

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL  
DE LAS AMÉRICAS**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
COMERCIO INTERNACIONAL**

**ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS REGULACIONES  
INTERNACIONALES EN EL TEMA DE TARIFAS  
MARÍTIMAS Y SUS IMPLICACIONES EN EL SECTOR  
IMPORTADOR.**

**LYANNE PORRAS CECILIANO**

**SAN JOSÉ, COSTA RICA,**

**NOVIEMBRE 2018**

## **Agradecimiento**

Primeramente mi agradecimiento es a Dios por guiarme siempre en el camino, por tener cuidado de mí y por su amor tan grande el cual me ha permitido llegar a cumplir tanto las metas personales, así como mi carrera profesional.

Seguidamente, agradezco a mi madre que siempre me ha escuchado, aconsejado y apoyado en cada momento de mi vida, ella es un ejemplo y estoy segura que para muchas mujeres, más por ser una mujer virtuosa que siempre logra salir adelante sin importar lo que se encuentre en el camino, sabe que Dios está por delante, gracias Ma por ser la cabeza de nuestra familia.

Sin dejar de lado a mi papá, quiero agradecer cada detalle que ha tenido hacia mí, ya que me ha enseñado a apreciar las pequeñas cosas de la vida y a seguir adelante con mis estudios, gracias por todas esas noches esperándome fuera de la Universidad, hoy puede ver el fruto de todos esos días.

Agradezco a mi hermano, que a pesar de la distancia que nos separa me ha dejado a lo largo de la vida granitos de conocimiento, amor, inspiración y muchas ganas de seguir mis sueños, gracias mano por ser mi ejemplo por seguir, por enseñarme que los sueños se cumplen y que hay que trabajar duro por ello.

Una vez más le doy gracias a Dios por las personas que ha puesto en mi camino, en especial que me han escuchado y dado ánimo durante este proceso.

Finalmente, agradezco a mi tutora Ruth Barrientos por la guía, comprensión y sus conocimientos, sin duda una gran profesional con la que comparto esta etapa de mi carrera.

## Dedicatoria

Dedico el presente trabajo realizado a quienes sin duda han batallado junto a mí para lograr estar en este punto de mi carrera.

A quienes admiro por los distintos detalles que me han enseñado a lo largo de la vida.

A quienes agradezco por darme tanto amor, cariño y guía desde siempre y sé que así seguirá siendo...

A mis padres.

*“Todo lo puedo en Cristo que me fortalece.”*

Filipenses 4:13

## Tabla de Contenido

<b>Declaración Jurada</b>	2
<b>Agradecimiento</b>	3
<b>Dedicatoria</b>	4
<b>Lista de figuras</b>	9
<b>Lista de tablas</b>	10
<b>Resumen Ejecutivo</b>	11
<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN</b>	12
<b>Planteamiento del Problema</b>	12
<b>Ventajas:</b>	13
<b>Desventajas:</b>	13
<b>Objetivos de la Investigación</b>	15
<b>Objetivo general</b>	15
<b>Objetivos específicos</b>	15
<b>Justificación</b>	16
<b>Antecedentes</b>	18
<b>Proyecciones de la Investigación</b>	23
<b>CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA</b>	25
<b>Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública</b>	25
<b>Sector importador</b>	25
<b>Auxiliares de la función pública</b>	29
<b>Operadores marítimos</b>	31
<b>Definición.</b>	31
<b>Funcionamiento y características de los operarios marítimos.</b>	31
<i>El transportista internacional.</i>	31
<i>El agente general.</i>	32
<i>Agencias marítimas.</i>	32
<i>Los agentes de carga internacional.</i>	32
<i>Empresas de estiba y desestiba.</i>	33
<i>El Consignee o Shipper.</i>	33
<b>Regulaciones</b>	33
<b>Definición</b>	33
<b>Las instituciones y entes reguladores</b>	34

<b>Organización Marítima Internacional (OMI).</b>	34
<b>Cámara Naviera Internacional (ICS).</b>	35
<b>La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (UNCTAD).</b>	35
<b>SMDG</b>	36
<b>La Cámara Nacional de Armadores y Agente de Vapores (NAVE).</b>	37
<b>Ministerio de Hacienda de Costa Rica.</b>	38
<b>Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica.</b>	40
<b>Promotora del Comercio Exterior.</b>	41
<b>Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica.</b>	42
<b>Ministerio de Obras Públicas y Transporte.</b>	43
<b>Autoridad Reguladora de los servicios públicos.</b>	45
<b>Afectaciones a las tarifas de flete marítimo</b>	47
<b>Tarifas marítimas.</b>	48
<b>Incoterms.</b>	48
<b>Aplicación de un General Rate Increase.</b>	50
<b>Temporadas altas en el transporte marítimo.</b>	50
<b>Recargos por precio de combustible o EBS (Emergency Bunker Surcharge).</b>	51
<b>Escasez de camioneros.</b>	51
<b>Costos extras en el transporte marítimo.</b>	52
<b>Tipo de cambio.</b>	52
<b>Convenios internacionales aplicados a tarifas marítimas</b>	53
<b>Comisión Federal Marítima (FMC).</b>	53
<b>Convenio SOLAS, 1974, enmendado.</b>	54
<b>Convenio MARPOL.</b>	54
<b>Código ISPS.</b>	55
<b>Impacto en el sector importador costarricense por la aplicación de convenios internacionales de tarifas</b>	57
<b>Ventajas y desventajas de los convenios aplicados por Costa Rica.</b>	57
<b>Ventajas de los convenios aplicados en Costa Rica.</b>	57
<b>Desventajas de los convenios aplicados en Costa Rica.</b>	59
<b>Factores internos y externos que afectan las tarifas marítimas en Costa Rica</b>	60
<b>Factores externos.</b>	60
<b>Petróleo.</b>	60
<b>Temporadas.</b>	62
<b>General Rate Increase.</b>	63
<b>BAF y CAF.</b>	63

Oferta.	65
Rutas.	68
Situaciones de riesgo (alertas de guerra, piratería).	68
Tipo de embarcación.	69
Factor interno.	70
Capacidad de manejo de embarcaciones.	70
Temporada de cruceros.	74
Demanda.	75
Cargos portuarios.	75
<b>CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO</b>	77
<b>Enfoque de la Investigación</b>	77
Método de investigación	78
<b>Fuentes de Información</b>	78
Población	79
Muestra	79
<b>Unidades de Análisis</b>	82
Categoría 1: Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública	82
Categoría 2: Regulaciones de las tarifas marítimas	82
Categoría 3: Impacto de las tarifas marítimas en el sector importador	82
Categoría 4: Factores que afectan las tarifas marítimas	83
<b>Instrumento</b>	83
Procedimiento para la recolección de datos	83
Procedimiento para el análisis de datos	84
<b>CAPITULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS</b>	86
<b>Unidad de Análisis 1: Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública</b>	87
Categoría 1: Conocimiento	88
Descripción.	88
Análisis.	89
Categoría 2: PYME`s	90
Descripción.	90
Análisis.	92
Categoría 3: Precio final de los productos	92
Descripción.	93
Análisis.	94
<b>Unidad de Análisis 2: Regulaciones de las tarifas marítimas</b>	95
Categoría 1: Regulación en Costa Rica	95

<b>Descripción.</b>	96
<b>Análisis.</b>	97
<b>Categoría 2: Convenios internacionales en el transporte marítimo</b>	98
<b>Descripción.</b>	98
<b>Análisis.</b>	99
<b>Unidad de Análisis 3: Impacto de las tarifas marítimas para el sector importador</b>	101
<b>Categoría 1: Convenios internacionales</b>	101
<b>Descripción.</b>	101
<b>Análisis.</b>	103
<b>Unidad de Análisis 4: Factores que afectan las tarifas marítimas</b>	104
<b>Categoría 1: Factores para establecer las tarifas marítimas</b>	105
<b>Descripción.</b>	105
<b>Análisis.</b>	108
<b>Categoría 2: Afectación de las tarifas marítimas</b>	109
<b>Descripción.</b>	109
<b>Análisis.</b>	111
<b>Categoría 3: Fluctuación</b>	112
<b>Descripción.</b>	112
<b>Análisis.</b>	114
<b>Interpretación de datos</b>	114
<b>Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones</b>	125
<b>Conclusiones</b>	125
<b>Recomendaciones</b>	129
<b>Referencias</b>	132
<b>Anexos</b>	141
<b>Anexo A</b>	141
<b>Entrevista.</b>	141
<b>Anexo B</b>	142
<b>Comunicado naviera Hamburg Sud, Incremento de un GRI.</b>	142

## Lista de figuras

Imagen 1: Estructura del comercio exterior a cada grupo de economías en desarrollo en 2016.	25
Imagen 2: Costa Rica: Valor importado según región de origen.	28
Imagen 3: Evolución anual del precio medio del petróleo crudo fijado por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) de 1960 a 2018 (en dólares por barril)	61
Imagen 4: Nuevo Factor de ajuste del Bunker (BAF).	65
Imagen 5: Evolución de la capacidad de la flota portacontenedores 2000-2013.	66
Imagen 6: Esquema del ciclo marítimo.	68
Imagen 7: Ilustración de la evolución de la capacidad de los contenedores.	72
Imagen 8: Servicio de Manejo de Terminales - Origen/Destino (OHC/DHC) - Alcance Terminal de Contenedores de Moin hacia/desde el mundo.	73

## Lista de tablas

Tabla 1: Incoterms	48
Tabla 2: Fuentes de información	82
Tabla 3: Unidades y Categorías de Análisis	87

## **Resumen Ejecutivo**

El presente trabajo de investigación: “Análisis del impacto de las regulaciones internacionales en el tema de tarifas marítimas y sus implicaciones en el sector importador” tiene como objetivo general analizar el impacto de las regulaciones internacionales en el tema de tarifas marítimas y sus implicaciones en el sector importador costarricense.

Por lo tanto, el estudio cuenta con un enfoque cualitativo, el cual permite utilizar como instrumento de recolección de datos, las entrevistas para las cuáles fueron seleccionados expertos en el área de logística específicamente en el manejo de tarifas marítimas.

Asimismo, a lo largo del presente estudio se puede encontrar información referente al sector importador de Costa Rica y los auxiliares de la función pública ya que se buscará conocer las implicaciones que tiene el sector al aplicar los convenios internacionales (también mencionados) referentes a tarifas marítimas.

También, se tomará importancia a los factores externos e internos que afectan el establecimiento de las tarifas marítimas con el fin de que los importadores costarricenses tengan conocimiento de ello.

## **CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN**

### **Planteamiento del Problema**

El transporte marítimo es uno de los medios más importantes para el comercio internacional, a pesar de no ser el medio más rápido, permite que los costos sean más bajos (en comparación al transporte aéreo), esto de acuerdo con las rutas, y permite la movilización de más volumen de carga. Este medio de transporte, según Amaya (2017), crece de forma acelerada como consecuencia de la crisis financiera de Estados Unidos en el año 2008; donde la flota mundial del transporte marítimo continuó su crecimiento, ya que en solo cuatro años se dio un incremento del 37% de los buques en funcionamiento.

Entonces, como lo menciona el informe del año 2016 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) La flota mundial, aumentó un 3,5% en los 12 meses anteriores al 1 de enero de 2016. Por lo tanto, es la tasa de crecimiento más baja desde 2003 pero aun así está por encima del crecimiento del 2,1% de la demanda, por lo que la flota mundial está capacitada para tener un aumento en la demanda mundial del transporte marítimo.

De esta manera, el informe de la UNCTAD (2016) también habla sobre la importancia del transporte marítimo, como se detalla a continuación:

El transporte marítimo es la espina dorsal de la globalización y es un componente fundamental de las redes de transporte transfronterizo que apoyan a las cadenas de suministro y hacen posible el comercio internacional. El transporte — incluido el transporte marítimo— es en sí mismo un sector económico que genera empleo e ingresos, tiene carácter transversal y forma parte de otros sectores y actividades. El transporte marítimo facilita el desarrollo industrial por cuanto apoya el

crecimiento de la industria manufacturera, pone en contacto a los consumidores con las industrias de productos intermedios y de bienes de capital; y promueve la integración económica y comercial regional. (UNCTAD, 2016, p.5)

Además, de acuerdo con la importancia del transporte marítimo se detalla a continuación algunas ventajas y desventajas del transporte marítimo, según Alcaraz (2014):

**Ventajas:**

Se considera barato en comparación de otros medios de transporte, este es el modo que emplean los medios de transporte de mayor capacidad, es capaz de tener gran variedad de carga y envíos de grandes masas como líquidos, graneles y contenedores. Cuenta con menores restricciones en el momento de transportar la carga como el tipo, peso, y volumen. Gracias a su gran capacidad y a la fuerza motriz que emplea, este modo de transporte se beneficia de la economía escala lo cual le permite ofrecer tarifas de filetes más bajos que cualquier otro medio de transporte.

**Desventajas:**

Tiene como desventaja la necesidad de infraestructuras en tierra, por ejemplo los puertos y los espacios de almacenamientos de contenedores (predios). Todos los demás modos de transporte son más rápidos, incluso cuando se trata de los últimos modelos de buques portacontenedores, ya que la duración promedio de la travesía es más larga que por aire o por tierra.

También, los costos de embalaje también son una desventaja, la manipulación de los puertos exige un embalaje de carga resistente y relativamente costoso. La congestión portuaria es un problema que hace que el transporte marítimo cuente con un tiempo de tránsito más lento y este problema es cada vez más frecuente debido a la demanda y las temporadas altas.

Generalmente, los puertos marítimos están ubicados en sitios apartados de los lugares de producción y de destino final, por tanto, siempre precisa transporte previo y posterior a la llegada implica más costos por flete terrestre. Por último, la frecuencia de los servicios, el despacho de buques no ofrece tantas posibilidades como el servicio de carga aérea regular, el transporte terrestre o ferroviario.

También, se tiene como finalidad investigar la regulación existente en Costa Rica en el ámbito de las tarifas en fletes marítimos, así como dar a conocer los convenios internacionales y su influencia en el sector importador de Costa Rica. Por consiguiente, el problema presente se basa en que las tarifas marítimas son fluctuantes por lo que se desea investigar cómo afecta al sector importador así como a los operadores marítimos ya que son estos últimos quienes brindan las ofertas marítimas a los importadores directamente o a los agentes de carga.

Por lo tanto, se recolecta información de diferentes operadores marítimos para conocer sobre la competitividad tarifaria, en el caso de los convenios se utiliza información presente en revistas, páginas web, trabajos de investigación y en las páginas oficiales de las organizaciones internacionales. Asimismo, se necesita el apoyo de la Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores [NAVE] la cual está localizada en Costa Rica y tiene como fin defender los intereses comunes de los asociados hacia instituciones del sector público.

Por ende, la importancia del tema es que las personas que operan en el área del transporte marítimo deben de tener el conocimiento de cómo son reguladas las tarifas, de dónde vienen las regulaciones pertinentes y de cómo son empleadas en Costa Rica.

Así pues, según breves investigaciones en revistas y trabajos de investigación, el tema de las regulaciones no ha sido profundizado en aspecto de tarifas marítimas pero sí existen convenios los cuales regulan las tarifas y protegen de cierta manera al transporte marítimo y sus operadores. Por tanto, dado que los convenios creados tienen como fin tanto las mercancías, el medio ambiente, los trabajadores, los buques y entre

otros aspectos, la investigación busca innovar en el tema ya que pretende recuperar información concreta que sea de ayuda para los interesados.

Entonces, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, se establece la pregunta ¿Cuál es el impacto que tienen las regulaciones internacionales en el tema de tarifas marítimas y sus implicaciones en el sector importador costarricense?

## **Objetivos de la Investigación**

### **Objetivo general**

- Analizar el impacto de las regulaciones internacionales en el tema de tarifas marítimas y sus implicaciones en el sector importador costarricense.

### **Objetivos específicos**

- Evaluar el conocimiento que tiene el sector importador costarricense y auxiliares de función pública aduanera con relación a las tarifas marítimas.
- Determinar las principales regulaciones establecidas por convenios internacionales en el tema de tarifas marítimas que afectan directamente al importador costarricense.

- Reconocer el impacto que tiene el sector importador costarricense como consecuencia de la aplicación de convenios internacionales en el tema de tarifas marítimas.
- Establecer los factores internos y externos asociados a la fluctuación de las tarifas marítimas en Costa Rica.

### **Justificación**

La presente investigación surge como necesidad de conocer las regulaciones que existen sobre las tarifas marítimas y cómo afectan al sector importador en Costa Rica.

Actualmente, en el país operan 18 navieras (operarios marítimos) según la página web de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica [JAPDEVA] (2014), cada operario cuenta con distintas tarifas de fletes marítimos, por esta razón es importante conocer las regulaciones con las que se cuenta ya que puede perjudicar a los usuarios, ya sean clientes directos o consolidadores de carga.

En consecuencia, como se mencionó anteriormente, los perjudicados o beneficiados en temas de tarifas son tanto los clientes como las empresas que manejan sus cargas de manera directa con navieras o aquellas empresas consolidadoras de carga, las navieras entre sí también pueden verse perjudicadas ya que si alguna empresa ofrece tarifas por debajo del costo esto genera una competencia desleal y provoca a las empresas navieras querer igualar las tarifas lo que puede resultar perjudicial para los

operarios marítimos y sus costos. Por consecuencia, conocer las regulaciones beneficia mayormente a los que utilizan los servicios marítimos para tener conocimiento del mercado.

De esta manera, se pretende obtener un panorama amplio de cómo son manejadas las tarifas marítimas y de esta forma entender mejor la mecánica para establecer o seleccionar las tarifas, asimismo, sirve de ayuda para los operadores marítimos y todos aquellos que utilicen el servicio de transporte marítimo internacional. Por lo anterior, no solo se investigarán las tarifas y sus regulaciones sino también la manera en que son aplicadas y su afectación, ya sea de manera positiva o negativa al sector importador de Costa Rica.

Entretanto, se tiene como valor teórico revisar las regulaciones a las que Costa Rica está expuesta mediante los convenios que son aplicados en el país por organizaciones internacionales y por la Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores [NAVE], la cual tiene un papel importante en representación a los operarios marítimos en Costa Rica. Con ello, se podrá llegar a una conclusión del uso de las regulaciones vigentes y se espera encontrar mejoras en su aplicación.

Por consiguiente, es importante que las personas que tengan alguna conexión con el área del transporte marítimo tengan los conocimientos de las regulaciones. Por lo tanto, las navieras deben conocer, del mercado a nivel internacional, las personas como clientes directos o consolidadores de carga; así también tener en cuenta las regulaciones o convenios que existan actualmente, con el fin de que los interesados tengan más amplio el panorama del “por qué” en los cambios de las tarifas.

## **Antecedentes de la Investigación**

En primer lugar, durante el desarrollo de un estudio se inicia con la búsqueda de información que se encuentra disponible mediante diversas fuentes, ya sea informática, libros, revistas, periódicos, así como también tesis a nivel nacional e internacional, ya que de esta manera se amplían las expectativas de la investigación.

Posteriormente, es importante dar a conocer un poco de la historia del tema por investigar, de esta manera, los futuros lectores e interesados del trabajo puedan tener un conocimiento más amplio del tema como de su interpretación.

Por un lado, las conferencias marítimas son acuerdos realizados entre entes navieras, por lo que son exclusivos para el transporte marítimo de mercancías, de esta manera, establecen prácticas y convenios entre sí para la libre competencia económica, estos acuerdos son esenciales y fomentan el comercio internacional. La primera conferencia marítima fue creada en 1875, la cual buscaba proteger las rutas creadas para el comercio de Gran Bretaña y la India la cual se denominó “Calcuta Stream Traffic Conference” y tenía como propósito garantizar la estabilidad del servicio, aumentar la eficiencia y disminución de costos (Franco 2003, p. 5).

Así, aunado a las conferencias, actualmente existen acuerdos que protegen rutas específicas y son establecidas por ciertas navieras para su conveniencia. Por ejemplo, algunas de estas conferencias son las siguientes: "Memorandum of Agreement for the Asia-West Coast Of South America Services", "Memorandum Agreement", "West Coast Of South América Discussion Agreement", "East Coast América to West Coast of South América And Caribbean Cooperative Working Agreement". También, las navieras que son parte de los acuerdos mencionados son la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Maersk Line, Hamburg Sud y CMA-CGM. (Revista Mundo Marítimo, 2013 ISSN 0719-241X)

A continuación, se presentan los antecedentes internacionales que sirven como referencia para la presente investigación.

A nivel internacional, De la Vega, autor de la tesis realizada en la Universidad Austral de Chile (2005) para optar por el título de Ingeniero Naval, realiza un trabajo de investigación con el tema Efectos de la apertura económica mundial en el transporte marítimo, dicha investigación analiza cómo el comportamiento de la economía mundial mueve el mercado del transporte marítimo mediante la oferta y la demanda de los servicios de esta manera conocer el mecanismo para establecer los costos de los fletes.

Asimismo, como uno de los datos importantes en la conclusión de la investigación, se obtiene que los países en desarrollo investigados obtienen su crecimiento económico, ya que el transporte marítimo se encarga de mover el 50% de las mercancías producidas en estos países. También, se explica que en los últimos años ha habido un importante cambio entre la demanda y la oferta, esto debido al crecimiento del mercado en Asia, generando un alza de los costos de los fletes marítimos, debido a costos como el combustible, precios accesibles para la adquisición de nuevos buques o buques de “segunda mano” y el cálculo de los fletes en relación a tiempo y distancia.

Por otro lado, como antecedente internacional, Franco (2003) elabora un trabajo con el tema “Las Conferencias Marítimas en el transporte internacional de mercancías: una perspectiva desde el derecho de la competencia” un estudio realizado en Colombia y publicado en la Revista E-Mercatoria, el cual enfoca que en las políticas existentes para el libre comercio en el transporte marítimo, no ha sido ajeno a la tendencia mundial de condiciones de competitividad por lo que se busca la eficiencia para lograr mayores utilidades al servicio, se menciona que son de suma importancia las conferencias marítimas para el comercio y han ido en aumento, tanto las normas que regulan este transporte como la capacidad a nivel mundial que tiene este medio para el transporte de mercancías.

Asimismo, el trabajo realizado por Franco indica que existe un aumento desmedido de los buques por lo que con ello aumenta la especialización en procesos industriales y la “contenerización”, es decir, el uso de los contenedores para el transporte de mercancías, situación que genera que los costos de dicho transporte deban ser equivalentes a su crecimiento, así también la oferta y la demanda, de ello se deriva la importancia de conocer los convenios en las tarifas marítimas.

Por otro lado, Estepa (2010) realizó un estudio en Madrid, España, denominado “Las conferencias marítimas en el ámbito de la Unión Europea: el final de una exención a la libre competencia”. El autor, profesor universitario, cuyo trabajo fue elaborado para la Universidad Complutense de Madrid y publicado en el Anuario Jurídico y Económico Escorialense; considera la importancia del transporte marítimo para la Unión Europea y los cambios recientes en esta zona de comercio referente a las regulaciones de los operadores marítimos con respecto a la fijación de precios. Así, también, menciona que las conferencias marítimas son acuerdos entre compañías navieras de transporte de mercancías para el acuerdo y fijación de fletes comunes entre los miembros, de esta manera, reducen la competitividad en las rutas comerciales que influye en la fijación de las tarifas.

Además, Constantine (2011) publicó un estudio de investigación para obtener el grado de Economista en la Universidad de Guayaquil en Ecuador, el cual el tema de estudio fue “La importancia del transporte marítimo internacional y la incidencia del costo del transporte sobre el comercio internacional”. Por tanto, este autor investigó principalmente las características del transporte marítimo, el crecimiento de los costos de la logística, las causas y efectos del transporte y también la calidad del servicio vs el costo. De esta manera, la investigación tiene como objetivo principal “Identificar la importancia de los costos en la transportación marítima del Ecuador.”

Entretanto, la autora afirma que “en promedio, los países de América Latina y el Caribe pagan el 7.94% del valor de sus importaciones de los bienes por el flete y el

correspondiente seguro de transporte internacional, lo que es casi un 50% más que el promedio mundial.” (Constantine, 2011)

Es decir, que el costo del transporte aumenta porque los usuarios requieren de mayor calidad en el servicio, mayor fiabilidad y entregas “justo a tiempo”. Así, este antecedente evidencia la importancia del transporte marítimo a nivel internacional y cómo son manejados los costos del flete marítimo, de acuerdo con el servicio dado, así, de las negociaciones entre las partes y la demanda del servicio.

Por otro lado, a continuación se presentan los antecedentes nacionales los cuales brindan conocimiento a la presente investigación, sin embargo, aún faltan estudios en el área para establecer el impacto de la importancia que tienen las tarifas marítimas en cuanto a los convenios marítimos, la forma en que son establecidas las tarifas y cómo son vistas ante el sector importador en Costa Rica.

Así, a nivel nacional se toma como antecedente la tesis de Barahona y Mora (2011) con un enfoque cualitativo para optar por el grado de Licenciatura en la Universidad de Costa Rica, con el tema “Régimen Jurídico marítimo costarricense y su comparación con otras realidades internacionales”. Entretanto, la finalidad de la tesis, es conocer sobre el derecho marítimo en Costa Rica, la cual obtiene como conclusión que nuestro país, a pesar de tener un importante manejo de mercancías a nivel marítimo, cuenta con una escasa ratificación de convenios internacionales ya que no se cuenta con instrumentos avanzados y se debe regir bajo normativas obsoletas.

