero. Que, si bien es cierto, el transportista puede ser informado del viaje asignado para su programación, no es el responsable de custodiar documentos, hasta que este se presente en plazo de las 72 horas para el retiro de la UT en origen, y que una vez se dé por salido su viaje hacia su destino, se le imprima el comprobante de viaje en estado SAL, que le confirma la ruta, y el plazo asignado conforme los totales de RES-DGA-057-2019.

Que la operación Aduanera, ha tenido un aumento en el flujo internacional de contenedores, y que la globalización se ha expandido por el Pacífico, una vez finalizadas las negociaciones del TLC con China; la infraestructura portuaria no responde a ese auge exponencial que ha tenido el mercado asiático a país. Que este puerto comparte operaciones de descargas de vehículos nuevos y usados, así como buques con mercancía a granel en metales, granos, soya entre otros; sin dejar de lado las operaciones programadas con cruceros que arriban a esta terminal portuaria. Presentando claramente problemas en la recepción para exportación y retiro de importaciones, por los únicos dos portones de entrada y salida a esta terminal, dejando aun así en evidencia la gravedad del asunto, que en esta recepción y retiro de unidades no existen controles de seguridad no intrusivos para las mercancías que aquí se transportan a diferencia de los controles que se ejercen en la terminal portuaria de jurisdicción limonense APM Terminals. A sabiendas que, si APM iba a tener

mayor auge en exportaciones por la ampliación de capacidad, no se consideró que muchas de esas UT ingresan en tránsito por Caldera, proveniente de sectores del Pacífico, que tiene como destino el Caribe estadounidense o el continente europeo. Que este aumento de capacidad portuaria, no se relacionó a la mejora de la infraestructura en carreteras para el desplazamiento de estas unidades por territorio nacional.

Se ha dejado de cumplir, lo que por CAUCA-RECAUCA, LGA-RLGA, de aduanas tiene establecido con respecto al cobro de multas, ya que este no es equitativo en las responsabilidades que se le recargan al transportista terrestre, en relación a la operación, custodia y capacidad ingresos económicos, los servicios de Transporte Terrestre son cobrados a un menor precio, en comparación al que tiene establecido la terminal portuaria por cada movimiento ejecutado en la terminal sobre la UT; una multa que es pagado por el transportista a raíz del proceso que por cultura ya manipulado se estableció en la terminal, por encima de lo establecido en el manual de procedimientos aduaneros, manual emitido por la máxima autoridad Aduanera de este país como es la Dirección General de Aduanas.

Con respecto, a que, si ajustar los montos de multa ayudaría incluso en la recaudación aduanera, este debe ser manejado por montos sin reducciones, \$300 para el inicio de las 72 horas, \$200 cuando este haya abandonado recinto portuario y no se presentó a destino en tiempo y \$300 cuando este no es recibido en plazo por destino. Todo esto hace referencia al claro desconocimiento incluso de los Gerentes responsables de sus

representados dueños de cauciones de transportistas terrestres en el país, pero no podemos partir de principio del desconocimiento de procesos, pero si podemos recordar que el mundo de aduanas se ha expandido, se actualizado, ha cambiado, los controles deben ser más rápidos, ágiles y seguros.

Que el mundo de Aduanas cambia constantemente y que las generaciones se adaptan a las nuevas herramientas de control, esto quiere decir que la capacidad para resolverle al auxiliar se ve minimizada a los controles que ejerza la Dirección, en resumen, el refrescar procesos, el comunicar procesos, el estar educando de los procesos, no solo minimizara la frecuencia de incidencias, sino que mejorara los tiempos en la logística aduanera nacional. Entonces la Ley General de Aduanas deja de ser sancionatoria, y se vuelve formativa.

Análisis de primera causa sobre resultados obtenidos de instrumento N°1 formulado.

