

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL
DE LAS AMÉRICAS**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

**Robo de contenedores a las empresas costarricenses
que participan del comercio internacional y su posible
impacto en el proceso de internacionalización**

Katherine Manuela Campos Monge

SAN JOSÉ, ABRIL 2017

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	15
CAPITULO I: INTRODUCCIÓN	16
Planteamiento del Problema de la Investigación.....	16
Objetivos de la Investigación	19
Objetivo general	19
Objetivos específicos.....	19
Justificación de la Investigación	19
Antecedentes de la Investigación	21
Proyecciones de la Investigación	24
CAPITULO II: MARCO DE REFERENCIA.....	25
Comercio Internacional	25
Importación.....	26
Exportación.....	26
Transporte terrestre.....	26
Transportista	27
Contenedores.....	30
Naviera.....	36
Estacionamientos Transitorios	39
El robo: Riesgo durante el transporte terrestre de los contenedores.....	40
Tipos de robos	44
Mercancías más buscadas.....	44
Partes involucradas ante la planeación de un robo.....	46
Controles que se realizan para contrarrestar el impacto del robo de contenedores.....	50

Horarios de circulación	50
Seguros de carga.....	53
Entidades aseguradoras	55
Coberturas de seguros	59
Proceso de reclamo ante el robo de un contenedor	61
Registros de números de lote	63
Lotes numéricos	64
Lotes alfanuméricos	66
Narcotráfico: Impacto del robo de contenedores	67
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	70
Enfoque de la Investigación	70
Diseño de la Investigación	72
Muestra de la Investigación.....	75
Población	75
Muestra	75
Unidades de Análisis del Estudio.....	78
Características del robo de contenedores.....	78
Posible impacto para las empresas costarricenses	79
Instrumentos Utilizados en la Investigación	80
Cuestionario.....	80
Entrevista.....	80
Proceso para la Recolección de Datos para la Investigación	81
Método de Análisis de la Investigación	82
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS	84
Unidad de Análisis 1: Características del Robo de Contenedores	85

Categoría 1: Accidentes.....	87
Descripción	87
Análisis	88
Categoría 2: Sobrepeso.....	89
Descripción.....	89
Análisis	89
Categoría 3: Demoras	91
Descripción	91
Análisis	91
Categoría 4: Infraestructura vial en mal estado	92
Descripción	92
Análisis	92
Categoría 5: Zonas vulnerables	93
Descripción	93
Análisis	94
Categoría 6: Infiltración.....	96
Descripción	96
Análisis	96
Categoría 7: Crimen organizado.....	97
Descripción	97
Análisis	98
Categoría 8: Fácil venta en el mercado	99
Descripción	99
Análisis	99
Categoría 9: Escasa vigilancia.....	100

	10
Descripción	100
Análisis	100
Categoría 10: Mercancías sensibles.....	101
Descripción	101
Análisis	102
Unidad de Análisis 2: Posible Impacto para las Empresas Costarricenses	104
Categoría 1: Investigar.....	106
Descripción	106
Análisis	108
Categoría 2: Controles para contrarrestar el impacto	109
Descripción	109
Análisis	112
Categoría 3: Delincuencia	115
Descripción	115
Análisis	116
Categoría 4: Pérdida de clientes	119
Descripción	119
Análisis	120
Categoría 5: Costos elevados.....	120
Descripción	120
Análisis	121
Categoría 6: Imagen del país	121
Descripción	121
Análisis	122
Interpretación de Datos	123

CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	128
Conclusiones de la Investigación	128
Recomendaciones.....	131
REFERENCIAS	135
APÉNDICES	144
Apéndice A: Cuestionario Aplicado a los Encuestados	144
Apéndice B: Entrada al Muelle de Limón.....	145
Apéndice C: Control de Acceso Muelle de Limón	145
Apéndice D: Crucero en Muelle de Limón	146
Apéndice E: Estacionamiento Transitorio Hapag Lloyd “Traygo Limón”	146
Apéndice F: Estacionamiento Transitorio Limón	147
Apéndice G: Estacionamiento Transitorio “Gash” Limón.....	147
Apéndice H: Estacionamiento Transitorio Limón	148
Apéndice I: Estacionamiento Transitorio Limón	148
Apéndice J: Muelle Moín.....	149
Apéndice K: Muelle Moín.....	149
Apéndice L: Construcción APM Terminals.....	150
Apéndice M: Camino APM Terminals	150

CONTENIDO DE TABLAS

Tabla 1. Listado General de Transportistas Terrestres Costa Rica	30
Tabla 2. Listado General de Transportistas Marítimos	38
Tabla 3. Listado General de Estacionamientos Transitorios Costa Rica	39
Tabla 4. Horario con Restricción de Paso en la Mañana	51
Tabla 5. Horario con Restricción de Paso en la Tarde	52
Tabla 6. Horario con Regulación en Días Especiales	53
Tabla 7. Entidades Aseguradoras Autorizadas.....	56
Tabla 8. Lote Numérico por Fecha.....	64
Tabla 9. Lote Numérico por Lote Seriado.....	64
Tabla 10. Lote Numérico por Código de Productor	65
Tabla 11. Lote Numérico por Código de Productor mediante Número Seriado de Lotificación por Productor.	65
Tabla 12. Número de Lote por Identificación de Productor	66
Tabla 13. Número de Lote por Identificación de Productor mediante Número Seriado de Lotificación por Productor	66
Tabla 14. Número de Lote Alfanumérico Seriado	67
Tabla 15. Muestra de la Investigación, 2016	77
Tabla 16. Categorías de Análisis, 2017.....	84

CONTENIDO DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Cantidad de Robos, Hurtos y Asaltos Generales por Día, 2017	117
Gráfico 2. Lugares más Propensos del Robo en General, 2017	117

CONTENIDO DE FIGURAS

Figura 1. Cabezal.....	28
Figura 2. Chasis.....	29
Figura 3. Primer Contenedor de la Naviera ‘Pan-Atlantic Steamship Company’, a la cual Renombró: ‘SeaLand’	31
Figura 4. Contenedor Estándar 20 pies	32
Figura 5. Contenedor Estándar 40 pies	32
Figura 6. Contenedor Estándar 40 pies High Cube.....	33
Figura 7. Contenedor Open Top.....	33
Figura 8. Contenedor Refrigerado.....	34
Figura 9. Contenedor Aislante	34
Figura 10. Contenedor Flat Rack	35
Figura 11. Contenedor Cisterna	35
Figura 12. Noticia: “Policía Frustra Robo de Contenedores con Café”	42
Figura 13. Documento Único Centroamericano (DUA)	48
Figura 14. Pantalla del Sistema TICA.....	49
Figura 15. Reloj Criminal, 2017.....	1188

RESUMEN EJECUTIVO

El robo de contenedores a las empresas costarricenses que participan del comercio internacional y su posible impacto en el proceso de internacionalización es un tema muy amplio y frecuente. En la presente investigación de carácter cualitativa, de paradigma naturalista y diseño etnográfico y fenomenológico, se tratarán diversos temas referentes a las características y al impacto. La sustracción de contenedores llega a ser una alternativa y salida a la pobreza, debido a que su remuneración suele ser rápida y de altas sumas monetarias, por lo que examinar el robo de contenedores a las empresas costarricenses que participan del comercio internacional, y su posible impacto en el proceso de internacionalización.

Durante el estudio se evaluaron diversos casos obtenidos de sitios web, noticias en periódicos virtuales y conocimientos de una muestra de diez personas que trabajan en el área de comercio internacional, brindados mediante la aplicación de cuestionarios en entrevistas personales, telefónicas, vía correo electrónico a agentes de seguros, exportadores, importadores, agencias aduanales, funcionarios, entre otros. Es notable que existen varios factores que participan en la planificación de los robos, por lo que es de gran relevancia identificar las características de los casos de robo de contenedores a las empresas costarricenses durante el proceso de internacionalización desde y hasta Costa Rica, a partir del 2005 hasta el 2017, para que de esta manera las empresas conozcan acerca de este tema, ya que existe insuficiente información y poco carácter de importancia. Además, durante el desarrollo del estudio se brindarán algunas medidas preventivas que pueden implementar los transportistas, importadoras, exportadoras y agencias aduanales.

Conocer el posible impacto para las empresas costarricenses que participan de los procesos de comercio internacional a partir del robo de contenedores contestará la pregunta de la investigación. Al concluir el presente estudio, se obtiene que el mayor impacto en la economía nacional se ve reflejado en los impuestos, pues el Estado deja de percibir los montos correspondientes y a las empresas costarricenses les genera grandes pérdidas. En el ámbito internacional se refleja con la imagen de Costa Rica debido a que dicha problemática causa desmotivación e inseguridad para los inversionistas extranjeros.

CAPITULO I: INTRODUCCIÓN

Planteamiento del Problema de la Investigación

El comercio nació con el intercambio de bienes que en un inicio se llamó trueque; sin embargo, algunas veces el cambio de productos no era lo suficientemente justo, es por este motivo que se empiezan a utilizar los metales preciosos y más adelante se da la aparición de la moneda, dando valor a los bienes. (Alvear, 2017)

Conforme evoluciona el comercio, surgen las importaciones y las exportaciones con el fin de suplir mercados nacionales con mercancías inexistentes o insuficientes que se pueden encontrar en el exterior. Para contar con un control de estas actividades, cada país las registra mediante las balanzas comerciales; según sea la cantidad de estos servicios, las calificarán como positivas o negativas.

Es así como se posiciona el comercio, como la principal actividad económica a nivel mundial, permitiendo un constante flujo de dinero y mercancías, debido al ingreso y salida de estas, dando como resultado que el nivel social y económico de cada nación se sitúe en rangos más elevados y competitivos conforme al resto.

Cada zona geográfica se vuelve más insegura con el pasar de los años, dando resultados negativos hasta en el comercio. Siendo la delincuencia un fruto del desempleo, con repercusiones como el consumo de drogas, bajos estándares de calidad de vida y la falta de valores y educación. Los delincuentes, al buscar soluciones ante escenarios tan desesperantes, recurren a robos locales, contemplando que en las zonas riesgosas y con pocas oportunidades de progreso, como algunas áreas de Limón, existe más probabilidad ante el robo de contenedores.

Dentro del área de las ciencias económicas, específicamente en temas referentes al comercio internacional, es importante examinar el robo de contenedores a las empresas costarricenses que participan del comercio internacional, ya que el medio por el cual ingresan y salen del país diferentes mercancías es mediante los puertos, de los cuales las mercancías se

transportan a su destino final, vía terrestre en un contenedor. Por esta razón se deben identificar las características de los casos de robo de contenedores a las empresas costarricenses durante el proceso de internacionalización desde y hasta Costa Rica, a partir del 2005 hasta el 2017.

Respecto a las particularidades que sobrellevan estos incidentes, es necesario resaltar los medios y documentos que se suelen utilizar para obtener la información del producto, localidad, datos del contenedor y chofer para después proceder con la operación del robo.

También, el estudio del grado de peligrosidad que se puede afrontar a la hora de movilizar cada contenedor dependerá de la zona y del producto que se esté desplazando. Las empresas involucradas en el área de comercio internacional pueden tomar las medidas preventivas requeridas cuando se encuentren ante tal vulnerabilidad. Esto con el propósito de que los participantes del comercio internacional puedan contemplar más eventualidades y poseer una visión más amplia para tomar las medidas de seguridad necesarias ante esta situación y salvaguardar sus mercancías mediante los seguros de carga y controles internos.

Asimismo, las empresas deben estar enteradas del papel que juega cada una de las entidades involucradas en el proceso de internacionalización, como lo son: los exportadores, importadores, transportistas, navieras, agencias aduanales y consolidadores, quienes se ven relacionados a la hora de transportar mercancías de un punto a otro en un contenedor vía terrestre dentro del territorio nacional.

Cuando los gestores de bandas de robo de contenedores finalizan su operación, proceden a vender los productos. Como repercusión de la sustracción se genera el narcotráfico pues una vez robado, se utiliza el contenedor cargado para camuflar las drogas ilícitas en su interior o en el chasis, y de esta manera transportarlas de país en país, creando un aumento en el tráfico de estupefacientes.

Por lo anterior, es de vital relevancia conocer el posible impacto para las empresas costarricenses que participan de los procesos de comercio internacional a partir del robo de contenedores. Toda vez que en caso de la aparición de droga en un contenedor con origen

costarricense otorgará una mala reputación y en un futuro puede que aumenten las trabas comerciales para los productos provenientes de Costa Rica.

Por otro lado, se observará la relación que existe entre la Marca País y cómo se promociona Costa Rica para los negocios comerciales, en el sentido de cómo se puede ver afectado este ante dicha problemática.

Es por este motivo que se decide indagar sobre este tema. En cuanto las empresas costarricenses que participan de la internacionalización, deben tener el conocimiento de la logística nacional e internacional. Además de que nunca se ha realizado un estudio escrito referente al robo de contenedores como tal.

Así las cosas, la investigación será viable en tanto habrá facilidad en la obtención de la información que proviene de fuentes confiables y experimentadas tales como la aplicación de cuestionarios en entrevistas personales, telefónicas, vía correo electrónico a agentes de seguros, exportadores, importadores, agencias aduanales, funcionarios, entre otros. Esta recolección de información se realizará durante el primer cuatrimestre del 2017.

Debido a lo anterior se debe de cuestionar: ¿Cómo se da el robo de contenedores a las empresas costarricenses que participan del comercio internacional, y su posible impacto en el proceso de internacionalización?

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Examinar el robo de contenedores a las empresas costarricenses que participan del comercio internacional, y su posible impacto en el proceso de internacionalización.

Objetivos específicos

Identificar las características de los casos de robo de contenedores a las empresas costarricenses durante el proceso de internacionalización desde y hasta Costa Rica, a partir del 2005 hasta el 2017.

Conocer el posible impacto para las empresas costarricenses que participan de los procesos de comercio internacional a partir del robo de contenedores.

Justificación de la Investigación

La relevancia social de la investigación nace debido a la cantidad de casos que se presentan en Costa Rica acerca de la sustracción de contenedores.

Es lo suficientemente conveniente realizar un estudio acerca del impacto del robo de contenedores en las empresas costarricenses que están en proceso de internacionalización debido a que existe insuficiente información y poco carácter de importancia ante los riesgos que existen a la hora de movilizar un contenedor vía terrestre.