Por otro lado, Maroto (2002) estudiante de la Universidad de Costa Rica, en su trabajo de investigación para optar por el grado de Licenciatura en Derecho, a través de un enfoque cualitativo, determina en su estudio: “Los créditos marítimos privilegiados en el código de comercio” la legislación costarricense para el transporte marítimo, además de hacer referencia a convenios internacionales, de los cuales Costa Rica no cuenta con el mínimo de rectificaciones para regir en el país. Entonces, como conclusión se considera que Costa Rica debe modernizar su legislación en este campo.

A propósito, Arce y Redondo (2012), estudiantes de la Universidad de Costa Rica, en su trabajo de investigación para optar por el grado de Licenciatura en Derecho: “La responsabilidad civil del cargador en el transporte marítimo de mercancías internacionales en contenedores”, consideran que es necesario el desarrollo de una regulación e implementación de un modelo normativo y preciso para determinar la responsabilidad civil dentro del Transporte Marítimo de Mercancías en Contenedores.

Sin embargo, aunque dicha investigación no habla específicamente sobre las tarifas marítimas, este estudio es de utilidad para la presente investigación ya que puntualizan términos esenciales en el comercio internacional, específicamente en el transporte marítimo, por ejemplo, las características de los contenedores, la historia del derecho marítimo en Costa Rica y las modalidades del transporte marítimo, entre otros temas.

Por consiguiente, es importante resaltar que una de las conclusiones que este trabajo de investigación menciona, es que en Costa Rica la normativa nacional, relacionada a la materia del transporte marítimo de mercancías, se encuentra rezagada con respecto del marco normativo a nivel mundial, es decir, se menciona que dicha figura se encuentra actualmente regulada en primer término por el capítulo relacionado al comercio marítimo del Código de Comercio del año 1953, por lo que, según Arce y Redondo (2012), no solo resulta desactualizada con respecto a normas prácticas modernas sino que además se encuentra sujeta a términos comerciales de aproximadamente dos siglos atrás.

Así también, Bolaños (2009), estudiante de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, en su tesis de graduación para optar por el grado de Licenciatura en Derecho, con el tema: “La responsabilidad de los Operadores Portuarios en el Tránsito de Mercancías”, indica que en Costa Rica no existe una normativa de Derecho Marítimo acorde con el comercio mundial actual.

Por tanto, la presente investigación hace referencia de los convenios internacionales porque, como lo indica la autora, los instrumentos internacionales revisten de gran importancia, ya que las diversas actividades que se desarrollan vía marítima involucran la participación de dos o más Estados, cada uno con su régimen jurídico particular. Por lo tanto, contar con normas internacionales que regulen estas materias de forma homogénea resulta sumamente útil, especialmente al momento de determinar responsabilidades y sanciones aplicables.

### **Proyecciones de la Investigación**

- Se evaluará el conocimiento que tienen las personas en el sector importador costarricense, esto con el fin de conocer si la información en el mercado es suficiente o si se requiere de más información para las personas involucradas en el transporte marítimo en Costa Rica.
- Con la presente investigación se determinarán las distintas regulaciones y convenios internacionales que son aplicados en las tarifas marítimas en Costa Rica generando cambios en las mismas y afectaciones en el sector importador costarricense.
- Se conocerá el impacto de las regulaciones internacionales en los fletes marítimos establecidos en Costa Rica. Con esto se ayudará a comprender si los distintos convenios son puestos en práctica para lograr estabilidad a la hora de brindar las tarifas al sector importador y conocer las implicaciones que tienen en el momento de obtener dichas tarifas.

- Se conocerán todas aquellas condiciones que afectan las tarifas marítimas por lo que se delimitarán los factores principales y se dará una breve explicación de los mismos, se da importancia a esto ya que es la manera de conocer las afectaciones al sector importador.

## **CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA**

### **Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública**

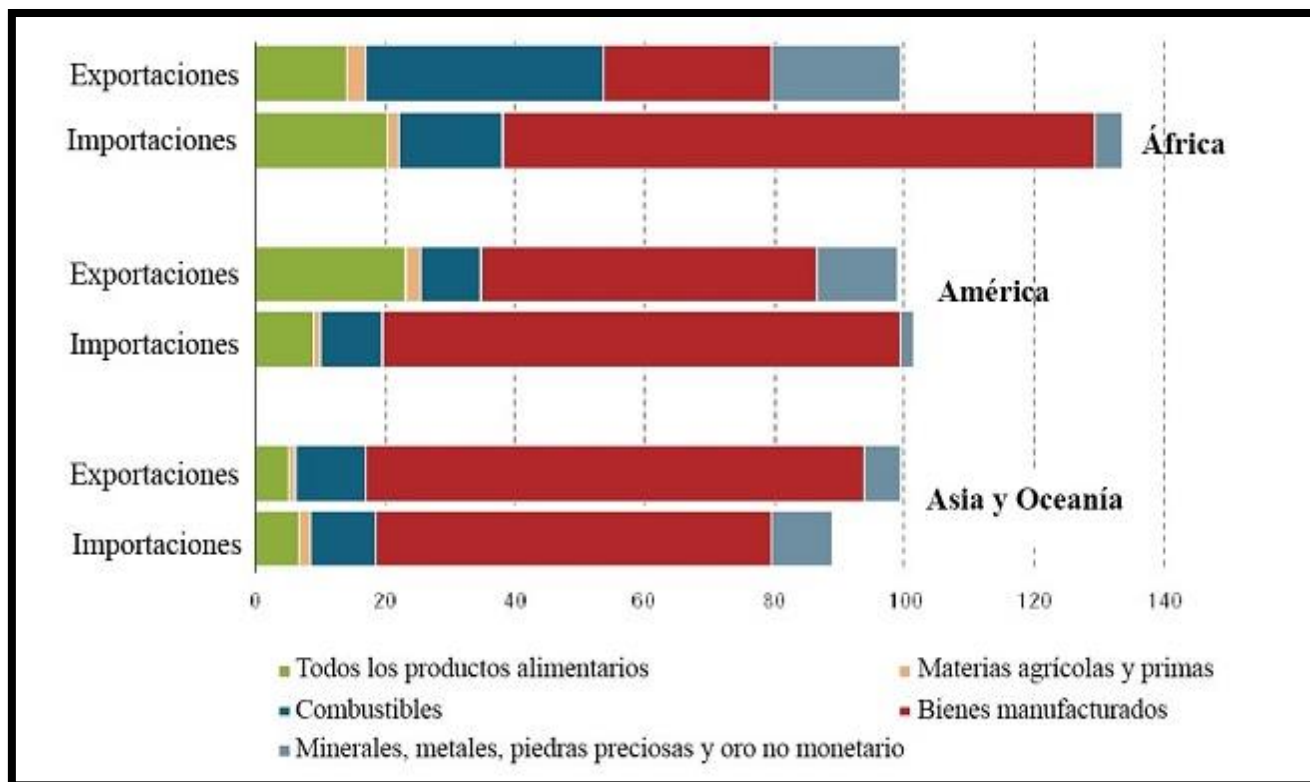
A continuación, se da una breve explicación sobre el sector importador costarricense y los auxiliares de la función pública con el fin de introducir el objetivo uno de la presente investigación la cual es evaluar el conocimiento que tiene el sector importador costarricense y los auxiliares de función pública aduanera en relación con las tarifas marítimas.

#### **Sector importador**

Según la Real Academia Española, importador se denomina a quien introduce a un país mercancías extranjeras. Por lo tanto, es quien se encarga de realizar las compras internacionales para que la mercancía sea ingresada al país con la logística adecuada y los trámites respectivos.

A continuación un gráfico donde se muestra donde se encuentra América con relación a los importadores de otros sectores, se puede notar que es uno de los sectores con mayor porcentaje.

**Imagen 1: Estructura del comercio exterior a cada grupo de economías en desarrollo en 2016**



Fuente: UNCTAD (2017)

Por consiguiente, como se puede observar en la imagen anterior, según Unctad (2017), en segundo lugar con mayores importaciones se encuentra América, en el primer lugar de la imagen está África con un índice alto de las importaciones. Según se indica, América en su mayoría realiza importaciones de bienes manufacturados, continuamente se refleja la importación de combustibles, los productos alimentarios, minerales, metales, piedras preciosas y oro no monetario y, como último, está la importación de materias agrícolas y primas, según el orden de cantidad y tipo de bien importado.

Así, el informe “Costa Rica Importa”, Informe Anual de Inteligencia del Sector Importador (2016) realizado por la Cámara de Comercio Exterior (CRECEX), detalla que los últimos tres informes anuales realizados indican que “se ha venido

presentando un aumento constante de la participación de la región asiática en las importaciones de Costa Rica, lo que demuestra la tendencia de desviación de comercio al mercado asiático”, esta manera, como se detalla, los mercados “tradicionales” para Costa Rica, como lo son el centroamericano y el norteamericano, ha ido cambiando por el mercado asiático.

Por otro lado, el informe también indica que para el año 2016, la región asiática presentó un crecimiento de 9% sobre el valor importado y un 17% sobre el volumen importado, en comparación con los montos registrados en 2015. Mencionado lo anterior, los países con mayor crecimiento en Asia son Hong Kong, India e Indonesia, en comparación con el informe anual realizado por CRECEX en el año 2015.

Asimismo, para conocer un poco más del sector importador de Costa Rica, se detallan a continuación los principales productos de importación según el Informe Anual de CRECEX (2015), incluyendo los productos provenientes del Sector Petroquímico (cualquier sustancia química sustraída de combustibles fósiles):

1. Diesel.
2. Medicamentos.
3. Teléfonos móviles y otras redes inalámbricas.
4. Gasolina Regular.
5. Gasolina Súper.

Así, a través de la eliminación de los productos del Sector Petroquímico, se obtiene:

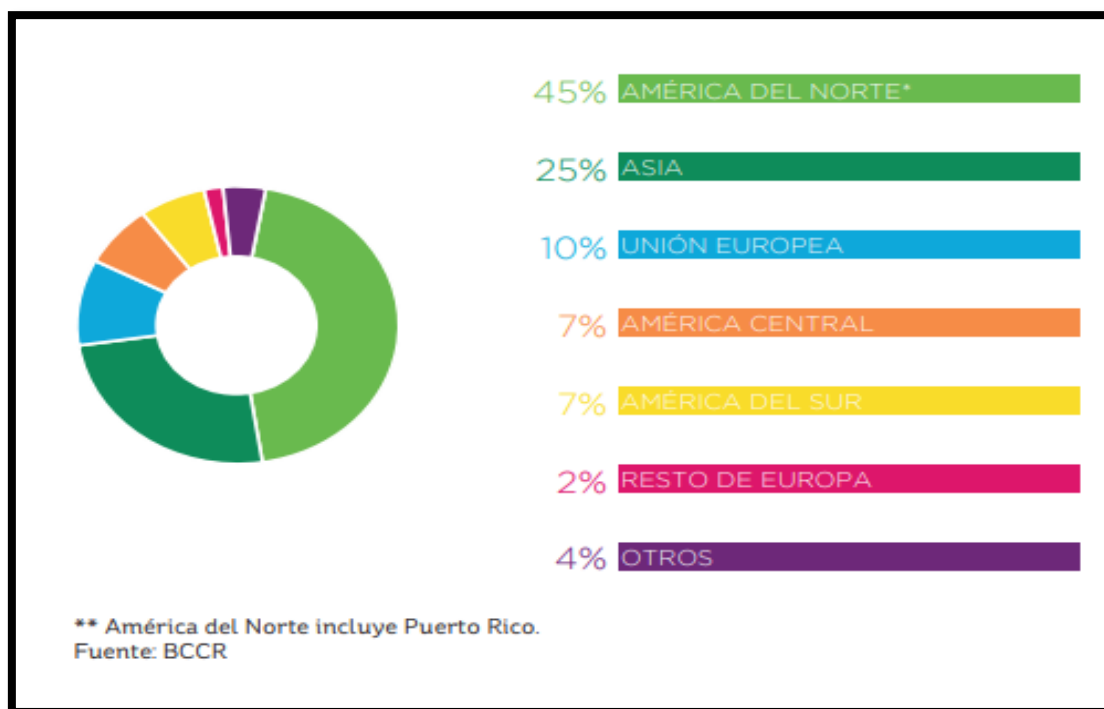
1. Los medicamentos.
2. Teléfonos móviles y demás redes inalámbricas.

3. Los vehículos.

4. Maíz amarillo y, por último, el resto de aparatos para la recepción, conversión y transmisión o regeneración de voz, imagen u otros datos, incluidos los de conmutación y encaminamiento.

Según PROCOMER (2016) en su informe anual, en el siguiente gráfico se demuestra el valor importado según las regiones:

Imagen 2: Costa Rica: Valor importado según región de origen



Fuente: PROCOMER (2016) “Estadísticas 2016” Capítulo 10: Importaciones.

Por lo tanto, se indica en el gráfico que América del Norte es la región con mayor influencia en las importaciones de Costa Rica, seguidamente se encuentra el mercado de Asia, como fue mencionado anteriormente, el cual se encuentra en

crecimiento por lo que se esperaría que para el siguiente informe se vea reflejado algún cambio en los porcentajes, tanto en el informe de PROCOMER como en COMEX, como el detallado anteriormente. Asimismo, por debajo de Asia se encuentran las demás regiones, según su orden: la Unión Europea, América Central, América del Sur, el resto de Europa y otros.

### **Auxiliares de la función pública**

Los auxiliares de la función pública son personas físicas o jurídicas debidamente registradas ante la Dirección General de Aduanas para realizar operaciones y trámites aduaneros ante el Servicio Nacional de Aduanas. Por consiguiente, los auxiliares son responsables solidarios ante el Fisco por las consecuencias tributarias derivadas de los actos, omisiones o delitos en lo que incurran los empleados registrados antes el Servicio Nacional de Aduanas. Capítulo 1, artículo 28, Concepto de auxiliares (Ley General de Aduanas)

Entretanto, algunas de las obligaciones que tienen los auxiliares de la función pública de acuerdo a la Ley General de Aduanas, Capítulo 1, art. 30, están las siguientes:

- 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.
- 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.

- c) (Derogado por artículo 4° de la ley N° 8373 de 18 de agosto de 2003).
- d) Efectuar las operaciones aduaneras por los medios y procedimientos establecidos, de acuerdo con el régimen aduanero correspondiente.
- e) 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.
- f) Mantener su inscripción y el registro de firmas autorizadas en él para las operaciones que la autoridad aduanera establezca.
- g) 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.
- h) Cumplir con las demás obligaciones que les fijan esta ley y sus reglamentos y con las disposiciones que establezca la autoridad aduanera, mediante resolución administrativa o convenio.
- i) 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.

## **Operadores marítimos**

### **Definición.**

Según Angulo, Angulo y Ramírez (2012) los operadores marítimos son las empresas que se encargan de la descarga, carga, transporte y almacenamiento de mercancía en un puerto. Son quienes realizan las tareas exclusivas del transporte marítimo, desde brindar tarifas para un embarque, cargar la mercancía, realizar el transporte, la descarga de la mercancía, el almacenamiento de la misma y muchas veces hasta la entrega de la carga al cliente final.

### ***Funcionamiento y características de los operarios marítimos.***

A continuación se detallan los diferentes operadores en el transporte marítimo según Castro (2014):

#### *El transportista internacional.*

En lo que respecta a la línea naviera, es el primer operador en el transporte marítimo internacional, por lo tanto es la empresa propietaria de los buques. Entretanto, es quien celebra el contrato de transporte con el usuario de la mercancía: exportador o importador. La línea naviera presta el servicio de transporte y el usuario contrata dicho servicio y paga lo que se denomina flete internacional. A continuación se detallan algunas de las líneas navieras más conocidas en Costa Rica:

- Hamburg Sud
- Cosco
- CMA-CGM
- Hapag Lloyd
- Evergreen
- APL
- Crowley

- Sealand/Maersk
- Seaboard
- Seatrade

Por tanto, es importante mencionar que todas estas empresas cuentan con operaciones en Costa Rica y están asociadas a la Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores.

#### *El agente general.*

El agente general se denomina como el representante comercial exclusivo de la línea naviera y por lo tanto actúa por cuenta del transportista principal generando una comisión por el servicio brindado.

#### *Agencias marítimas.*

Las agencias marítimas son conocidas también como agencias portuarias o “Ship Agent”, funcionan como el representante institucional de una línea naviera. Entretanto, cumplen las siguientes funciones: transmite a la aduana operativa el Manifiesto de Carga de ingreso y salida de las mercancías una vez que el vapor inicie operaciones en el puerto, representa a la línea naviera ante las autoridades del país donde se brindan servicios (administrativas, judiciales, portuarias y aduaneras), se encarga también de la gestión operativa de la nave en cada puerto: trámites para el movimiento de la carga, operaciones portuarias, emisión, firma y cancelación de los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y otros servicios encomendados por sus representados.

#### *Los agentes de carga internacional.*

Estos agentes son representantes comerciales de la línea naviera pero no exclusivo, estas agencias de carga internacional pueden trabajar y vender fletes para cualquier línea naviera con la cual tienen una vinculación comercial, funcionan como intermediarios

entre la línea naviera y los usuarios de los servicios de flete internacional y de ello genera una comisión. Asimismo, brindan servicios de consolidación y desconsolidación, donde se unen las cargas de distintos clientes para bajar costos de transporte.

#### *Empresas de estiba y desestiba.*

Estas son las empresas autorizadas para realizar las operaciones portuarias efectuadas en las faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa y en la bahía.

#### *El Consignee o Shipper.*

En sí, se trata del cargador, quien es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo con el porteador. Se conoce como shipper al vendedor de la carga o proveedor, quien es el exportador y consignee al comprador de la carga por lo tanto es el importador.

## **Regulaciones**

### **Definición**

Según la Real Academia Española, regulación es la acción de regular, por lo que tiene como significado “ajustar o poner en orden”. En este caso, se busca conocer sobre la regulación de las tarifas marítimas.

## **Las instituciones y entes reguladores**

### **Organización Marítima Internacional (OMI).**

En el transporte marítimo existen distintas instituciones y organizaciones, como por ejemplo a nivel internacional se encuentra establecida la Organización Marítima Internacional (OMI) la cuál regula y vela por distintos aspectos del transporte marítimo, como lo es la seguridad marítima, la protección marítima, asuntos jurídicos, el factor humano en este transporte, la facilitación de procesos, cooperación técnica y por último, se encarga también se realizar conferencias donde regulan todos los puntos anteriormente mencionados.

Así también, su misión:

“La misión de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme.”

Asimismo, la OMI cuenta con un plan de auditorías obligatorias para todos los Estados Miembros, de esta manera se aseguran que de los Estados cumplen las obligaciones y responsabilidades dadas por los instrumentos de la OMI, a continuación se mencionan algunos de los instrumentos que están dentro del plan de auditorías de esta organización, la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1988); la prevención de la contaminación por los buques (Convenio MARPOL); las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar; (Convenio de formación, 1978); las líneas de carga (Convenio de líneas de carga 1966 y su Protocolo de 1988); el arqueo de buques (Convenio de arqueo 1969); y el reglamento

para prevenir los abordajes (Reglamento de abordajes 1972). Tomado de la propiedad intelectual 2018 Organización Marítima Internacional (OMI).

### **Cámara Naviera Internacional (ICS).**

A nivel internacional, se cuenta con la Cámara Naviera internacional (ICS), su sede se encuentra en Londres, Inglaterra y la organización fue establecida en 1921. Como lo indica la página Web de la Cámara esta es una de las organizaciones principales para la industria marítima y en representación de las líneas navieras y operadores de varios sectores de mundo. Dicha cámara está comprometida con aspectos técnicos, legales y políticos que afecten el transporte marítimo, tomando en cuenta las regulaciones de la Organización Marítima Internacional.

En tanto, los objetivos principales de ICS son: fomentar altos estándares de operación y de prestación de servicios del transporte marítimo internacional, vigilar y promover las regulaciones que respalden la seguridad del transporte de las mercancías y la protección del medio ambiente y además tiene como objetivo cooperar con otras organizaciones intergubernamentales como no gubernamentales para cumplir con todos los objetivos y estándares de calidad para el servicio marítimo. Tomado de la propiedad intelectual 2018 Cámara Naviera Internacional (ICS).

### **La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (UNCTAD).**

La conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (UNCTAD) no genera regulaciones para el transporte marítimo, sin embargo, es importante mencionar esta organización internacional ya que realiza informes anuales sobre el transporte marítimo que son de importancia ya que indican la evolución del comercio marítimo internacional, datos de la flota mundial, fletes y costos del transporte marítimo, el crecimiento de la demanda, también habla sobre el crecimiento de los

mercados, la conectividad de los mercados, estadísticas portuarias y, por último, habla sobre cuestiones jurídicas y cambios en las regulaciones. Tomado de la propiedad intelectual 2018 La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (UNCTAD).

### **SMDG**

La SMDG, es una fundación sin fines de lucro que desarrolla y promueve mensajes EDI (Electronic Data Interchange) lo que significa que es un formato estándar para el envío de datos por medios electrónicos y, en este caso, es para la industria marítima, es mencionada ya que mediante el sistema de mensajes EDI las líneas navieras notifican incrementos especiales en las tarifas, ya sea incrementos temporales o permanentes. De esta manera, muchas empresas son miembros de esta fundación por la importancia que tiene en la comunicación, los miembros son tanto líneas navieras como terminales de contenedores y autoridades portuarias. Así, se pueden mencionar algunas empresas mundialmente conocidas como: APM Terminals, Rotterdam Terminal Gateway y navieras como CMA-CGM, Hamburg Sud, ZIM, Hapag Lloyd, entre otras. Tomado de la propiedad intelectual 2018 SMDG.

Sin embargo, existen a nivel nacional como internacional, instituciones y organizaciones que regulan el transporte marítimo, por ejemplo, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y el desarrollo (UNCTAD), a nivel internacional.

Por otra parte, a nivel nacional se cuenta con la Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores (NAVE), así como instituciones que no trabajan directamente para el control del transporte marítima pero las cuáles influyen en aspectos de comercio internacional, Ministerio de Hacienda, Cámara de Comercio Exterior (CRECEX),

Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) y el Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (COMEX).

### **La Cámara Nacional de Armadores y Agente de Vapores (NAVE).**

La Cámara Nacional de Armadores y Agente de Vapores (NAVE) nace hace 50 años (1957), con el objetivo de ser el representante de los intereses comunes entre las líneas navieras que operan en Costa Rica, de esta manera funciona como intermediario entre los operarios marítimos asociados a esta cámara y sectores públicos de Costa Rica como el Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, Ministerio de Seguridad Pública, Organismo de Investigación Judicial, Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, Sociedad Portuaria Caldera, Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, así como también otras Cámaras, como la Unión Costarricense de Cámaras y asociaciones del sector público empresarial (UCCAEP) y el público en general.

Además, como lo indica su página web, NAVE participa activamente de principales temas de discusión a nivel nacional referente al transporte marítimo. Asimismo, la cámara cuenta con miembros importantes en el sector tanto líneas navieras como agentes consolidadores de carga, entre ellos se encuentran las siguientes empresas:

- Agencia Marítima Transmares.
- Agencia Naviera Centroamericana (King Ocean Services).
- CMA CGM Costa Rica, S.A.
- Compañía Aduanera (FJA Logistics).
- Cosiarma Costa Rica.
- Crowley Latin America Services.
- DHL (Costa Rica) S.A.
- Hamburg Sud Costa Rica S.A.
- Hapag-Lloyd Costa Rica, S.A.
- Marina Intercontinental (ILG Logistics).

## **Ministerio de Hacienda de Costa Rica**

El Ministerio de Hacienda de Costa Rica es el ente responsable de la recaudación de impuestos, la rectoría de la Administración Financiera y la asignación de los recursos financieros a las entidades públicas, mediante una política fiscal sostenible, para contribuir a la estabilidad y crecimiento económico y social de los costarricenses.

A continuación la Misión y Visión del Ministerio:

- Misión:

-Somos la institución responsable de la recaudación de impuestos, la rectoría de la Administración Financiera, de la asignación de los recursos financieros a las entidades públicas y la administración de la deuda pública, por medio de una política fiscal sostenible, para contribuir a la estabilidad y crecimiento económico y social de los habitantes del país.

- Visión

-Direccionar las finanzas públicas hacia el crecimiento y la generación de empleo a fin de buscar la estabilidad y equidad económica de Costa Rica.

Por consiguiente, esta Institución es la encargada de recaudar los impuestos de cada importación y exportación del país mediante la transmisión que se realiza en el sistema Tic@ (es el sistema de información para el control aduanero de Costa Rica). El sistema comenzó a funcionar el 27 de Julio de 2005 en la Aduana de Caldera y el 3 de octubre del mismo año se instauró en la Aduana Central, y se continuó implementando gradualmente para las cuatro aduanas restantes hasta lograr que todo el Sistema Aduanero estuviera completo mediante el programa. Por lo tanto, es una manera de

estandarizar procesos y distintos trámites referentes a las mercancías que son introducidas al país, adicional, es una herramienta considerada para evitar la corrupción.

Algunos beneficios del Tic@, según el Ministerio de Hacienda son los siguientes:

A-Ahorro en comisiones bancarias. EL TICA implemento el pago electrónico en tiempo real, debitando directamente las cuentas corrientes o de ahorros de los auxiliares de la función pública y/o importadores, este esquema de operación permitió que en seis meses de operación del TICA se obtuvieran ahorros en el pago de comisiones bancarias por un monto total de ¢150.662.078,13 con la Aduana de Caldera y Aduana Central.