Tabla 17***Análisis de la segunda causa y sus consecuencias***

Causa: Robo de Contenedores
Resultados de Referencia:
Análisis de datos 8.2.1. resultados 4 y 5.
Análisis de datos 8.2.2. resultados 7, 11 y 12.
Análisis de datos 8.2.3. resultados 13 y 17.
Análisis de datos 8.2.4. resultados 19 y 21.
Consecuencias:
El robo de unidades de Transporte o contenedores, se volvió cada vez más frecuente en Costa Rica, el crimen organizado, va en aumento, y la cantidades evidentes de decomisos de toneladas de narcóticos que tienen como destino Europa o los Estados Unidos de América, y es que a esta causa están asociadas otras razones, por la que estas unidades son robadas en su tránsito libre de impuestos por territorio nacional, causas asociadas como por ejemplo el contrabando, tráfico de armas, tráfico de drogas, tráfico de dinero, o bien el robo de la mercancía lícita, para ser colocados en el mercado por medio de la modo operador: distribución hormiga, mercancías que no finalizaron los controles sanitarios y fitosanitarios según corresponda, correlacionado consigo los impuestos dejados de pagar al estado costarricense. Que el estado costarricense, deberá sin duda alguna enfocar su mirada y aumentar las variables de riesgo de estos viajes por territorio

nacional, tener una respuesta inmediata a las tentativas de asaltos a conductores en ruta hacia su destino, no podemos controlar el 100% de los movimientos pero podemos sin duda alguna mejorar la seguridad por carretera, las opciones de usar RFID en el país, es una opción muy bien acogida por el transportista terrestre, ya que este permite ir haciendo las lecturas de posición de las unidades, cada vez que este localizador pasa por una antena de control ubicada en las principales rutas autorizadas en el control aduanero, sin duda alguna mete presión en el cumplimiento de plazos, haciendo mejoras en que al generarse incluso al final del viaje la multa automática, y establecer en el sistema informático TICA, opciones que permitan al funcionario registrar solamente el pago o la justificación del mismo, siempre y cuando este tenga elementos que así lo justifiquen para que sea depurado de manera automática en el sistema.

Que, el Organismo de Investigación Judicial, no tiene ninguna resolución o sentencia relacionada al cobro de impuestos dejados de percibir con respecto a mercancías en régimen: tránsito, modalidad: tránsito interno (80-80); que fueron objeto de robo en carreteras nacionales para este régimen y los demás.

Sin duda alguna, las Aduanas deben empezar a trabajar en conjunto con los demás organismos de investigaciones policiales, ya que al día de hoy todas operan en independencia, a menos de que programas especiales como UNODC-WCO Global Container Control Programme, establecido en APM Terminals Moín, Limón, pero que aún no funciona a totalidad conforme

al objetivo por el cual fue generado; controlar los contenedores a su ingreso o exportación, con todas las siguientes unidades como lo es: Servicio Nacional de Aduanas, Policía de Control Fiscal, Policía Control de Drogas, Instituto Costarricense de Drogas, Departamento de Inteligencia y Seguridad de Presidencia, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, entre otros. Importante resaltar aquí que ninguna de las bases de fiscalizaciones y controles se enlazan entre sí, ejemplo no tenemos acceso a datos policiales, y los organismos policiales no tienen acceso a datos aduaneros y así sucesivamente con todos los demás, incluyendo la Policía de Migración.

Que, la ley General de Aduanas y su reglamento es claro, en que las responsabilidades de custodia en carretera de la UT y mercancía es del transportista y que este debe asumir su responsabilidad, así como con terceros. Que quiere decir esto, que los seguros deben responder por los daños fiscales que deja de percibir la administración tributaria aduanera, por los conceptos de robos de UT en carretera y sus mercancías, cuando estos están aún exentos del pago de impuestos, por territorio nacional. Esto como referencia que en su totalidad los productos son colocados en el mercado nacional para su distribución y venta como se ha logrado evidenciar en allanamientos de la policía de Control Fiscal y el OIJ.

Análisis de la segunda causa sobre resultados obtenidos de instrumento N°1 formulado.