La información para esta investigación se obtendrá de periódicos físicos y virtuales, sitios web y entrevistas físicas, telefónicas y vía correo electrónico, siendo un tema viable ya que se cuenta con la facilidad de adquirir información proveniente de personas que han atendido esta situación.

De esta manera, se estudiará la interrelación que se presenta en las respuestas que expresa cada entrevistado según sean los conocimientos y experiencias de las empresas importadoras y exportadoras, navieras, transportistas, INS y agencias. Además, se generalizará una serie de datos informativos con los fundamentos primordiales acerca del tema. Es importante que se estudie la tarea y la perspectiva de cada parte involucrada ante este escenario.

Para la presente investigación se estará utilizando un proceso normado y estructurado que cuenta con un orden específico iniciado en el tercer cuatrimestre del 2016 y que concluye en el primer cuatrimestre del 2017.

Además, se guía mediante el Manual de Publicaciones de APA, tercera edición 2010 y la estructura en el texto de Metodología de la Investigación de Hernández, Fernández y Baptista, 6ta edición del 2014.

La inseguridad que sufre el sector centroamericano va aumentando progresivamente conforme pasan los años, convirtiéndose en un factor del cual no se puede prescindir. Es por este motivo que se debe contemplar la importancia de asegurar las cargas tanto de exportación como de importación con el objetivo de proteger las mercancías y que en caso de ser víctima de robo, se tenga el conocimiento de cómo realizar su debido reclamo de seguro.

Costa Rica se conoce como un país pacífico, debido a la abolición de su ejército y a la forma de vida de los costarricenses; pero esta imagen puede verse afectada debido a los problemas sociales y económicos que enfrenta el país. La posición y la trascendencia cultural, económica y social de un país son aspectos fundamentales para que se puedan realizar negociaciones internacionales.

La finalidad de la investigación es otorgar conocimiento a las empresas costarricenses que se desempeñan en actividades dirigidas al área de comercio internacional pues las empresas importadoras y exportadoras suelen mantenerse al margen con respecto a esta temática y recurren a la búsqueda de soluciones hasta verse en la situación, y no debería ser de esta manera. Cuanta

más informada esté la población acerca de este tipo de problemas, más medidas de seguridad se podrán implementar para reducir el impacto que este presenta.

Antecedentes de la Investigación

El comercio nace cuando el hombre da inicio a la creación de diversos grupos familiares llamados comunidades. En ese momento, el hombre empezó a observar las acciones y costumbres de cada núcleo familiar, siendo diferentes a las suyas y todas estas actividades se ejercían para satisfacer una misma necesidad. Cada sector en donde se situaba cada comunidad era más útil para producir diferentes bienes. (Alvear, 2017)

Es entonces cuando surge la ventaja competitiva de cada conjunto, descubren que pueden complementar sus tareas y aumentar su productividad realizando un intercambio de bienes, el cual dependía del mejor desempeño que realizaba cada sector ante diversas tareas. Conforme fue avanzando este negocio, se dieron cuenta que algunas veces el intercambio de productos no era lo suficientemente justo, es por este motivo que empiezan a utilizar metales preciosos y más adelante se da la aparición de la moneda, para otorgarle valor a los bienes. (Alvear, 2017)

El comercio se ha ido expandiendo de tal manera que ahora se comercializa nacional e internacionalmente, haciendo que la venta y compra de mercancías a nivel mundial se vuelva vital para el desarrollo de las economías de cada país. De acuerdo con el aumento de las importaciones y exportaciones, el nivel social y económico de cada país crece, haciendo que surjan ventajas y desventajas de cada procedimiento involucrado en el proceso de internacionalización.

El transporte nace con la necesidad de cargar mercancías de un punto a otro y distribuir las ya sea vía terrestre, marítima y aérea. Primeramente, el transporte se manejaba mediante el empleo de animales como fuerza motora. Conforme al avance de la investigación y descubrimiento de nuevas tecnologías, surgen medios de transporte más evolucionados como la bicicleta, motocicleta y automóvil. (Comunicación Moldtrans, 2014)

En el año de 1882, se da el descubrimiento del petróleo y es con la Primera Guerra Mundial cuando el uso del transporte se vuelve más común y necesario, ocasionando el nacimiento de los autobuses y a la gran industria del motor. (2014)

Conforme avanza la evolución y el uso del transporte terrestre utilizado para movilizar mercancías, se crean los contenedores pero con ellos también la aparición de riesgos y situaciones de robo de estos que se deben prevenir.

La Organización Mundial BASC, mediante la Norma y Estándares BSC, 2002, Cartagena, Colombia, ilustra una explicación concreta acerca de un programa de seguridad evaluando los procedimientos de manejo de carga, mecanismos para responsabilizar en caso de hurto, control y manejo de documentos, entre otros aspectos. Su principal recomendación es proteger la información y contar con respectivos controles a fin de informar a los lectores y motivarlos a salvaguardar sus mercancías.

La investigación realizada por Pablo Dorta González en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria de España, en el 2013, profundiza sobre “Transporte y Logística Internacional”. Dicho estudio presenta algunos de estos objetivos: “comprender la importancia de la logística y el transporte en el comercio internacional”, “reflexionar sobre la necesidad de preparar la mercancía para la exportación, incluyendo tanto los aspectos relacionados con la protección física (embalaje) como la protección jurídica económica (seguro)”, entre otros.

Los detalles expuestos en dicha investigación contienen información histórica referente a los contenedores multimodales ya que anteriormente no existían los contenedores como práctica común, sino que las mercancías se apilaban bulto por bulto. Esta situación da origen al uso del contenedor multimodal para poder utilizar el contenedor en diferentes medios de transporte sin tener que sacar la mercancía. Además, detalla los tipos de contenedor. Estos datos son importantes para comprender cuando se habla de estos temas en diversas noticias referentes al robo de contenedores.

Como antecedente a nivel nacional se encuentra la tesina elaborada por las estudiantes Ivannia Arguello Villalobos y Priscilla Barios Rodríguez, cursando el bachillerato en Derecho en la Universidad de Costa Rica, cuyo tema de trabajo es “Estudio del Contrato de Seguros en Costa Rica desde la Teoría General del Contrato y sus modificaciones a causa de la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio”, realizada en octubre del 2009. Esta tesis es de gran contribución al estudio debido a que contiene gran cantidad de significados, los cuales se utilizan para la comprensión de temas referente a los seguros. Además, expone las funciones del Instituto Nacional de Seguros, su funcionamiento y valores. También presenta una síntesis de lo que son los seguros en general y algunos de los tipos.

Por otro lado, la tesis de grado elaborada por Diana Angélica Jiménez Brenes, para el bachillerato en Comercio Internacional de la Universidad Internacional de las Américas, expone el tema: “Seguros de carga y pólizas a la exportación e importación en Costa Rica (Análisis del contrato de seguro de carga en CR y MAPFRE CR en abril 2011)”. Esta investigación tiene como objetivo general “analizar el proceso de aseguramiento de mercancías y el contrato de seguro de carga en Costa Rica desde la adquisición por parte de la compañía aseguradora en caso de que ocurra un siniestro o se dé la terminación del contrato”.

La investigación anterior aporta en la temática de los seguros de carga y muestra el procedimiento de cómo presentar el aviso de un siniestro. Cada cobertura tiene excepciones expresas específicas y cubre las mercancías desde que son entregadas al porteador hasta que se entregan al destinatario en el destino final, siempre y cuando las partes involucradas en el transporte de una mercancía no acuerden una cláusula específica que difiera de esta.

Ahora bien, el Proyecto Final de Graduación para optar por el grado en Licenciatura realizado en la Universidad de Costa Rica por Laura Guillén, en noviembre del 2012, titulado “Contrato de Seguro de Transporte Marítimo de Mercancías”, es una herramienta interesante para complementar la investigación en el sentido de que aunque el tema de la investigación no redunde en el transporte marítimo, algunas características que se expresan pueden respaldar el tema de seguros en general y dar más riqueza en la obtención de la información. Dicha estudio contiene un capítulo el cual menciona la “conceptualización, caracteres básicos y naturaleza del

Contrato de Seguro de Transportes Marítimo” siendo un capítulo completo y de gran aporte al estudio.

Proyecciones de la Investigación

Se pretende identificar las características de los casos que se han presentado referentes al robo de contenedores a las empresas costarricenses durante el proceso de internacionalización desde y hasta Costa Rica, a partir del 2005 hasta el 2017. Además, se espera aportar el conocimiento básico acerca del proceso que se debe seguir una vez que el contenedor de un exportador o importador ha sido robado, toda vez que es un tema de importancia global. Se deben conocer estrictamente las responsabilidades en la negociación según cada parte involucrada entre la empresa transportista, naviera, agente asegurador y cliente.

De igual manera, se procura conocer el posible impacto para las empresas costarricenses que participan de los procesos de comercio internacional a partir del robo de contenedores. La presente investigación pretende concientizar a los lectores sobre la importancia que se debe otorgar al aseguramiento de mercancías, prestando la atención necesaria para tomar las medidas preventivas, ya que es un tema que según sea su frecuencia ante el mundo, puede llegar a afectar las relaciones comerciales con el país.

CAPITULO II: MARCO DE REFERENCIA

Ante la presente investigación se desarrollarán los temas referentes a las características e impacto en la economía y comercio internacional, partiendo del robo como riesgo del transporte terrestre de mercancías.

Para introducir el tema, se explicarán algunos conceptos y conforme sea el avance del estudio se irá especificando cada vez más.

Comercio Internacional

El comercio internacional es el intercambio de bienes y servicios entre países. Es de gran importancia ya que permite complementar las necesidades de cada región y enfocar la producción nacional en los puntos fuertes, favoreciendo la economía de cada país.

El comercio internacional brinda grandes ventajas para la economía nacional y mundial, algunos de los beneficios son costos de oportunidad, ventajas competitivas, barreras comerciales y logística. (Meet Logistics, 2015)

El costo de oportunidad es cuando cada país tiene su fuerte en la producción de bienes y prestación de servicios. Según cuenta esta teoría, cada región va a desarrollar sus tareas en el área que más le favorezca en tiempo, mano de obra y dinero. Las mercancías más costosas, las comprará a otro país, siendo una cadena de bien común y otorgando ventajas comparativas al país que produzca un bien a menor costo. (Meet Logistics, 2015)

Las barreras comerciales, por su parte, son medidas implementadas por las economías nacionales con el objetivo de salvaguardar algunos productos originarios. Esta medida se realiza mediante el cobro de impuestos a esos productos resguardados. (Meet Logistics, 2015)

El comercio internacional se desarrolla mediante las importaciones y exportaciones. De esta manera, para que una balanza comercial resulte positiva, la cantidad de exportaciones debe ser mayor a las importaciones.

Importación

Una importación es el ingreso de mercancías que vienen de un mercado extranjero, siempre y cuando cumplan los requisitos legales para que una vez nacionalizada, sea adecuada para su uso y consumo definitivo dentro del territorio nacional. (Ley General de Aduanas, 2013)

Cuando se realiza una importación, el comprador residente en Costa Rica es el consignatario de la carga. En esta situación, el transporte terrestre será desde el puerto de embarque a la bodega del cliente.

Exportación

Una exportación es la salida de mercancías de procedencia nacional, una vez cumplida toda la documentación y requisitos legales para el uso y consumo definitivo en destino. (Ley General de Aduanas, 2013)

Cuando se realiza una exportación, el vendedor, quien labora en una empresa ubicada en Costa Rica, es el exportador o *shipper* de la carga. En esta situación, el transporte terrestre será desde las bodegas del cliente al puerto de embarque, ya sea Limón, Moín o Caldera.

Transporte terrestre

El transporte es un punto vital en la cadena logística del comercio. Cuando se va a comercializar un producto de un país a otro, esta mercancía se va a someter a diferentes tipos de medio de transporte, en los cuales siempre existirá el terrestre acompañado del aéreo o del marítimo.

Conforme se ha desarrollado el transporte, se crea un mismo contenedor el cual se puede cargar y descargar de barcos, trenes o camiones, esto con el objetivo de facilitar la movilización de las mercancías; ya que antes de que los inventaran, cambiaban las mercancías de un medio de transporte a otro, bulto por bulto, retrasando las demás actividades logísticas. (Transporte y Logística Internacional, 2013)

El transporte terrestre se presenta cuando se van a realizar las movilizaciones internas en ambos países, llamado comúnmente flete interno. Este costo del flete interno va a depender de la ruta que vaya a hacer la mercancía desde su origen hasta su destino; en caso de que por algún motivo cambie la ruta cuando esta ya comenzó, debe tener previa autorización del *freight forwarder* en caso de que utilice, transportista y/o naviera y cliente, a este cambio se le llama patio en falso y tiene un costo adicional al establecido con anterioridad.

La responsabilidad del comprador y del vendedor va a depender del INCOTERM 2010 utilizado en el contrato de compra venta. Los INCOTERM son términos internacionales del comercio. La última edición es la del 2010. Existen 11 INCOTERM los cuales tienen un orden establecido según sea el lugar de entrega, esto dependerá de la negociación de cada contrato.

Cuando se procede a realizar una importación o exportación, existen varias partes involucradas, dentro de ellas están: el embarcador, consignatario, *freight forwarder*, naviera, transportista, entre otras. Los encargados de organizar y coordinar el transporte terrestre de las mercancías son las empresas transportistas.

Transportista

Según el capítulo III, artículo 40 de la Ley General de Aduanas (2013): “Los transportistas aduaneros son personas físicas o jurídicas, auxiliares de la función pública aduanera; autorizados por la Dirección General de Aduanas. Se encargan de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación del vehículo, la unidad de transporte y sus cargas ante el Servicio Nacional de Aduanas, a fin de gestionar en la aduana el ingreso, el arribo, el tránsito, la permanencia o la salida de mercancías”.

La Ley General de Aduanas se encarga de regular las entradas y salidas del territorio nacional, de mercancías, vehículos y unidades de transporte. También el despacho aduanero según sean las normas, cuya aplicación esté a cargo del Servicio Nacional de Aduanas. (Artículo 1, 2013)

Dentro de las oficinas se encuentran la Dirección General de Aduanas, la Subdirección, y las aduanas de Central, Caldera, Limón, Peñas Blancas, La Anexión, Paso Canoas y Santamaría.