B-Incremento en la recaudación de los tributos En seis meses de operación el TICA contribuyo con el incremento de la recaudación de impuestos por un monto total de ¢11.503.603.945,17 colones, correspondientes a ¢4.171.086.301 (un 30,5%) en la Aduana de Caldera en el periodo del 26 de julio del 2005 al 31 de enero del 2006 y de ¢7.332.517.644,17 (un 21%) en la Aduana Central en el periodo del 3 de octubre del 2005 al 31 de enero del 2006

C-Transparencia en la operación. El TICA al ser un sistema de información centralizado permite monitorear a todos los participantes de las operaciones de comercio, con lo que se facilita la publicidad de la información contribuyendo a la transparencia de las actuaciones. Las operaciones aduaneras se encuentran publicadas en Internet lo que le permite al usuario la consulta en línea de los trámites aduaneros [www.hacienda.go.cr/tica](http://www.hacienda.go.cr/tica).

D- Mejoramiento del Control Al fortalecer los controles, el TICA ha contribuido a disminuir las prácticas asociadas a la corrupción y al fraude tributario. Una de las principales ventajas del nuevo modelo es la operación en línea con la aduana, mediante el cual se puede realizar desde el envío de declaraciones de importación, la recepción de las mismas y su validación, y el pago de tributos y la confirmación del desalmacenaje todo en línea, sin realizar filas y sin presentación de papeles.

E-Mejoramiento continuo de las operaciones. Es así que desde que comenzó a funcionar en las aduanas de Caldera y Central, el TICA permitió iniciar un proceso de mejora

continúa que incide en todos los procedimientos aduaneros, beneficiando a los usuarios y al país entero. Para comprobarlo, basta comparar los resultados obtenidos entre el 27 de julio del 2005 al 31 de enero del 2006 con los del mismo periodo del 2004, cuando aún se trabajaba con el antiguo Sistema de Información Aduanera (Ver cuadro No. 1 y No. 2).

### **Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica.**

La Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica (CRECEX) fue fundada en abril de 1952, nace de un grupo de empresarios que consideraron conveniente una asociación que involucrara personas tanto físicas como jurídicas con el propósito de fomentar el comercio internacional en el país.

Actualmente, su objetivo general es el de fomentar el comercio exterior de Costa Rica mediante la Junta Directiva, las comisiones de trabajo con los empresarios locales y demás promotores del comercio en Costa Rica, así como también asociaciones similares a esta a nivel internacional. Su misión: “Somos una asociación empresarial, que representa al importador, distribuidor y representante de casas extranjeras, promoviendo y facilitando el desarrollo del comercio internacional, dentro de los más altos principios éticos.” CRECEX (2015)

Por lo tanto, CRECEX se encarga de realizar informes anuales donde indica la balanza comercial del país, incluye datos, por ejemplo, los productos con mayor ingreso al país y los mercados comerciales más utilizados por los importadores costarricenses. También, brinda asesorías jurídicas tanto a empresas como personas físicas, asimismo, ayuda a estas personas con ferias comerciales donde los interesados pueden dar a conocer su empresa o conocer otras empresas con las cuales realizar negociaciones.

A continuación la misión y visión de la cámara:

- Misión

-Somos una asociación empresarial, que representa al importador, distribuidor y representante de casas extranjeras, promoviendo y facilitando el desarrollo del comercio internacional, dentro de los más altos principios éticos.

- Visión

-Ser la Cámara líder en Costa Rica en la promoción del Comercio Exterior y reconocida como tal en el ámbito nacional e internacional.

### **Promotora del Comercio Exterior.**

PROCOMER es una institución pública dedicada al comercio internacional, cuenta con veinte y un años de existencia, según su página oficial es el pilar de apoyo para las empresas costarricenses, en especial las micro, pequeñas y medianas empresas para iniciar o apoyar en el proceso de internacionalización de dichas empresas, ofrecen ayuda mediante asesorías, talleres, capacitaciones, brindan contactos, herramientas como guías y ferias comerciales para la apertura de los mercados internacionales y así mismo conocer las tendencias en el mercado.

Se detalla a continuación la misión y visión de PROCOMER:

- Misión

-Promover y facilitar el comercio exterior y la inversión.

- Visión

-Ser la institución modelo que impulse el desarrollo y la competitividad.

## **Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica.**

La misión general de COMEX es “integrar con excelencia a Costa Rica con los mercados mundiales”. Primeramente, fue creado por el Gobierno de Costa Rica como un programa de exportaciones, sin embargo, en 1986 oficialmente fue creado como se conoce actualmente, según la Ley de Creación del Ministerio de Comercio Exterior y de la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, Ley N° 7638, las funciones de este Ministerio son las siguientes:

- a) Definir y dirigir la política comercial externa y de inversión extranjera, incluso la relacionada con Centroamérica, para lo cual establecerá los mecanismos de coordinación que resulten necesarios con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y los ministerios y entidades públicas que tengan competencia legal sobre la producción y comercialización de bienes y la prestación de servicios en el país.
- b) Dirigir las negociaciones comerciales y de inversión, bilaterales y multilaterales, incluido lo relacionado con Centroamérica, y suscribir tratados y convenios sobre esas materias.
- c) Participar, con el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, el de Agricultura y Ganadería y el de Hacienda, en la definición de la política arancelaria.
- d) Representar al país en la Organización Mundial del Comercio y en los demás foros comerciales internacionales donde se discutan tratados, convenios y, en general, temas de comercio e inversión.
- e) Establecer mecanismos reguladores de exportaciones, cuando sea necesario por restricciones al ingreso de bienes costarricenses a otros países. En estas circunstancias, las regulaciones deberán ser motivadas, claras, equitativas y no discriminatorias. Para ejecutar los mecanismos, COMEX podrá apoyarse en el Ministerio de Economía, Industria y Comercio y el de Agricultura y Ganadería,

según el caso; asimismo, podrá ejecutarlos por medio de otras instituciones, públicas o privadas, que se relacionen con el sector productivo correspondiente. Estas instituciones podrán cobrar a los usuarios por los servicios prestados.

f) Determinar, en consulta con el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto y los Ministros rectores de la producción nacional, las represalias comerciales que se deriven de los acuerdos internacionales suscritos por Costa Rica, que serán ejecutadas en el país por los organismos competentes, según los procedimientos de ley y la materia en cuestión.

g) Dictar las políticas referentes a exportaciones e inversiones.

h) Otorgar el régimen de zonas francas, los contratos de exportación y el régimen de admisión temporal o perfeccionamiento activo y, cuando corresponda, revocarlos; según lo dispuesto en la normativa aplicable.

i) Dirigir y coordinar planes, estrategias y programas oficiales vinculados con exportaciones e inversiones

### **Ministerio de Obras Públicas y Transporte.**

Este Ministerio es conocida como MOPT, el cual fue creado en 1971 con la misión de ser la institución que apoyara al sector transporte del país, por consiguiente, es el responsable de regular y controlar el transporte, así como de ejecutar obras de infraestructura del transporte, con el objetivo de contribuir al crecimiento económico y social del país.

La información tomada de la página oficial del Ministerio indica que algunas de sus funciones son las siguientes:

1. Construir, mejorar y mantener las edificaciones y demás obras públicas no sujetas a disposiciones legales especiales y vigilar que se les dé el uso adecuado. La planificación de estas obras se hará conjuntamente con los organismos a los cuales incumbe su funcionamiento, operación y administración.

2. Llevar registros actualizados de los costos de construcción de las obras ejecutadas y programadas, así como de los contratistas calificados.
3. Ordenar y velar por la ejecución de los trabajos de acuerdo con las normas de calidad, producción y costos, consignados en los planes de trabajo.
4. Brindar asesoría técnica, en materia de su competencia, a todas las dependencias del MOPT, al Sector Infraestructura y Transportes, así como a otras instituciones, cuando así lo soliciten.
5. Presentar informes periódicos a la División de Obras Públicas sobre la labor realizada.

Así, todas estas funciones son válidas con respecto a las infraestructuras del país y las obras realizadas, sin embargo, el MOPT al velar por el transporte cuenta además con responsabilidades sobre el transporte marítimo de Costa Rica, de acuerdo con la Ley 4786 en la cual decreta al MOPT como responsable máximo del sector marítimo portuario en Costa Rica, en la cual se establecen entre sus responsabilidades:

a) Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

b) Regular y controlar el transporte continuo de mercaderías a granel.

c) Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte no mencionada en este artículo.

Entonces, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, el MOPT cuenta con una división enfocada en el transporte marítimo, llamada “División Marítimo Portuaria (DMP)”, dicha división está conformada por las Direcciones de: Gestión, Infraestructura, Navegación y Seguridad. Según el artículo 39 las funciones de la División Marítimo Portuaria son las siguientes según el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (MOPT, 2011, p.101)

39.1. Llevar a cabo una continua evaluación de la calidad de la gestión en los puertos, terminales nacionales y empresas de cabotaje, así como de los servicios que estos brindan, de acuerdo con los procedimientos y criterios que se establezcan.

39.2. Desarrollar e implantar los programas para la modernización de la gestión portuaria, así como los esquemas que propicien la participación del sector privado en estos.

39.3. Elaborar y evaluar el Plan Anual de la División, bajo la Dirección del Director Ejecutivo.

39.4. Ejecutar la definición de una política común de fletes, para el área centroamericana, en coordinación con el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, así como la adopción de las medidas que se consideren convenientes para su cumplimiento, bajo las directrices del Consejo Portuario Nacional.

39.5. Controlar y propiciar el mejoramiento de los servicios de cabotaje

39.10. Realizar análisis previo emitir criterio previamente al envío a la ARESEP de las tarifas y sus modificaciones que las administraciones, gestores y concesionarios portuarios propongan aplicar. Para ello, deberá contar con base de datos y modelos tarifarios que permitan una evaluación oportuna de las mismas de manera que midan su impacto en las cadenas de distribución de carga y su efecto en la posición estratégica de los puertos nacionales en relación con el entorno portuario de la región.

39.11. Hacer el estudio y aprobar las tarifas que le correspondan, que se cobren por el transporte de carga y vehículos en la ruta de cabotaje.

39.12. Llevar a cabo para efectos de estadísticas, el análisis y recomendaciones de los presupuestos de las administraciones portuarias y operadores de cabotaje del país.

39.13. Efectuar análisis y recomendaciones de los estados financieros y las estadísticas de las administraciones portuarias y operadores de cabotaje del país.

**Autoridad Reguladora de los servicios públicos.**

Por último, se menciona la ARESEP, institución costarricense que regula los servicios de Agua, Energía y Transportes. En cuanto al Agua, se encarga del suministro, saneamiento y otros como riego e hidrantes; en Energía, regula los servicios eléctricos e hidrocarburos, y en Transporte se encarga del terrestre (buses, taxis, tren); los servicios marítimos y portuarios y cabotaje; y otros servicios como peajes, revisión técnica vehicular y correo postal.

Por consiguiente, todo lo mencionado anteriormente es regulado en dos aspectos, calidad y económico, se realizan los estudios técnicos para ajustar las tarifas de acuerdo con el principio de servicio al costo lo que significa que únicamente se contemplan los costos que tienen que ver con la prestación del servicio, una retribución competitiva a la empresa y el desarrollo de la actividad y la regulación de la calidad se hace a través de inspecciones, estudios y el seguimiento a las quejas que planteen los usuarios. (ARESEP, 2017)

A continuación la misión y visión de dicha institución pública, tomado de la propiedad intelectual 2018 ARESEP.

- Misión

-Cumplir con excelencia y proactividad las funciones que le encomienda la ley, procurando que la provisión de los servicios públicos regulados garantice la atención de las necesidades de los usuarios y la prestación de los servicios en términos de equidad, acceso, costo, sostenibilidad ambiental y calidad.

- Visión

-Ser reconocida como una Autoridad Reguladora con autonomía, independencia, alta capacidad técnica y credibilidad, que contribuye a la calidad de vida y al desarrollo de la sociedad costarricense.

De acuerdo con el interés de esta investigación, esta Institución es mencionada ya que, según la Ley 7593, se creó para establecer las siguientes funciones:

En los servicios públicos definidos en este artículo, la Autoridad Reguladora fijará precios y tarifas; además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima” según el artículo 25 de esta Ley. Dentro de los servicios públicos antes mencionados están los servicios marítimos en puertos nacionales, lo que significa que establece y regula los costos generales en el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico INCOP y Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económicos de la Vertiente Atlántica del Pacífico el puerto de Caldera y en los puertos de Limón, conocidos también como Puerto Caldera y Puerto de Limón y Moín respectivamente.

### **Afectaciones a las tarifas de flete marítimo**

A nivel internacional, las tarifas pueden tener distintas afectaciones, cada casa matriz de las líneas navieras establecen los costos de los fletes marítimos, así como también establecen si requieren de incrementos, rebajas, costos extras, entre otros cambios. Por lo tanto, todos los cambios son establecidos por el volumen de las cargas (así como la demanda), rutas, gastos en puertos y gastos operativos de cada naviera. Sin embargo, todos los factores mencionados son ajenos a los usuarios, por lo tanto, no es algo que se pueda controlar realmente. A continuación, se muestran los distintos factores que influyen en el costo final del flete marítimo.

### **Tarifas marítimas.**

Según Mondragón (s.f), el flete es el precio del transporte marítimo o del servicio por la utilización del barco. De acuerdo con el estudio, este es el concepto más importante sobre el transporte marítimo, el cual tiene una serie de factores que influyen en su precio final, ya sea la distancia recorrida, la ruta seleccionada, el tiempo de tránsito, las temporadas que puede variar si es temporada baja o alta dependiendo de la demanda, gastos portuarios, entre otros. Por tanto, es importante conocer que los costos que incluyen la tarifa marítima son negociados entre el vendedor y el comprador, ya que no todas las tarifas incluyen los mismos costos.

### **Incoterms.**

En cuanto a las tarifas marítimas, para ello existen los “Términos Internacionales de Comercio” conocidos como INCOTERMS, cuyas reglas son elaboradas por La Cámara de Comercio Internacional y son utilizados para los contratos de compra-venta internacional. Sin embargo, no son obligatorias pero son de gran ayuda para conocer las responsabilidades, tanto del comprador como del vendedor.

A continuación se detalla cada término de los INCOTERMS:

Tabla 1: Incoterms

<b>Término Incoterm</b>	<b>Definición</b>
<b>EXW</b>	En fábrica (...lugar convenido)
<b>FCA</b>	Libre Transportista (...lugar convenido)
<b>FAS</b>	Libre al costado del buque(...puerto de carga convenido)
<b>FOB</b>	Libre a bordo (...puerto de carga convenido)

<b>CFR</b>	Costo y flete (...puerto de destino convenido)
<b>CPT</b>	Transporte pagado hasta (...lugar de destino convenido)
<b>CIF</b>	Costo, seguro y flete (...puerto de destino convenido)
<b>CIP</b>	Transporte y seguro pagados hasta (...lugar de destino convenidos)
<b>DAT</b>	Entregada en Terminal (...lugar de destino convenido)
<b>DAP</b>	Entregada en Lugar (...lugar de destino convenido)
<b>DDP</b>	Entregada derechos pagados (...lugar de destino convenido)

Cuadro 1, Fuente Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) presentación INCOTERM 2010 IC

Según Mondragón (s.f), las tarifas también pueden pactarse de la siguiente manera:

-Puerto a puerto: la tarifa incluye solamente el costo por el flete marítimo, por lo tanto, el vendedor se responsabiliza de cubrir los costos y hacer la entrega en el puerto convenido y el comprador se responsabiliza de recoger el contenedor en el puerto de destino y debe hacerse cargo de todos los gastos en destino.

-Puerta a puerta: esta tarifa incluye desde la recolección en el lugar convenido por el vendedor (en origen) hasta el lugar de entrega final del país en destino

-Puerta a puerto: incluye la recolección de la carga en origen (lugar del vendedor) hasta el puerto en destino.

-Puerto a puerta: el vendedor se encarga de realizar la entrega en el puerto acordado y la carga tiene como destino final el lugar acordado por el comprador en destino.

### **Aplicación de un General Rate Increase.**

De acuerdo con su aplicación, significa que las líneas navieras establecen un incremento en ciertas tarifas debido a que el mercado sufre una baja, por ejemplo, si la ruta del puerto de Miami, Estados Unidos a Puerto Limón, Costa Rica sufre una baja en la demanda la naviera procede a aplicar un “GRI” para contrarrestar la baja en la demanda y no tener pérdidas. (iContainers, 2018).

Así, muchas veces esos incrementos se notifican tan solo unos días antes de ser aplicados, por esa razón es considerado como una afectación a las tarifas marítimas, en el caso de si se tiene un presupuesto establecido para una carga pero en el transcurso del periodo de compra y contrato del servicio del transporte puede presentar un cambio y una aplicación del GRI lo que implica un incremento en el presupuesto y evaluar nuevamente las opciones de empresas para el transporte marítimo.

### **Temporadas altas en el transporte marítimo.**

El transporte marítimo tiene temporadas en las que hay más cantidad de reservaciones o “bookings”, esto afecta no solo a la disponibilidad de espacios y a la eficiencia del servicio que las navieras puedan dar, sino también a los precios del flete marítimo ya que aplican un recargo especial para compensar los costos extras que requieren los servicios y el equipo extra requerido para cumplir con la demanda alta.

Por tanto, la temporada alta se da en los meses de julio a octubre o noviembre aproximadamente, y este periodo es conocido como “Peak Season”, debido a que las empresas alrededor del mundo adquieren las mercancías para la temporada navideña y Año Nuevo. Popularmente, se conoce que el mercado asiático tiene mucha influencia en el mercado latinoamericano, Costa Rica no se queda atrás con las temporadas altas, la semana del Año Nuevo Chino, especialmente a finales de enero e inicio de febrero, se crea una demanda muy alta ya que China cierra completamente operaciones. Por lo tanto, todas las cargas deben ser despachadas antes de esas fechas. Asimismo, otro periodo crítico para los precios del flete marítimo es la Semana Dorada o “Golden

Week” en China, en la cual se vuelven a cerrar operaciones cada año la primer semana de octubre y sucede el mismo fenómeno que el Año Nuevo Chino. (iContainers, 2018).

Así pues, es importante tomar en cuenta que no solo los costos son afectados, sino también el servicio brindado ya que se presenta mucha demanda para las navieras y consolidadores de carga así como también se crea saturación en los puertos de origen, de transbordo y destino.

### **Recargos por precio de combustible o EBS (Emergency Bunker Surcharge).**

Este tipo de recargo es aplicado por la casa matriz de cada línea naviera con el fin de cubrir costos que no están bajo el control de la naviera, por ejemplo, las alzas en el combustible, el recargo que es aplicado cuando un buque atraviesa una zona con riesgo de piratería o el recargo por alerta de guerra o “War Risk Surcharge” que es aplicado en zonas nombradas en conflicto bélico. El pasado 1 de junio, la mayor parte de las navieras confirmaron la aplicación del EBS o Emergency Bunker Surcharge, un recargo pensado para compensar subidas extraordinarias en el precio del combustible. La afectación que da este recargo es que no es comunicado con antelación por lo que si llega a ser aplicado genera un desajuste en la tarifa para los importadores y exportadores. Tomado de la propiedad intelectual 2018 iContainers.

### **Escasez de camioneros.**

La escasez de camioneros, aunque no afecta directamente el transporte marítimo, sí influye en el costo final del usuario ya que el traslado de la carga vía terrestre es parte importante para el uso del transporte marítimo, ya sea para posicionar el contenedor en puerto de origen o puerto de destino. Por lo tanto, cuando se da una escasez de choferes o equipos de transporte se da una deficiencia en el servicio e incrementa la demanda por lo que el precio también sufre un aumento. Tomado de la propiedad intelectual 2018 iContainers.

### **Costos extras en el transporte marítimo.**

En muchas ocasiones se puede incurrir en costos extras ya sea por inspecciones en las aduanas de salida o ingreso al país destino, recargos por demoras en las estadías del contenedor o el equipo que transporta el contenedor, por los tipos de trámites por realizar para la nacionalización de la carga en país destino, sin embargo, existe cierta documentación especial que hacen al importador o exportador incurra en costos extras y muchos otros factores que pueden generar que el flete marítimo sea modificado, muchas veces el importador puede evitar este tipo de costos extras por lo que se recomienda mucha planificación ante la contratación de un servicio por flete marítimo. Tomado de la propiedad intelectual 2018 iContainers.

### **Tipo de cambio.**

Asimismo, como último aspecto se toma en cuenta es el tipo de cambio de las divisas, según Puentes (2017) el dólar estadounidense es la moneda dominante del mundo por lo que la mayoría de los mercados son influenciados directamente por esta moneda, la cual afecta indiscutiblemente el precio de las economías de los países alrededor del mundo, como por ejemplo, las tasas de interés, las deudas internas y externas, los bienes, los servicios, y principalmente el intercambio (exportación e importación) de productos de cada país se ven afectadas con el incremento en la tasa del dólar, lo cual varía el transporte marítimo de los mismos.

Pues bien, un claro ejemplo, según Cipoletta y Sánchez (2010), en el año 1997 se da un aumento del dólar estadounidense y con ello se vieron afectadas las exportaciones desde México hasta los países asiáticos cuyas monedas se encontraban atadas al dólar, en consecuencia, Tailandia decidió fluctuar su moneda lo cual afectó las economías de naciones como Corea del Sur, Malasia, Filipinas e Indonesia, con una contracción del 50% en el mercado internacional, convirtiéndose en una crisis de escala global.

Por tanto, de acuerdo con lo mencionado anteriormente, se puede observar cómo se ven afectados los servicios que brinda cada país con el aumento y la caída de las divisas, en este caso, en el transporte marítimo. Por lo tanto, específicamente en Costa Rica, se ven afectadas las tarifas establecidas por cada casa matriz de las líneas navieras así como también las tarifas establecidas por los consolidadores de carga ya que dichas tarifas por flete marítimo son ofrecidas a los importadores costarricenses en dólares, así como también los distintos recargos incluidos en el flete marítimo.

Por consiguiente, se puede demostrar dicha situación con el siguiente ejemplo: una tarifa de importación (con todos los gastos incluidos) de \$4700, el día 02 de septiembre del 2018, según el Banco Central de Costa Rica (BCCR), con el tipo de cambio venta para el Banco Nacional de Costa Rica (BNCR), que era de (₡583,00), representaba que un importador costarricense debía cancelar el monto de ₡2 740 100 , por la importación de su mercancía, contrario al caso con el tipo de cambio del día 02 de Noviembre del 2018, donde según el Banco Central de Costa Rica, el tipo de cambio venta para el Banco Nacional de Costa Rica fue de (626.50 colones), lo cual genera un nuevo monto por cancelar de ₡2 944 550, lo cual indica un incremento de más de ₡200 000. Por tanto, dicha diferencia no se tiene contemplada a la hora de importar un contenedor y es claro que incrementa el costo, tanto de la importación de la mercancía como de la venta de la misma.

## **Convenios internacionales aplicados a tarifas marítimas**

### **Comisión Federal Marítima (FMC).**

Esta comisión fue fundada el 12 de Agosto de 1961, con el fin de asegurarse que ninguna línea naviera, ni regulación afectara a los exportadores estadounidenses ni a los importadores y consumidores de Estados Unidos, por lo que su objetivo era fomentar un sistema de transporte marítimo internacional justo y eficiente.

### **Convenio SOLAS, 1974, enmendado.**

Este convenio se dice que es el más importante de todos los tratados internacionales en temas de seguridad en los buques para mercancía. Sin embargo, se han dado varias versiones de este Tratado, que inició en 1914 hasta llegar a 1974.

Por siguiente, según la Organización Marítima Internacional, el objetivo principal del convenio es “establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad” de ello se deriva la implementación del VGM (Verifies Gross Mass) que tiene como significado el peso total de la carga, lo cual incluye la carga, el embalaje de la carga y la tara del contenedor; lo que significa que es el peso del contenedor sin carga.

Precisamente, esta situación se debe a grandes incidentes en el momento de la carga o transporte de un contenedor por tener un sobrepeso. Por ello, es que este convenio se encarga de aplicar el “VGM”; ya que esto significa un cobro que realizan las navieras por la documentación que deben presentar y realizarse antes de cargar un contenedor en el buque respectivo.

### **Convenio MARPOL.**

El Convenio MARPOL entró en vigor el 02 de Octubre de 1983, el cual contiene reglas que previenen y reducen la contaminación a causa de los buques. Según la Dirección General Marítima de Colombia (2016), el MARPOL se aplica respecto con la flota nacional de un Estado Parte en el Convenio y a los buques de cualquier otro pabellón, incluyendo las plataformas fijas y flotantes, que estén en las aguas o puertos de dicho Estado. Asimismo, el Convenio cuenta con seis anexos que hablan sobre los siguientes temas:

- Los Anexos I y II tratan, respectivamente, de la contaminación por hidrocarburos y de las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- El Anexo III versa sobre las sustancias perjudiciales que se transportan en bultos.
- El Anexo IV establece prescripciones sobre aguas sucias y entró en vigor el 27 septiembre 2003.
- El Anexo V trata sobre los diferentes tipos de basuras y las formas en las que se pueden evacuar.
- El Anexo VI versa sobre la contaminación atmosférica proveniente de los buques.