Tabla 18***Análisis de la tercera causa y sus consecuencias.***

Causa: Incumplimiento de Horarios.
Resultados de Referencia:
Análisis de datos 8.2.1. resultados 4.
Análisis de datos 8.2.2. resultados 6, 8, 11.
Análisis de datos 8.2.3. resultados 17.
Análisis de datos 8.2.4. resultados 20.
Consecuencias:
El incumplimiento de horarios en la operación aduanera aparece como la tercera causa, por la que los viajes no finalizan su ruta en los plazos establecidos finalmente por RES-DGA-057-2019, resolución que ratifica lo decretado por El Ministerio de Obras Públicas y Transporte. N° 26123 -H-MOPT. Así las cosas, referenciando que la operación portuaria es 24/7 365 días al año, donde los declarantes pueden generar DUAS 24/7 365 días al año, y que la operación de retiro/entrega de unidades esta dividido en dos bloques, el de las 72 horas para el retiro de la unidad del recinto de origen, y el plazo que se le asigna en ruta para que finalice en destino en una operación 24/7 365 días al año, responsabilidad del Transportista terrestre de que esto suceda de esa forma, sin embargo, se evidencia que los Almacenes Fiscales, Despacho Domiciliario, Zonas Francas y los demás modalidades, no están cumpliendo con la recepción 24/7 365 días al año, como así lo establece la Ley General de Aduanas y su reglamento, que la

supervisión aduanera finaliza a las 16:00 en la mayoría de las Aduanas, no quiere decir que el almacén y todos los demás auxiliares pausen el proceso de la cadena de logística, en este caso la afectación que genera la multa por no cumplir con la transmisión inmediata de la UT en destino.

Se ha detectado que, los problemas relacionados a caídas de sistemas informáticos, caída de redes, eléctricos y demás no son comunicados, lo que genera la duda de la aplicación de auditorías en los sistemas de los auxiliares y sus redes, es parte del sistema conocer las razones por la que los sistemas informáticos presenta caídas constantes, fallas, errores asociadas a la recepción de unidades, a diferencia de unos años atrás, el sistema permitía generar movimientos de inventarios sin que el viaje estuviese completado en sistema, este hueco del proceso se blindó cuando se detecta tal falencia y grave para el sistema, generar un movimiento de inventario sin que el viaje primero fuera confirmado a su arribo.

El generar movimientos de inventario de un Almacén a otro con acta y no con declaración, no completaban viajes; y no los podían completar, porque luego no tendrían una forma de presentar la salida del inventario. Y es que exactamente es el proceso que hay que ejecutar para que el inventario se vaya depurando. Para estos casos, la declaración 80-16 es el que hay que usar.

La modernización de infraestructura de los Almacenes Fiscales, los estacionamientos transitorios y las oficinas de transportistas, serán esenciales para brindar un servicio más organizado y en línea a lo establecido por los procesos, claramente ayudaría a descongestionar los tránsitos, así como mejorar en la organización y respaldo de la información.

Que se obligue a cumplir conforme lo establecido en la Ley General de Aduanas y su Reglamento, el cual es ratificado por la CIR-DGA-019-2021 los Horarios para el retiro y recepción de unidades de transporte.

Que, el Servicio Nacional de Aduanas por incumplimientos, y el no existir una base de datos eficiente para el control de tránsitos vencidos en los periodos 2017 al 2019, se confirma que la administración dejó de procesar cobros de multas por un monto que ronda los catorce millones de dólares (\$14.113.000,00) esto conforme los datos obtenidos en el primer instrumento(28226 (2017-2019) viajes por \$500(multa)) , donde la muestra contabiliza el total de viajes que finalizaron su ruta fuera de plazo asignado y que no hay registros de justificación. Así como la suma aproximada de \$15 500 de viajes que aún no han finalizado su ruta durante el periodo 2017 al 2019, y que sus pendientes están asociados anulaciones de la administración, robo de contenedores y otras causas ya aquí estudiadas. Siendo que los ingresos por importación de bienes es un elemento que sustenta el PIB de Costa Rica.

Análisis de la tercera causa sobre resultados obtenidos de instrumento N°1 formulado.

De esta manera, se da por cumplido con el objetivo general planteado el cual se había titulado como “Analizar 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.”

Capítulo V

5. Conclusiones y recomendaciones

5.1. Conclusiones.

En definitiva, el análisis realizado refleja datos importantes que, sin duda alguna, aportan directamente a las variables sometidas a investigación, con el cual se logran conocer esas causas y aquellas consecuencias directas, en uno de los pilares importantes de la logística como son los procesos aduaneros, su aplicación y supervisión de la máxima autoridad relacionada a la materia aduanera de este país para el régimen y modalidad en estudio.