Los transportistas son quienes comunicarán a las aduanas involucradas en la gestión, la salida y llegada de la unidad de transporte y sus cargas al lugar designado. Además, movilizan los contenedores situándolos sobre un chasis. El chasis puede ser de dos o tres ejes. El de tres ejes se utiliza cuando el peso de la carga excede el máximo, llamado carga con sobrepeso. El chasis es el portacontenedor el cual se engancha al cabezal y se procede a la movilización.

Figura 1. Cabezal



Fuente: Clasificados, 2017.

El chasis de dos ejes, eje doble o tandem (ED) son dos ejes consecutivos que pertenecen a un mismo vehículo y se unen por medio de un neumático o algún dispositivo para que se pueda distribuir el peso de la carga, para que cada eje tenga no menos de un 40% y que la distancia

entre ambos sea de 1.20 a 2.40 metros. En caso de que la distancia sea menor del mínimo, el peso máximo autorizado se va reduciendo una tonelada por cada 10 centímetros menos. (Reglamento de Circulación por Carretera con base en el peso y las dimensiones No. 31363-MOPT, 2012)

El chasis de tres ejes, eje triple o tridem (ET) son iguales al anterior, pero difiere en que cada eje debe soportar no menos del 28%, y si la distancia entre los dos ejes consecutivos es mayor a 2,40 metros se consideran como ejes independientes o combinación de eje independiente y doble. (2012)

Figura 2. Chasis



Fuente: IMG, 2017.

Esto quiere decir que los transportistas van a ser un segmento especializado en el transporte terrestre. Son quienes manejan la información respecto a los contenedores y quienes designan el chofer a cada cabezal, para realizar la respectiva movilización.

En Costa Rica, existe un listado de los transportistas registrados ante el Ministerio de Hacienda, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 1. Listado General de Transportistas Terrestres en Costa Rica

Nombres					
J	Agencia Aduanal Del Este S.A	J	R R Logistics Ltda.	J	Transportes Mata Y Zúñiga S.A
J	Agencia Aduanal Metrópolis S.A	J	Rada S.A	J	Transportes Nacionales E
J	Agencia Aduanal Samesa S.A	F	Ramírez Soto Luis Antonio	J	Internacionales Valverde Gomez S.A
J	Agencia De Aduanas Multimodal S.A	J	Rasanme S.A	J	Transportes Superiores Del Este Rolan S.A
J	Aimi Consolidaciones S.A	J	Rex Internacional Costa Rica S.A	J	Transportes Trans Costa Rica V E H S.A
J	Alamo Terminales Marítimo S.A	J	Rexcargo Costa Rica S.A	J	Transportes Transtica S.A
J	ANTARES CARGA AEREA Y MARITIMA S.A	J	Rodrigo Smyth & Compañía Ltda.	J	Tropitransport C R S.A
J	APII DESARROLLOS DE COSTA RICA	J	Servicios Aduanales Intercontinentales S.A	J	Union Pak De Costa Rica S.A
J	Apl/Ilg Logistics S.A	J	Servicios De Cabezales S.A	J	Ups De San José S.A
J	Autos Xiri S.A	J	SERVICIOS DE CARGA NACIONALES SERCANSA S.A		
J	Cargas Especiales Mincho S.A	J	Servicios Expresos Internacionales A Lobo Y Asociados S.A		
J	Compañía Bananera Atlántica Ltda.	J	Servicios Internacionales De Carga S.A		
J	Compañía Desalmacenadora Aduanera S.A	J	Servicios Logísticos Del Carmen S.A		
J	Compañía Palma Tica S.A	J	Sociedad Apícola Costarricense S.A		
J	Compañía Porteadora Del Caribe S.A	J	Terminales De Costa Rica S.A		
J	CORPORACION BUSTER S.A	J	Terminales Santamaría S.A		
J	Corporación Oceánica Internacional DEPOSITO INTERNACIONAL DE CARGA ECATRANS S.A	J	Transdelistmo S.A		
F	Corrales Rodríguez Adrián	J	Transporte Intermodal Y Logístico Til Sociedad De Responsabilidad Ltda.		
J	Crowley Latín América Services, Llc	J	Transporte Internacional Gash S.A		
J	Desa Carga S.A	J	Transporte Portuario Metro Caribe S.A		
J	Dhl (Costa Rica) S.A	J	Transportes Alvarado Y Gomez S.A		
J	El Bodegón De Las Llantas S.A	J	Transportes América S.A		
J	Federal Express Costa Rica Ltda.	J	Transportes Encaspi S.A		
J	Fruit Company De Costa Rica S.A	J	Transportes Firi S.A		
F	Gomez Gómez José Mario	J	Transportes Grant S.A		
J	Grupo Servica (Costa Rica) S.A	J	Transportes H Y H S.A		
J	Grupo Tia S.A	J	Transportes Hermanos Bravo Maroto Ltda.		
J	Humberto Alvarez Sucesores S. A	J	Transportes Internacionales Tical S.A		
J	Kopper Transport Line S.A				
J	LOGISTICA MUNDIAL S.A				
J	Maquinaria Y Tractores Ltda.				
F	Mena Cabezas Heinier				
J	Neriteka S.A				

Fuente: Centro de Información aduanera, 2017.

Contenedores

Quien dio inicio al uso del contenedor fue Malcom McLean, al cambiar la historia del comercio internacional. Según la historia que relata TIBA México, 2016, él fue el primero que logró subir la primera carga completa a un buque mediante un contenedor. McLean lo inició al crear una caja metálica con las dimensiones de un tráiler. Conforme iban avanzando sus

descubrimientos implementó artefactos de manipulación. El primer contenedor medía 35 x 8 x 8, estas medidas cambiaron debido a las normas ISO, ya que estableció medidas específicas.

**Figura 3. Primer Contenedor de la Naviera ‘Pan-Atlantic Steamship Company’,
a la cual Renombró: ‘SeaLand’**



Fuente: TIBA Mexico, 2016.

Conforme ha sido el avance en la historia, han ido surgiendo diversos tipos de contenedores y su uso va a depender de las cantidades y el tipo de producto que se transporte. Además se clasifican como contenedores A, B y C dependiendo de su estado.

Los contenedores estándar se utilizan para transportar carga seca, la cual va embalada en bolsas, bultos, paletas y cajas. Existen los de 20 pies, los cuales tienen las medidas 20 x 8 x 8'6 y un peso bruto máximo de 30,480 KG. (TIBA México, 2016)

Figura 4. Contenedor Estándar 20 pies

20 PIES STANDARD (dry cargo) 20' x 8' x 6'

MEDIDA	EXTERNA (metros/pies)		INTERNA (metros/pies)	
	metros	pies	metros	pies
LARGO	6,05m	20'	5,90m	19'4"
ANCHO	2,43m	8'	2,34m	7'8"
ALTO	2,59m	8'6"	2,40m	7'10"



Fuente: CM Contenedores 2016.

Los de 40 pies miden 40 x 8 x 8'6 con un máximo de 32,500 KG, mientras que los de 40 pies High Cube son un poco más altos, de 40 x 8 x 9'6. (TIBA México, 2016)

Figura 5. Contenedor Estándar 40 pies

40 PIES STANDARD (dry cargo) 40' x 8' x 6'

MEDIDA	EXTERNA (metros/pies)		INTERNA (metros/pies)	
	metros	pies	metros	pies
LARGO	12,19m	40'	12,03m	39'6"
ANCHO	2,43m	8'	2,34m	7'8"
ALTO	2,59m	8'6"	2,40m	7'10"



Fuente: CM Contenedores 2016.

Figura 6. Contenedor Estándar 40 pies High Cube

40 PIES high cube STANDARD (dry cargo) 40' x 8' x 9'6"

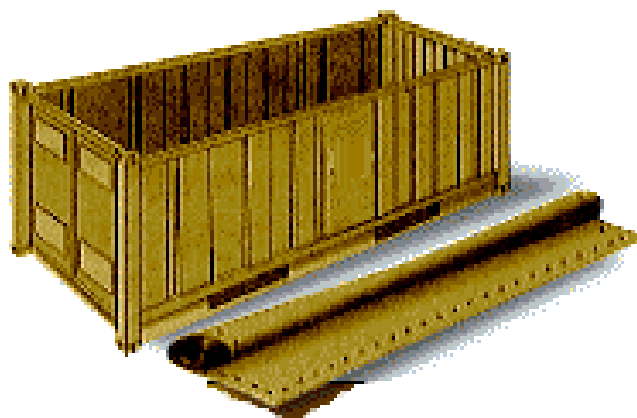
MEDIDA	EXTERNA (metros/pies)		INTERNA (metros/pies)	
LARGO	12.19m	40'	12.03m	39'6"
ANCHO	2.43m	8'	2.34m	7'8"
ALTO	2.89m	8'11"	2.59m	8'6"



Fuente: CM Contenedores 2016.

Los contenedores *open top* tienen un techo removible de lona, se utiliza para transportar cargas pesadas a granel y/o de grandes dimensiones. Las medidas de los contenedores son iguales a las de los contenedores estándar, únicamente tienen de 20 y de 40 pies. (TIBA México, 2016)

Figura 7. Contenedor Open Top



Fuente: Contenedores 2010.

Los equipos refrigerados son generadores de frío, tienen un control de temperatura diseñado para el transporte de carnes, pescados, frutas, medicinas, entre otros. Existen de 20, 40 HC y 40 pies, los cuales tienen las mismas medidas anteriores y máximo de peso bruto. (2016)

Figura 8. Contenedor Refrigerado



Fuente: Contenedores 2010.

Los contenedores aislantes difieren de los refrigerados debido a que estos no generan sino que mantienen la temperatura que el producto necesite. Estos equipos solo cuentan con 20 pies con un peso bruto máximo de carga de 24,220 KG. (TIBA México, 2016)

Figura 9. Contenedor Aislante



Fuente: NUMAK SRL, s.f.

Los equipos llamados *flat racks* no tienen ni techo ni laterales, son para cargas de gran tamaño. Hay de 20 y 40 pies. Los de 20 tienen como peso bruto máximo total 35,500 KG y los de 40 pies 45,000 KG, al igual que las plataformas. (TIBA México, 2016)

Figura 10. Contenedor Flat Rack



Fuente: In & Out Forwarding S.L., s.f.

También existen los contenedores llamados tanques o cisternas, los cuales se utilizan para movilizar líquidos como aceites, vinos y químicos corrosivos. (TIBA México, 2016)

Figura 11. Contenedor Cisterna



Fuente: Transport Toro, 2014.

Los dueños de los contenedores son algunas navieras, los cuales se identifican porque llevan el nombre de la naviera a la que pertenecen. Sin embargo, existen contenedores que son lisos, estos son estándar, los utilizan ciertas navieras de poco capital o que por otras razones no les han colocado su marca.

Es importante indicar que algunas de las navieras tienen una relación comercial previa con cada transportista para realizar las movilizaciones.

Naviera

Las navieras son empresas privadas con mucho poderío y es gracias a ellas que el comercio internacional puede fluir. Las que cuentan con más capital tienen y operan sus propios barcos los cuales tienen nombres y siguen rutas comerciales establecidas, identificadas con un número de viaje como Hapag Lloyd, Evergreen, Seaboard, entre otras. Las navieras cuentan con agentes navieros para delegar las actividades pertinentes a una agencia naviera, a saber, general y consignatario de buques. (Transporte de Carga en México, s.f.)

El agente naviero general se encarga de actuar en nombre del naviero u operador como mandatorio. Esto quiere decir que tiene la capacidad de representar a su mandante cuando se le solicite o sea necesario, además, nombra al agente naviero consignatario de buques. (Transporte de Carga en México, s.f.)

El agente naviero consignatario de buques es quien actúa en nombre del naviero ante las autoridades en el puerto para las actividades relacionadas con la embarcación en el puerto de consignación. (Transporte de Carga en México, s.f.)

Cuando el cliente solicita una colocación mediante un *freight forwarder*, este último procede a realizar la reservación del espacio (cantidad y tipo de contenedores solicitados por el cliente) del buque con la naviera, llamado *booking*.

Existen diversas modalidades las cuales pueden ser puerta a puerta, puerto a puerto, puerta a puerto, puerto a puerta. Se establece como puerta cuando se recoge o entrega en la bodega del cliente, esto quiere decir que la naviera realiza un traslado interno; ya que hay navieras que tienen transportistas tanto en origen como en destino. Cuando se dice puerto es cuando se recoge o entrega en el puerto de embarque o descarga. Según desee el cliente, se contrata el servicio y la tarifa con la combinación requerida.

Cuando se realiza la reservación del espacio dependiendo del costo y de las relaciones comerciales, se puede hacer *carrier* o *merchant*. Cuando se realiza *carrier*, significa que la naviera no solo realiza el transporte marítimo sino que también el terrestre; esto quiere decir que la naviera utilizando su transportista va a movilizar el contenedor desde las bodegas del cliente hasta destino. Cuando se realiza *merchant*, se puede movilizar con el transportista que se desee.

Una vez realizada la reservación, en caso de que sea *merchant*, se procede a coordinar la colocación. Cuando el contenedor llega a la planta del cliente, las mercancías se cargan dentro del contenedor. Una vez lleno, se procede a marchamar el contenedor y dirigirse al puerto. Es importante contar con el estatus del barco en el cual se va a realizar la exportación, para realizar los trámites de exportación pertinentes.

En el momento en que los contenedores están en los puertos, las grúas los manipulan y apilan a la espera de ser estibados sobre la cubierta de los barcos.

Cuando se coordina una colocación, se debe de realizar con anterioridad debido a que los contenedores se encuentran vacíos en distintos estacionamientos transitorios, en caso de que quede lejos del lugar de donde se carga la mercancía, se debe de coordinar ruta y disponibilidad.