También, el Global transport and Logistics (2015) explica que el Convenio MARPOL, a partir del 1 de enero de 2015, establece una nueva directiva para los buques que naveguen por el Canal de la Mancha, Báltico y Mar del Norte que utilicen combustible con un contenido máximo de azufre del 0,1%. Por lo tanto, el impacto en costes afecta inevitablemente a toda la cadena de suministro. Por ello, se ven obligadas las líneas navieras y los consolidadores de carga a aplicar un recargo por reducción azufre para tráficos los procesos de importación y exportación en los siguientes países: Reino Unido, Suecia, Finlandia, Noruega y algunos códigos postales en Dinamarca. De esta manera, se ejemplifica cómo un convenio internacional puede inferir en las tarifas por fletes marítimos.

### **Código ISPS.**

El ISPS es el Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias, el Código fue aprobado el 11 de Noviembre del 2001, en ella se concordó por unanimidad que por los hechos acontecidos el 11 de septiembre en Estados Unidos, se debían tomarse nuevas medidas en cuanto a la seguridad, tanto para buques como para las instalaciones portuarias.

Según Vielma (s.f), el código ISPS tiene los siguientes propósitos establecidos:

-Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos, organismos gubernamentales, administraciones locales y sector naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten la seguridad del buque o las instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional.

-Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los gobiernos, administraciones navieras y portuarias a fin de garantizar la protección marítima.

-Garantizar que exista información permanente y eficaz relacionada con la seguridad de los buques e instalaciones.

-Ofrecer una metodología que permita evaluar la protección a fin de contar con planes y procedimientos que hagan posible reaccionar a los cambios en los diferentes niveles de protección (el código establece tres niveles de protección; el nivel uno es el estado normal con mínimas medidas de seguridad; el nivel dos ocurre cuando se tienen informaciones que podría existir algún tipo de amenaza terrorista para el país, estableciéndose medidas de seguridad adicionales; el nivel tres es establecido cuando la información que se maneja permite deducir que existen amenazas concretas y en este nivel las medidas de seguridad son máximas).

-Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

Entonces, para cumplir con todas las obligaciones del código ISPS, distintas navieras y rutas comerciales aplican dicho rubro bajo el mismo nombre “ISPS”, de este modo, se compensan los costos adicionales de medidas de seguridad establecidas por el código, el recargo es aplicado al importador o exportador de la carga dependiendo de la negociación entre las partes.

Por ende, todos los convenios mencionados anteriormente son aplicados en Costa Rica de manera directa mediante los recargos a las tarifas por flete marítimo; en otros casos los convenios son aplicados indirectamente mediante las regulaciones a las

que están sometidas las líneas navieras debido al lugar donde estén establecidas las casas matrices de cada una de las navieras y de dónde provienen las cargas de los importadores costarricenses.

### **Impacto en el sector importador costarricense por la aplicación de convenios internacionales de tarifas**

El impacto que tienen las tarifas marítimas dependen de muchos factores que se desarrollan a lo largo de la investigación, lo importante es conocer las ventajas y desventajas que tienen dichos convenios para el sector importador costarricense, con el fin de generar un criterio del impacto que generan, así como también al finalizar el estudio, contar con las recomendaciones respectivas para este sector y para los involucrados en el área.

#### **Ventajas y desventajas de los convenios aplicados por Costa Rica.**

Para cumplir con el objetivo número tres del presente trabajo de investigación se desarrollan a continuación las ventajas y desventajas de los convenios anteriormente mencionados, esto con el fin de reconocer el impacto que tiene el sector importador costarricense como consecuencia de la aplicación de dichos convenios a las tarifas marítimas.

#### ***Ventajas de los convenios aplicados en Costa Rica.***

La primera ventaja que se puede tomar en cuenta proviene de la Comisión Federal Marítima la cual regula las normas del transporte marítimo en Estados Unidos, lo que beneficia indirectamente al país ya que es una potencia mundial y Costa Rica cuenta con una gran dependencia de este mercado.

Por otro lado, la ventaja del Convenio SOLAS, a pesar de representar un costo más, tanto para el importador o el exportador, tiene la salvedad de tener más detalle de la carga en cuanto al peso, de esta forma desde el momento en que es cargado el contenedor en origen hasta que llega al destino final se tiene el conocimiento del peso de la carga, de esta manera, no solo se asegura de que no haya cambios en la carga sino también se benefician los transportistas al poseer este documento y conocer si el peso transportado es permitido o no, de acuerdo con lo establecido.

Por otro lado, los recargos del BAF y CAF no traen ventajas para el sector importador costarricense ya que representan más costos para los usuarios, los beneficiados de los recargos son las líneas navieras ya que son las empresas que aplican estos recargos con el fin de contrarrestar los costos del petróleo y cambios en las divisas.

Asimismo, el Convenio MARPOL beneficia indirectamente a Costa Rica ya que las navieras que operan en el país son manejadas bajo la casa matriz de cada línea naviera y los países son ratificados bajo este convenio, lo que implica que cuentan con una mayor protección al ambiente, una mejor calidad de servicios del sector marítimo, implementación de medidas establecidas por MARPOL, un sector marítimo socialmente más responsable y aseguran las operaciones de los buques. Organización Internacional del Trabajo (2006)

La ventaja de que el Código ISPS sea aplicado y cobrado en las cargas hacia Costa Rica es que los importadores se aseguran de que “detrás” de la aplicación de dicho código se puede decir que se ponen en práctica las medidas de seguridad, ya que los objetivos de dicho código son establecer las funciones y responsabilidades en materia de seguridad marítima, efectuar evaluaciones de seguridad con el fin de llevar a cabo todas las normativas. Marina Mercante y Aduana (2018)

### *Desventajas de los convenios aplicados en Costa Rica.*

La mayoría de convenios para poder ser aplicados mediante las líneas navieras tienen como consecuencia los recargos, de esta manera dichas empresas pueden cubrir los costos que obtienen de aplicar ciertas normas debido a procesos o documentación que se requiere para cumplir dichas normas, los costos son trasladados a los importadores y exportadores dependiendo del servicio brindado y la negociación de las partes.

Como desventaja que se obtiene del Convenio SOLAS es el documento VGM que a pesar de tener las ventajas mencionadas anteriormente también tiene la desventaja de aumentar el tiempo de carga del contenedor ya que se requiere del pesaje de la carga y llenar la documentación respectiva, dicha documentación requiere de un trabajo extra por parte de la persona encargada y por último un recargo por dicha documentación, lo que al final del proceso termina siendo un costo más para el exportador y en caso de ser una negociación EXW dicho costo se traslada al importador costarricense.

El Convenio del “General rate increase” afecta directamente al importador costarricense y trae consigo una desventaja del aumento significativo de las tarifas, dicho aumento es beneficioso para las líneas navieras ya que es aplicado para cubrir ciertos costos en distintas temporadas del año sin embargo este recargo normalmente es aplicado sin previo aviso generando una disconformidad entre los importadores, con mucha más influencia negativa a las empresas PYMES.

Por otro lado, la desventaja del BAF y CAF para el sector importador costarricense es el hecho de que dichos recargos son establecidos por factores externos al país, como lo son el precio del petróleo y el cambio en las divisas. De esta forma, siempre se está expuesto a dichos costos durante una negociación internacional. De esta

manera, el recargo por el código ISPS también es establecido para ciertas rutas por lo que no es una opción pagar o no dicho recargo.

### **Factores internos y externos que afectan las tarifas marítimas en Costa Rica**

Para cumplir con el objetivo número cuatro se detallan a continuación los factores internos y externos que afectan a Costa Rica, los cuales provocan variaciones en las tarifas marítimas. Como factores externos se determina que está el petróleo, las temporadas ya sean temporada alta o baja, la oferta mundial, las rutas comerciales, situaciones de riesgo como alertas de guerra o zonas con riesgo de piratería y los costos de operación como los tripulantes de los buques, costos operativos de las líneas navieras, el tipo de embarcación, entre otros. Entre los factores internos están las temporadas de cruceros, los cargos portuarios y el tipo de embarcación.

#### **Factores externos.**

##### ***Petróleo.***

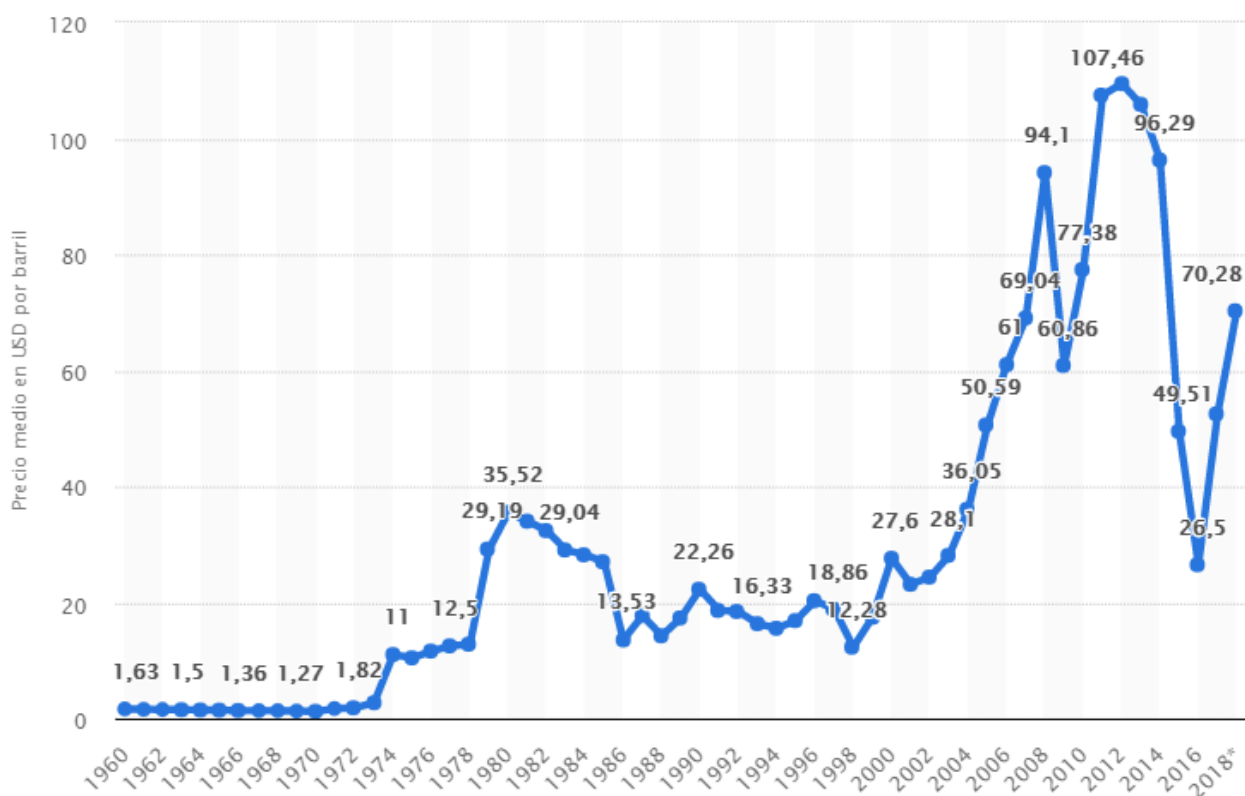
El petróleo es la sustancia compuesta por una muestra de hidrocarburos de color oscuro y olor fuerte, de color negro y más ligera que el agua, que se encuentra en estado natural en yacimientos subterráneos de los estratos superiores de la corteza terrestre; su destilación fraccionada da productos de gran importancia industrial como la gasolina, el queroseno, el alquitrán, los disolventes, entre otros. Diccionario Google (2018).

Según Saltrón (2017), indica que petróleo es sin duda el recurso natural más importante de los países industrializados, ya que es la principal fuente de energía mundial. Por ejemplo, las fábricas dejarían de funcionar, los productos como

fertilizantes agrícolas y los objetos de plásticos, cosméticos, detergentes y la ropa de nylon, incluso las ceras de la goma de mascar están hechos de petróleo.

A continuación se detalla la evolución del precio promedio del petróleo a lo largo de los años, según la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP):

**Imagen 3: Evolución anual del precio medio del petróleo crudo fijado por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) de 1960 a 2018 (en dólares por barril)**



Fuente: Statista, autor Baron (2018)

La imagen anterior muestra el incremento que ha tenido el precio del barril de precio a lo largo de 58 años, desde 1960 hasta el 2018, en los primeros años se puede observar el precio por debajo de los dos dólares y en el presente año tiene un valor de \$70,28.

El petróleo es un recurso es responsable del 2,5% del PIB mundial y representa un tercio del suministro de energía primaria de la humanidad. Las mayores reservas de petróleo se encuentran en países, como Venezuela, Arabia Saudita, Irán e Irak.

Por tanto, un claro ejemplo de la afectación mundial que dicho producto tiene sobre las tarifas marítimas fue la crisis del año 1973, ya que según Cipoletta y Sánchez (2010), en ese año se dio la primera crisis mundial, donde el precio del petróleo se cuadruplicó generando grandes costos para Estados Unidos y, por ende, para el resto del mundo

A propósito, en el caso de Costa Rica al no ser un país petrolero, se considera este como un factor externo ya que se debe comprar petróleo para su uso en el país, en el caso del transporte marítimo este se ve afectado ya que las grandes empresas navieras deben adquirir este producto en distintas partes del país; por lo tanto, esto significa que los costos por ellos van a variar cada vez que adquieran este recurso. A nivel mundial se dan alzas en el petróleo debido a la oferta y demanda según lo indica EBN Banco (2018), por esa razón los recargos fueron creados por las navieras para cubrir las alzas en el combustible utilizado por los buques.

### ***Temporadas.***

Este factor es considerado ya que en los diferentes meses del año se puede experimentar cambios en la demanda mundial del transporte marítimo por lo que existen

las temporadas altas y bajas. Según Castro (2007) “Cuando se está en temporada alta los costos del transporte tienden a subir y se restringe la cantidad de espacios en donde va su mercadería debido al incremento de demanda por parte del sector exportador, pudiéndose retrasar el envío o llegada a destino de la carga”.

Así también, como lo indica Szakonyi (2018), por ejemplo la capacidad de la ruta transpacífica hacia el este se vuelve tan escasa en temporada alta que los importadores de este sector deben pagar entre 400 y 600 dólares más aproximadamente para poder obtener espacios en los buques y poder recibir sus cargas, esto sin asegurar tiempos de tránsito óptimos debido a la saturación de los puertos.

Además, una de las razones por las cuales se ve afectado el flete marítimo en temporadas altas es por el “Peak Season Surcharge”, mencionado anteriormente y que es aplicado específicamente en los meses en donde se incrementa la demanda, por ejemplo durante temporadas festivas.

### ***General Rate Increase.***

El General Rate Increase se considera un incremento general de tarifas, como lo indica su nombre en inglés, este costo es aplicado por las líneas navieras en distintas épocas del año para distintas rutas comerciales esto debido a los cambios en el mercado, cuando es temporada baja en el transporte marítimo se implementa este rubro así las líneas navieras cubren los distintos costos, y se da con frecuencia en las rutas de lejano oriente y muchas veces las líneas navieras publican el GRI pocos días antes de su aplicación por lo que es fácil que afecte al importador.

### ***BAF y CAF.***

El Factor de Ajuste del Bunker (BAF) significa un recargo aplicado por la casa matriz de casa línea naviera con el fin de cubrir costos por incrementos del combustible, el importador o exportador es quien paga dicho rubro. El CAF es el Currency Adjustment Factor, aplicado para cubrir los posibles cambios de divisa, es aplicado sobre un porcentaje de flete, según Romeu (s.f).

En la mayoría de los casos los costos son publicados con mucha anticipación, por ejemplo, un comunicado de la naviera Hamburg Süd, dado a los clientes establecidos en Costa Rica el 19 de Setiembre del 2018, donde indica:

Las nuevas normas desarrolladas por la Organización Marítima Internacional (IMO) entrarán en efecto a partir del 01 de enero de 2020. Dichas normas fueron diseñadas para reducir la contaminación atmosférica globalmente. Al reducir el contenido de azufre permitido en el combustible de 3,5% a 0,5%, las emisiones se reducirán en más del 80% proporcionando un beneficio significativo para la salud humana y del medio ambiente.

Hamburg Süd como un líder en la sostenibilidad y protección del medio ambiente apoya plenamente esta iniciativa. Sin embargo, el cumplimiento de estas nuevas regulaciones conlleva un costo. Se espera que la volatilidad de costo para el combustible adecuado, incremente a medida que nos acerquemos a Enero 2020, fecha límite para el cumplimiento total de la normativa.

Para adaptarnos a este nuevo entorno, Hamburg Süd reemplazará el actual recargo de Bunker con un nuevo cálculo del Factor de Ajuste de Bunker (BAF). El nuevo BAF está diseñado para proporcionar a los clientes una sencilla fórmula que permitirá que los cargos del BAF puedan ser calculados para cualquier ruta y a todo nivel de precio de combustible. El nuevo BAF será elaborado para la recuperación de los costos y se cobrará independientemente de los cargos de flete.

Un ejemplo de cómo el BAF es calculado por las líneas navieras:

Imagen 4: **Nuevo Factor de ajuste del Bunker (BAF)**


$$\text{Precio Combustible} \times \text{Factor Trayecto} = \text{BAF}$$

Fuente: Comunicado Hamburg Sud (2018)

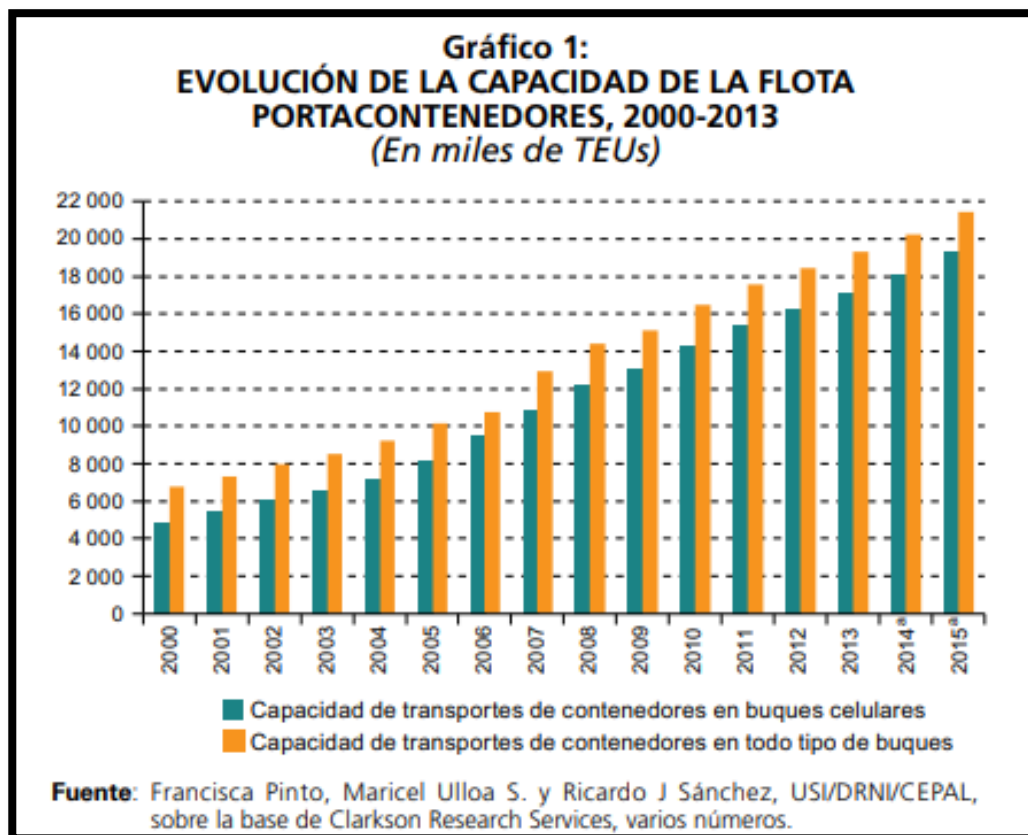
La fórmula se explica de la siguiente manera: el precio combustible es un cálculo promedio que se determina de acuerdo con el precio del combustible de los puertos bases, utilizados por esta naviera (Rotterdam, Singapur, Panamá y Fujairah). Por tanto, el factor trayecto es el promedio del consumo del combustible con base en las rutas comerciales, en donde debe considerarse también el factor del tiempo de tránsito. Por lo tanto, con base en esta fórmula la naviera establece el cobro del BAF.

### *Oferta.*

La oferta, en el transporte marítimo, es importante ya que a medida de que este crece, se pueden ver nuevas rutas comerciales, avances en tecnología de las líneas navieras y crecimiento de la flota mundial de buques.

En el siguiente cuadro se detalla la capacidad de la flota portacontenedores, 2000-2013, según el Boletín FAL de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2015)

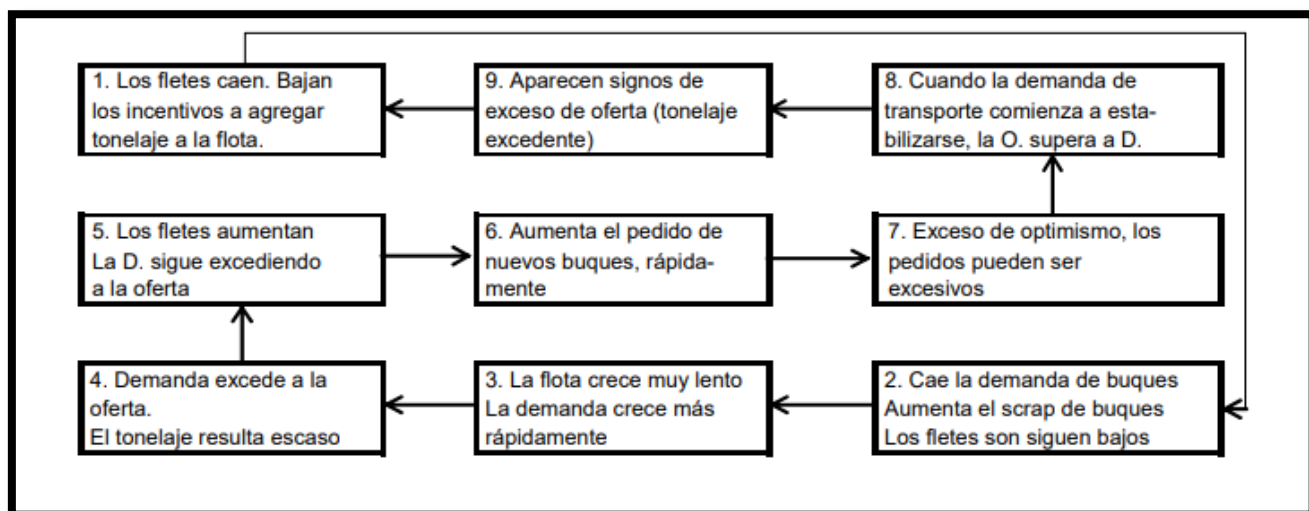
Imagen 5: Evolución de la capacidad de la flota portacontenedores 2000-2013



La imagen muestra el aumento de la capacidad de los barcos de contenedores y su la cantidad, los cuales se extienden como buques celulares a aquellos con capacidad de 1000 a 2500 TEU's (unidad de medida equivalente a un contenedor de veinte pies).

A continuación, se detalla un esquema donde se muestra el movimiento y la relación que hay entre la demanda y la oferta:

Imagen 6: Esquema del ciclo marítimo



Fuente: Sánchez, R. (2010) CEPAL

En este caso, Sanchez (2010), indica que en el sector marítimo existen distintos fenómenos que provocan afectos uno sobre el otro (refiriéndose a la oferta y la demanda). Según el autor, en el sector marítimo se da un fenómeno similar al del ciclo ganadero conocido como “ciclo de los cerdos” (estudio realizado por Jan Tiberger) el cual indica que la cantidad ofrecida presente se encuentra en función del precio del periodo anterior.

Asimismo, en el sector naviero se pueden observar ciclos de equilibrio y desequilibrio en la oferta y la demanda debido a la falta de simultaneidad de la producción, según indica el autor. Así, por ejemplo, cuando se ve el momento en el que los precios por fletes marítimos se ven bajos el sector marítimo deja de construir buques por lo que esto genera que cuando la demanda aumenta y el mercado requiere de más servicios de transporte la oferta (en este caso la cantidad de buques disponibles con una

capacidad efectiva de transporte) cae y deja de estar en condiciones de responder rápidamente a la demanda.

Entonces, la imagen anterior muestra que es una secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios entre la oferta y la demanda de los servicios del transporte marítimo; con ello se ve reflejado la combinación entre los incentivos de precios y la falta de simultaneidad con la producción de los buques o los buques con funcionamiento efectivo presente en el mercado.

### ***Rutas.***

Este es considerado como un factor externo ya que no todas las rutas cuentan con el mismo costo y este es establecido por cada línea naviera, muchas veces las rutas que son más económicas son las que cuentan con más tiempo de tránsito ya que el barco opera en distintos puertos hasta llegar al destino final; esto hace más lento su tránsito pero más económico su costo en muchas ocasiones. Es decir, las rutas no es algo de lo cual se tenga control, por ello se considera como un factor externo que influye en el precio final del flete marítimo.

### ***Situaciones de riesgo (alertas de guerra, piratería).***

Este factor externo es tomado en cuenta ya que existe un recargo llamado “War Risk Surcharge” lo que quiere decir Recargo por riesgo de guerra, es aplicado cuando la ruta del barco indica que transita por una zona en conflicto bélico o con alto riesgo de que se declare así, según TIBA España (2013).

También, existe un recargo aplicado en rutas donde el buque está expuesto a recibir un ataque de piratas, por ejemplo, La Nación Argentina (2009) publicó una nueva tasa de USD 41.00 por contenedor establecido por la línea naviera CMA-CGM, debido al riesgo de ataques de piratas somalíes en el Golfo del Adén, este recargo,

según indica la naviera se da debido a que “los barcos atraviesan el golfo a mayor velocidad, se desvían o se unen a convoyes protegidos por barcos de guerra” esta es la razón del recargo en la ruta.