Y es que, en definitiva, no es el robo de contenedores la principal causa 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. Pero si es la segunda razón por la que los viajes estudiados no están finalizando su ruta en plazo.

Resumiendo lo planteado, para el primer objetivo específico de esta investigación sobre “Determinar por medio de las bases de datos de la Aduana de Caldera, cuales viajes en tránsito aduanero del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron en plazo durante el periodo 2017 al 2019.” Se concluye que efectivamente el sistema informático TICA y las bases que se construyeron para el control y supervisión de los viajes que finalizaron su ruta fuera de plazo o bien que del todo no llegaron a su destino,

se logra evidenciar a través del primer instrumento de investigación aplicado, extraer la información requerida que permitiera obtener datos cuantitativos y de esta forma cumplir con la metodología de investigación planteada y aplicada de manera correcta, cumpliendo de esta forma con el objetivo planteado.

Por su parte, en un resumen englobado, se concluye que para el objetivo específico dos planteado en esta investigación “Analizar los resultados de las interrupciones de tránsitos y sus justificaciones para la jurisdicción en la Aduana de Caldera, durante el periodo 2017-2019.” Se logra determinar que, si el sistema informático contabiliza viajes fuera de plazo o que del todo no finalizaron su ruta, debían existir justificaciones de interrupción de esos viajes y claramente elementos que sustenten tal motivo, de esa forma se logra obtener causas como: Colapso Portuario, problemas mecánicos, problemas climatológicos, la variable de hipótesis el Robo de Contenedores, y la situación del cumplimiento de horarios. De esta manera obtenemos las variables cualitativas que requerimos para someter los datos a una segunda etapa de transformación en datos cuantitativos, a través de la frecuencia con la que suceden estos eventos en carretera.

Esas causas fueron sometidas a una encuesta estructurada, dividido en cuatro partes, que median el conocimiento de procesos, la frecuencia de eventos, el compromiso de sus obligaciones, y las propuestas de mejoras. El cual se obtiene como resultado de causa principal, por la que los viajes del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80) no finalizaron en plazo,

su razón se deriva del colapso portuario que venía presentando la terminal de Puerto Caldera, relacionado al tema de infraestructura portuaria como una problemática severa sin resolver aún, y es que este es el inicio del proceso de nacionalización de mercancías al país, siendo el primer punto de ingreso al proceso aduanero. De la misma forma se evidencia que el primer proceso, después de aceptada la declaración de tránsito por el sistema está siendo mal ejecutada, al no comunicarse la información y aplicar el proceso de entrada y salida de los plazos por parte de la terminal portuaria, el cual se considera está por encima de lo establecido por la Autoridad Aduanera de Costa Rica.

Así mismo, el instrumento aplicado logra evidenciar que el robo de contenedores supone ser la segunda razón por la que los viajes del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80) no finalizaron en plazo o no han finalizado su ruta del todo, es por ello que la hipótesis planteada refleja un resultado negativo al no ser este la principal causa por la que los viajes no finalizan en plazo, sin embargo confirma ser una causa y no cualquier causa, refleja ser la segunda razón que afecta la operación aduanera se ve afectada. Aunado a esto comparamos la ampliación de la Terminal de APM Terminals Moín con la operación del Pacífico, la globalización y su impacto en el Servicio Nacional de Aduanas en Costa Rica, la falta de infraestructura vial para el tránsito, la inseguridad que hay durante todo el trayecto en las principales vías del país, y la capacidad de operación del crimen organizado que hace uso de UT para el trasiego nacional o internacional de drogas, armas y dinero, sin dejar de lado el interés de los contrabandistas. Así mismo refleja la falta de

ayuda tecnológica y la falta de comunicación de los demás entes policiales y fiscalizadores del país.

Y como tercera causa, y no menos importante se presenta que el cumplimiento de horarios por los auxiliares aduaneros no se está dando, lo que evidencia que los almacenes fiscales, despachos a zonas francas y demás recintos no cumplen con el horario de recepción 24/7 365 días al año, como lo establece la Ley General de Aduanas. Y que esto ha representado en el trimestre de estudio multas por incumplimientos mayores a los \$14 millones de dólares poco más de 9 mil cien millones de colones, que están como un elemento que conforma el PIB de Costa Rica, como son los ingresos por importaciones de bienes. Nada mal, para un estado que requiere obtener ingresos a las finanzas públicas. Pero esta variable está muy relacionada al tema de inseguridad que viven las carreteras nacionales en horas de la noche en el país, y la mala infraestructura vial del estado de las carreteras nacionales.