En Costa Rica, para el año 2017, las empresas navieras que están registradas son las que se detallan en la tabla 2, a continuación:

Tabla 2. Listado General de Transportistas Marítimos

Aeromar Sociedad Anonima	Corporacion De Desarrollo Agricola Del Monte Sociedad Anonima
Agencia Aduanal Arce Campos Sociedad Anonima	Corporacion Scan Sociedad Anonima
Agencia Aduanal Sociedad Anonima	Crowley Latin America Services, Llc
Agencia Maritima Del Istmo Sociedad Anonima	Crowley Liner Services Inc
Agencia Maritima Transmares Costa Rica Sociedad Anonima	Csav Agency (Costa Rica) Sociedad Anonima
Agencia Naviera Centroamericana Anc Sociedad Anonima	Dhl (Costa Rica) Sociedad Anonima
Agencias Unidas Sociedad De Responsabilidad Limitada	Dole Ocean Cargo Express Inc
Agunsa Costa Rica Sociedad Anonima	Grupo Tla Sociedad Anonima
Albertorama Sociedad Anonima	Hamburg Süd Costa Rica Sociedad Anonima
American President Lines Costa Rica Sociedad Anonima	Hapag-Lloyd Costa Rica Sociedad Anonima
Antena Agencia Naviera Transporte Estiba Y Negocios Afines SA	Herjomar Caldera Sociedad Anonima
Armada De Navegacion Sociedad Anonima	Humberto Alvarez Sucesores Sociedad Anonima
Atlantic Shipping Company Limitada	Intrammar Sociedad Anonima
B & B Marine Consultants Sociedad Anonima	Lv Shipping Logistic S A
Barlovento Agencia Maritima Sociedad Anonima	Lv Shipping Logistic Sociedad Anonima
Beeche Puntarenas Sociedad Anonima	Maersk Costa Rica Sociedad Anonima
Cma Cgm Costa Rica Sociedad Anonima	Marina Intercontinental Sociedad Anonima
Comercializadora Anfo Sociedad Anonima	Maritima Interoceanica (C R) Sociedad Anonima
Compañía Aduanera Sociedad Anonima	Mediterranea Intermodal Medinter Sociedad Anonima
Consorcio Maritimo Centroamericano Sociedad Anónima	Mediterranean Shipping Company Costa Rica Sociedad Anonima
Consorcios Y Representaciones Navieras Sociedad Anonima	Mirandosa De Puntarenas Sociedad Anonima
Corporacion Aduanera Del Litoral Pacifico Corpalpa SA	Multiservicios Maritimas Mava Sociedad Anonima
Servicios Aduanales Banadole Sociedad Anonima	Nautica Centroamericana Sociedad De Responsabilidad Limitada
Servicios Globales A M Hermanos Sociedad Anonima	Nacure Dos Mil Sociedad Anonima
Servicios Logísticos Chiquita Sociedad De Responsabilidad Limitada	Oceanica Servicios Internacionales De Yates Sociedad Anonima
Servicios Maritimos Del Pacifico Sociedad Anonima	Operaciones Aduaneras Rapidas Sociedad Anonima
Servicios Navieros Mauritania Sociedad Anonima	Paramares Sociedad Anonima
Silsa Soluciones Integrales De Logistica Sociedad Anonima	Pg Agenciamiento Y Estiba Limitada
Smyth Internacional Sociedad Anonima	Rafael Angel Ulloa Y Compañía Sociedad Anonima
Standard Fruit Company De Costa Rica Sociedad Anonima	Representaciones B Y A De San Jose O L B F Sociedad Anonima
Translogic W & W Sociedad Anonima	Rodriguez Reyes Oscar
Transoceanagency Group Tag, Sociedad Anonima	Sea Trade Reefer Chartering Sociedad Anonima
Transportes Transtica Sociedad Anonima	Seafreight Line Costa Rica Sociedad Anonima

Fuente: Centro de Información aduanera, 2017.

Estacionamientos Transitorios

Según la Ley General de Aduanas, artículo 145, un estacionamiento transitorio es una zona autorizada y delimitada en la que se pueden estar unidades de transporte llenas con los respectivos dispositivos de seguridad, por un plazo máximo de ocho días según establece la Dirección General de Aduanas.

En el caso de las unidades vacías o unidades de exportación, están en libre circulación y no tienen límite de permanencia, siempre y cuando se encuentren debidamente identificadas y ubicadas. En Costa Rica existe un listado de los transportistas y estacionamientos transitorios, el cual se detalla a continuación:

Tabla 3. Listado General de Estacionamientos Transitorios en Costa Rica

Nombre
Cholomar S.A
Crowley Latin America Services, Llc S.A
Transporte Internacional Gash S.A
Transportes H Y H S.A
S A S F S.A
Rada S.A
Transportes Alvarado Y Gomez S.A
Yumbo Cargas Internacionales S.A
Agencia Marítima Del Istmo S.A
Transportes Superiores Del Este Rolan S.A
Representaciones Internacionales Marítimas De Costa Rica S.A
Transportes Grant S.A
Standard Fruit Company De Costa Rica S.A
Terminal Contenedores (Interoceánicos) S.A
Consortio Costarricense De Transporte S.A
Servicios De Cabezales S.A
Servicios Logísticos Del Carmen S.A
Central De Contenedores Caldera C C C S.A
Tierra Feliz Del Caribe S.A
Alamo Terminales Marítimo S.A
Costa Rica Freight & Shipping Company S.A
Interlogic Service S.A
I R R Logistics S.A
Compañía Bananera Atlántica Ltda.
Argón S.A
Transporte Intermodal Y Logístico Til S.A
Transportation Consultants Incorporated Ltda.
Caldera Holdings Inc. Ltda.

Fuente: Centro de Información aduanera, 2017.

El robo: Riesgo durante el transporte terrestre de los contenedores.

Al realizar los transportes terrestres existen muchos riesgos a los cuales se enfrentan tanto el chofer como la mercancía.

Se define como riesgo a la combinación de amenaza y vulnerabilidad. La amenaza es un fenómeno de condición peligrosa que puede ocasionar problemas severos y la vulnerabilidad son las características que hacen a una persona u objeto susceptibles ante una amenaza. (CIIFEN, 2016-2017)

En este caso, la amenaza puede ser la criminalidad, especialmente, el robo, narcotráfico, fraude, sabotaje, negligencia, entre otras. La vulnerabilidad puede presentarse debido a la zona geográfica, mercancía transportada, desastres naturales, corrupción, entre otras actividades de este tipo, generando un alto grado de inseguridad.

En el 2015, en el periódico “El Universo” escriben la noticia: “Un custodio fue asesinado durante robo a contenedor”, en la cual un individuo, mientras realizaba su tarea de resguardar el contenedor, se enfrenta ante un grupo de roba contenedores y en medio de la balacera muere. Esta es una situación compleja y cada vez más predominante en el mercado. El comercio es la llave para la economía. La inseguridad que sufren los países centroamericanos es mayor y creciente según la localidad y situación de cada región.

El robo es un hecho condenable en el cual una persona voluntariamente, extrae objetos ajenos, utilizando la fuerza o intimidación hacia la víctima. (Enciclopedia Jurídica, 2014)

Existen diversos tipos de robo en su generalidad. El robo con fuerza involucra acciones como lo pueden ser: daño a infraestructuras, forzamiento de cerraduras, usurpación de contraseñas o datos utilizando llaves falsas, entre otras. El robo con intimidación es cuando se utiliza la fuerza física con la víctima. (Enciclopedia jurídica, 2014, citando Derecho Penal, sustracción fraudulenta de algo ajeno. V. Inmunidades del art. 380 del CP)

El 01 de noviembre del 2016, en el sitio web del periódico La Prensa Libre, se publica una noticia titulada: “Dos policías ayudaban a banda para robar contenedores en Limón”, la cual manifiesta la confidencialidad y apoyo hasta entre bandas de robo de contenedores y policías. Tras diversos allanamientos se encuentra esta banda y ambos policías los cuales eran activos en su labor policiaca.

Quienes coordinan los robos de contenedores deben tener fuentes con acceso a una base de información para determinar la mercadería que se llevaba dentro los contenedores y así saber cuál se va a robar o contactos que realicen labores de inteligencia y seguridad para la organización, como es el caso de esta noticia.

Además, deja expuesto que uno de los valores que existe entre las bandas del robo de contenedores es la confiabilidad. En este caso no únicamente entre ellos, sino también entre los policías. Esto ocasiona mayor inseguridad en la población, debido a que para los habitantes, una figura policial es símbolo de resguardo, y al leer este tipo de noticias, no otorga ningún tipo de confianza entre los ciudadanos y la fuerza policiaca.

El 6 de enero del 2016, la noticia publicada por Carlos Arguedas titulada: “Policía frustra robo de contenedores con café”, relata la historia que durante el operativo para buscar los contenedores robados, uno de los furgones chocó una patrulla, siendo el primer detenido. La mercancía que contenía este contenedor eran 220 sacos de café para ser exportados a Europa.

Según indica La Nación: “La sustracción ocurrió a las 3:30 a. m. en un predio en el centro de Limón, cuando dos sujetos encapuchados y armados sorprendieron al guarda, a quien amarraron y le robaron su arma. Luego, los ladrones salieron manejando los vehículos con rumbo a San José. A las 5:30 a. m. localizaron uno de los camiones cerca del peaje en la ruta 32. La policía se acercó al vehículo y el chofer perdió el control e impactó con una patrulla. En el cruce a Río Frío detuvieron el otro furgón, y a tres personas.” (Arguedas, 2015)

Figura 12. Noticia: “Policía Frustra Robo de Contenedores con Café”



Fuente: La Nación, 2015.

El OIJ realiza la investigación revisando que lo encontrado en el contenedor sea lo mismo que se indicaba en la documentación, pues se temía que los contenedores ocultaran drogas. Según datos del OIJ, el año anterior fueron robados ocho contenedores cuando los vehículos circulaban por la Ruta 32, en el tramo comprendido entre Río Sucio y Matina, en Limón.

La noticia: “Empresarios de Limón en vilo por robo de contenedores” publicada en La Nación el 7 de junio del 2016, indica que el vocero del gremio empresarial, Hans Ramírez, detalló que: “lo más preocupante es que existe una fuga de información que les permite a los ladrones llegar hasta los que tienen la mercancía más cara, tales como línea blanca y licores”.

Incluso, según la investigación de Transporte y Logística Internacional 2013, uno de los primeros productos en ser transportados en los contenedores fue el whisky, ya que era un producto muy codiciado. Esto quiere decir que su consumo siempre ha sido elevado, haciendo que sea una de las mercancías más hurtadas, y a la vez un licor de contrabando.

Además, la noticia indica: “La llegada de un determinado contenedor al país, en teoría, solo es conocido por cinco sectores: el importador, el barco que lo transporta, la naviera que lo representa, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (Japdeva) por recibirlo en el muelle y, finalmente, el almacén fiscal”. Estos grupos criminales hacen una “labor de inteligencia” con los datos filtrados.

Según expresa la noticia, en caso de los robos de contenedores en almacenes fiscales, los ladrones llegan al almacén fiscal y desarman a la vigilancia privada. “Los sujetos que portan armas de grueso calibre y que por lo general están encapuchados, los amordazan, abren los portones para que entre el resto de su gente y sus camiones para robar los artículos”.

La Dirección General de Aduanas confirmó que estos casos son frecuentes y la seguridad corre por cuenta de cada depósito fiscal. Detalló que una vez que la mercancía ingrese al país y llegue al depósito fiscal, esa bodega es la única responsable de lo que pase con ella. “Lo que está almacenado allí no ha pagado impuestos, por lo que debe ser altamente custodiada. Tienen que tomar medidas para evitar un robo, tales como poner cámaras de vigilancia, tapias perimetrales y tener un control de ingreso y salida de la gente”.

En caso de que algo suceda con esa mercadería, es el dueño del almacén quien debe rendir explicaciones y, además, pagar los impuestos, los cuales cobra al dueño de la mercancía. La Dirección General de Aduanas no regula esos pagos.

Toda la información que expresa esta noticia es parte del fundamento de la investigación; ya que así como brinda el caso que aconteció con ambos contenedores, ofrece quién se debe de hacer responsable, algunas de las mercancías más perseguidas, procedimientos que se realizan y algunas posibles soluciones que se pueden implementar para salvaguardar las mercancías en el almacén fiscal.

Tipos de robos

Según las noticias estudiadas y las historias que cuentan los entrevistados, existen diversas formas de realizar los robos de contenedores, por ejemplo, el saqueo, autorobo, fingiendo un asalto, el cual puede ser por interceptación, entre otras.

El saqueo o también llamado robo estacionario, se da cuando entran al predio y saquean el contenedor, lo dejan vacío o reemplazan la mercancía con otra. En una ocasión reemplazaron los sacos de café por sacos de arena.

También se puede dar que el chofer finge un asalto. Al salir el chofer puede darse que un carro se le atravesase al cabezal. De 10 casos, 8 son fingidos y 2 reales, según datos obtenidos de trabajador cerca del Muelle de Moín.

Se le dice autorobo cuando un trabajador ya sea operativo, seguridad o cualquier otra área de la empresa importadora o exportadora, que conozca los datos más relevantes y de utilidad para poder realizar la sustracción del robo, la comunica a los operadores y se concluye el proceso con un asalto exitoso.

Además, según este trabajador, se puede dar el caso de que roban las placas, las intercambian, las ensucian llenándolas de barro, utilizan calcomanías que se pegan al contenedor y cuando salen se las quitan, como las cámaras no enfocan lo suficientemente preciso dentro del cabezal ni detalles, con las calcomanías parece que el contenedor es de otro color.

Mercancías más buscadas

Cuando se elige el robo de un contenedor es porque se conoce que la mercancía que transporta es de gran valor comercial. Esto quiere decir que las más buscadas para el robo van de acuerdo con la demanda en el comercio.

Actualmente, los contenedores destinados a las exportaciones son los más codiciados en el mercado. Sin embargo, los más frecuentes son los de importación ya que el proceso de robo es más sencillo.

Según las noticias encontradas en periódicos, dentro de los productos más buscados se encuentran: café en grano, cuadernos, licores, línea blanca, aceite de oliva y fertilizantes.

El grano de café tiene varias especies, de las cuales las más consumida es la arábica. (Café Kina & Co., s.f.). Una de las noticias claves para los gestores del robo de contenedores del mercado cafetalero es la publicada en La Nación, titulada: “Importación de café a Costa Rica se vuelve a disparar este año” con idea principal: “Tostadores dicen que grano nacional es insuficiente para abastecer el mercado” convirtiendo en productores en compradores potenciales.

Además, importa como materia prima de los países Nicaragua, Honduras, Guatemala y Perú, indicando: “Según Hernando, el consumo local es de 400.000 quintales o sacos de 46 kilos al año y en este periodo solo hay disponibles 200.000 bultos de cosecha nacional. Así que, agregó, ya se importaron alrededor de 100.000 quintales y se tiene que importar otros 100.000.”