Según ITF Seafarers (2018) previamente se habían recibido ataques de piratería en solamente en zonas como Nigeria y Somalia, sin embargo, se han expandido al este hacia el océano Índico, por lo que los ataques frente a Somalia, el mar Rojo, el Golfo de Adén, el mar Arábigo y el océano Índico se están volviendo cada vez más frecuentes. Según se indica en la página mencionada, “para el sector marítimo los costos se están disparando” ya que las empresas deben de invertir en primas de seguros, instalación de medidas preventivas, protección de los tripulantes y la contratación de personal de seguridad privado.

### ***Tipo de embarcación.***

Actualmente existen distintos tipos de embarcación debido a la gran variedad de tipos de carga en el transporte internacional, entonces, de ello dependen las tarifas marítimas ya que no todos los fletes son iguales debido al tipo de carga, la ruta del barco y los puertos donde operan dichos barcos, hay que recordar que no todos los puertos son iguales, por lo que el buque debe de acoplarse a la capacidad del puerto donde atraque; por ello la necesidad de los puertos de transbordo ya que son lugares que reciben embarcaciones grandes y los contenedores son descargados para ser trasladados a un barco más pequeño con el fin de poder llegar a su destino final.

A continuación los tipos de barcos Termiser (s.f):

- Buques graneleros

Este tipo de embarcación es de los más grandes y potentes ya que transportan sólidos como granos o minerales. Por consiguiente, cada embarcación debe contar con diferentes especificaciones para que la mercancía sea manejada de una forma segura, la

cubierta tiene una forma rectangular, de esta manera se favorece el trabajo de grúas y medios de descarga auxiliares.

- Buques portacontenedores:

Así, son aquellos buques que están contruidos para cargar, transportar y descargar tanques y contenedores, la mayoría de las mercancías son transportadas por medio de contenedores por lo que es el buque más utilizado.

- Petroleros:

Este tipo de barco debe de contar con distintas medidas de seguridad durante la carga, descarga y transporte debido a que contienen productos químicos, gases licuados y otros líquidos peligrosos. Los petroleros suelen tener una forma alargada, debido a las instalaciones que recorren el interior del buque.

- Buques frigoríficos:

Estos buques son utilizados para transportar productos frescos como alimentos y otras mercancías perecederas que requieran de una temperatura controlada. Por lo tanto, estos barcos suelen contar con sistemas integrados de refrigeración.

- Buques de carga rodante:

Este tipo de buques son utilizados para el transporte de vehículos y mercancías rodantes; por tanto, son especiales para este tipo de carga ya que tienen rampas y aperturas a nivel del suelo, para que los vehículos se puedan cargar y descargar fácilmente.

### **Factor interno.**

#### ***Capacidad de manejo de embarcaciones.***

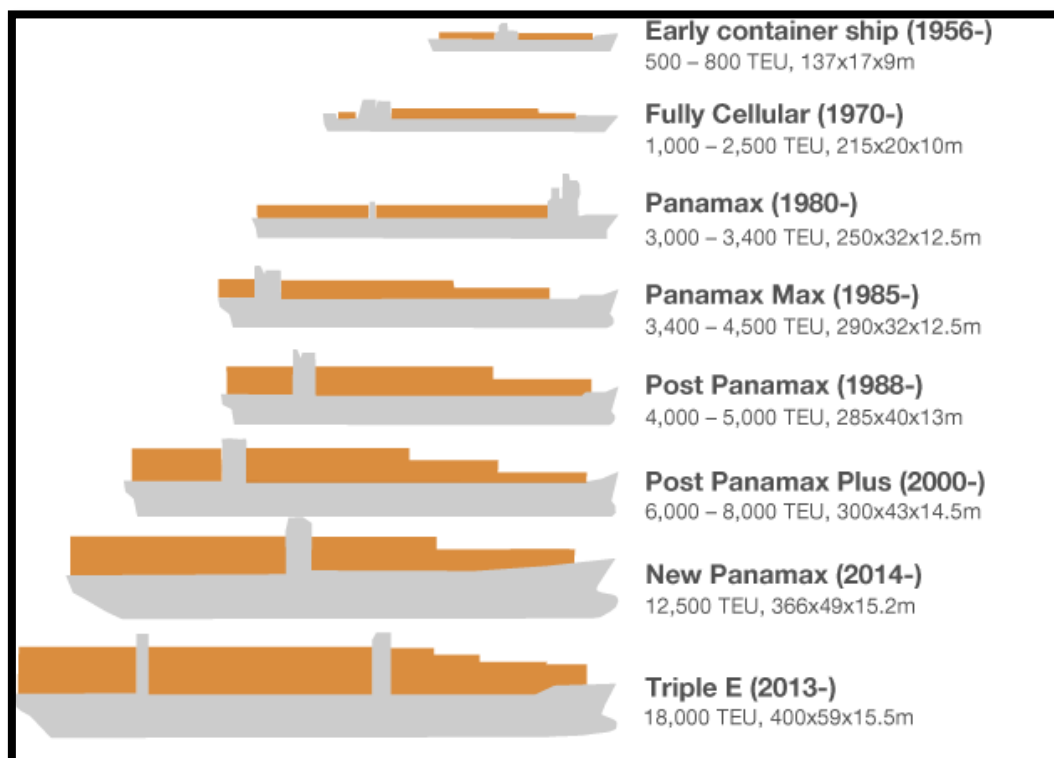
El tipo de embarcación se puede tomar como un factor externo e interno en Costa Rica que afecta las tarifas marítimas ya que no todos los tipos de embarcaciones

pueden llegar al país debido a la capacidad que tienen los puertos actuales, entre ellos, Puerto Caldera, Puerto Limón y Puerto Moín, por otra parte, el país contará a finales del 2018 con la primera fase del puerto de APM Terminals, según La Nación (2013):

“Estará en capacidad de recibir barcos Post Panamax de 8.000 contenedores, a diferencia de Moín, que solo puede recibir barcos de 2.500 contenedores. Actualmente, por las limitaciones de Moín, debemos recurrir a barcos Feeder, encareciendo nuestros costos de exportación e importación. Con 16 grúas, un muelle de 1.500 metros y una profundidad de 16 metros, estaremos compitiendo en los próximos 30 años con los grandes puertos del Caribe. Este nuevo puerto tiene una inversión que superará los \$1.000 millones y se vuelve estratégica para mejorar nuestra competitividad.”

A continuación, se presenta una imagen ilustrativa para conocer la capacidad de las distintas embarcaciones que existen actualmente:

Imagen 7: **Ilustración de la evolución de la capacidad de los contenedores.**



Fuente: The Geography of Transport Systems, Jean-Paul Rodríguez

De acuerdo con la imagen anterior, se puede observar la capacidad y el tipo de buque que Costa Rica puede recibir actualmente, lo que sería el Post Panamax Plus con capacidad de 8.000 TEU`s para la Terminal de APM solamente, para los demás puertos, Puerto Moín, Puerto Limón y Puerto Caldera se utilizan los buques con capacidad máxima de 2.500 TEU`s.

Con la Terminal de APM, tanto el sector importador costarricense y el sector exportador enfrentarán cargos debido al manejo en la nueva terminal, el manejo es cobrado en todos los puertos sin embargo al contar con una nueva tecnología, al traer eficiencia en la operación de más y mejores buques suben los rubros de las cargas manejadas en dicho puerto. El rubro es el Terminal Handling Charge (THC) el cual tiene como significado el recargo por manejo en puerto.

Actualmente las navieras comunican a los clientes dicho incremento, el cuál rige a partir de Enero del 2019 en todos los embarques cargados y descargados en la Terminal de APM, un ejemplo de ello es la naviera Maersk, la cual realizó un comunicado a sus clientes el 1 de Diciembre del 2018 indicando la aplicación del recargo a partir del 01 de Enero del 2018, lo cual indica que las cargas en tránsito están expuestas a sufrir un incremento considerable.

**Imagen 8: Servicio de Manejo de Terminales - Origen/Destino (OHC/DHC) - Alcance Terminal de Contenedores de Moin hacia/desde el mundo.**

**Código del Cargo:**

OHC: Servicio de Manejo de Terminales – Origen (Terminal Handling Service – Origin)  
DHC: Servicio de Manejo de Terminales – Destino (Terminal Handling Service – Destination)

El monto del cargo revisado es:

Código del Cargo	Origen	Destino	Tipo de Carga	Tamaño Contenedor	Moneda	Monto
OHC	Moin Container Terminal	Resto del Mundo	Seca (DRY)	Todos los Contenedores	USD	505
OHC	Moin Container Terminal	Resto del Mundo	Refrigerada (REEF)	Todos los Contenedores	USD	570
DHC	Resto del Mundo	Moin Container Terminal	Seca (DRY)	Todos los Contenedores	USD	505
DHC	Resto del Mundo	Moin Container Terminal	Refrigerada (REEF)	Todos los Contenedores	USD	570

Fuente: Comunicado Maersk Line (2018)

La imagen anterior muestra que todas las cargas, entendiéndose de cualquier país de origen, va a contar con dicho rubro, va incluido cualquier mercancía y cualquier tipo de contenedor. Por lo tanto los importadores deben tener en consideración que si el barco realiza operaciones en la Terminal de APM, va a contar con un incremento de al menos \$505 en la tarifa anteriormente seleccionada.

Por lo tanto, así como la naviera Maersk realiza el comunicado, demás navieras que cuentan con rutas con destino final Limón o Moín deben informar a los clientes sobre dichos cambios.

### *Temporada de cruceros.*

La temporada de cruceros es un factor interno que puede afectar al transporte marítimo en Costa Rica, por lo tanto, los importadores costarricenses cuentan con la con prioridad de atraque en los puertos del país, según el Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) publicado en La Gaceta el 04 de Junio del 2007, donde se indica en el Capítulo IX que:

La asignación de los puestos de atraque se definirá en la reunión de programación diaria con la presencia de los agentes navieros de las naves confirmadas, fondeadas y en muelle. En esta reunión, se estimara la hora de terminación de operaciones de las naves atracadas y la hora de zarpe, se asignará muelle a las naves en fondeo o arribando al puerto y que cumplan con los requisitos para atracar, se definirán los cambios de muelle y fondeo por baja productividad, se asignara el equipo y el personal que atenderá las operaciones de las naves. A estas reuniones se invitara a un representante de los pilotos y a un representante del servicio de Remolcaje para que los movimientos queden debidamente coordinados con todos los actores.

#### Artículo 59

Inciso 2. Las prioridades de atraque de las embarcaciones se establecen de la siguiente manera:

- a) Cruceros con itinerario fijo y regular según anuncio de cruceros.

Por consiguiente, El País.CR (2018) menciona que el 23 de Agosto del 2018 Costa Rica dio “banderazo oficial” a la temporada de cruceros para la temporada de 2018-2019, en la cual se estiman recibir al menos 110 cruceros en el puerto de Limón; lo que implica más dedicación a los barcos de este tipo que a los barcos portacontenedores.

### ***Demanda.***

Así como a nivel mundial la demanda del transporte marítimo es importante a nivel nacional también es considerado como un factor influyente en las tarifas marítimas. Según el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica (2010) “para la costa atlántica el puerto de Moín es el que mayor flujo presenta, teniendo una participación equitativa entre importaciones y exportaciones. Su principal producto de importación es el petróleo y de exportación el banano. En la costa pacífica las importaciones son mucho mayores que las exportaciones, con una participación casi total del puerto Caldera.”

Además, la demanda en Costa Rica también se ve influenciada por el mercado asiático por lo que importante tomar en cuenta las temporadas altas, como por ejemplo el Año Nuevo Chino, aproximadamente a finales de Enero e inicio de Febrero y la Semana Dorada o “Golden Week”; debido a que crea un aumento en las tarifas debido a la saturación de cargas que son despachadas de los distintos puertos de China.

### ***Cargos portuarios.***

Los cargos portuarios o los cargos en destino son factores que afectan a la tarifa marítima, existes cargos fijos cobrados por las navieras por los manejos de la carga en puerto o por la documentación requerida en los procesos de importación o exportación. Por ejemplo, el “Doc fee” es aplicado en todas las cargas ya que cubre los costos de la documentación, es cobrado por cada conocimiento de embarque, el “Tica fee” es otro cargo aplicado debido a que toda carga debe ser registrada y manejada dentro del sistema de Tic@ (sistema informático desarrollado para modernizar el Servicio Nacional de Aduanas, utilizado para todas las aduanas en Costa Rica. Por consiguiente, este modelo pretende agilizar los procesos, reforzar los controles aduaneros, aumentar la transparencia y eliminar los trámites en papel, ya que estos se pueden realizar por medio

de Internet. Ministerio de Hacienda (s.f.) Por último, otro costo obligatorio es el “THC” lo que significa que cubre los costos por el manejo de contenedores en el puerto. (Rojas, R., 2017)

## **CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO**

### **Enfoque de la Investigación**

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014, p.7), el enfoque cualitativo se define como aquel que “utiliza la recolección y análisis de datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación”. Las investigaciones que se basan en este enfoque buscan obtener distintas opiniones de la población y así generar una investigación con base en estos criterios.

Adicionalmente, Hernández, et al. (2014, p.10) menciona que “el enfoque cualitativo busca principalmente la “dispersión o expansión” de los datos e información...”, lo cual ayuda con distintos puntos de vista sobre el tema a investigar así lograr que el estudio se vea enriquecido con diversas conclusiones derivadas de las opiniones de la población.

Entonces, para la presente investigación el enfoque seleccionado es el cualitativo, ya que se utilizarán los instrumentos para obtener opiniones de expertos y personas relacionadas con el sector importador, de esta manera, se logra tener información del uso de las tarifas y de qué manera son establecidas. Por lo tanto, es importante conocer las opiniones de cómo el sector importador ha sido afectado por situaciones diversas.

## **Método de investigación**

Según Hernández et al. (2014, p. 469), los tipos de diseño que se pueden aplicar en una investigación cualitativa, son la teoría fundamentada, el diseño etnográfico, el diseño fenomenológico, los diseños de investigación-acción y los diseños narrativos.

Así, para la presente investigación, se utilizará el diseño fenomenológico, ya que explora, describe y comprende las experiencias de las personas con respecto a un tema específico. Por lo que, los investigadores trabajan directamente con las declaraciones de los participantes y las vivencias que comparten. Por tanto, es importante destacar que la diferencia del diseño narrativo y el diseño fenomenológico es que el narrativo se enfoca en un punto de vista cronológico y el segundo diseño busca la esencia de la información obtenida.(Hernández et al., 2014, p. 469,493)

Asimismo, la razón por la que se selecciona el presente diseño para esta investigación es que da la posibilidad de conocer directamente la opinión de los involucrados en el área, de esta manera, se conoce las implicaciones para el sector importador y así como también obtener información de los participantes para el desarrollo del estudio.

## **Fuentes de Información**

El tamaño de la muestra determinada para una investigación de tipo fenomenológico es de mínimo diez casos, para la muestra se toma en cuenta empresas, operarios marítimos y personas relacionadas con el sector importador de Costa Rica.

## **Población**

Para el presente trabajo estudio se tomarán como población las distintas empresas en el área de logística, especialmente aquellas personas involucradas en el establecimiento y manejo de las tarifas marítimas, como lo son las líneas navieras establecidas en el Costa Rica y las empresas consolidadoras de carga que brindan distintos servicios de transporte internacional a los importadores y exportadores, así como también la población el sector importador por lo que se selecciona una empresa Pyme como referencia. Por lo que, es necesario destacar que la población se selecciona, de esta manera, debido a que dichos sectores del mercado mantienen una afectación más directa sobre los distintos temas del transporte marítimo y los costos por fletes.

## **Muestra**

Según Hernández et al (2014, p.173), la muestra se define como “un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán datos, y que tiene que definirse y delimitarse de antemano con precisión, además de que debe ser representativo de la población”. Existen dos tipos de muestras, las cuales son muestras probabilísticas y no probabilística.

A continuación se habla de la muestra no probabilística utilizada para la presente investigación:

- Muestras no probabilísticas

Según Hernández et al (2014, pp 176) “el procedimiento no es mecánico ni se basa en fórmulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones de un investigador o de un grupo de investigadores y, desde luego, las muestras seleccionadas obedecen a otros criterios de investigación.”

Según Hernández et al (2014, pp 386-390) los tipos de muestra principales para una investigación cualitativa son los que se mencionan a continuación, sin embargo, no son exclusivos de dicho estudio.

- La muestra de participantes voluntarios, como su nombre lo dice son voluntarios que comparten sus experiencias por lo que el investigador logra profundizar con las mismas. Se da una elección de participantes los cuales deciden si ser parte o no.
- La muestra de expertos, se seleccionan únicamente expertos para tomar las opiniones de ellos.
- La muestra de casos tipo, tiene como objetivo la riqueza, profundidad y calidad de la información por lo que no se centra en cantidad ni en estándares.
- La muestra por cuotas, este es utilizado en estudios de opinión y mercadotecnia, en la medida que se aplica el instrumento se tiene la medición de variables demográficas y así conocer más sobre la población en estudio.
- Muestras orientadas a la investigación, cuenta con distintos tipos como: muestras diversas o de máxima expresión, muestras homogéneas, muestra de cadena o por redes, muestra de casos extremos, muestras por oportunidad, muestras teóricas o conceptuales, muestras confirmadas, muestras de casos sumamente importantes y por último muestras por conveniencia.

Precisamente, para la presente investigación, la muestra elegida será de tipo no probabilística ya que se seleccionan las personas y empresas con las características que requiere el estudio. Por consiguiente, se utilizará la muestra de expertos, ya que los entrevistados son seleccionados a criterio del investigador para obtener la información requerida por lo que solo expertos en el tema o personas relacionadas al sector pueden dar opiniones concisas de lo solicitado.

Tabla 2: **Fuentes de información**

<b>Entrevistado</b>	<b>Empresa</b>
<b>Entrevistado 1</b>	Línea naviera, Hamburg Sud.
<b>Entrevistado 2</b>	Línea naviera, Hamburg Sud.
<b>Entrevistado 3</b>	Línea naviera, Hapag Lloyd.
<b>Entrevistado 4</b>	Línea naviera, Hamburg Sud.
<b>Entrevistado 5</b>	Consolidador de carga, DHL Costa Rica.
<b>Entrevistado 6</b>	Pyme e importador, Envases Exclusivos S.A
<b>Entrevistado 7</b>	Consolidador de carga, Oceánica Internacional.
<b>Entrevistado 8</b>	Consolidador de carga, Oceánica Internacional.
<b>Entrevistado 9</b>	Consolidador de carga, Abdallah Logística Integrada.
<b>Entrevistado 10</b>	Consolidador de carga, DHL Costa Rica.

Fuente: Elaboración propia (2018)

## **Unidades de Análisis**

Las unidades de análisis son los temas básicos del trabajo de investigación, por lo que, es importante categorizarlos y desarrollarlos adecuadamente.

### **Categoría 1: Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública**

El sector importador son personas físicas o jurídicas que realizan negocios a nivel internacional para comprar e introducir mercancía al país, ya sea para materia prima o producto final para vender en el mercado. Por lo tanto, los auxiliares de la función pública se encargan de realizar las coordinaciones respectivas para el ingreso de la mercancía al país. De esta manera, tanto un consolidador de carga como un agente de aduana tiene la responsabilidad de revisar los costos que se generan por los procedimientos de la importación, adicionalmente, este último debe de nacionalizar la carga una vez ingrese al país para que pueda ser utilizada en el territorio.

### **Categoría 2: Regulaciones de las tarifas marítimas**

La investigación se basa en conocer sobre las regulaciones en un tema específico, tanto a nivel nacional como internacional. A nivel mundial y en todos los aspectos existen normas o reglas que se deben de cumplir y de ello se derivan las regulaciones, por consiguiente, es importante conocer si las normas o acuerdos establecidos son llevados a cabo conforme a lo establecido.

### **Categoría 3: Impacto de las tarifas marítimas en el sector importador**

El presente estudio también se enfoca en investigar el impacto que tienen los convenios internacionales mencionados a lo largo del trabajo hacia el sector importador costarricense, se investiga si el impacto es negativo, positivo o por el contrario no

genera relevancia de ese modo comprender a este sector y realizar las recomendaciones respectivas.

#### **Categoría 4: Factores que afectan las tarifas marítimas**

Las tarifas marítimas son todos aquellos costos generados por el servicio que brinda el transporte marítimo. Así, se puede incluir todos los costos a partir de la puesta de la mercancía en el país de origen, ya sea en la fábrica del proveedor, un almacén o el puerto de origen, hasta donde es recibida la carga en el destino final, sin embargo, todo depende del término de negociación entre el proveedor y el comprador. Por tanto, los factores que se toman en cuenta son aquellos que provocan que las tarifas marítimas sufran una variación ya sea un aumento o disminución de la misma, de esta manera, se establecen los factores internos y externos al país.

#### **Instrumento**

El instrumento seleccionado es la entrevista, la cual se define como “una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados)”, según Hernández et al. (2014, pp. 403). Por consiguiente, el tipo de entrevista por utilizar es semiestructurada, la misma cuenta con una guía de preguntas, sin embargo, se tiene la libertad de generar más preguntas o extender las mismas con el fin de aprovechar los conocimientos del entrevistado y obtener más información para la investigación. Hernández et al. (2014, pp 403)

#### **Procedimiento para la recolección de datos**

A continuación se detallan las fases para dicho proceso:

- Fase 1, se prepara una guía de preguntas para realizar una entrevista, la cual tiene flexibilidad para extenderse dependiendo del momento en que sean aplicadas las preguntas.
- Fase 2, se inicia con el contacto de los expertos para concretar una cita y poder obtener la información deseada de manera presencial, es importante tener la autorización de las personas para realizar la visita y no interrumpir las labores de los expertos.
- Fase 3, las guías serán aplicadas a expertos en tarifas marítimas e importadores los cuales darán a conocer los diferentes puntos de vista y así llegar a una conclusión sobre las implicaciones de las regulaciones.
- Fase 4, en caso de requerirse, se realiza una segunda entrevista a los expertos con el fin de no perder ningún detalle y lograr una saturación de datos, asegurándose de beneficiar el trabajo de investigación y no perjudicar a los expertos.
- Fase 5, para finalizar se procede a transcribir las respuestas y a realizar el análisis de dicha información.

### **Procedimiento para el análisis de datos**

Para el análisis del estudio, se recolectará toda la información necesaria que se encuentre a disposición en las fuentes, así como también las respuestas obtenidas en las entrevistas efectuadas, una vez transcritas las respuestas de las entrevistas se procede a utilizar la herramienta de ATLAS TI, esto con el fin de poder contar con información categorizada para proceder con el análisis y de una manera más ordenada.

Así, una vez utilizada la herramienta se confrontará la información de dichas entrevistas con la información obtenida mediante revistas, páginas web y otras fuentes con el fin de obtener la mayor cantidad posible de información y realizar un análisis de las diferentes fuentes, ya que esto permite que las conclusiones puedan llevarse a cabo de una manera óptima.

## CAPITULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el capítulo IV, se procede con el análisis de los resultados obtenidos durante el proceso de recopilación de datos de la aplicación de entrevistas, ya que fue el instrumento seleccionado para el presente estudio. El capítulo tiene como fin dar a conocer las unidades y categorías de análisis.

A lo largo del capítulo se detallarán cuatro unidades de análisis, inicialmente, la tabla que se muestra a continuación ilustra las cuatro unidades con sus respectivas categorías, esto según cada objetivo específico planteado para el presente estudio. Posteriormente, se desarrollará cada una de las categorías y se darán a conocer los resultados de los entrevistados con el fin de presentar distintas opiniones de diferentes personas que tomaron de su tiempo para colaborar con la presente investigación.

**Tabla 3: Unidades y Categorías de Análisis**

<b>Unidad</b>	<b>Categorías</b>
<b>Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conocimiento.</li> <li>2. PYME's.</li> <li>3. Precio final de productos.</li> </ol>
<b>Regulaciones de las tarifas marítimas</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regulación en Costa Rica.</li> <li>2. Convenios Internacionales en el transporte marítimo.</li> </ol>

<b>Impacto de las tarifas marítimas en el sector importador</b>	1. Convenios internacionales.
<b>Factores que afectan las tarifas marítimas</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Factores para establecer las tarifas marítimas.</li> <li>2. Afectación de las tarifas marítimas.</li> <li>3. Fluctuación.</li> </ol>

Fuente: Elaboración propia (2018)

### **Unidad de Análisis 1: Sector importador costarricense y auxiliares de la función pública**

Según Pérez y Gardey (2013), la importación es un término que procede del verbo importar (introducir productos o costumbres extranjeras en un país), se trata de la acción de importar mercancías o cuestiones simbólicas de otra nación. Por lo tanto, un sector importador son todas aquellas personas tanto jurídicas como físicas que introducen mercancías al país, en este caso a Costa Rica.