Entonces, tenemos por cumplido el objetivo específico tres planteado, “Deducir el principal causante y sus afectaciones por la que los viajes bajo control aduanero de la Aduana de Caldera, régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), no finalizaron durante el período 2017-2019.” Que, una vez conocido las tres principales causas, se incursiona en hacer relación a lo que CAUCA, RECAUCA, Ley General de Aduanas y su reglamento, así como las resoluciones, directrices, decretos y circulares que se han girado en torno al tema que se sometió a investigación. Y de este se presentan, resultados como la manipulación de procesos y mala ejecución como uno de los puntos

negativos altos de esta investigación, la no equidad de responsabilidad que puede ser considerado hasta como un asunto de comercio desleal, a donde el transportista acogido por cultura procesos y responsabilidades, establecidos por acuerdos ajenos a los establecidos en el marco de las leyes y reglamentos que supervisan la operación aduanera centroamericana.

Por otra parte, considerando los datos de aquellas variables que fueron relevantes en los instrumentos aplicados, se nos hace importante destacar la cantidad de auxiliares que se equivocaron en el momento de responder a los ítems presentados.

Existe un claro desconocimiento de procesos aduaneros, entre los auxiliares que suponen comprenden la actividad a la que se dedican, sin embargo, la omisión y errores durante el proceso es frecuente. El ítem 2. De cuestionario Aplicado, sobre el plazo de retiro una vez el sistema informático TICA, acepte la declaración en el sistema para el inicio del tránsito; un 27,3% de los entrevistados indicó que son 48 horas, el plazo del inicio del tránsito está estipulado en el artículo 140 de la Ley General de Aduanas, como se sustentó en el marco teórico de esta investigación.

El Manual de procedimientos aduaneros, es enfático en cada etapa del proceso, se logra evidenciar que el 86,6% de los auxiliares a quien entregan y hacen aviso del retiro de la UT es el transportista, lo que le adjudica a este auxiliar una responsabilidad que no corresponde como lo indica el Manual de Procedimientos Aduaneros, 2021, p. p. 119-120. Sobre el procedimiento General del Tránsito.

En relación a lo anterior, otro proceso u elemento de desconocimiento general que representa los datos obtenidos en el ítem 3; cuando se habla de la resolución **RES-DGA-057-2019**. Desconocer de los plazos totales, ya autorizados por la resolución supra citada, que confirma lo decretado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, es un factor que condiciona al transportista cumplir con los plazos. Donde un 40,9% indica desconocer del tema, esto confirma, la necesidad de capacitar, actualizar y corregir al personal humano con el que se dispone, “La Educación hace la cultura”.

5.2. Recomendaciones.

Para las recomendaciones, se harán de manera general sobre las conclusiones obtenidas a partir de los análisis realizados y los resultados obtenidos.

- A. Se recomienda que se respeten los acuerdos firmados entre Los Estados Partes que conforman el Código Aduanero Centroamericano y su Reglamento. Y que se proceda a ejecutar conforme el procedimiento del tránsito aduanero.
- B. Que se corrija inmediatamente el proceso establecido hoy día en la terminal de Puerto de Caldera, y se proceda conforme lo establecido en el Manual de procedimientos Aduaneros, de esta forma se hacer valer el principio de legalidad establecido para el proceso, y de esta forma las obligaciones sean acogidas por el auxiliar que le corresponda.