Este producto es fácil de comercializar debido a que al entrar en internet y buscar por ejemplo exportadores de café, aparece gran cantidad de posibles clientes a quienes se les puede ofrecer el producto robado. Algunos ejemplos son: Café 1820, Café Montaña, Consorcio de Cooperativas de Caficultores de Guanacaste y Montes de Oro R.L. (Coocafé), Agroindustrial Las Marías, S.A., Agromercadeo El Diamante, S.A., Asociación de Agricultores Unidos de Corralillo (Asagro), Bardú Café Corporación, S.A., Café El Rey, S.A., Café Hacienda Real, S.A., Café San Vito, S.A., Café San Vito, S.A., Café Volio, S.A., entre otros.

La línea blanca se refiere a los electrodomésticos utilizados comúnmente en los hogares: microondas, lavadoras, refrigeradoras, planchas, ollas arroceras, ollas cocimiento lento, sartén eléctrico, batidoras, licuadoras, entre otras.

Entre las tiendas que comercializan productos de línea blanca en Costa Rica se encuentran: El Verdugo, El Gallo más Gallo, Casa Blanca, Artelec, Gollo, Walmart, Almacén Jerusalem, Importadora Monge, Curacao, Pricemart, negocios pequeños y tiendas de reparación de electrodomésticos.

Según la noticia "Megastores" en Costa Rica, publicada en CR Hoy, citando a El Financiero, el 18 de noviembre de 2014, "la tendencia de las cadenas de línea blanca ha incrementado". Ampliando la oferta de estos haciendo de más fácil acceso para el consumidor y brindando mayores ingresos a las tiendas.

Por otro lado, se define como licor a una de las bebidas alcohólicas más populares. Esta sustancia contiene una importante graduación alcohólica, hecha con base en frutas, hierbas, especias, azúcar y otras sustancias, haciéndolas atractivas para el consumo humano. (Definición ABC, 2007-2017)

Según la noticia obtenida de La Nación, 2005, "Aumenta demanda de licores en Costa Rica", Costa Rica se ha convertido en un mercado meta para los distribuidores de whisky y de otro tipo de licores, según Francesco Taddonio, Presidente Corporativo de Pernod Ricard, la empresa internacional de licores.

Partes involucradas ante la planeación de un robo

Las bandas del robo de contenedores tienen toda una logística y estos son satisfactorios debido a la división de trabajo y comunicación, ya que cuando se planea uno de estos robos se presume que existen varias partes involucradas.

Los líderes son de donde proviene la idea inicial de realizar el robo de un contenedor. También son quienes tienen los contactos de los compradores del contenedor robado, en Costa Rica, los mayores compradores son chinos, árabes y judíos. Cuando planean y tienen casi por seguro que el robo será satisfactorio, contactan a los compradores.

El contacto profesional en la planeación del robo de un contenedor es fundamental para que pueda completarse. Dentro de los contactos que pueden prestarse para realizar este tipo de fechoría son: transportistas, choferes, agentes de naviera, empresas de seguridad, agencias aduanales, entre otros.

Los agentes de las navieras que se encuentran en muelle son los encargados de realizar la documentación para que el barco atraque. También se encargan del despacho ante las diferentes autoridades, asignación de inspectores, contratación de personal, envío de la información de la mercancía a la aduana, entre otras. Si se involucran en el robo, les pasan los datos a los gestores para proceder, esto debido a que existe una relación naviera y transportista.

Las agencias aduanales pueden ser utilizadas para identificar un contenedor para que sea robado, debido a que ellas son quienes tienen contactos en el muelle y son quienes confeccionan la documentación.

Las agencias aduanales realizan el DUA. En caso de una importación, deben de entregarlo al predio y cuentan con menos de 24 h para despachar el contenedor. En caso de una exportación deben de entregar el DUA muelle y entregarlo al muelle para que sea firmado y sellado por los encargados y la mercancía pueda ser abordada en el buque.

El DUA es un punto clave pues contiene la información más relevante del embarque, a saber, aduana competente, fechas, modalidad, estado del DUA, ubicación, cantidad de bultos, peso, número de contenedor, número de marchamo, partidas arancelarias, descripción de la mercancía, número de facturas, observaciones y monto.

También son los encargados de digitar los datos transmitidos en el DUA, utilizando el sistema Tecnología de Información para Control Aduanero (TICA).

Figura 13. Documento Único Centroamericano (DUA)



Comprobante de mercancía nacionalizada

Fecha: 04/10/11
 Hora: 11:40:25
 Pág: 1

DUA tramitado: 001 - 2011 - 071065

Aduana: ADUANA CENTRAL

Declarante: 106040155 - IRIAS CARVAJAL LILLIANA

Agente: 106040155 - IRIAS CARVAJAL LILLIANA

Estado del DUA: Autorización de Levante Régimen Importación

Imp/Export: 310152641001 - PLASTICOS MARTINEZ DE COSTA RICA SOCIEDAD ANONIMA

Ubicación: A228 ALMACEN GENERAL DE DEPOSITO JL S.A

Modalidad: NORMAL

Tipo revisión (aforo): VERDE

Tot.Bultos: 400.000

Peso Bruto 10005.000

Peso Neto 10000.000

Moneda: USD - DÓLAR DE EE.UU.

Cif en Poliza: \$ 17,050.00 Tipo Cambio: 521.01 Cif en poliza Col: 8,883,220.50

Total en dolares: 2,219.64 Total Moneda Nac: 1,156,453.70 Nro.viaje: 0

Observaciones:

1 PARCIAL, PENDIENTE 400 BULTOS, CON 10.006 KG. INGRESAN BULTOS GOLPEADOS, SUCIO Y ROTOS.

Fecha Ingr. Sistema:	04/10/2011	Hora:	11:33:44
Fecha liquidación:	04/10/2011	Hora:	11:33:45
Fecha revisión:	04/10/2011	Hora:	
Fecha Aceptación:	04/10/2011	Hora:	11:36:03

Líneas e Inventario del DUA:

Lin: 0001 Mercancia:							
RESINA DE POLIETILENO DE ALTA DENSIDAD -GRADO HPB-0354, LOTE EX0653306 MUEHLSTEIN -							
Ubicación:	Año:	Nro. Movimiento:	Estado:	Partida:	Fecha:	Bultos:	
0001	A228	2011	38454	ING	3901200000	04/10/2011	80.000
Lin: 0002 Mercancia:							
RESINA DE POLIETILENO DE BAJA DENSIDAD -GRADO LDF-0221J, LOTE EX0654003 MUEHLSTEIN -							
Ubicación:	Año:	Nro. Movimiento:	Estado:	Partida:	Fecha:	Bultos:	
0002	A228	2011	38454	ING	3901100000	04/10/2011	200.000
Lin: 0003 Mercancia:							
RESINA DE POLIETILENO DE BAJA DENSIDAD LINEAL -GRADO LLBF-118A, LOTE EX0636760 MUEHLSTEIN							
Ubicación:	Año:	Nro. Movimiento:	Estado:	Partida:	Fecha:	Bultos:	
0003	A228	2011	38454	ING	3901100000	04/10/2011	120.000

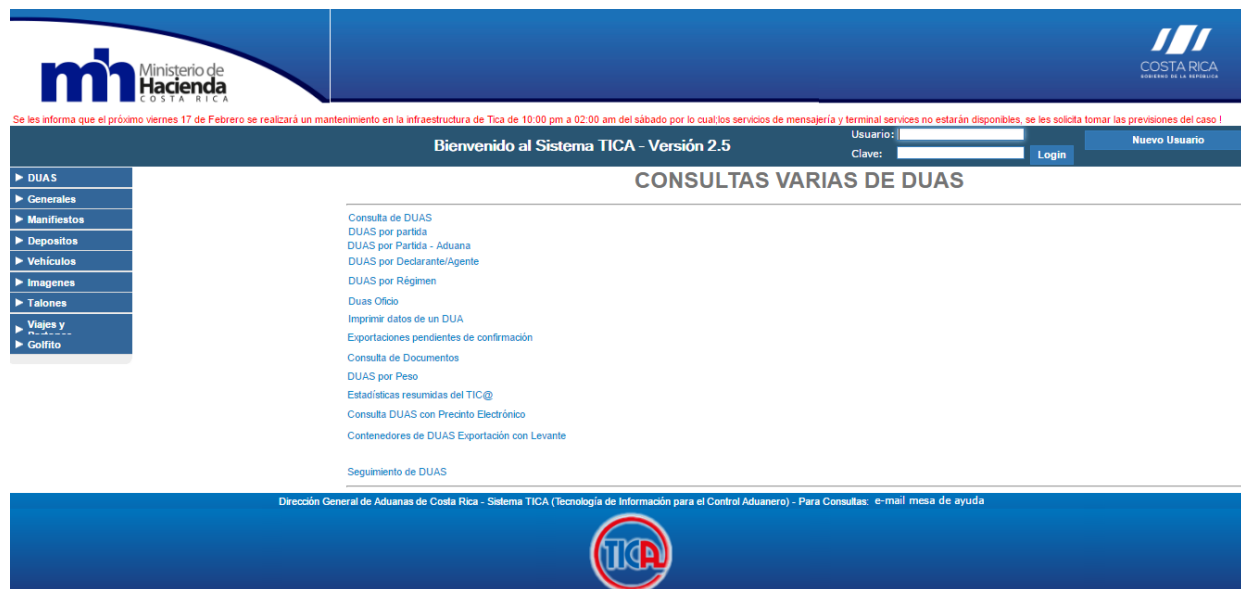
Última línea

Fuente: United Nations, s.f.

El TICA es un sistema informático en el cual se vinculan todas las aduanas y otras entidades públicas relacionadas. Además integran los datos de zonas francas, controles fitosanitarios, seguridad, entre otras. Esta plataforma se utiliza en el sistema aduanero nacional, el cual se implementó en el 2005 para controlar de manera efectiva los procedimientos aduaneros en todas las aduanas del país. (Revista Rhombus, 2007)

Las personas no necesariamente deben tener un conocimiento específico para acceder al sistema, ya que con solo saber el número de conocimiento de embarque pueden obtener la información acerca de este.

Figura 14. Pantalla del Sistema TICA



Fuente: Ministerios de Hacienda, s.f.

Las empresas de seguridad se crearon con el fin de resguardar las mercancías, mediante la utilización de GPS; sin embargo, algunos trabajadores de estas empresas se prestan para el robo informando a los operadores cuáles contenedores son los que llevan GPS. Asimismo, conocen dónde se carga y dónde se entregan las mercancías. Generalmente, los contenedores de quienes pagan los impuestos en Limón tienen GPS.

Los trabajadores en predios son los contactos más utilizados ya que ellos conocen cuáles choferes se prestan para realizar el robo.

Los operadores del robo, por su parte, son contratados para interceptar el furgón mientras se encuentra en carretera y proceder a robar el contenedor, estos son los que generalmente busca el OIJ, por lo que es complicado terminar con esta problemática ya que los que coordinan toda la operación nunca son vistos en el acto.

Controles que se realizan para contrarrestar el impacto del robo de contenedores

Horarios de circulación

Según el Reglamento para la Ordenación Horaria de la Circulación de Vehículos Pesados (MOPT, 2017), se establece un horario para mantener la fluidez en las carreteras y evitar el congestionamiento vial. Los vehículos de carga con placas de matrícula que empiezan con el código "C" deben circular en horario restringido.

En varias ocasiones, durante el año 2013, se presentaron diversas ampliaciones a la "Evaluación de Restricción Horaria para Vehículos Pesados", para las rutas nacionales, considerando horas y zonas geográficas.

Es a partir del 28 de junio del 2013, rigiendo a partir del 2014, que en el Reglamento de Circulación por Carretera con base en el peso y las dimensiones de los vehículos de carga (N° 31363-MOPT) que establecen con restricción vehicular a todo vehículo automotor con un peso superior a 6 toneladas, el cual no debe circular de lunes a viernes, según el cuadro:

Tabla 4. Horario con Restricción de Paso en la Mañana

HORARIO DE RESTRICCIÓN DE PASO POR LA MAÑANA		
Ruta	Descripción del tramo	Sentido: Entrando a San José
1	<ul style="list-style-type: none"> Bernardo Soto: Desde la intersección con la Radial Coyol-Siquirres (paso inferior), hasta el puente sobre la Radial Alajuela (paso superior) General Cañas: desde el puente sobre la Radial Alajuela (paso superior) hasta la esquina noreste del Parque Metropolitano de la Sabana (Agencia Nissan, antigua Datsun) 	6:00 a.m. – 8:00 a.m.
2-252	Florencio del Castillo: desde la intersección a Taras de Cartago hasta el final de la autopista en Hacienda Vieja, Curridabat.	6:00 a.m. – 8:00 a.m.
3	Radial de Heredia: desde la intersección de avenida 8 con calle 7, 100 metros al norte del cruce ferroviario, hasta la intersección Pozuelo, en la Uruca.	6:00 a.m. – 8:00 a.m.
5	Santo Domingo de Heredia-Tibás: esquina suroeste de la Iglesia Nuestra Señora del Rosario, en Santo Domingo de Heredia hasta la esquina noreste del Templo Católico de San Juan de Tibás.	6:00 a.m. – 8:00 a.m.
27	Autopista Próspero Fernández: desde el peaje de Ciudad Colón, hasta la esquina del Gimnasio Nacional.	6:00 a.m. – 8:00 a.m.
32	Carretera Braulio Carrillo: desde la intersección de Río Frío, hasta el peaje.	5:00 a.m. – 7:00 a.m.
32	Carretera Braulio Carrillo: desde el peaje, hasta la intersección de La República.	6:00 a.m. – 8:00 a.m.

Fuente: MOPT, 2017.

Tabla 5. Horario con Restricción de Paso en la Tarde

HORARIO DE RESTRICCIÓN DE PASO EN LA TARDE		
Ruta	Descripción del tramo	Sentido: Entrando a San José
1	<ul style="list-style-type: none"> • General Cañas: Desde la esquina noreste del Parque Metropolitano de la Sabana (Agencia Nissan, antigua Datsun) hasta el puente sobre la Radial Alajuela (paso superior) • Bernardo Soto: Desde el puente sobre la Radial Alajuela (paso superior), hasta la intersección con la Radial Grecia. 	4:30 p.m. – 6:30 p.m.
2-252	Florencio del Castillo: desde el inicio de la autopista en Hacienda Vieja, Curridabat, hasta la intersección a Taras de Cartago.	4:30 p.m. – 6:30 p.m.
3	Radial de Heredia: desde la intersección Pozuelo, en la Uruca, hasta el puente sobre el río Pirro, al inicio del cuadrante central de Heredia.	4:30 p.m. – 6:30 p.m.
5	Tibás-Santo Domingo de Heredia: desde la esquina noreste del Templo Católico de San Juan de Tibás hasta la esquina sureste de la Iglesia Nuestra Señora del Rosario, en Santo Domingo de Heredia.	4:30 p.m. – 6:30 p.m.
27	Autopista Próspero Fernández: desde la esquina del Gimnasio Nacional, hasta el peaje de Ciudad Colón.	4:30 p.m. – 6:30 p.m.
32	Carretera Braulio Carrillo: desde la intersección de La República hasta el peaje.	4:30 p.m. – 6:30 p.m.