Así, los auxiliares de la función pública son personas físicas o jurídicas que son debidamente registradas ante la Dirección General de Aduanas para realizar operaciones y trámites aduaneros ante el Servicio Nacional de Aduanas. Por lo tanto, son responsables solidarios ante el Fisco por las consecuencias tributarias derivadas de los actos, omisiones o delitos en lo que incurran los empleados registrados ante el Servicio Nacional de Aduanas. Capítulo 1, artículo 28, Concepto de auxiliares (Ley General de Aduanas)

La primera unidad hace referencia a este sector debido a que son los importadores quienes se ven afectados por los cambios en las tarifas marítimas, por ello, esta unidad se encarga de investigar el conocimiento que tienen los involucrados en la logística del transporte marítimo, tanto importadores, como consolidadores de carga y líneas navieras, la unidad se divide en tres categorías de análisis:

1. Conocimiento.
2. PYME`s.
3. Precio final de productos.

### **Categoría 1: Conocimiento**

#### **Descripción.**

Según Pérez (2008), el conocimiento es un conjunto de información almacenada mediante la experiencia o el aprendizaje a posteriori. Por lo que es importante evaluar este aspecto en el sector importador de Costa Rica y los auxiliares de la función pública de esa manera dar a conocer el resultado final y dar una conclusión de dicha evaluación.

Por lo anterior, se establece como categoría de análisis número uno el conocimiento, se hizo la consulta a los entrevistados si cuentan o no con conocimiento de regulaciones a nivel internacional para las tarifas marítimas, sobre lo cual los entrevistados expresaron que:

- “Si” (Entrevistado 1)
- “Si” (Entrevistado 2)
- “Si” (Entrevistado 4)
- “Sí” (Entrevistado 5)

- “No, solo recibo las cotizaciones de la agencia” (Entrevistado 6)
- “Si” (Entrevistado 7)
- “Si” (Entrevistado 8)
- “Como tal no, existen agrupaciones con CADA, para las navieras con salida de Miami, pero al mismo ninguna está obligada a pertenecer, y al final CADA no es efectiva en el control de tarifas.” (Entrevistado 9)

Entonces, de acuerdo con los resultados, se obtiene que seis personas indican que cuentan con conocimiento en las regulaciones a nivel internacional para las tarifas marítimas, por el contrario, cuatro personas no tienen un conocimiento en el área.

### **Análisis.**

La muestra seleccionada para aplicar las entrevistas se relacionan muy frecuentemente con las tarifas marítimas, por lo que es importante el conocimiento con el que cuentan las personas de esta área.

Por lo tanto, como resultado de dichas entrevistas se puede decir que están relacionados diariamente con las tarifas de fletes marítimos, pero no significa que se obtenga conocimiento de las regulaciones, sin embargo, al tomar en cuenta las respuestas en representación de las líneas navieras, se puede determinar que aplican recargos provenientes de dichos convenios y regulaciones internacionales de las tarifas marítimas, pero no se conoce a fondo “el por qué” aplicar el recargo.

Con ello se deriva la necesidad que tienen tanto los importadores como los representantes de las líneas navieras y consolidadores de carga de tener presente más información sobre las tarifas marítimas y los convenios internacionales que influyen en dichos temas, los importadores pueden obtener su apoyo de los consolidadores de carga

con los cuáles contrata los servicios y los agentes marítimos o representantes de las líneas navieras deben apoyarse de las distintas instituciones o cámaras correspondientes a dicho sector.

## **Categoría 2: PYME`s**

### **Descripción.**

Según Porto y Gardey (2009), PYME es el acrónimo de pequeña y mediana empresa, se define como una empresa mercantil, industrial o algún otro tipo pero que cuenta con un número reducido de trabajadores con ingresos moderados. Según indica Luna (s.f) “tienen particular importancia para las economías nacionales, no solo por sus aportaciones a la producción y distribución de bienes y servicios, si no también por la flexibilidad de adaptarse a los cambios tecnológicos y gran potencial de generación de empleos.”

Sin embargo las PYME requieren de más apoyo por parte del gobierno en diversos aspectos, por ejemplo cuentan con distintas desventajas, según comenta Reyes (2007), a continuación se hace mención de algunos aspectos:

- Acceso limitado a las fuentes de financiamiento.
- Poca capacitación de sus recursos humanos.
- Limitados niveles de innovación y desarrollo tecnológico.
- Dificultad en la apertura de mercados internacionales.
- Bajos niveles de productividad.

Esta categoría es considerada porque el sector importador es afectado por los costos de las tarifas marítimas y en específico fue seleccionado el sector PYME importador. Los entrevistados indican cuál es el impacto que tiene la variación de las tarifas por flete marítimos para el sector importador PYME de Costa Rica:

- “Considero que el impacto sería mayor al que tendría otro tipo de empresas donde el incremento de los costos de sus proveedores las impactaría menos.” (Entrevistado 1)
- “Negativo si los costos de los fletes aumentan, positivo si los mismos bajan.” (Entrevistado 2)
- “Es muy importante ya que su matriz de costos es muy sensible a estos cambios y hasta podría afectar sus ganancias.” (Entrevistado 4)
- “Pagan tarifas más altas en cuanto al transporte marítimo, que las empresas Transnacionales. Fijar tarifas de venta de un producto en particular es año con año cada vez más difícil, por lo tanto, les resta competitividad y algunas veces limita el crecimiento.” (Entrevistado 5)
- “En una PYME es muy sensible porque cualquier aumento en el precio es muy difícil trasladarlo al consumidor final porque cuando sos PYME por lo general tenes clientes pequeños y para ellos cualquier incremento en precios significa un montón de dinero o un alegato o hasta perder un cliente, entonces los aumentos normalmente los tiene que “tragar uno” lo que hace es disminuir tus ingresos o tu utilidad.” (Entrevistado 6)
- “... no tienen el “expertiz” de la variación de la tarifas...”(Entrevistado 7)
- “...la capacidad adquisitiva de la empresa, aumentan los precios, ofrecer descuentos, reduce demanda...”(Entrevistado 8)
- “Impacta directamente el precio de los productos finales.” (Entrevistado 9)

### **Análisis.**

Una PYME, al ser una empresa pequeña, se ve más vulnerable ante distintos cambios, en este caso, la variación de las tarifas marítimas y, en efecto, es lo que los entrevistados dan a entender con las respuestas. Por tanto, es importante observar que entre las respuestas se mantiene una misma línea al decir que las PYME tienen un impacto mayor al tener menos poder adquisitivo, los precios pueden ser afectados fácilmente ya que en la mayoría de los casos no son precios muy elevados, no tienen mucho conocimiento en el área, por lo que no pueden prever cambios bruscos a futuro en los fletes marítimos, uno de los entrevistados menciona que las PYMES pagan costos más elevados que otras empresas, como transnacionales, ya que debido al volumen que manejan las empresas grandes (mayor volumen), en la mayoría de los casos, cuentan con tarifas preferenciales con los consolidadores de carga.

Uno de los puntos delicados en una PYME es la matriz de costos, como indica uno de los entrevistados dicho punto es delicado ya que los distintos cambios pueden afectar directamente la ganancia del importador con ello va derivado el precio final del producto importado en el cuál se puede ver reflejado un aumento debido al transporte del producto, sin embargo no en todos los casos se puede dar el aumento, esta situación genera que la PYME pierda competitividad y limite el crecimiento.

### **Categoría 3: Precio final de los productos**

### **Descripción.**

El precio final, según Porto y Gardley (2013), es el valor monetario que se le asigna a algo, dicho valor se expresa en dinero y señala el monto que debe tener el comprador para obtener un servicio o en este caso un producto. El sector importador muchas veces realiza la compra internacional de un producto o la materia prima para venderla al mercado nacional es por ello que el transporte internacional (en este caso el marítimo) influye en el precio final del producto ya que los costos generados por la logística son trasladados en producto.

Por consiguiente, los entrevistados dieron respuesta con base en su conocimiento, ya que consideran la afectación del precio final del producto como consecuencia del costo del flete marítimo:

- “El costo de los productos finales van a incrementar.” (Entrevistado 1)
- “En un aumento de fletes marítimos se traduce en menor consumo.”  
(Entrevistado 2)
- “A nivel del precio final de venta el proveedor debe de transmitir el incremento que sufre de manera porcentual al producto de venta.”  
(Entrevistado 4)
- “Les resulta a las empresas difícil en tema de costeo, especialmente en las compras de materia prima, productos médicos y tecnológicos quienes también invierten en temas de seguridad de sus embarques.”  
(Entrevistado 5)

- “Lo que más me afecta es el flete interno en el país ya que eso va incluido como parte de la tarifa marítima, si lo separaran me beneficiaría en la parte de pago de los impuestos en la aduana porque es la parte más costosa del rubro total que se cobra.” (Entrevistado 6)
- “Pues, lo mismo mencionado anteriormente, se ve afectado el tiempo para definir el costo del producto...” (Entrevistado 7,)
- “Si el precio del producto es bajo y el flete marítimo alto entonces sube el precio.” (Entrevistado 8)
- “A mayor costo en los fletes más caros los productos finales.” (Entrevistado 9)

### **Análisis.**

Las empresas o personas importadoras, tomando en cuenta las PYMES, establecen los precios del producto final conforme el costo de producto más el costo generado por el transporte. Por ello, ante los cambios de los fletes marítimos y los recargos “inesperados” que son aplicados, los precios finales son afectados, sin embargo, no en todas las ocasiones los aumentos del flete marítimo pueden ser trasladados al producto y al consumidor final ya que por ejemplo las empresas cuentan con ciertos márgenes para establecer el precio, de acuerdo con los costos y las ganancias del producto. Por lo tanto, en caso de que el precio final del producto no pueda cubrir el costo extra del flete marítimo el importador deberá cubrirlo, por lo que tendría una pérdida y no generaría la ganancia esperada.

Otro aspecto importante para tomar en cuenta es que el costo del transporte marítimo influye en el cálculo de los impuestos de la carga para su nacionalización

respectiva, este cálculo es realizado mediante un porcentaje que paga cada producto al ingresar al país más el valor comercial de la carga y el rubro del transporte.

Si se tiene un estimado de cálculo de impuestos a la hora de ingresar la carga al país pero se genera un aumento en la tarifa marítima entonces genera un aumento también en el pago de los impuestos, si por el contrario la tarifa reflejara solamente el rubro de transporte marítimo sin incluir los distintos rubros como por ejemplo por documentación, GRI, BAF, CAF y ISPS entonces la tarifa sería más baja y generaría un rebaja en el pago de los impuestos de nacionalización de la carga.

## **Unidad de Análisis 2: Regulaciones de las tarifas marítimas**

Posterior a conocer sobre el sector importador de Costa Rica, la presente investigación determina las regulaciones de las tarifas marítimas. Según WordReference (2018), la regulación tiene como sinónimos reglamentación, ordenación, norma, regla, orden y precepto. Se le da importancia a dicha unidad ya que Costa Rica cuenta con al menos 18 líneas navieras y un número significativo de consolidadores de carga los cuáles son auxiliares de la función pública, por esa razón se considera importante el hecho de investigar un ente regulador en el país así como también los distintos convenios que son aplicados en Costa Rica mediante las tarifas marítimas.

Por lo tanto, la presente unidad de análisis cuenta con dos categorías para conocer sobre las distintas regulaciones:

1. Regulación en Costa Rica.
2. Convenios Internacionales.

### **Categoría 1: Regulación en Costa Rica**

### **Descripción.**

La primera categoría de análisis de esta unidad se enfoca en las regulaciones con las que cuenta Costa Rica en el tema de tarifas marítimas, por lo que, anteriormente se investigaron los convenios que son aplicados en el país, las ventajas y desventajas de los mismos y a continuación se busca determinar el ente encargado de las tarifas marítimas en Costa Rica, en el país se tiene el conocimiento que la institución reguladora de servicios es ARESEP, es el ente encargado de velar por los costos de los servicios públicos aplicados a la población costarricense por lo que podría ser el ente que regula los costos de las tarifas marítimas aplicadas para el sector importador costarricense, por lo tanto este aspecto se consultó a los expertos a través de la pregunta: ¿Quién regula en Costa Rica las tarifas marítimas?

- “Las empresas que ofrecen el servicio de transporte de carga son privadas y ellas definen los fletes.” (Entrevistado 1)
- “Tengo entendido que ninguna institución.” (Entrevistado 2)
- “El mercado.” (Entrevistado 3)
- “No conozco en la actualidad un ente especializado en la regulación de tarifas marítimas en Costa Rica.” (Entrevistado 5)
- “No existe ningún ente.” (Entrevistado 6)
- “Nadie, lo regula cada línea naviera en origen, casa matriz.” (Entrevistado 7)
- “Conozco la Cámara de navieras pero no un ente regulador...no estoy segura.” (Entrevistado 8)
- “No existe un ente como tal.” (Entrevistado 9)

### **Análisis.**

Precisamente, de dicha categoría sobre la regulación en Costa Rica, referente a las tarifas marítimas, se obtiene que no se reconoce un ente en el país encargado de dicha regulación, se conoce sobre organizaciones y cámaras que apoyan a los agentes del transporte marítimo y los importadores, sin embargo, no son entes reguladores.

Según lo mencionado por los entrevistados, las tarifas marítimas son establecidas por cada casa matriz de la línea navieras y dichas empresas son extranjeras por la misma razón los entrevistados llegan a la conclusión de que las tarifas no son reguladas en el país.

Los únicos costos que son regulados por cargos internos portuarios en Costa Rica, es a través de la ARESEP, sin embargo, parece ser que no es de conocimiento para los involucrados en esta área de estudio, dichos costos son establecidos primeramente por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, mediante el departamento de “División Marítimo Portuaria” que entre sus funciones según la página oficial del MOPT se obtiene: “Realizar análisis previo emitir criterio previamente al envío a la ARESEP de las tarifas y sus modificaciones que las administraciones, gestores y concesionarios portuarios propongan aplicar.” y posteriormente estas tarifas portuarias establecidas son trasladadas al ARESEP para su debida revisión y aplicación.

Cabe destacar que las instituciones o cámaras de Costa Rica deben reconocer y tomarle importancia a este tipo de temas, es decir, a aquellas regulaciones que no están establecidas por Costa Rica, que a pesar de que no tienen potestad de modificar o eliminar algunas de ellas sí pueden ofrecer asesorías a los importadores costarricenses con el fin de facilitar el uso del servicio marítimo.

Entonces, como lo confirma Araya (2016) en el Seminario Universidad “... en Costa Rica se carece de una Ley que sancione efectivamente las irregularidades que suceden en el tráfico y transporte acuático, y que permita una fiscalización y prevención real de parte de las instituciones competentes”

También, en el ámbito general del transporte marítimo, Torres (2015) indica que el país tiene una “nota roja” por la falta de una ley sobre navegación y transporte marítimo, que permita fortalecer los controles sobre las embarcaciones y prevención de contaminación acuática, así como la no ratificación de acuerdos internacionales vulneran las costas de nuestro país.

## **Categoría 2: Convenios internacionales en el transporte marítimo**

### **Descripción.**

Muchos de los convenios internacionales aplicados en Costa Rica se dan gracias a las líneas navieras que son reguladas mediante organizaciones internacionales, por lo tanto, establecen recargos a los fletes marítimos que representan la aplicación de dichos convenios. A continuación se presentan los criterios de los entrevistados acerca de esta segunda categoría de análisis, con base en la siguiente consulta: ¿Conoce las principales regulaciones establecidas en convenios internacionales en el tema de tarifas marítimas?

- “Conozco varios convenios sobre el transporte marítimo de mercancías pero no sobre tarifas.” (Entrevistado 1)
- “Las tarifas prácticamente son establecidas por cada línea naviera según las variables de costos como el costo del bunker, mantenimiento del buque,

tripulación, escases de equipos y de espacios en las motonaves... etc..”  
(Entrevistado 2)

- “OMI o la OMS deberían tener tener algun papel.” (Entrevistado 4)
- “Hay varias regulaciones y convenios de los cuales podemos mencionar: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL)” (Entrevistado 5)

- Por lo general las tarifas marítimas se regulan por la competencia entre ellas internamente pero no existe un ente regulador que diga cuál es el tope porque como son tarifas internacionales ha sido mas la competencia que define ese cobro (Entrevistado 6)
- “Sí, como el Peak Season, Asia, y el GRI” (Entrevistado 7)
- “Como la FMC, SOLAS” (Entrevistado 8)

### **Análisis.**

Según las entrevistados, se puede decir que las personas cuentan con cierto conocimiento de los convenios, sin embargo, no se tiene un panorama claro, por lo que

se puede decir que no se le brinda una importancia al tema o pasan por alto ciertos “recargos” que precisamente son aplicados debido a los convenios internacionales del transporte marítimo. Además, algunos de los entrevistados consideran que dichos convenios no son aplicados y las tarifas por flete marítimo son establecidas por la oferta, demanda y conforme lo vea conveniente cada línea naviera.

Es importante destacar que los entrevistados mencionan conocer ciertos convenios sobre el transporte marítimo, sin embargo, no conocen convenios específicos sobre tarifas marítimas pero no necesariamente se requiere que sea un convenio especializado en tarifas marítimas para que este sea aplicado y afecte dichas tarifas, la mayoría de convenios que son aplicados cuentan con distintos objetivos de creación sin embargo esos objetivos crean como consecuencia un rubro a aplicar a las tarifas.

Se puede mencionar el convenio SOLAS, el mismo es especializado en evitar incidentes en el transporte marítimo, sin embargo, para cumplir con dicho objetivo se requiere que todo contenedor que vaya a ser utilizado cuente con la elaboración y documentación especial el cual genera un costo ya sea para el exportador o para el importador dependiendo de la negociación de compra-venta internacional, por lo que deja claro que no necesariamente debe ser un convenio sobre tarifas marítimas para que este afecte dichos costos.

Un ejemplo claro de como el sector importador se puede ver afectado por una regulación o por un recargo del cuál no se tiene conocimiento, es cuando una naviera específica se especializa en una ruta comercial y por consiguiente es la naviera más competitiva en el mercado en este caso el importador adquiere los servicios de dicha ruta sin conocer que cuenta con un recargo por “GRI” el cuál incrementa su tarifa marítima y no hay opción de evitar ese costo extra debido a que es aplicado por la naviera más competitiva en dicha ruta, lo que genera que el sector importador deba incrementar su presupuesto para obtener la mercancía deseada.

### **Unidad de Análisis 3: Impacto de las tarifas marítimas para el sector importador**

Como análisis número tres, se tiene el impacto de las tarifas marítimas para el sector importador, se entiende como impacto el estremecimiento o efecto profundo que sufre una persona ante un determinado suceso. Reverso Diccionario (2018). La unidad de análisis se desarrolla mediante la siguiente categoría:

#### 1. Convenios internacionales

#### **Categoría 1: Convenios internacionales**

##### **Descripción.**

En la presente categoría se estudia el impacto que tiene el sector importador Pyme con respecto a los convenios internacionales, por lo tanto, con el cambio en las tarifas que dichos convenios generan, se busca identificar qué aspectos son afectados, por qué son afectados y cuál sería dicha afectación, por lo que, se hace la consulta a los entrevistados para conocer ¿cuál es el impacto generado por dichos convenios hacia el sector importador costarricense?:

- “Considero que el impacto sería mayor al que tendría otro tipo de empresas donde el incremento de los costos de sus proveedores las impactaría menos.”  
(Entrevistado 1)

- “Negativos si los costos de los fletes aumentan, positivo si los mismos bajan.” (Entrevistado 2)
- “Es muy importante ya que su matriz de costos es muy sensible a estos cambios y hasta podría afectar sus ganancias.” (Entrevistado 4)
- “Pagan tarifas más altas en cuanto al transporte marítimo, que las empresas Transnacionales. Fijar tarifas de venta de un producto en particular es año con año cada vez más difícil, por lo tanto les resta competitividad y algunas veces limita el crecimiento.” (Entrevistado 5)
- “En una PYME es muy sensible porque cualquier aumento en el precio es muy difícil trasladarlo al consumidor final porque cuando sos PYME por lo general tenes clientes pequeños y para ellos cualquier incremento en precios significa un montón de dinero o un alegato o hasta perder un cliente, entonces los aumentos normalmente los tiene que “tragar uno” lo que hace es disminuir tus ingresos o tu utilidad.” (Entrevistado 6)
- “no tienen el “expertiz” de la variación de la tarifas...”(Entrevistado 7) (el entrevistado deja un silencio por lo que da a entender que en comparación con otros tipos de empresas las PYME`s no tienen dicho conocimiento)
- “la capacidad adquisitiva de la empresa, aumentan los precios, ofrecer descuentos, reduce demanda...”(Entrevistado 8)
- “Impacta directamente el precio de los productos finales.” (Entrevistado 9)

### **Análisis.**

De acuerdo con lo mencionado por los entrevistados, el impacto que genera es negativo en el caso de que las tarifas marítimas se incrementen y, por el contrario, positivo sería si dichas tarifas bajaran, en cualquiera de los dos casos el aspecto que se ve impactado en el sector importador son los costos del producto final ya que deben incrementarse. Por otro lado, las empresas que no pueden incrementar los precios de sus productos tendrían una baja en las ganancias o inclusive pueden tener pérdidas.

El sector importador recibe el mayor impacto por las siguientes razones especificadas por los expertos:

- Tener poco poder adquisitivo.

Al tener poco poder adquisitivo cuenta con menos capacidad para cubrir los incrementos inesperados en las tarifas marítimas, por dicha razón se requiere de una buena planificación a la hora de contratar un servicio de transporte marítimo, de ello se deriva la importancia de una buena asesoría y conocer los distintos rubros de la tarifa, conocer los posibles costos, los costos fijos y los variables en una tarifa marítima.

- Los precios finales en los productos pueden ser afectados.

El transporte de un producto influye en los costos de venta final, por esa razón al haber incrementos en la tarifa del flete marítimo estos incrementos se pueden ver reflejados en el producto final, sin embargo, cada empresa importadora cuenta los precios establecidos y con presupuestos los cuáles no siempre se pueden modificar, lo que genera que cuando exista un incremento no siempre se puede cubrir ese costo mediante la venta del producto importado, lo que puede generar pérdidas para una empresa, en especial si se trata de una PYME.

- Los importadores no tienen mucho conocimiento en el área.

Al no contar con mucho conocimiento en el tema de las tarifas marítimas, están anuentes a que se realicen incrementos inesperados los cuáles con una buena asesoría o mayor conocimiento en el área se podría evitar, un ejemplo de ellos son las temporadas altas que generan tarifas altas así como también costos extras debido al incremento de la demanda, el rubro de “Peak Season” es el aplicado para dichos casos así como lo indica Tiba (2018) “Es un recargo del flete marítimo que se suele aplicar en la temporada alta de algunos tráficos” debido a saturación portuaria, incremento de costos operativos e incremento de la demanda.

- No cuentan con tarifas especiales debido al volumen de carga manejado.

Las empresas importadoras que no manejan con frecuencia el transporte marítimo o que manejan poca carga en la mayoría de los casos se aplican tarifas sin ninguna preferencia debido al volumen de carga manejado, por lo contrario las grandes empresas con un manejo de volumen considerado en muchos casos cuentan con tarifas especiales o preferenciales lo que genera una desventaja para las demás empresas importadoras. También se dan casos donde el tipo de carga o “commodity” de la carga influye en la tarifa marítima, por ejemplo, las empresas que importan cerámica cuenta con ciertas tarifas bajas en el mercado para los orígenes como Asia.

#### **Unidad de Análisis 4: Factores que afectan las tarifas marítimas**

Entretanto, para la cuarta y última unidad de análisis del presente trabajo de investigación se tiene como fin establecer los factores tanto internos en el país como externos a él que influyen en las tarifas marítimas, un factor es todo aquel elemento,

circunstancia o influencia que atribuye a producir un resultado (Diccionario Google, 2018) al conocer estos factores se amplía el conocimiento que el sector importador y los auxiliares de la función pública deben de tener, dichos factores se mencionarán mediante el conocimiento de los entrevistados por lo que, se establecieron tres categorías, las siguientes:

1. Factores para establecer las tarifas marítimas.
2. Afectación de las tarifas marítimas.
3. Fluctuación.

### **Categoría 1: Factores para establecer las tarifas marítimas**

#### **Descripción.**

A pesar de que las tarifas marítimas son establecidas por cada línea naviera se cuenta con factores en común a nivel internacional que influyen en dichas tarifas, por ejemplo se conoce que un factor externo importante es el precio del petróleo, también la oferta y demanda y las rutas establecidas por cada línea navieras, por lo que, es importante mencionarlas para que aquellas personas interesadas e involucradas en el área del transporte marítimo conozcan cómo son establecidas y cómo pueden variar los costos, los entrevistados aportaron lo siguiente al consultar: ¿Cómo cree usted que se establecen las tarifas marítimas?

- “Conozco los de mi empresa que no son necesariamente de las demás empresas de transporte, las tarifas dependen de las estrategias internas de las compañías de transporte marítimo. Se consideran muchos factores tales como: la oferta y la demanda en el servicio, el puerto de carga, el puerto de descarga, si el servicio es directo o con transbordo, la demanda de equipo, los costos, etc.” (Entrevistado 1)

- “Por comportamiento del mercado relacionado al ejercicio de oferta y demanda.” (Entrevistado 2)
- “Correcto, oferta, demanda del mercado, oferta de espacios, disponibilidad de líneas ofreciendo el servicio, costos operacionales de los buques, precios internacionales de los combustibles, costos en los puertos de operación, costos de leasing de los equipos.  
Debería ser de acuerdo a la oferta y demanda de los mercados.” (Entrevistado 4)
- “A través de estudios de mercado, monitoreo de los precios del combustible, rutas de los vapores, análisis de costos de la operación de barco y su tripulación, activos y su depreciación, gastos en tierra (fletes, gastos administrativos, alquileres, salarios etc). Generalmente las decisiones en los precios de cada ruta las establecen las casas matrices de cada naviera, quienes estratégicamente desean tener la mayor participación en los Puertos principales alrededor del mundo.”  
  