- C. Se recomienda, modernización y construcción de infraestructura portuaria, que consiga y de la mano debe ir relacionado al crecimiento vial de la carretera nacional al tener por aumentado las operaciones.
- D. Generar, nuevas modalidades de traslado, por ejemplo, la implementación de líneas férreas para el traslado de UT, del régimen y modalidad de estudio hacia el GAM, reduciendo de esta forma el alto riesgo por robo en carretera, tanto de la UT como las mercancías.
- E. Se recomienda ajustar los montos de multas, ya que las mismas, esto a través de excepciones en la Ley General de Aduanas, con montos más cercanos a los precios de operación del transportista.
- F. Los RFID son dispositivos de control, y menos costosos que el precinto electrónico, el cual le da información en tiempo real al sistema aduanero nacional.
- G. Que el sistema informático aduanero, debería estar asociados a otras bases de control como las policiales y migratorias de este país.
- H. Se requiere capacitar, informar de los procesos, así como de los controles de fiscalización que deben tener los auxiliares de la operación aduanera en respaldo y custodia de la información que le brindan a la Administración.
- I. Se recomienda a la Comunidad Universitaria, actualizar los planes de estudio y métodos de enseñanza, ante la globalización aduanera que se ha tenido en los últimos años.

- J. Se recomienda la aplicación de instrumentos no intrusivos en la revisión de contenedores y programas mundiales que den soporte al control de ingreso y salida de contenedores del territorio nacional, principalmente cuando tenemos rutas de riesgo por mencionar algunas, como Ecuador, Colombia, México, Estados Unidos.
- K. Que se realicen mejoras en el sistema de control de viajes del sistema informático, el proceso actual de cobros de multas es lento, un sistema que genere el cobro automático, y que en el mismo sistema se permita indicar el pago o la justificación dada, de esta manera se depuran los incumplimientos y queda registrado los ingresos por tales conceptos.
- L. Los Auxiliares en General requieren capacitación, y actualizarse de los nuevos procesos de control, debemos apoyar la filosofía de ver el servicio nacional de aduanas como una organización y no como un sistema, donde el interés primordial es cumplir con la misión y visión de la Dirección General.

De la misma forma se recomienda se apliquen en su totalidad las recomendaciones de la circular CIR-DGA-002-2019 y CIR-DGA-0019-2021.

6. Bibliografía.

- A. Macías, C. (2001). Papel de la informetría y de la cienciometría y su perspectiva nacional e internacional. (ACIMED, Ed.) *Scielo*(4), 35-41. Recuperado el 2 de Agosto de 2020, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352001000400006
- Alvear Giler, A. (02 de Febrero de 2015). *Economía y Finanzas Internacionales*. Obtenido de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economiainternacional/12-teoria-clasica/214-inicios-del-comerciointernacional>
- Amiel Pérez, J. (2007). Las variables en el método científico. *scielo*, 171. Obtenido de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rsqp/v73n3/a07v73n3.pdf>
- COMIECO. (2008). Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Protocolo de Enmienda (CAUCA IV). *Resolución No. 223, primera*. Centro de Documentación de Integración Económica. Obtenido de [https://www.hacienda.go.cr/docs/604a8cecdfac3_CAUCA%20IV%20Res%20COMIECO%20223-2008%20\(Ley%208881\).pdf](https://www.hacienda.go.cr/docs/604a8cecdfac3_CAUCA%20IV%20Res%20COMIECO%20223-2008%20(Ley%208881).pdf)
- Corella Esquivel, F. (2013). Lineamientos para diseñar un estado de la cuestión en investigación educativa. *Revista Educación*, 67.
- Dirección General de Aduanas. (febrero de 25 de 2019). Control y seguimiento de operaciones pendientes asociadas a declaraciones con viaje o a un viaje. *CIR-DGA-002-2019*. San José. Obtenido de N/A

Dirección General de Aduanas. (27 de octubre de 2021). Circular DGA-019-2021. 6. San José. Obtenido de <https://www.hacienda.go.cr/contenido/16365-circulares-2021>

Dirección General de Aduanas. (febrero de 2021). Manual de Procedimientos Aduaneros. *Manual de Procedimientos Aduaneros en el marco TICA (Contiene Ingreso y salida de Mercancías, Vehículo y Unidades de Transporte Procedimientos de Tránsito Aduanero, Procedimientos de Depósito y Procedimiento de Importación Definitiva y Temporal)*. San José. Obtenido de <https://www.hacienda.go.cr/contenido/394-manuales>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collad, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación* (5ta edición ed.). México: McGraw-Hill Interamericana. Recuperado el 2020, de <https://www.urbe.edu/UDWLibrary/InfoBook.do?id=95875>

Hernandez Sampieri, R., Fernández Collad, C., & Basptista Lucio, P. (s.f.).