Fuente: MOPT, 2017.

En época de festividades se prohíbe la circulación entrando a San José en las fechas y rutas indicadas en el siguiente cuadro:

Tabla 6. Horario con Regulación en Días Especiales

Fechas	Tramos de las Rutas Nacionales descritos en el artículo 1°	Horario de Restricción
Último domingo del mes de diciembre	1,2,3,32	14:00 a 21:00 horas
Primer fin de semana del año		
Último fin de semana antes del inicio del ciclo lectivo decretado por el Ministerios de Educación Pública		
El Domingo de Resurrección de la Semana Mayor		

Fuente: MOPT, 2017.

Seguros de carga

Es necesario que las mercancías siempre que se movilen de un punto a otro estén aseguradas. Esto con el fin de cubrirlas ante diversos riesgos que se puedan presentar durante el transporte.

Cuando una empresa que participa del proceso de internacionalización decide iniciar a asegurar sus cargas debe de comunicarse con una entidad aseguradora, para que le asesore en este tema y una vez optado por asegurar, se procede a realizar la contratación de una póliza.

Existen pólizas abiertas y cerradas. Las abiertas son para clientes que tienen un alto volumen de mercancías por transportar, para las cuales las aseguradoras ofrecen primas más favorables para el cliente. Las cerradas son para quienes manejan un bajo volumen de mercancías por transportar, o que aseguran sus cargas esporádicamente.

En dicho contrato, rigen diversas partes como el tomador, beneficiario, entidad aseguradora, perito, entre otras. El asegurador, tomador y beneficiario pueden ser el mismo, lo cual podrá diferenciarse según diversas situaciones.

El asegurador es el INS, el asegurado es quien está expuesto al riesgo, el tomador es el contacto directo quien contrató a la entidad aseguradora, deberá pagar una prima, comprometiendo a la aseguradora de que en caso de que exista un riesgo amparado según la cobertura de seguro, debe indemnizar al beneficiario por los daños. El beneficiario es quien va a obtener las ventajas que se le otorguen en caso de que la entidad le dé la resolución a su favor. (INS, 2014)

Es importante investigar adecuadamente cada uno de los términos que expresan las entidades aseguradoras porque generalmente utilizan términos técnicos de los cuales no todas las empresas conocen.

Se define como siniestro al acontecimiento que sucede involuntariamente, que da como resultado daños y pérdidas, las cuales mediante la póliza pueden ser recuperadas en cierta cantidad. (INS, 2014)

Se le dice deducible al monto establecido según las negociaciones, el cual se rebajará de la indemnización. La indemnización es la cantidad que cobra el asegurado una vez ocurrido el siniestro/evento. (INS, 2014)

Contar con pólizas de seguros es una de las formas más recomendables para enfrentar el robo de contenedores, por lo que es recomendable asesorarse con cada una de las entidades aseguradoras que se ubican en el país para optar por firmar un contrato con la que más se adecue de acuerdo con las necesidades y requisitos de cada empresa.

Entidades aseguradoras

En Costa Rica existe una serie de entidades aseguradoras, las cuales deben estar autorizadas por la Superintendencia. Cuando una empresa se propone operar como realizadora de seguros debe de cumplir diversos requisitos. (Superintendencia General de Seguros de Costa Rica, s.f.)

Cada aseguradora cuenta con una categoría de seguros la cual es personal y/o general. La personal es básicamente para proteger la integridad de la persona y la general es para cubrir los bienes. Actualmente, existen 13 operadoras activas, las cuales se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 7. Entidades Aseguradoras Autorizadas

Entidad	Código	Categoría de seguros	Autorización	Teléfono
 ASEGURADORA DEL ISTMO (ADISA) S.A. 3-101-819800	A07	Personales	17/12/2010, SGS-R-358-2010, 12/05/2010	2228-4850
 Aseguradora Sagcor Costa Rica S.A. 3-101-840739	A12	Generales y Personales	Inscripción: 20/02/2013 Resolución: SGS-DES-R-766-2012 26/04/2012	4000-3270
 ASSA COMPANIA DE SEGUROS S.A. 3-101-593981	A05	Generales y Personales	13/04/2010, SGS-R-251-2009, 27/11/2009	2503-2700
 BEST MERIDIAN INSURANCE COMPANY 3-012-822835	A10	Personales	26/05/2011, SGS-R-408-2010, 09/09/2010	2228-5134
 DAVIVIENDA SEGUROS (COSTA RICA) S.A. 3-101-609202	A08	Generales y Personales	08/02/2011, SGS-R-359-2010, 13/05/2010	2287-1111
 INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS 4-000-001902	A01	Generales y personales	No aplica	2287-8000
 MAPFRE SEGUROS COSTA RICA S.A. 3-101-580179	A03	Generales y Personales	"19/02/2010-19/07/2011", "SGS-R-119-2009/ SGS-R-482-2011", "10/07/2009-02/02/2011"	2010-3000
 Océánica de Seguros S.A. 3-101-666929	A13	Generales	Inscripción: 13/08/2013 Resolución SGS-DES-R-832-2012, 03/07/2012	2256-8770
 PAN AMERICAN LIFE INSURANCE DE COSTA RICA S.A. 3-101-801884	A06	Personales	18/09/2010, SGS-R-324-2010, 02/03/2010	2204-8300
 QUALITAS COMPANIA DE SEGUROS (COSTA RICA) S.A. 3-101-622002	A09	Generales	12/04/2011, SGS-R-398-2010, 13/08/2010	2210-2400
 SEGUROS DEL MAGISTERIO S.A. 3-101-571008	A02	Personales	17/08/2009, SGS-R-030-2009, 17/02/2009	2211-9100 / 2211-9171
 SEGUROS LAFISE COSTA RICA S.A. 3-101-878807	A14	Generales	Inscripción: 14/10/2014 Resolución: SGS-DES-R-1141-2013	2246-2574
 TRIPLE-S BLUE INC. (ATLANTIC SOUTHERN INSURANCE COMPANY- SUCURSAL EN COSTA RICA) 3-012-831203	A11	Personales	08/03/2012, SGS-R-456-2010, 13/12/2010	2248-4697/2248-4698

Fuente: Superintendencia General de Seguros de Costa Rica, Sugese, s.f.

La Aseguradora del Istmo (ADISA) se encuentra en el mercado desde el 2010, especializada en seguros de personas. Una de las ventajas que existen respecto a ADISA es que uno de sus socios es Coopenae (Cooperativa Nacional de Educadores) siendo de gran conocimiento para la población; sin embargo, para proteger las cargas, esta elección no es la adecuada. (ADISA, 2010)

Por su parte, Sagicor es una compañía que inició en el 2013 y ha aumentado rápidamente sus utilidades. Una empresa que presta seguros generales y personales, que se rige por diversos valores los cuales la hacen ser competitiva ante el mercado. En la página web de Sagicor se establece que la empresa “se enfoca en el presente para construir el mañana”, “no pone limitantes físicas, intelectuales o culturales” y “manejar el negocio y relaciones interpersonales en una filosofía de trato equitativo e igualdad de oportunidades”. (Sagicor, 2014)

ASSA Compañía de Seguros S.A. fue autorizada en el 2010. Esta empresa trabaja con seguros generales y personales. Ofrecen un servicio especializado, capacidad de respuestas de inmediato y gran compromiso con el cliente. (ASSA, 2017)

En cuanto a Best Meridian Insurance Company (BMI), inicia en el mercado costarricense en el 2010. Su casa matriz se encuentra en Miami, Florida. Cumple con cada uno de los requisitos legales y contables, haciendo que sea una empresa muy prestigiosa, con 40 años de experiencia en el mercado internacional. (BMI, s.f.)

Davivienda Seguros Costa Rica es una corredora que tiene como objetivo brindar a los clientes de Davivienda seguros de distintas aseguradoras. La prestación de este tipo de servicio inicia en el año 2016. Al estar en el mercado como banco tiene el conocimiento, trayectoria y servicio adecuado para brindar los servicios de seguros personales y generales. (Davivienda, 2016)

El Instituto Nacional de Seguros (INS) fue fundado en 1924 con el nombre de Banco Nacional de Seguros. Es hasta el 2008 que el INS deja de ser monopolio, dando paso a la competencia. El INS se basa en valores de innovación, confianza, conducta ética, compromiso,

calidad y empatía (INS, 2014). Para agilizar el tiempo de respuesta y atención brindada a cada cliente, el INS ofrece una serie de agentes independientes y sociedades agencia, según la zona geográfica donde se le facilite a cada uno de los usuarios.

MAPFRE inicialmente surge como la Mutualidad de Seguros de la Agrupación de Fincas Rústicas de España en 1933. Conforme ha sido su avance en el 2012, logra expandirse en 49 países de cinco continentes. Recalcando en el servicio brindado, promoviendo los valores de integridad, solvencia, innovación y compromiso. (MAPFRE, 2015b).

Oceánica de Seguros es una aseguradora la cual nace en Costa Rica ofreciendo a sus clientes compromiso, excelente servicio, actualización acerca de indemnización al cliente, inspectores capacitados y seguimiento de evaluación de servicio por parte del cliente. (Oceánica, 2014)

Pan American Life Insurance Costa Rica nace en el 2010, especializado en seguros de salud. Inicialmente creado en Estados Unidos, brindando seguros personales y generales. Como misión, plantean: “Satisfacer las necesidades de seguros de vida, accidente y de salud de los individuos y empresas en las Américas proveyéndoles tranquilidad y seguridad financiera.” (Pan-American Life Insurance, 2017b)

Qualitas Compañía de Seguros, está especializada en el seguro automotriz con cobertura en todo el territorio nacional. Esta entidad ofrece una cobertura de equipo pesado con coberturas en daños materiales, rotura de cristales, riesgos adicionales, responsabilidad civil, personas, bienes y asistencia vital. De igual manera, cuenta con coberturas opcionales como lo son gastos legales, gastos funerarios por muerte del conductor, responsabilidad civil, gastos de transporte por pérdida total o parcial, extensión de cobertura, gastos médicos, responsabilidad civil y por daños por la carga, además, por el equipo especial. (Qualitas, s.f.)

Seguros del Magisterio de Costa Rica (s.f.) realiza seguros personales. Como visión construyen: “Posicionarnos entre las tres primeras aseguradoras de seguros personales; donde la satisfacción del cliente y la solidez respalden nuestro compromiso”. Por lo que para la presente

investigación no es el más apto ya que el propósito es encontrar una entidad para salvaguardar las mercancías ante el robo de contenedores.

Seguros LAFISE de Costa Rica ofrece una variedad de seguros generales. Dentro de las coberturas que existen para las empresas, cuentan con seguros de todo riesgo de montaje tanto en colones como en dólares, para transporte internacional de carga, seguro de contratista, rotura de maquinaria, entre otros. (LAFISE, 2016)

La Aseguradora Triple S Blue INC, BlueCross Blue Shield, cuenta con sede en Estados Unidos encargada de realizar seguros personales. Conocida en el país como Blue Cross Blueshield Costa Rica, ofrece coberturas amplias para facilitar a sus clientes el acceso a servicios médicos. (Triple S Blue INC, 2016)

Es de gran importancia que las empresas costarricenses que participen del comercio internacional tomen en cuenta que existen diversas entidades aseguradoras a las cuales pueden recurrir para proteger sus cargas.

Cada compañía, primeramente, debe de revisar su presupuesto, condiciones, utilidad y comparar entre todas las aseguradoras cuál es la que más se acopla a su situación y la que más beneficios le brinde.

Coberturas de seguros

Según las Condiciones Generales de cargas de importación y exportación del INS (2023), existen diversas coberturas, las cuales tienen algunas excepciones. (Sección II, Art 4)

Cobertura A: Todo Riesgo. Establece qué se va a asegurar ante pérdida o daño de las mercancías que hayan sido aseguradas, siempre y cuando sean nuevas, viajen bajo cubierta o en un contenedor cerrado. Esta cobertura tiene un periodo máximo de 60 días. Su deducible se establece en las condiciones particulares.

Cobertura C: Riesgo Nombrado. Es igual a la anterior pero los requisitos para asegurar las mercancías bajo esta cobertura es que sean usadas, reconstruidas, reparadas, devueltas, reexportadas y reacondicionadas. También deben viajar sobre cubierta o sin empaque. Esta cobertura tiene un periodo máximo de 60 días.

Cuando existe una mercancía que la cobertura A no logra cubrir, la C la cubre cuando sea por: incendio o explosión, hundimiento o inundación, vuelco o descarrilamiento, colisión del buque, descarga de mercadería en puerto de arribada forzada, avería gruesa (acto o gasto con tal de salvaguardar la mercancía), echazón (carga lanzada al agua), rayo, huracán, ciclón, terremoto, derrumbe o sumersión de muelle y derrame rociadores de agua.

Cobertura F: Todo Riesgo para Productos Perecederos Congelados y/o Refrigerados. Igualmente asegura las mercancías, pero en este caso que sean productos perecederos o requieran refrigeración o congelamiento durante el transporte. También cubre el daño en caso de que la temperatura que debe de llevar cambie debido a: fallas mecánicas (paro por no menos de 24hrs), incendio o explosión, embarcación hundida, volcada, colisión y descarga de mercadería en puerto de arribada forzada. Esta cobertura tiene un periodo máximo de 5 días. Su deducible se establece en las condiciones particulares.

Cobertura G: Riesgo Nombrado para Productos Perecederos Congelados y/o Refrigerados. Al igual que la Cobertura F siempre y cuando hayan sido reexportadas, sin empaque, o que se asegure una vez iniciado el viaje. Esta cobertura tiene un periodo máximo de cinco días.