“En realidad son varios factores, es decir que no sólo está determinado por la distancia y duración de un viaje. Hay muchas variables, por mencionar algunas, transporte terrestre, Canal de Panamá, precios de combustibles, congestión en Puertos, gastos operativos de la naviera, trasbordos, reposición de contenedores (para algunos lanes, la reposición de equipos en una zona de mayor demanda, hace mucho más barato algunos fletes, por ejemplo: sale más barato mover un contenedor de exportación desde San José, Costa Rica a Ningbo China, que coordinar un embarque de importación entre ambas localidades.” (Entrevistado 5)
- “El principal elemento es la demanda que hay en el servicio, por ejemplo el servicio que yo uso es el de México, es tanta la demanda que hay de barcos de

México hacia otros países a parte que México (Manzanillo) es un puerto central en el que llegan cargas de otros países para luego distribuirse hacia Centroamérica y otros mercados eso hace que se encarezcan muchísimo porque saben que hay mucha demanda del servicio, en países como China que se ve afectado por mucha oferta y poca demanda las tarifas tienden a bajar y casi venís pagando lo mismo de China a Costa Rica que de México a Costa Rica, pero mi juicio está más definido por la demanda, por ejemplo México que la tarifa terrestre es dos o tres veces más cara que traerlo marítimo.” (Entrevistado 6)

- “De acuerdo al precio del petróleo, temporada, demanda/oferta...” (Entrevistado 7)
  
- Además, el entrevistado hace una enumeración:
  1. Se basa en economías de escala, rutas.
  2. Petróleo
  3. Cargos portuarios
  4. Alertas de guerra, fee.
  5. Piratería

El entrevistado menciona que las últimas dos mencionadas corresponden a situaciones de riesgo. (Entrevistado 8)

- “Son establecidas a partir de los criterios como costos de funcionamiento, oferta y demanda, investigación de la competencia, proyección de costos del combustible.” (Entrevistado 9)

## **Análisis.**

Al tomar en cuenta las opiniones de los entrevistados, se puede rescatar que la mayoría de los factores mencionados son factores externos por lo que los importadores costarricenses no tienen cómo influir en dichos factores, de ahí la importancia de tener un conocimiento básico de cómo son establecidas las tarifas marítimas. El factor mencionado con más frecuencia es la demanda, según lo menciona Matthews (2003), es decir, el despegue económico de China crea una enorme demanda de materias primas y productos para su abastecimiento, lo que genera una gran demanda de barcos para transportar esos productos. Mientras más buques vayan a China, menos habrá disponibles para el transporte entre otros países, provocando un alza en los precios.

Los distintos factores internos que fueron tomados en cuenta son los siguientes: las temporadas de cruceros, la demanda en el país, los cargos portuarios establecidos por cada entidad portuaria y la capacidad de manejo de las embarcaciones; factores que fueron explicados con el fin de establecer los factores esenciales que influyen en la tarifa marítima.

Así también, los factores externos seleccionados para desarrollarse en el presente trabajo de investigación fueron los siguientes: el cambio en el precio del petróleo, las temporadas en los servicios marítimos, el General Rate Increase, los costos de BAF y CAF, la oferta, las rutas establecidas con sus respectivos costos por tiempos de tránsito y distancia, las situaciones de riesgo que pueden presentarse y el tipo de embarcación a utilizar dependiendo del servicio solicitado.

Uno de los entrevistados menciona que las tarifas dependen cada estrategia a nivel interno de la empresa ya sea cada línea naviera que obtiene los costos de casa matriz o los consolidadores de carga que interponen una ganancia en los costos obtenidos de las líneas navieras para ofrecer a los clientes finales, los demás factores tomados en cuenta según el entrevistado son la oferta y la demanda en el servicio, el puerto de carga, el puerto de descarga, la ruta establecida y la demanda del equipo ya que muchas veces el

mercado se inclina por contenedores de 40 pies o contenedores de 20 pies, depende de la necesidad del importador.

Otros aspectos a tomar en cuenta es la oferta de espacios de la naviera, este es un factor importante ya que si hay poca disponibilidad en los buques esto genera que aquellos contenedores son mayor tarifa sea cargados con prioridad en el buque, lo que como consecuencia genera que las cargas no sean embarcadas al no pagar más por el servicio, así como también la cantidad de líneas navieras que ofrecen una misma ruta puede generar que las tarifas incrementen o tengan rebajas.

El petróleo es un factor importante a considerar ya que es una de las partes más influyentes en la tarifa del flete marítimo, según la “Organización de Países Exportadores de Petróleo” el precio del petróleo es establecido de la siguiente manera:

El precio del petróleo crudo de la OPEP se define por la canasta de precios de referencia, esta canasta es un promedio de los precios de las diversas mezclas de petróleo que producen los miembros de la organización. Al aumentar y disminuir la producción de petróleo, la OPEP trata de mantener el equilibrio entre los precios máximos y mínimos establecidos.

## **Categoría 2: Afectación de las tarifas marítimas**

### **Descripción.**

La presente categoría de la unidad de análisis tres busca dar a conocer cuáles son las afectaciones de las tarifas marítimas actualmente, se entiende como afectación cualquier cambio que se pueda presentar a las tarifas durante la prestación del servicio de transporte marítimo, ya sea que una tarifa sea afectada de manera negativa o positiva

por alguna razón, por lo que los entrevistados dieron su opinión sobre cómo creen que es afectado el mercado debido a los cambios de las tarifas marítimas:

- “Aumentando los precios ya que por lo general estos costos no se absorben se trasladan al producto final.” (Entrevistado 1)
- “El mercado se contrae al subir el valor de los fletes ya que el costo debe de ser transferido a los productos finales a comercializar.” (Entrevistado 2)
- “En costos los clientes sufren incrementos repentinos y esto afecta su matriz de costos y presupuesto.” (Entrevistado 4)
- “El mayor impacto en el mercado es que con el paso del tiempo algunas navieras se fueron a la quiebra. Algunas de ellas se han visto poco a poco obligadas a fusionarse para subsistir (MAERSK, Hamburg Sud y Sealand) – (CMA/CGM – APL) (Mall-K-line&NYK). El mercado está quedando en pocas manos.” (Entrevistado 5)
- “Afectan en el hecho de establecer precios de sus productos (el entrevistado refiriéndose a los importadores) y se reduce el tiempo para definir el costo” (Entrevistado 7)
- “Afecta en los precios de venta al consumidor y la demanda, obliga a los importadores a buscar otras rutas y equipos.” (Entrevistado 8)
- “Obviamente afecta el mercado ya que los costos logísticos son transferidos al valor de los productos.” (Entrevistado 9)

### **Análisis.**

De acuerdo con la opinión de los entrevistados, la mayor afectación la tiene el mercado importador ya que los costos elevados del transporte marítimo son transferidos al valor de los productos en su venta final, sin embargo, no siempre se puede adecuar de esa manera, en el caso de una PYME, manejar los precios finales de los productos es delicado ya que, como indica uno de los entrevistados, se pueden perder clientes debido a los altos precios.

En este caso se da a conocer que la afectación es negativa para el mercado ya que el aumento de las tarifas en la mayoría de los casos son trasladados al precio final del producto en venta provocando alzas en los productos hacia los consumidores, en el caso de que ese aumento no se puede trasladar debido a los bajos costos del producto o poco mercado, el importador debe asumir el aumento. Así como lo indica uno de los entrevistados: “El mercado se contrae al subir el valor de los fletes ya que el costo debe de ser transferido a los productos finales a comercializar.” (Entrevistado 2)

Otra afectación de las tarifas marítimas ha sido la fusión de algunas líneas navieras, según Lysdal (2018) confirma que:

Después de tanta actividad de consolidaciones y fusiones, y con el número de navieras drásticamente reducido, los shippers disponen ahora de muchas menos opciones entre las que escoger. El lado positivo de todo esto ha sido una muy necesaria subida en los precios que permitiera a la industria recuperar su salud.

Según iContainers (2018) las fusiones se dan debido a la crisis vista en algunos años, por esa razón muchas navieras se vieron forzadas a realizar negociaciones y formar alianzas para la compra de espacios, el objetivo de dicha fusión es mejorar la relación de coste-efectividad debido a que combinan los recursos sin tener riesgos de

endeudamiento. Por otro lado, los miembros comparten buques, oportunidades de trabajo y puertos o terminales de transbordo. Este tipo de alianzas o fusiones también son vistas en aerolíneas.

Las fusiones se pueden dar de distintas maneras, una alianza no siempre implica un cambio de las empresas en todo el mundo, puede darse en un solo sector, un ejemplo de ello es la fusión de la naviera Hamburg Sud y Maersk Line, esta alianza se aplica para el transporte de contenedores para América Central y el Caribe.

Según indica Segnini (2018) una fusión genera la expectativa de mayor competitividad, una mejora en la oferta de itinerarios y servicios. También indica que “el transporte marítimo sigue siendo el privilegiado para el intercambio comercial entre continentes, sobre el transporte aéreo que es mucho más caro. Esperamos que sirva para mejorar las ofertas de ellos y que haya precios más competitivos”. Aunque la autora también indica que entre los usuarios existe el temor de que una gran fusión obstruya la negociación de tarifas más competitivas.

Para las líneas navieras una fusión es una solución para incrementar el capital, reducir los efectos de la baja demanda y aumentar su capacidad de cubrir más rutas comerciales, pero con ello también incrementan las tarifas por flete marítimo que como lo indica Lysdal (2018) es un aspecto positivo para recuperar costos de las navieras sin embargo por el contrario es un efecto negativo para los importadores ya que aumentan los flete marítimos y tener fusiones en el mercado de las navieras significa menos opciones para la contratación de servicios para los importadores.

### **Categoría 3: Fluctuación**

#### **Descripción.**

La definición de fluctuación, según Pérez y Merino (2009), proviene del verbo fluctuar el cuál hace referencia a la oscilación lo que significa incrementar o reducir algo de manera alternada en este caso las tarifas marítimas. En la presente categoría, se pretende conocer sobre la opinión de los entrevistados, si consideran o no que las tarifas marítimas son fluctuantes, a continuación las distintas opiniones:

- “correcto, se consideran fluctuantes.” (Entrevistado 2)
- “Sí , las mismas siempre van a depender de la oferta y demanda” (Entrevistado 3)
- “si el BAF.” (Entrevistado 4)
- “Sí, los fletes marítimos son el concepto de mayor importancia en la logística y transporte internacional y son sumamente volátiles, el mercado de Asia es un claro ejemplo.” (Entrevistado 5)
- “En mi caso han sido muy estables en 4 años ahora estoy experimentando esos cambios hasta este mes” (refiriéndose al mes de Octubre) (Entrevistado 6)
- “Son fluctuantes ya que dependen del combustible, la oferta y demanda, los costos operacionales” (Entrevistado 9)

Por otro lado, los entrevistados opinaron que las tarifas sí son consideradas fluctuantes. En el caso del entrevistado PYME e importador indica que: “En mi caso han sido muy estables en 4 años ahora estoy experimentando esos cambios hasta este mes (refiriéndose al mes de Octubre)”.

### **Análisis.**

La mayoría de los entrevistados indican que las tarifas marítimas se consideran fluctuantes y otra palabra utilizada es “volátil”, esto debido a que el mercado no permanece de la misma manera todo el tiempo, tampoco los precios del petróleo ni la inflación que influye en los costos fijos de las líneas navieras.

Según indica iContainers (2015), se conoce que el flete marítimo de un puerto a otro puede variar en el tiempo y sí, existe una fluctuación de los fletes marítimos según la oferta y la demanda de las diferentes rutas comerciales, por lo tanto, se determina que el coste no sólo está determinado por las distancias y la duración del viaje.

Se debe siempre tomar en cuenta que dichos costos por flete marítimo pueden variar como mínimo cada quince días o cada mes, hay excepciones en negociaciones especiales donde una tarifa se puede mantener fija por cierto tiempo negociado por ejemplo un semestre o un año, sin embargo son situaciones dadas a las empresas importadoras con mucho volumen de carga, para una PYME es menos probable tener una negociación de ese tipo, por esa razón es que se llega al punto de decir que los importadores no cuentan con mucho tiempo para establecer los precios de sus productos finales.

### **Interpretación de datos**

El presente apartado continúa con las declaraciones de los expertos los cuáles fueron previamente seleccionados con el objetivo de tener conocimiento en el área de transporte internacional y que también están involucrados con las tarifas marítimas. Sin embargo, durante la aplicación de las entrevistas se pudo notar que las personas seleccionadas no se encontraban del todo seguras en ciertos aspectos, principalmente en los convenios internacionales sobre las tarifas marítimas, las cuales se analizarán posteriormente.

Asimismo, a lo largo de los años el transporte marítimo ha ido evolucionando por lo que con ello se establecen también las regulaciones internacionales, así como cualquier tipo de transporte que requiere de ciertos tipos de normas para su buen funcionamiento, inclusive con el paso de los años estos convenios no solamente protegen al transporte en sí, sino también a las personas involucradas en dicha área e inclusive se cuida el medio ambiente, como por ejemplo el Convenio Marpol que previene la contaminación por consecuencia del uso de los buques y así se podrían mencionar distintos convenios con sus distintos objetivos.

Entretanto, el capítulo IV se enfoca en tres unidades de análisis, primeramente se encuentra el sector importador costarricense y sus auxiliares de la función pública, con ello se evalúa el conocimiento sobre el sector ya que son impactados directamente con cualquier cambio en los fletes marítimos.

Asimismo, en representación del sector importador se realizan preguntas sobre las PYME ya que algunas son importadoras por lo que significa que los cambios puedan verse de manera drástica en este tipo de empresa, donde los costos y ganancias son distintos a una empresa grande y con mucha más razón una empresa de capital internacional.

Por último, en la primera unidad de análisis se tiene conocer la afectación que tienen las tarifas marítimas en el precio del producto final de una PYME, con ello se puede conocer la importancia de tomar en cuenta los cambios en las tarifas mediante las opiniones de los entrevistados.

En la segunda unidad de análisis del presente trabajo de investigación, se tiene como título: Regulaciones de las tarifas marítimas, con el objetivo de establecer las

regulaciones aplicadas en Costa Rica y los convenios internacionales en el transporte marítimo que influyen en las tarifas y en dichas regulaciones ya que la importancia del estudio es analizar el impacto de dichos convenios sobre las tarifas marítimas.

En la última categoría, se determinan todos los factores que afectan las tarifas marítimas, para conocer cómo son establecidos dichos fletes y cómo son afectados por los mismos factores. También, se hace mención a la fluctuación debido a que se considera uno de los factores más importantes e influyentes, a través de esta categoría se conoce la opinión de los entrevistados.

Además, con respecto al conocimiento del sector importador costarricense y los auxiliares de la función pública, la mayoría de los entrevistados indicaron que sí cuentan con algún conocimiento sobre las regulaciones a nivel internacional. Como resultado del análisis, se puede determinar que a lo largo de las preguntas establecidas para los entrevistados, se nota un conocimiento de los convenios internacionales; sin embargo, dicho conocimiento es proveniente del “día a día” y por el manejo cotidiano de las tarifas.

Por ejemplo, los entrevistados de las líneas navieras cuentan con mayor conocimiento debido a los recargos aplicados a las tarifas como consecuencia de los convenios internacionales. Pero, a pesar de que los consolidadores de carga también cuentan con el conocimiento básico, en representación de los importadores costarricenses se obtiene una respuesta negativa.

Por lo tanto, lo anterior muestra que el sector importador no está lo suficientemente preparado para el manejo de las tarifas marítimas, y dicho sector se conforma con recibir las tarifas por parte de su consolidador de carga de preferencia y selecciona las opciones conforme el servicio y rentabilidad del transporte. Por consiguiente, si el sector importador obtuviera mayor conocimiento entendería mejor las

situaciones presentes en el área de la logística por lo que se podría evitar “pagar de más” en ciertas situaciones.

Pues bien, instituciones como PROCOMER, COMEX o CRECEX cuentan con distintos cursos y asesorías, tanto para los importadores como exportadores, sin embargo, al buscar información de las tarifas marítimas no se encuentran datos, las instituciones mencionadas serían las ideales para prestar asesorías sobre el tema de tarifas marítimas, de esta manera, el sector importador costarricense se puede enterar de lo que conlleva una tarifa por flete marítimo.

Asimismo, las pequeñas y medianas empresas son tomadas en cuenta en el presente trabajo de investigación ya que Costa Rica cuenta con una cantidad importante de PYMES importadoras, así como lo indica Fernández (2017) en el periódico El Financiero, debido a una feria comercial realizada en el país, se entrevistaron a 200 PYMES las cuales indicaron que más de la mitad son empresas importadores, por lo que, es una cifra importante, también revela que el 56% de las 200 pequeñas y medianas empresas de Costa Rica se encuentran en la búsqueda de nuevos mercados y nuevos proveedores.

Lo anterior significa que puede haber un aumento en las negociaciones internacionales, por lo tanto, un crecimiento de las importaciones en el país. Así, con ello se presenta un aumento en la demanda del transporte marítimo, y como se mencionó a lo largo del estudio, la demanda es un factor importante para la tarifa del flete marítimo, de esta manera, se puede observar como hay relación entre cada una de las categorías del estudio.

Así también, en conformidad con las opiniones de los entrevistados se pueden rescatar ciertos puntos importantes, para analizar a continuación: las pequeñas y medianas empresas de Costa Rica pueden considerarse vulnerables por distintas

razones, el aumento de las tarifas marítimas ya sea debido a recargos establecidos por convenios internacionales o por cambios en el mercado genera un impacto negativo, independientemente si es PYME o una empresa grande, sin embargo, las PYME cuentan con una matriz de costos más sensibles por lo que los cambios en costos generan una gran diferencia para la empresa, adicional a esto, la capacidad adquisitiva de dichas empresas no es tan fuerte por lo que no pueden optar por un transporte costoso ya que influye en los precios de sus productos en venta.

A propósito, uno de los puntos mencionados por los expertos es que el mayor impacto que tiene una PYME en el área de tarifas se da por la falta de “expertiz” en la variación de las tarifas; lo cual se aprende a medida que aumentan sus importaciones y generan más experiencia para tomar mejores decisiones a la hora de seleccionar la tarifa de un flete marítimo.

El último aspecto por considerar para las PYMES es un punto en contra, ya que como lo menciona uno de los entrevistados, las tarifas marítimas también son establecidas para cada cliente debido a su volumen de carga, lo que significa que una PYME no obtendrá el mismo valor del flete que una empresa cuyo volumen de carga es bastante alto, esto genera una desventaja para las empresas.

Y, como última categoría por mencionar se encuentra el precio final. Por tanto, cabe mencionar que donde el sector importador recibe el mayor impacto es cuando se establece el precio final del producto, por consiguiente, al tomar en cuenta los distintos costos principalmente del transporte internacional, a mayor costo del flete marítimo mayor el costo del producto final, por lo que el costeo para un importador es una parte relevante.

Por ejemplo, en el caso de importadores de materias primas, productos médicos o tecnológicos que poseen con un alto valor comercial no solo deben de tomar en cuenta el flete si no invertir en costos por seguros durante el transporte de la carga, lo que va incluido también en la tarifa marítima. Sin embargo, en el caso de tener un recargo como el GRI, el cual tiene una aplicación casi inmediata en las tarifas, se tiene un menor tiempo para definir el costo final del flete y, por lo tanto, el costo final del producto.

Entonces, en cuanto al precio final, los importadores al nacionalizar sus cargas deben reportar los costos, y entre ellos se encuentra el flete marítimo, dichos costos son reportados porque la aduana los toma en cuenta a la hora de establecer el cálculo del monto de los impuestos, por lo que si el costo del flete es muy elevado este genera un incremento en el cálculo de los impuestos de dicha mercancía, generando más gastos al importador para poder obtener la carga en el destino final.

Asimismo, al consultar con los expertos sobre la regulación de las tarifas marítimas en Costa Rica, algunos consideraron, por ejemplo, que las tarifas son reguladas por el mercado, es decir, que en materia legal no existen normas o regulaciones para esta área, otra de las opiniones fue el conocimiento de las cámaras como la Cámara de Agentes y Armadores de Vapores (NAVE), pero no se conoce de una institución gubernamental que se encarga de dichas regulaciones.

Así también, durante el estudio se dio a conocer que efectivamente existe un ente que regula las tarifas marítimas pero solamente los cargos portuarios, que son aquellos generados por el ingreso de la carga al puerto, la manipulación, la carga y descarga, y distintos, dependiendo del puerto por utilizar, por ejemplo, los cargos de Puerto Caldera son aplicados por Sociedad Portuaria y en el caso de Puerto Limón son

aplicados por JAPDEVA, sin dejar de lado el papel del MOPT, el cual establece dichos costos al ser el ente encargado del transporte en Costa Rica. Sin embargo, dichos costos para ambos puertos son posteriormente regulados por el ARESEP, ya que su función es ser la reguladora de los servicios públicos del país, según lo mostrado anteriormente en el estudio.

Además, de acuerdo con las opiniones de los entrevistados, la mayoría desconoce totalmente si el país efectivamente cuenta con un ente regulador del flete marítimo, sin embargo, no están alejados de la realidad ya que como se mencionó anteriormente, las instituciones que en Costa Rica promueven y desarrollan el comercio internacional actualmente no han establecido normas o inclusive asesorías para este ámbito, adicional a esto, Costa Rica carece de regulaciones sobre las tarifas por flete marítimo.

Por otro lado, durante el trabajo de investigación se determinaron los siguientes convenios internacionales que cuentan con ciertas normas que traen como consecuencia la aplicación de recargos a las tarifas marítimas, situación que genera incrementos.

Entre ellos se menciona la Comisión Federal Marítima, el Convenio SOLAS, el Convenio Marpol y, por último, el Código ISPS. En su mayoría, dichos convenios fueron mencionados por los entrevistados que dieron respuesta a la consulta realizada sobre el conocimiento de las regulaciones establecidas en los convenios internacionales. También, fue mencionado por los expertos la Organización Mundial Marítima y ciertos recargos a las tarifas marítimas como el “Peak season fee”, el General Rate Increase y el Bunker Adjustment Factor.

Asimismo, a nivel internacional se pueden encontrar distintos convenios sobre el transporte marítimo pero no precisamente todos influyen en las tarifas marítimas por lo que no fueron mencionadas anteriormente, por ejemplo, la OMI posee un listado de los Convenios Internacionales, los cuáles se dividen en distintas categorías como: convenios relativos a la seguridad y protección marítimas y a la interfaz buque-puerto,

convenios relativos a la prevención de la contaminación del mar y convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones.

También, a continuación se nombran algunos de los convenios los cuales pertenecen a las categorías mencionadas anteriormente:

- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes 1972)
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 (Convenio de facilitación)
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC)
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de formación para pescadores)
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres) (y Protocolo de Londres de 1996)
- Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009
- Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (Convenio de Atenas de 1974)
- Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) (y Protocolo SNP de 2010)
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo).

Por lo tanto, uno de los objetivos del estudio es el establecer los distintos factores que influyen en las tarifas marítimas por lo que se consulta a los expertos la

opinión sobre ¿Cuáles son los factores por considerar a la hora de establecer una tarifa marítima?

Los cuales en su mayoría la muestra considera que la oferta y la demanda como principales variables a tomar en cuenta, la oferta es tomada en cuenta debido a que en el mercado se encuentran muchas opciones para el manejo del transporte marítimo, ya sean las líneas navieras con sus distintas rutas y costos así como también los consolidadores de carga.

Por tanto, este tipo de empresas continúa en crecimiento por lo que en el mercado de Costa Rica hay mucha competencia, esto podría generar una baja en los precios pero los costos al ser establecidos a nivel internacional entonces se depende también del mercado alrededor del mundo, de ello se deriva la demanda, lo cual, en este caso, es la cantidad de los servicios marítimos que el mercado desea adquirir, por esa misma razón es que las temporadas altas generan que los fletes marítimos sean aún más costosos.

Así, un ejemplo de la afectación de la demanda es el mencionado por uno de los entrevistados (PYME e importador) que indica que el servicio más utilizado por su persona es el de Manzanillo, México a Caldera, Costa Rica.

Es decir, el puerto de origen mencionado es de gran importancia para el comercio internacional ya que es utilizado mayormente como puerto de transbordo, lo que significa que los barcos provenientes de distintos países realizan una operación con el fin de cargar más contenedores y descargar aquellos que son cargados en otros barcos, ya que toman una ruta distinta o requieren de barcos más pequeños para lograr llegar al destino final, esto genera que la demanda de Manzanillo, México sea muy alta.

Por otro lado, el entrevistado indica que muchas veces se paga un monto similar por una ruta relativamente cercana como lo es de México a Costa Rica comparado con una ruta como Ningbo, China a Caldera, Costa Rica, además, se toma en cuenta que esta ruta debe realizar un transbordo.

También, popularmente se conoce que las tarifas marítimas son establecidas por distancia y tiempo de tránsito, sin embargo, detrás de eso hay una gran cantidad de variables y costos por tomar en cuenta. Por consiguiente, a continuación se detallan dichos factores que se establecen para las tarifas: los costos operacionales de los buques lo que incluye los precios internacionales del combustible, los cargos portuarios y el costo de los equipos utilizados; los servicios brindados por la tripulación del barco, los gastos en tierra (fletes terrestres para que la carga llegue a su destino final, gastos administrativos de las empresas, salarios, entre otros).

Asimismo, la congestión de los puertos puede ser otro factor para tomar en cuenta ya que muchas veces los barcos arriban al puerto pero no pueden ser operados inmediatamente e inclusive toman días esperando la operación del barco, lo que conlleva a costos extras debido a la espera.