Kleeberg Hidalgo, F., & Ramos Ramírez, J. C. (2009). Aplicación de las técnicas de muestreo en los negocios y la industria. *redalyc*, 11-40.

Martinez Carrasco, R. D. (2011). *Investigación comercial: técnicas e instrumentos*. Tébar Flores. Obtenido de https://elibro.net/es/ereader/biblioutn/51967?as_all=tecnicas_de_investigacion&as_all_op=unaccent_icontains&as_title_type=&as_title_type_op=in&prev=as&page=68

Otzen , T., & Monterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Scielo*, 227-232.

SIECA. (noviembre de 2001). *Sistema de integración Económica Centroamericana*. Recuperado el 2 de julio de 2021, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4983/1/S01111015_es.pdf

7. Anexos.

A. Carta a Comisión de TFG aprobación del tema de investigación.



Universidad Técnica Nacional
Sede del Pacífico
Licenciatura en Administración de Aduanas



Puntarenas, 5 de junio del 2020

Señor:
 Marco Castro Mendoza.
 Director de carrera.

Estimado señor:

Asunto: Solicitud de aprobación tema y modalidad para TFG

Quien suscribe, Romario José Rojas Castro, portador del documento de identificación número 604210674 estudiante regular de la carrera de la Licenciatura en Administración de Aduanas de la Universidad Técnica Nacional de la Sede del Pacífico, con el fin de de cumplir con lo establecido en el artículo 5 inciso c del Reglamento Finales de Graduación remito a su persona el tema "Análisis de las causas y las consecuencias por la que los viajes bajo control Aduanero no fueron finalizadas por su destino, del régimen: tránsito; modalidad: tránsito interno (80-80), generados en la jurisdicción Aduna de Caldera, durante el período 2016 al 2019" el cual será desarrollado bajo la modalidad Tesis.

Ruego respetuosamente interponer sus buenos oficios para su debida gestión de conformidad con lo estipulado en el Reglamento de Trabajo Finales de Graduación.

No omito en manifestar que el tema presentado es de mi propiedad intelectual y procedo a declarar con plena capacidad volitiva y cognitiva y bajo la fe de juramento y con conocimiento de las consecuencias civiles y penales que conlleva el delito de falso testimonio.

Sin más por el momento, se suscribe.

ROMARIO JOSE ROJAS CASTRO (FIRMA)
Firmado digitalmente por ROMARIO JOSE ROJAS CASTRO (FIRMA)
 Fecha: 2020.06.12 11:16:51 -06'00'

Romario José Rojas Castro.
 604210674.
 Cc. Archivo.

B. Oficio de comisión de TFG avalando el tema de investigación.



Dirección de Administración Aduanera
Sede del Pacífico



11 de junio de 2020
AA-124-2020

Señor
Romario Rojas Castro
Estudiante de Licenciatura.

Estimado señor:

Asunto: Respuesta a solicitud de aprobación de tema y modalidad para TFG.

Muy respetuosamente le comunico que su solicitud para la aprobación de tema de investigación y la modalidad para su TFG fue recibida y analizada en la reunión realizada el día 10 de junio del dos mil veinte, a las dieciséis horas con cero minutos, en forma virtual sincroniza por la plataforma tecnológica Google Meet, dirigida por este servidor con la presencia del Sr. Christian Porras Fernández como representante de la Comisión de Trabajos Finales de Graduación, la Sra. Virginia Brenes Zúñiga como profesora del curso de Investigación Dirigida, el Sr. Roger Chavarria Astorga y el Sr. Freddy Arias Delgado docentes del área técnica de la Carrera de Administración de Aduanas, en concordancia con la Directriz N° 073-S.MTSS y la Directriz N° 077-S.MTSS-MIDEPLAN de la Presidencia de la Republica del Ministerio de Salud del Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica que lo ampara el Decreto Ejecutivo de la Presidencia 42227 a raíz de la emergencia nacional por la Pandemia Mundial y en obediencia a las Circulares emitidas por las autoridades universitarias de UTN.

Respetuosamente, le informo que de conformidad con lo establecido en el artículo 17 del Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Universidad Técnica. Esta Dirección de Carrera con el criterio técnico de los miembros presente en la reunión supra citada procede aprobar el siguiente tema de investigación y modalidad para su Trabajo Final de Graduación.