Además existen coberturas adicionales, como lo son:

La cláusula de la guerra (D): va a asegurar ante pérdida o daño las mercancías que hayan sido aseguradas, cuando se presente: guerra, guerra civil y revolución. Captura, apresamiento, restricción, detención provenientes de guerras, minas y torpedos. Esta cobertura tiene un periodo máximo de 15 días.

La cláusula de la huelga (E): asegura ante pérdida o daño las mercancías que hayan sido aseguradas cuando se presente: huelguistas, disturbios obreros, conmociones civiles, terroristas. Esta cobertura tiene un periodo máximo de 30 días.

La Cobertura Q es la de Responsabilidad Civil derivada de la carga transportada del contenedor y del medio de transporte por vía terrestre. Cubrirá daños realizados a terceras personas por la carga transportada, del contenedor. El contrato nombra como responsabilidad civil, el pago de gastos médicos, quirúrgicos, sepelio, por juicio y daño material.

En caso de pérdidas por robo y/o asalto en Centroamérica y México, cuando el vehículo sea propiedad y este registrado a nombre de una empresa costarricense. Tendrá un valor de deducible mayor en caso de que vaya sin custodia.

La cobertura inicia desde que las mercancías dejan el lugar de almacenaje en el inicio del viaje y termina cuando sea entregado al almacén final. En caso de que se descargue la mercancía y deba enviarse a otro sitio final, la cobertura dejará de proteger. Cuando se realice una desviación o descarga forzosa para evitar un caso de siniestro, serán cubiertas por el INS.

El contrato comprende en el transporte terrestre, siempre y cuando las mercancías se transporten en un contenedor cerrado y pertenezcan a empresas constituidas. Cuando la empresa que requiere los seguros firma el contrato, se establece un monto el cual será la responsabilidad máxima que el INS pueda cubrir.

Proceso de reclamo ante el robo de un contenedor

Según el INS, 2013, artículo 27, el proceso de reclamo de un seguro se realiza mediante una serie de pasos una vez ocurrido el siniestro; o bien, se entere del daño se debe de comunicar al INS en un plazo máximo de siete días, mediante un escrito indicando lo sucedido con su respaldo respectivo.

En caso de que exista alguna sospecha, se deberá de informar inmediatamente a la autoridad competente y se mantendrá al tanto de la situación con el objetivo de descubrir al culpable. Después de dar el aviso, se debe presentar con un máximo de 30 días posteriores a los siete días citados anteriormente, los datos de la mercancía dañada contablemente y todas las pruebas que se tengan, y conforme el proceso avance se le solicitarán más documentos.

Posteriormente, el asegurado deberá proporcionar los siguientes documentos: factura comercial, lista de empaque, carta de porte y manifiesto de carga. El manifiesto de carga es un documento que contiene la información más relevante del embarque, como los datos de la unidad de transporte, número de bultos, entre otros datos. (INS, 2014)

La carta de porte es el documento que requieren todas las mercancías que se transportan vía terrestre internacionalmente, en el cual aparece toda la información del embarque, unidad, descripción de mercancía, datos del chofer, entrada y salida, entre otros. (INS, 2014)

En caso de un transporte terrestre internacional, deberá presentar la Declaración de mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre por ambos lados y con todos sus sellos respectivos. Este es un documento en el cual se amparan las mercancías, verificando los datos e informaciones legales para el tránsito. (Ministerio de Hacienda, 2017)

Además se debe presentar la carta de reclamo al transportista firmada y sellada con su respectiva respuesta. El reclamo realizado a la naviera, consolidador o autoridad competente, conteniendo los datos de donde fue, el tipo de mercancía, factura, monto total, nombre del propietario de la mercancía robada, aportar declaración del conductor de lo sucedido y la certificación policiaca a un mes después de ocurrido el evento, indicando si el furgón se recuperó y las condiciones en que se encontraba. Además debe confeccionar y enviar las cartas solicitadas por el INS. La entidad es responsable siempre y cuando se cumplan las condiciones estipuladas, su compromiso es reintegrar al asegurado la indemnización y los gastos incurridos según sea el proceso.

Registros de números de lote

El 6 de julio en el sitio web “CRHoy” publica: “Empresa alerta sobre el robo de contenedor con 32.900 unidades de bebida de sábila”. Esta noticia transmite al lector la importancia de tener controles con los productos que van a ser exportados. En este, caso al robar el contenedor, la encargada de operaciones explica que todos los productos que se transportaban en ese contenedor contaban con el mismo lote, siendo de esta manera una de las medidas a contemplar. Estos productos se estaban comercializando a un precio inferior al precio de mercado.

La trazabilidad de los productos no es una solución a esta problemática; sin embargo, es un control que puede implementarse por las empresas costarricenses para conocer la ubicación de sus productos en caso de robo.

Según el Centro para el Desarrollo Agropecuario y Forestal (s.f.), el sistema de rastreabilidad está ligado a ciertos datos informáticos del producto y deben estar respaldados por registros. Los números de lote permiten el rastreo hacia delante y hacia atrás de una serie de unidades. Además, permiten conocer las etapas por las que pasó el producto a lo largo del proceso de producción y empaque.

El número de lote de los productos se creó fundamentalmente con el propósito de que en caso de que surgiera un problema con un producto debido a su composición o empaque, mediante el dato numérico o alfanumérico que le fue asignado, se pudiera localizar el producto y retirarlo del mercado en caso de que se detectara algún riesgo contra la salud del consumidor.

Este dato de rastreo se coloca en un grupo de unidades de consumo, puede que los artículos que se produzcan se procesen según una misma serie de operaciones o sean envasados en condiciones uniformes. También puede asignarse según sean los productos recibidos de un mismo productor. Existen diversas formas de armar estos números de lote ya sean numéricos o alfanuméricos.

Lotes numéricos

Los lotes por fecha son utilizados por quienes realizan un único proceso de empaque al día. Se establece cada lote bajo el modelo año-mes-día.

Tabla 8. Lote Numérico por Fecha

Año	Mes	Día	Número de lote por fecha
13	03	20	130320

Fuente: CEDAF, s.f.

Los lotes seriados se formulan iniciando con los dos últimos dígitos del año en el cual se procesan los productos, seguido de un número secuencial elegido por la empackadora.

Tabla 9. Lote Numérico por Lote Seriado

	Año	Dígitos secuenciales	Número de Lote Seriado
Primer lote procesado	13	0001	130001
Segundo lote procesado	13	0002	130002
Tercer lote procesado	13	0003	130003

Fuente: CEDAF, s.f.

Los códigos de productor son utilizados por quienes procesan un lote por productor en un mismo día. Se compone bajo el modelo año-mes-día en la que se procesó y empacó el producto y el código suministrado por un Sistema Electrónico de Rastreabilidad.

Tabla 10. Lote Numérico por Código de Productor

Año	Mes	Día	Código del productor	Número de Lote por código de productor
13	03	20	1	1303201
13	03	20	2	1303202
14	06	25	6	1406256

Fuente: CEDAF, s.f.

Los códigos de productor mediante número seriado de lotificación por productor son utilizados por quienes realizan varios lotes de un mismo productor en un mismo día. Inicialmente se forma igual al anterior; pero después del código del productor se adiciona el número seriado de lotificación por productor secuencial.

Tabla 11. Lote Numérico por Código de Productor mediante Número Seriado de Lotificación por Productor

Año	Mes	Día	Código del productor	Número seriado de lotificación por productor	Número de Lote por código de productor
13	03	20	1	01	130320101
13	03	20	2	02	130320202
14	06	25	6	01	140625601

Fuente: CEDAF, s.f.

Lotes alfanuméricos

Los números de lote por identificación de productor se construyen de las iniciales del nombre del productor y el año, mes y día del procesamiento de los productos por parte de la empacadora.

Tabla 12. Número de Lote por Identificación de Productor

Iniciales del nombre del productor	Año	Mes	Día	Número de Lote por identificación de productor
AP	13	03	20	AP130320

Fuente: CEDAF, s.f.

Los números de lote por identificación de productor mediante número seriado de lotificación por productor son utilizados por quienes realizan varios lotes de un mismo productor en un mismo día, el cual al inicio se conforma igualmente que el anterior; pero después de las iniciales del nombre del productor se adiciona el número seriado de lotificación por productor secuencial.

Tabla 13. Número de Lote por Identificación de Productor mediante Número Seriado de Lotificación por Productor

Iniciales del nombre del productor	Numero seriado de lotificación por productor	Año	Mes	Día	Número de Lote por identificación de productor
AP	01	13	03	20	AP01130320
AP	02	13	03	20	AP02130320

Fuente: CEDAF, s.f.

Los números de lote alfanumérico seriados se establecen con los dos últimos dígitos del año en el que se procesan los productos, acompañado de las iniciales del nombre del productor y un número secuencial que la empacadora asigna a cada lote procesado.

Tabla 14. Número de Lote Alfanumérico Seriado

	Año	Iniciales del nombre del productor	Dígitos secuenciales	Número de Lote por identificación de productor
Primer lote procesado	13	AP	001	13AP001
Segundo lote procesado	13	AP	002	13AP002

Fuente: CEDAF, s.f.

Narcotráfico: Impacto del robo de contenedores

El 4 de enero del 2016, en el periódico La Nación, se externa una noticia titulada “Grupo narco creó empresa dedicada a la exportación de piña para enviar droga a España”. Esta noticia trata acerca de que unos narcotraficantes, por medio de la exportación de piña a España, estaban exportando kilos de cocaína, saliendo de Puerto Moín. Esta investigación se inició desde el 2012, estos individuos estaban enviando gran cantidad de contenedores durante los años 2013 y 2014.

En setiembre del 2016, publican la noticia: “Droga en cargas de exportaciones, ¿Y los escáneres? Este es un periódico internacional, el cual plantea como idea principal: “Más droga detectada en carga procedente de Costa Rica”.

Esta noticia expone que se deben de mejorar los controles e implementar el uso de escáneres en los puertos de exportación. Además indican: “¿Cuánta droga deben detectar en cargas de exportación comerciales para que las autoridades en Costa Rica pongan en funcionamiento los escáneres donados por el gobierno chino, ocho años atrás?”

Esta situación no solo afecta a los países en destino sino que impactan negativamente al sector exportador, la imagen del país y a la seguridad nacional.

Una de las medidas que se desea utilizar son los escáneres en los puertos de Limón e implementar los mecanismos de revisión, para evitar que se realicen exportaciones con droga camuflada.

Nuevamente, en un periódico internacional la noticia en agosto 2015 nombrada “Agroexportadores piden escáneres para detectar drogas. En Costa Rica los escáneres donados por China en 2008 siguen sin utilizarse”. Indican: “En los últimos años, han sido recurrentes los casos en los que se detecta el ingreso de droga a Europa, vía marítima desde Costa Rica usando como mampara las exportaciones de piña o yuca. Puntos como Bélgica, Holanda o España fueron puerta de entrada”.

En agosto del 2016, la noticia: “Otra vez droga en exportaciones de Costa Rica”, recalca la situación que se está presentando en el país. Esta noticia cuenta que en una fábrica de Coca Cola, en Francia, encontraron 370 kilos de cocaína escondidos en un cargamento de jugo de naranja procedente de Costa Rica.

En julio del 2015, la noticia “Alertan sobre drogas en agroexportaciones” De nuevo los narcotraficantes de Costa Rica envían droga a Europa insisten en que gran cantidad de droga se encuentra en contenedores de productos agrícolas.

Según indican: “A finales del año pasado, los servicios aduaneros holandeses incautaron en el puerto de Róterdam 3,5 toneladas de cocaína en un contenedor de yuca procedente de Costa Rica”

El 23 de mayo en el 2014, el artículo “Costa Rica: Drogas en contenedores de piña”, toman las medidas para impedir que los contenedores de los exportadores sean llenados con

droga, aumentan los costos de los contenedores que transportan frutas, tubérculos y plantas ornamentales con destino final Europa.

“A inicios del presente mes, la Guardia Civil Española anunció la incautación de 2,5 toneladas de cocaína (con un valor de \$208 millones) ocultas en un contenedor de piña procedente de Costa Rica. La droga estaba distribuida en 2.296 paquetes. En el operativo fueron detenidas seis personas en la nación ibérica”.

Los demás impactos del robo de contenedores se verán desarrollados en el capítulo cuatro en el análisis de resultados, derivados de algunas propuestas obtenidas de las respuestas de los entrevistados.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la Investigación

A la hora de componer una investigación, se le debe dar un enfoque el cual otorgará dirección a esta. Existen diferentes enfoques los cuales están diseñados para prevenir inconvenientes durante la elaboración del estudio.

Siendo de esta manera, se opta por la elección de un enfoque cualitativo. Esto debido al contenido informático y conceptual de las teorías y análisis que se exponen en la presente investigación.

El enfoque cualitativo presenta planteamientos más amplios que conforme a su desarrollo se van detallando y limitando según convenga. Los significados e interpretación de los diversos conceptos se extraen de los datos obtenidos de noticias, cuestionarios y entrevistas realizadas referentes a sus conocimientos y experiencias. Es por ese motivo que una de sus ventajas es la riqueza interpretativa.

En vista de que no es necesario fundamentar los datos mediante estadísticas; sino que se realiza mediante la profundidad de significados, reducirlos a números no será una opción en el enfoque cualitativo. Por el contrario, cada dato deberá de analizarse subjetivamente, no objetivamente ni mediante alguna interpretación externa.

Respecto a la revisión de la literatura, esta se mantendrá vigente durante toda la investigación desde el inicio en el planteamiento del problema hasta el reporte de resultados.

El proceso que debe de seguir una investigación con este enfoque se detalla mediante una serie de fases. Las cuales pueden ser flexibles y modificables. Al ser establecido mediante una serie de niveles, perfectamente se puede adecuar a lo requerido.

En caso de que se modifique uno de los pasos del proceso cualitativo; mediante la misma secuencia se puede retroceder, cambiar y continuar con el proceso, no hay necesidad de eliminar o transformar completamente lo antes redactado. Por lo que permite contar con un poco más de amplitud en el tema; ya que no se debe de seguir estrictamente su estructura, siempre y cuando se mantenga dentro del mismo contexto.

Primeramente, surge una idea y un planteamiento del problema, los cuales pueden que no estén muy definidos al inicio, simplemente indican la idea principal, estudiando primero los hechos y después la teoría, profundizando conforme al desarrollo de la investigación. Esto mediante un proceso inductivo, el cual quiere decir que primero se explora, después se describe y por último se descubren teorías porque siempre se entrevista, se analiza lo expresado y por último se consiguen conclusiones.