Además, cabe mencionar que las tarifas también pueden basarse en las economías de escala lo que significa que el establecimiento de dichas rutas y su uso generan un efecto en las tarifas marítimas. Entretanto, el último factor por nombrar es el tránsito por zonas de riesgo que generan cierto tipo de recargos, como el peligro de piratería.

Así, como análisis de la afectación en el precio final de los productos como consecuencia de los costos de los flete marítimos, desde el punto de vista de un consumidor, el aumento los costos de la importación de un producto genera que el precio del producto en el mercado sea mayor aunque, por lo general, en productos

importados por grandes empresas estos costos no se ven afectados en comparación con productos de empresas Pymes.

Es decir, el incremento de las tarifas sí genera un mayor impacto debido a que deben hacerse cargo a dichos incrementos e idear una estrategia con el fin de no generar pérdidas para la empresa.

Pues bien, la última categoría por interpretar es la fluctuación, que va muy de la mano con los factores que establecen las tarifas marítimas, donde los expertos confirman que sí se experimentan cambios constantes en las tarifas, además de son consideradas volátiles, debido a los cambios en los costos que influyen los fletes marítimos, sin embargo, un factor importante es la temporada. Por lo tanto, las personas encargadas para establecer dichas tarifas tienen definido las épocas del año en que las tarifas son elevadas por lo que prevén ciertas situaciones y pueden informar a sus clientes importadores.

## Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

### Conclusiones

En primer lugar, la presente investigación realizada mediante distintos recursos de información, análisis de las categorías de estudio y opiniones recolectadas de los expertos, responde al problema planteado: ¿Cuál es el impacto que tienen las regulaciones internacionales en el tema de tarifas marítimas y sus implicaciones en el sector importador costarricense? De esta manera se llegó a las siguientes conclusiones, mostradas a continuación:

- En primer instancia se determinó que el sector importador costarricense no cuenta con un panorama claro del funcionamiento de las tarifas marítimas ya que se solicitan las cotizaciones a sus respectivos consolidadores de carga y agentes pero no conocen a fondo lo que conlleva una tarifa marítima.
- Los auxiliares de la función pública cuentan con un mayor conocimiento en comparación a los importadores costarricenses ya que son quienes brindan el servicio, sin embargo, en el aspecto de convenios internacionales aún falta conocimiento al respecto.
- Ambos sectores estudiados están involucrados con las tarifas, por lo que lo ideal sería tener un conocimiento claro de todos los convenios y factores que influyen ya que de esa manera pueden tener un mayor aprovechamiento de los recursos, por ejemplo los importadores podrían planificar mejor sus compras internacionales con el fin de minimizar costos elevados en temporadas altas.

- Los auxiliares de la función pública deben ser los asesores de los importadores ya que son los que tienen el mayor conocimiento en general en el área de logística y en la aplicación de tarifas por fletes marítimos.
- Por otro lado, se determinaron los principales convenios internacionales que cuentan con regulaciones que son aplicadas en las tarifas marítimas que los importadores costarricenses utilizan por lo tanto dichas regulaciones que cuentan con recargos son los que generan un impacto al sector seleccionado para el estudio.
- Asimismo, durante la investigación fueron mencionados tanto los convenios internacionales como los recargos que son aplicados en las tarifas, la cuales dependen de la ruta comercial, la temporada, los costos varios de las líneas navieras y otros factores internacionales que el sector costarricense no puede controlar como es el costo del petróleo, la oferta, la demanda y los cambios en las divisas.
- Es decir, que los costos mencionados afectan directamente a los importadores costarricenses, sin embargo, no se tiene control sobre dichas variables por lo que es importante conocer estos aspectos a la hora de notar cambios en las tarifas; con el fin de entender por qué se dan los cambios.
- Además, la creación de dichos convenios son de aporte al transporte marítimo internacional ya que fueron considerados por distintas razones en beneficio a los involucrados directa o indirectamente en la logística internacional.
- A continuación, se mencionan brevemente las conclusiones de cada uno de los convenios: la FMC mediante las regulaciones que se establecen, los cuales procuran el bien de las agencias marítimas, de aquellos que

utilizan el servicio marítimo y monitorean los distintos acuerdos internacionales, con el fin de no afectar el funcionamiento correcto del transporte marítimo:

- El Convenio SOLAS es uno de los convenios más importantes en temas de seguridad de los buques, ya que procura disminuir al máximo incidentes en el transporte.
- El Convenio Marpol (o MARPOL) se enfoca en aplicar distintas regulaciones con el fin de proteger los océanos de la contaminación por consecuencia del uso de los buques.
- Asimismo, en temas de seguridad el Código ISPS aplicado en distintas rutas vela por el buen funcionamiento de los buques y las instalaciones portuarias utilizadas alrededor del mundo.
- Por otro lado, el impacto de la aplicación de los convenios genera un efecto negativo en las tarifas por lo que se confirma que el sector importador costarricense se ve afectado con dichos convenios, que aclara que el efecto negativo se ve en el aspecto de las tarifas marítimas al ser incrementadas.
- Además, se determina que el efecto negativo se ve reflejado ya que los importadores deben de realizar pagos más elevados por el servicio utilizado lo que podría desestabilizar la economía de una empresa

- Entretanto, en el caso de que el incremento del flete marítimo no pueda ser trasladado al precio final de venta al público entonces las empresas o personas importadoras deberán asumir ese costo. O sea, en relación con lo anterior se concluye que ese sería el mayor impacto para el sector importador costarricense.
- Sin embargo, no se tiene otra opción, ya que las líneas navieras establecen las tarifas y, no precisamente, son establecidas en el país si no que se reciben directrices desde la casa matriz de casa línea naviera.
- Otro aspecto por tomar en cuenta son aquellas navieras que se especializan en rutas específicas, por lo que aumenta la posibilidad de contar con recargos como un “GRI”, que puede ser aplicado durante una temporada o de manera permanente para una ruta comercial.
- También, cabe destacar que las instituciones o cámaras de Costa Rica pueden ofrecer asesorías a los importadores costarricenses con el fin de facilitar el uso del servicio marítimo, es importante este tipo de acciones entre la población que maneja dichos temas.
- A propósito, según las opiniones de los expertos seleccionados para las entrevistas, se llega a la conclusión de que las tarifas marítimas son consideradas fluctuantes.
- Por lo que se concluye también que los distintos aspectos, ya sean factores internos o externos, no son controlados por el sector importador por lo que esto se puede sumar a los efectos negativos para el sector con respecto a las tarifas marítimas, uno de los factores más influyentes es la

demanda y la oferta en el transporte marítimo lo que genera como consecuencia la fluctuación de las tarifas.

- Asimismo, entre las implicaciones que tienen los importadores costarricenses con respecto a las tarifas fluctuantes está la poca planificación para sus costos, sin embargo, se está anuente a tener pérdidas y se tiene poca asesoría en el ámbito.
- Las implicaciones que conlleva esto va dirigido directamente a los costos de las empresas importadoras ya que se ven afectados al no contar con tarifas fijas.
- Para finalizar, se determina que el impacto que tienen las regulaciones internacionales sobre las tarifas marítimas es negativo ya que genera incrementos los cuales no siempre son tomados en cuenta por los importadores.

### **Recomendaciones**

Como cierre de la investigación se detallan distintas recomendaciones en relación con el problema de estudio planteado en el Capítulo I, las cuales se indican a continuación:

- Se recomienda al sector importador informarse con su agente de confianza sobre los rubros establecidos en las tarifas marítimas, con el fin de entender a qué corresponde cada recargo y, de esta manera, darse cuenta si puede reducir ciertos costos en cuanto al cambio de rutas, la

línea naviera, el tiempo de tránsito o la temporada seleccionada para transportar la mercancía con el fin de reducir el impacto negativo de los cambios en las tarifas marítimas.

- Además, se recomienda a las líneas navieras y a los consolidadores de carga capacitar a sus colaboradores y que cuenten con amplio conocimiento al establecer las tarifas marítimas y los convenios internacionales, esto con el objetivo de poder asesorar a los clientes de la mejor manera.
  
- También, se recomienda a las instituciones promotoras del comercio internacional en Costa Rica de participar activamente en congresos o conferencias internacionales con el fin de obtener mayor conocimiento en los convenios internacionales del transporte marítimo, de este modo, se puede asesorar a su personal para brindar un mejor servicio e inclusive implementar regulaciones que beneficien el sector importador.
  
- Asimismo, el Gobierno de Costa Rica debe realizar una reforma en los temas de tarifas por fletes marítimos a las entidades encargadas de manejar, promocionar y vigilar el comercio internacional en el país. Por lo tanto, este tema no puede darse por menos, debido a que la economía de Costa Rica gira entorno a los ingresos de las importaciones por lo que debe ser un sector el cuál se debe regular y establecer métodos o guías en el tema de los costos marítimos para el sector importador.
  
- Por otro lado, es importante que tanto PROCOMER como COMEX impartan asesorías sobre las tarifas marítimas tanto a los importadores como a los consolidadores de carga y a los estudiantes de Comercio

Exterior, ya que a lo largo de los años han realizado una buena labor impulsando el comercio internacional en Costa Rica.

- Por otro lado, la Cámara Nacional de Armadores y Agentes de Vapores deberían involucrar en sus funciones la investigación de las tarifas marítimas de sus agentes asociados, con el fin de que los importadores sepan lo que pueden esperar del mercado.
  
- Por último, se recomienda a la comunidad académica en general, investigar, estudiar y obtener más conocimiento de las tarifas marítimas aplicadas en Costa Rica, de esta manera, también ampliar la presente investigación mediante el estudio de la fluctuación en las tarifas y la influencia de la oferta y la demanda en el mercado.

## Referencias

Estepa, M (2010) “Las conferencias marítimas en el ámbito de la Unión Europea: el final de una exención a la libre competencia” Universidad Complutense de Madrid. Anuario Jurídico y Económico Escurialense, XLIII (2010) 59-82 / ISSN: 1133-3677

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2014). Metodología de la Investigación. México D.F.: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A.

Amaya (2017) “La Importancia del Transporte Marítimo en Latinoamérica” Dirección General Marítima Autoridad Marítima Colombiana.

[https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/attach/junio\\_iii\\_la\\_importancia\\_del\\_transporte\\_maritimo\\_en\\_latinoamerica.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/attach/junio_iii_la_importancia_del_transporte_maritimo_en_latinoamerica.pdf)

Alcaraz (2014) “Ventajas E Inconvenientes Del Transporte Maritimo” Recuperado de:

[http://laclasedeoscarboluda.blogspot.com/2014/12/ventajas-e-inconvenientes-del\\_16.html](http://laclasedeoscarboluda.blogspot.com/2014/12/ventajas-e-inconvenientes-del_16.html)

Araya, J. (2016) “Regulación de tráfico marítimo y profesionalización náutica se abre paso” Seminario Universidad, tomado de: <https://semanariouniversidad.com/pais/regulacion-trafico-maritimo-profesionalizacion-nautica-se-abre-paso-2/>

Arce, G. y Redondo, M.F (2012) “La responsabilidad civil del cargador en el transporte marítimo de mercancías internacionales en contenedores” Repositorio de la Universidad de Costa Rica. Recuperado de: <http://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/10/La-Responsabilidad-Civil-del-Cargador-en-el-Transporte-Mar%C3%ADtimo-de-Mercanc%C3%ADas-Internacionales-en-Contenedores.pdf>

Aresep (2017) Preguntas frecuentes. Recuperado de: <https://aresep.go.cr/usuarios/preguntas-frecuentes>

Barahona, L., Mora, M. (2011) “Régimen Jurídico marítimo costarricense y su comparación con otras realidades internacionales” Universidad de Costa Rica. Recuperado de: <http://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/Regimen-Juridico-Maritimo-Costarricense.pdf>

Bolaños, M.G (2009) “La responsabilidad de los operadores portuarios en el trasiego de mercancías” Repositorio de la Universidad de Costa Rica. Recuperado de: <http://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/Responsabilidad-de-los-Operadores-Portuarios.pdf>

Banco Central de Costa Rica (s.f) “Indicadores de tipo de cambio”  
<http://indicadoreseconomicos.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/frmconsultateventanilla.aspx?Idioma=1CodCuadro%3d-1>

Cipoletta, G y Sánchez, R. (2010) “La industria del transporte marítimo y las crisis económicas” Tomado de:

<https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6352/1/lcl3206e.pdf>

Castro, P. (2014) “Los operadores en el transporte marítimo internacional”  
Recuperado de:

<https://pablocastronegocios.wordpress.com/2014/04/17/0005/>

Callahan, A. (2018) “PSS, EFAF, EBS, ¡Oh, Dios Mío! Lo que Debe Saber Sobre los Recargo” Recuperado de: <https://www.shiplilly.com/es/blog/pss-efaf-ebs-oh-dios-mio-lo-que-debe-saber-sobre-los-recargos/>

CRECEX (2015) “Informe Anual de Inteligencia del Sector Importador” Costa Rica Importa. Recuperado de: <https://www.crecex.com/costaricaimporta/2015/00-ConclusionesTecnicas-Generales.pdf>

CRECEX (2016) “Informe Anual de Inteligencia del Sector Importador” Costa Rica Importa. Recuperado de: <https://www.crecex.com/costaricaimporta/2016/balanzacomercial-conclusiones.pdf>

CRECEX (2015) Sitio web oficial. Recuperado de: <https://www.crecex.com/>

De la Vega, D (2005) Chile “Efectos de la apertura económica mundial en el transporte marítimo.” Tesis para optar por el grado de Ingeniero Naval de la Universidad Austral de Chile. Tomado de:

<http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2005/bmfciv422e/doc/bmfciv422e.pdf>

Diario del Exportador (2016) “El flete marítimo: concepto, tarifa y recargos”  
Recuperado de:

<https://www.diariodelexportador.com/2016/07/el-flete-maritimo-concepto-tarifa-y.html>

Dirección General Marítima (2016) “El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) es el principal convenio internacional, que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales.” Recuperado de:

<https://www.dimar.mil.co/content/convenio-internacional-para-prevenir-la-contaminacion-por-buques-1973-y-su-protocolo-de-19-0>

DSV (2015) “Tarifa recargo reducción azufre según directiva IMO MARPOL”  
Recuperado de: <http://www.es.dsv.com/About-DSV/prensa/actualidad/2014/12/tarifa-recargo-azufre-marpol>

El País. CR (2018) “Costa Rica recibirá 110 cruceros en el Caribe durante la temporada 2018-2019” Recuperado de:

<https://www.elpais.cr/2018/08/17/costa-rica-recibira-110-cruceros-en-el-caribe-durante-la-temporada-2018-2019/>

Fernández (2017) “Pymes importadoras de Costa Rica tienen un mayor potencial de crecimiento en cuatro sectores” Periódico El Financiero. Tomado de:

<https://www.elfinancierocr.com/negocios/pymes-importadoras-de-costa-rica-tienen-un-mayor-potencial-de-crecimiento-en-cuatro-sectores/B25PI4CNSNHXIXDVAKCW2YAD4/story/>

Franco, J (2003) “Las Conferencias Marítimas en el transporte internacional de mercancías: una perspectiva desde el derecho de la competencia” 2 Rev. E-Mercatoria 1

Recuperado

de:

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/revemerc2&div=10&id=&page=>

iContainers (2018) “5 factores que pueden afectar al precio final del transporte marítimo” Recuperado de: <https://www.icontainers.com/es/2018/07/24/5-factores-que-pueden-afectar-al-precio-final-del-transporte-maritimo/>

ITF Seafarers (2018) “Piratería” tomado de: <https://www.itfseafarers.org/ITI-piracy.cfm/ViewIn/SPA>

INECO (2011) “Plan Nacional de Transportes De Costa Rica 2011-2035”  
tomado de: <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/3d701f37-d9a4-423c-b438-5d11eca29c70/Puertos-Navegacion-Maritima.pdf?MOD=AJPERES>

La Gaceta (2015) Recuperado de:  
[https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2015/11/10/COMP\\_10\\_11\\_2015.pdf](https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2015/11/10/COMP_10_11_2015.pdf)

La Gaceta (2007) “Reglamentos, INSTITUTO COSTARRICENSE DE  
PUERTOS DEL PACÍFICO” Recuperado de:  
<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/cos72144.pdf>

La Nación (2013) “Y ¿la infraestructura portuaria?” Recuperado de:  
<https://www.nacion.com/opinion/foros/y-la-infraestructura-portuaria/2NSOSKYKHZBLHK2LMQIFC5RUV4/story/>

Ley General de Aduanas. Recuperado de:  
[https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/ley\\_aduanas\\_y\\_reglamento\\_edincr.pdf](https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/ley_aduanas_y_reglamento_edincr.pdf)

Luna (s.f) “Influencia del capital humano para la competitividad de las PYMES en el sector manufacturero de Celaya, Guanajuato” Recuperado de:

<http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2013/jelc/importancias-pymes.html>

Maroto, R (2002) “Los créditos marítimos privilegiados en el código de comercio”. Universidad de Costa Rica. Recuperado de: <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/1494/1/21263.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior (2017) “Acerca de COMEX” Recuperado de: <http://www.comex.go.cr/transparencia/acercade/>

Ministerio de Hacienda (s.f) “Tecnología de Información para el control aduanero (TICA)” Recuperado de: [https://www.hacienda.go.cr/docs/51c35dfcbce8c\\_QUEESELTICA.pdf](https://www.hacienda.go.cr/docs/51c35dfcbce8c_QUEESELTICA.pdf)

Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (2018) “Acerca de Procomer” Recuperado de: <https://www.procomer.com/es/acerca-de>

Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER) presentación INCOTERM 2010 IC Recuperado de: <https://www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf>

Puentes, R. (2017) ¿Por qué la moneda del mundo es el dólar? Tomado de: <http://www.finanzaspersonales.co/columnistas/articulo/dolar-como-funciona-el-dolar-en-el-mundo/71291>

Revista Mundo Marítimo (2013) Navieras informan sobre conferencias marítimas de últimos 10 años. ISSN 0719-241X Recuperado de: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/navieras-informan-sobre-conferencias-maritimas-de-ultimos-10-anos>

Romeu, B. (s.f) “Conceptos y Recargos Básicos en el Flete Marítimo” Recuperado de: <http://www.incoterms-2010.es/articulos/conceptos-y-recargos-basicos-en-el-flete-maritimo>

Rojas, R. (2017) Costa Rica Surcharges. Hamburg Sud. Recuperado de: [https://www.hamburgsud-line.com/liner/de/liner\\_services/country\\_information/costa\\_rica/cri\\_surcharges/country\\_page\\_39.html](https://www.hamburgsud-line.com/liner/de/liner_services/country_information/costa_rica/cri_surcharges/country_page_39.html)

Saltrón, G. (2017) “La importancia del petróleo para el mundo” Recuperado de: <https://www.aporrea.org/energia/a245693.html>

Szakonyi, M. (2018) “La temporada alta trae descontento en el Pacífico” Recuperado de: <http://www.puertodynnavieras.es/noticias.php/La-temporada-alta-trae-descontento-en-el-Pac%C3%ADfico.-/99188>

Termiser Protecciones (s.f) “Tipos de embarcaciones marítimas: clases de buques” Recuperado de: <http://termiserprotecciones.com/tipos-de-embarcaciones-maritimas-barco-buque/>

UNCTAD (2016) “Informe sobre el transporte marítimo 2016) Tomado de: [https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016\\_es.pdf](https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2016_es.pdf)

Vielma, J. (s.f) “CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (I.S.P.S.) (I.S.P.S.- International Ship and Port Facilities Security) Recuperado de: <https://www.casede.org/BibliotecaCasede/vielma.pdf>

## Anexos

### Anexo A

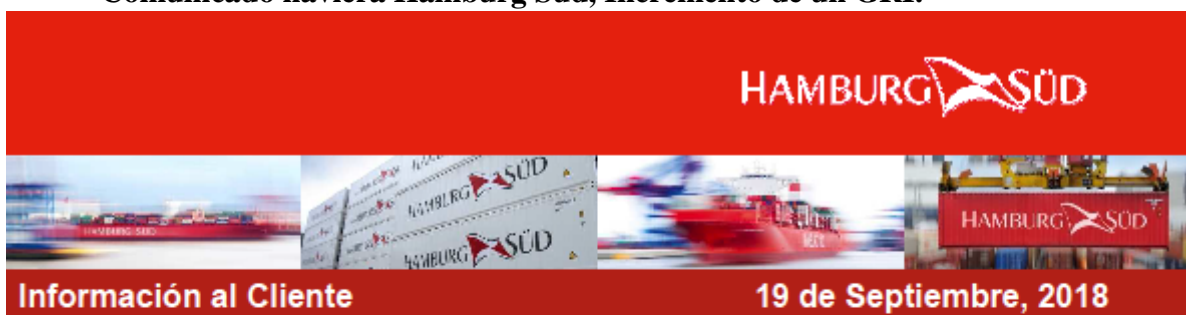
#### Entrevista.

La presente entrevista tiene como fin único servir de base para la elaboración de la tesis profesional, para optar por el grado de Licenciatura en Comercio Internacional, en la Universidad Internacional de las Américas, bajo el tema “Análisis del impacto de las regulaciones internacionales en el tema de tarifas marítimas y sus implicaciones en el sector importador.”

1. ¿Tiene conocimiento de regulaciones a nivel internacional para las tarifas marítimas?
2. ¿Conoce usted los factores a considerar para establecer una tarifa marítima?
3. ¿Considera usted las tarifas marítimas como fluctuantes? ¿Cómo cree que afecta al mercado?
4. Según su criterio, ¿cuál es la afectación en el precio final del producto como consecuencia del flete marítimo?
5. ¿Quién regula en Costa Rica las tarifas marítimas?
6. ¿Conoce las principales regulaciones establecidas en convenios internacionales en el tema de tarifas marítimas?
7. ¿Cuál considera usted que es el impacto que tiene en una empresa PYME la variación de las tarifas marítimas?
8. En su opinión, ¿cómo cree usted que se establecen las tarifas marítimas?

## Anexo B

## Comunicado naviera Hamburg Süd, Incremento de un GRI.



## Nuevo Factor de ajuste del Bunker (BAF)

Estimado cliente;

Las nuevas normas desarrolladas por la Organización Marítima Internacional (IMO) entrarán en efecto a partir del 01 de enero de 2020. Dichas normas fueron diseñadas para reducir la contaminación atmosférica globalmente. Al reducir el contenido de azufre permitido en el combustible de 3,5% a 0,5%, las emisiones se reducirán en más del 80% proporcionando un beneficio significativo para la salud humana y del medio ambiente.

Hamburg Süd como un líder en la sostenibilidad y protección del medio ambiente apoya plenamente esta iniciativa. Sin embargo, el cumplimiento de estas nuevas regulaciones conlleva un costo. Se espera que la volatilidad de costo para el combustible adecuado, incremente a medida que nos acerquemos a Enero 2020, fecha límite para el cumplimiento total de la normativa.

Para adaptarnos a este nuevo entorno, Hamburg Süd reemplazará el actual recargo de Bunker con un nuevo cálculo del Factor de Ajuste de Bunker (BAF). El nuevo BAF está diseñado para proporcionar a los clientes una sencilla fórmula que permitirá que los cargos del BAF puedan ser calculados para cualquier ruta y a todo nivel de precio de combustible. El nuevo BAF será elaborado para la recuperación de los costos y se cobrará independientemente de los cargos de flete.

El BAF será calculado utilizando el Precio de Combustible y el Factor de Ruta Comercial:

$$\text{Precio Combustible} \times \text{Factor Trayecto} = \text{BAF}$$

**Precio de Combustible:** Calculado en base al precio promedio del combustible en puertos clave de suministro (es decir. Rotterdam, Singapur, Panamá, Fujairah)

**Factor de Ruta:** Refleja el promedio de consumo de combustible por Ruta Comercial utilizando variables tales como balances de ruta comercial, eficiencias de combustible, factor de refrigeración y el tiempo de tránsito

En el siguiente cuadro hemos incluido algunos ejemplos de niveles de BAF para los tráficos de Hamburg Süd en base a diferentes precios de combustible. (1)

Nota: para cubrir el consumo de combustible adicional promedio para contenedores refrigerados, el factor a considerar es de 1.5.

También hemos proporcionado una lista de preguntas frecuentes, las cuales aclararan información adicional. (2)

Hamburg Süd agradece su continuo apoyo y de requerir información adicional, no dude en solicitar ayuda con su representante local de Hamburg Süd.

### Region Caribbean and Latin America West Coast

Miami	305.471.7370	Guatemala	502.2427.2727	Bolivia	591.2.2433.433	Martinique	596.596.750.809
Caracas	58.212.993.4404	El Salvador	503.2133.4200	Suriname	597.40.1570	Barbados	246.417.8700
Bogotá	571.593.6593	Honduras	504.2556.5440/5441	Puerto Rico	787.725.9400	Jamaica	876.901.4833
Cartagena	575.672.4000	Nicaragua	505.2268.2285	Trinidad & Tobago	868.625.2777	Belize	501.223.2113/5448
México	52.55.54.81.83.00	Panamá	507.293.7700	Dominican Rep	809.539.6000	Curacao	59.99.733.1510
Costa Rica	506.2519.3300	Perú	51.1.610.7500	Haiti	509.2940.2640/2840	Guadeloupe	590.590.258.327
Ecuador	593.4.220.7989	Chile	562.2290.8300	Aruba	297.582.0060	Guayana	592.225.7186