Modalidad TFG	Tema de investigación
Tesis	"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 periodo 2017 al 2019."

Atentamente,

Marco Castro Mendoza.
Director

Copia: Denia Castro Mendoza. Dirección de Docencia.
Freddy Arias Delgado. Docente AA.
Roger Chavarria Astorga. Docente AA.
Christian Porras Fernández. Representante de CTFG.
Virginia Brenes Zúñiga. Profesora del curso Investigación Dirigida.
Archivo.



C. Oficio aprobación acceso a bases de datos Aduana Caldera.



Puntarenas, 12 de marzo de 2020
ACALD-GER-033-2020

Señor
Romario Rojas Castro
Cédula N° 6-04210674
rojasromario@gmail.com

Estimado señor:

En referencia a su gestión N° 965 de fecha 11 de marzo de 2020, en el cual solicita autorización para el acceso a la base de datos de la Aduana, específicamente sobre los viajes pendientes de finalizar del periodo comprendido del 2017 al 2019 en la modalidad 80-80, a efectos de realizar trabajo de graduación final para optar el grado de Licenciatura en Administración Aduanera, me permito indicar que esta Gerencia autoriza su solicitud y permite el acceso al sistema única y exclusivamente para fines académicos.

Sin otro particular, me suscribo.

Cordialmente,


Mba. Damaris Jiron Bolaños
GERENTE, ADUANA CALDERA

C.c: Lic Carlos Vargas Varga, Jefe Sección Depósitos, Aduana de Caldera
Consecutivo
Archivo

Página 1 de 1

D.



Universidad Técnica Nacional

Anexo III

**CARTA DE AUTORIZACIÓN PARA USO Y MANEJO DE LOS TRABAJOS
FINALES**

DE GRADUACIÓN UNIVERSIDAD TÉCNICA NACIONAL

Página | 37

(Trabajo Individual)

Ciudad,

Fecha.

Señores/as

Vicerrectoría de Investigación. Sistema Integrado de Bibliotecas y Recursos Digitales

Estimados señores/as:

Yo Romario Rojas Castro portador (a) de la cédula de identidad número 604210674. En mi calidad de autor (a) del trabajo de graduación titulada:

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.

El cual se presenta bajo la modalidad de, marque una opción:

☐ Proyecto de Graduación

☒ Tesis de Graduación

Presentado en la fecha 08/05/2022 DIA/MES/ANO, autorizo a la Universidad Técnica Nacional, sede Pacífico, para que mi trabajo pueda ser manejado de la siguiente manera:

Autorizo

Ver capítulo V, disposiciones finales, artículo 41 (O aquel que refiera a derechos patrimoniales)

Marque con una X o un ✓	
Conservación de ejemplares para préstamo y consulta física en biblioteca.	x
Inclusión en el catálogo digital del SIBIREDI (Cita catalográfica)	x
Comunicación y divulgación a través del Repositorio Institucional	x
Resumen (Describe en forma breve el contenido del documento)	x
Consulta electrónica con texto protegido	x
Descarga electrónica del documento en texto completo protegido	x
Inclusión en bases de datos y sitios web que se encuentren en convenio con la Universidad Técnica Nacional contando con las mismas condiciones y limitaciones aquí establecidas.	x
Divulgación del resumen en el Repositorio UTN, con una cantidad de 200 a 500 palabras	x

Por otra parte, declaro que el trabajo que aquí presento es de plena autoría, es un esfuerzo realizado de forma personal, académica e intelectual con plenos elementos de originalidad y creatividad. Garantizo que no contiene citas, ni transcripciones de forma indebida que puedan devenir en plagio, pues se ha utilizado la normativa vigente de la American Psychological Association (APA). Las citas y transcripciones utilizadas se realizan en el marco de respeto a las obras de terceros. La responsabilidad directa en el diseño y presentación son de competencia exclusiva, por tanto, eximo de toda responsabilidad a la Universidad Técnica Nacional.

Consciente de que las autorizaciones no reprimen mis derechos patrimoniales como autor del trabajo. Confío en la que Universidad Técnica Nacional respete y haga respetar mis derechos de propiedad intelectual.

Firma del estudiante: _____

Cédula: 6-0421-0674

Día: 08-05-2022