La inmersión inicial en el campo es cuando se estudia quiénes serán los entrevistados que aportarán sus conocimientos al desarrollo de la investigación, manteniendo bajo control que los informantes sigan la guía y no se desvíen del tema, verificando la factibilidad del estudio.

Considerándose también de acción participativa, debido a que los diferentes encuestados intervienen de manera colaborativa y democrática, estudiando miembros de la compleja comunidad, los cuales tienen perspectivas únicas que enriquecen la investigación. Los entrevistados aportarán profundidad a la investigación ya que cada involucrado tiene puntos de vista, conflictos, debilidades, conocimientos y fortalezas diferentes.

La definición de la muestra inicial del estudio y acceso a esta es un aspecto esencial en el sentido de que es de dónde básicamente se obtendrán los datos de la investigación y debe ser posible acceder a la información que se desea consultar a los entrevistados. Además, esta no se identificará pensando en un número, sino en las cualidades en común necesarias para obtener las respuestas más adecuadas según sea el tema de investigación.

La amplitud y enfoque de la respuesta podrá variar según sea el instrumento utilizado para la recolección de datos. No es necesario generalizar resultados; sino que lo ideal es analizar

exhaustivamente cada una de las respuestas brindadas por cada participante. En este caso, se utilizarán como instrumentos los cuestionarios y las entrevistas.

Una vez investigados los temas consultados, se procede a componer el análisis de los datos con el cual se podrá notar si la muestra elegida es suficiente o no, para finalmente elaborar el reporte de resultados.

En el análisis de resultados se estudiarán las respuestas adquiridas de los instrumentos de recolección de datos, de cada contestación surgirán diversas categorías, las cuales se expondrán en la investigación más detalladamente.

Prácticamente la muestra, recolección y análisis se realizan de forma simultánea; ya que una vez encontrados los informantes, el proceso de investigación y desarrollo de los datos recopilados fluye en efecto domino.

La concepción del diseño de estudio es fundamental pues en esta fase es donde se expone la dirección que se le dará a la investigación.

Diseño de la Investigación

Debido al planteamiento de la investigación, basándose en la pregunta: “¿Cómo se da el robo de contenedores a las empresas costarricenses que participan del comercio internacional, y su posible impacto en el proceso de internacionalización?” se establece que el estudio es de paradigma naturalista con un diseño etnográfico y fenomenológico.

Se plantea como un diseño etnográfico debido a que la pregunta de la investigación, al exponer el tema de impacto, conlleva la explicación e interpretación de las características y funcionamiento de los temas involucrados ante el robo de contenedores.

Se describe el problema del robo de contenedores como una consecuencia de la pobreza, falta de oportunidad laboral y falta de valores. Se pretende explorar este tema y mediante la

información recolectada estudiar y explicar esta problemática; ya que es una situación social que se presenta diariamente.

Se espera conceptualizar las características que conlleva debido a que hay gran diversidad de formas en las que realizan los robos, por lo que será de importancia comprender los tipos de contenedores, productos más hurtados, recomendaciones, entre otras particularidades que se irán desarrollando con el avance de la investigación.

Básicamente, el funcionamiento pretende exponer algunas de las formas mediante las cuales se hacen este tipo de robos. También la forma en que se debe de actuar en caso de siniestro y la manera en la cual se involucran las navieras, transportistas, agencias aduanales, agentes de seguros, entre otras, para conocer cuál es su posición ante esas situaciones y cuál es la responsabilidad.

Además se define como un diseño fenomenológico debido a que con la pregunta expresada en la investigación se entrevistarán personas que hayan experimentado alguna situación directa o indirectamente referente al robo de un contenedor.

Al no haber sido una investigación concreta estudiada antes, se busca entender las experiencias e indagar más sobre detalles para establecer conclusiones y recomendaciones para afrontar la situación.

Los medios de comunicación, tanto nacional como internacional, serán de gran aporte a la investigación; ya que en los periódicos es donde aparecen este tipo de noticias, sirviendo de referencia, para no dejar ningún aspecto sin su respectivo análisis en los casos presentados.

Este tipo de casos tienen muchas categorías e historias distintas, las cuales se pueden estudiar detalladamente y observar para así comprender este tipo de procedimientos y posibles controles que se pueden seguir para evitar o contrarrestar el impacto ante esta situación.

Una vez visualizado que es de utilidad realizar la investigación, se deben establecer sus alcances, con el objetivo de resolver al planteamiento del problema.

Esta investigación se establecerá como exploratoria dando origen al alcance explicativo. Esto se dedujo después de estudiar el estado del conocimiento de la investigación y la perspectiva que se le dará al estudio.

Se enfoca en el alcance exploratorio debido a que es un tema poco investigado, novedoso y con un desarrollo interesante. El robo de contenedores es un tema del cual pueden surgir muchas dudas. Actualmente, se escuchan más noticias que antes, por lo que es necesario realizar un estudio de esta situación; toda vez que las empresas costarricenses que están en proceso de internacionalización son vulnerables ante esta realidad.

Es notable la elección de un estudio exploratorio debido a que no existen libros ni investigaciones de este tema; sino que la idea surge a través de un comentario y conforme se va explorando aparecen más noticias respecto al robo, las cuales no son muy comunes; al contrario, no es un simple hurto, son cambiantes y tienen muchas particularidades, de las cuales no se puede estar siempre precavido.

Además de estudiar el robo de contenedores como tal, se estudiará una de sus soluciones más comunes, la cual es el aseguramiento de mercancías porque es de vital importancia conocer cuál es el procedimiento que se debe de seguir cuando se enfrenta ante esta situación. También debido a la frecuente aparición de robos, se estudiará el impacto en el comercio internacional.

Una vez se estudie el fenómeno del robo de contenedores vía terrestre, se podrá ejercer una investigación de relevancia social y con la conclusión de que las empresas costarricenses puedan tomar las medidas de seguridad necesarias para no sufrir este tipo de siniestros.

Asimismo, es explicativo ya que se describen conceptos básicos necesarios para comprender la investigación. Las condiciones, motivos y relación de factores son claves en este estudio.

Un análisis explicativo además de describir conceptos y fenómenos, explican por qué ocurre un fenómeno y en cuáles condiciones se manifiesta o el motivo por el cual se relacionan las características. Dentro de esta investigación, para estudiar los motivos del robo de contenedores, es necesario contemplar las características que se desarrollan durante el proceso, como lo son la ubicación actual del contenedor, el destino, la mercancía que lleva, pues en la mayoría de casos se ven involucrados productos como: leche en polvo, llantas y cigarros.

También existen diversos elementos que se vinculan de una u otra manera; por ejemplo, los seguros son una variable que se relaciona con los robos al ser una solución a esta problemática.

Muestra de la Investigación

Población

La población de estudio se compone de empresas exportadoras, empresas importadoras, aseguradores de carga, agencias aduanales, *freight forwarder*, empresas transportistas y navieras.

“La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones”. (Hernández et al., 2014, p.174) citando a Lepkoswki (2008).

Muestra

La muestra se deriva de la población la cual debe de delimitarse con el fin de obtener los datos de las personas, de las cuales se requiere respuesta. Esta delimitación puede ser mediante zona geográfica, conocimiento del tema, nivel socioeconómico, entre otras características.

Lo que media en cada investigación no es la probabilidad ni la suerte, en este caso la elección dependerá de las características que deban poseer las personas apropiadas a entrevistar, para poder cumplir los objetivos del estudio; por lo tanto, una muestra probabilística no es la correcta, la adecuada es la muestra no probabilística.

Para la presente investigación, la muestra se delimita según el conocimiento de las personas y quienes tengan la disposición de colaborar con el aporte de sus conocimientos. Debido que los participantes deben conocer del tema o haberse vistos involucrados alguna vez. Las respuestas que ellos van a aportar a la investigación deben ser de relevancia al tema.

Para iniciar con la recolección de datos es importante tener una idea establecida de cuántos y qué se les va a cuestionar; sin embargo, conforme avance la investigación, si aparecen más particularidades o posibles participantes, pueden incluirse a la muestra, sin inconveniente alguno.

La muestra de expertos será utilizada en la presente investigación para evacuar dudas respecto a los seguros de carga a fin de otorgarle al lector los datos más relevantes acerca de cómo se debe de realizar el reclamo de un seguro en caso de siniestro y cuál es el procedimiento que se realiza.

También, las muestras de casos tipo debido a que se espera indagar sobre el tema del robo de contenedores. Es importante que algunos de los participantes hayan estado involucrados directa o indirectamente en esta situación, con el fin de aportar al estudio más riqueza y profundidad.

Se utilizarán las muestras homogéneas que radican en establecer un mismo perfil, en este caso es tener las características de verse involucrado de alguna manera, así sea muy leve en esta situación, ya que el objetivo es el tema por investigar, resaltando casos de esta índole.

De igual manera, será de gran utilidad utilizar las muestras en cadena, debido que conforme al desarrollo de la investigación, se irá especificando cada vez más la situación con datos más detallados. A la hora de consultar a las personas de la muestra, estas pueden proporcionar comentarios, los cuales nombren a otras empresas o personas que pueden estar involucradas en esta situación y de esta manera contactarlas y tener una contribución más enriquecedora y amplia.

Las muestras teóricas o conceptuales, también estarán presentes en la presente investigación, esto debido a que es necesario tener el conocimiento previo de algunos conceptos. Al estar en el ámbito del comercio internacional, existe una amplia gama de conceptos y sus sinónimos, los cuales pueden ser nuevos para el lector.

Las muestras por conveniencia serán de gran utilidad en esta situación. Una empresa que se dedique a ser mediador en el ámbito del comercio internacional abre muchas puertas, respecto a temas de navieras, transportistas, aduanas y empresas importadoras y exportadoras. Por lo que comentarios de estas personas serán de gran aporte a la investigación.

Por lo tanto, para esta investigación existe una muestra mixta, la cual será de gran ayuda para el estudio, con el objetivo de contar con una amplia serie de datos y realizar un análisis profundo. La muestra actual consta de 10 entrevistados y está conformada de la siguiente manera:

Tabla 15. Muestra de la Investigación, 2016

Nombre	Puesto	Empresa
Entrevistado 1	Encargado de Operaciones	Transportista Alamo
Entrevistado 2	Ejecutiva de Reclamo de Daños	Comerseguros
Entrevistado 3	Gerente de Operaciones	Transportista HyH
Entrevistado 4	Gerente General	Naviera ZIM Agency
Entrevistado 5	Gerente Logística y Operaciones	Empresa Importadora Numar
Entrevistado 6	Dueña y Gestora	Transportistas Capital Costa Rica
Entrevistado 7	Dueño y Gestor	Agencia aduanal Servitica
Entrevistado 8	Gerente General	Consolidaciones Karpa
Entrevistado 9	Supervisor	Agencia aduanal Sislocar
Entrevistado 10	Gerente de Operaciones	Pazos y Perez

Fuente: Elaboración Propia con datos de la presente investigación, 2016.

Unidades de Análisis del Estudio

Características del robo de contenedores

Para la presente investigación se establece como unidad de análisis el concepto de características, proveniente del primer objetivo específico el cual es identificar las características de los casos de robo de contenedores a las empresas costarricenses durante el proceso de internacionalización desde y hasta Costa Rica, a partir del 2005 hasta el 2017.

Se estudiarán los elementos que van a permitir definir e identificar una serie de aspectos fundamentales cuando se da el robo de contenedores. La primera unidad de análisis cuenta con cinco indicadores, los cuales son: riesgos, zonas vulnerables, contactos, motivos y mercancías más robadas.

Se estudiarán los riesgos que existen durante el transporte terrestre de los contenedores, como la inseguridad a la que se enfrentan los empresarios costarricenses.

También, la relación que tienen los patios, puertos, almacenes fiscales y muelles al facilitar el robo de contenedores. Asimismo, los lugares más frecuentes en donde suceden la mayoría de robos de contenedores.

Por otro lado, se conocerán las partes involucradas a la hora de coordinar el transporte terrestre de las mercancías, para tener claro las responsabilidades y posición de cada uno ante dicha problemática.

Mediante las noticias y las respuestas obtenidas por cada entrevistado, se conocerá cómo se ejecuta el robo. En caso de que existiera manipulación de información, cuáles son los documentos involucrados que se pueden falsificar o copiar para obtener datos que brinden la potestad del contenedor a la banda delinciente.

También se evaluará la razón por la que los delincuentes optan por robar un contenedor específico y cuáles han sido las mercancías más susceptibles en el transporte terrestre de mercancías.

Posible impacto para las empresas costarricenses

Como segunda unidad de análisis se define el concepto de posible impacto obtenido del segundo objetivo específico, el cual es conocer el posible impacto para las empresas costarricenses que participan de los procesos de comercio internacional a partir del robo de contenedores.

Según las respuestas obtenidas y estudiadas, se analizarán las consecuencias más probables que puede traer al comercio nacional e internacional, contando con seis indicadores, los cuales son: cantidad de casos, utilización de seguros, procedimiento ante un reclamo, limitaciones por parte de los transportistas, uso de medidas preventivas y los impactos como tales en la economía y en el comercio internacional.

Se debe contemplar que el asegurar los contenedores será un punto substancial para ponerle frente a este tipo de situación. Conociendo las entidades aseguradoras, tipos de seguros, coberturas y el proceso para realizar un reclamo ante un siniestro. Además de algunas otras posibles soluciones o medidas preventivas.

El posible impacto que tiene el robo de contenedores debe de examinarse pues este generará repercusiones para las empresas costarricenses que participan en el ámbito de comercio internacional, al ser un país Centroamericano, situado en una zona insegura y conflictiva.

La imagen y el estado socioeconómico del país y de la empresa en sí se puede ver afectada, por lo que, de esta manera, se visualizarán los efectos que se pueden generar por los casos de robo de contenedores en Costa Rica.

Instrumentos Utilizados en la Investigación

Cuestionario

Se aplicará a la muestra de 10 personas un cuestionario de 11 preguntas abiertas, las cuales servirán de base a la hora de que se realicen las entrevistas. Con el objetivo de estudiar los conocimientos de los entrevistados del impacto del robo de contenedores en las empresas costarricenses que participan del proceso de internacionalización. Cada respuesta se expresará y estudiará con fines didácticos y de carácter anónimo.

Para la presente investigación se utilizarán las preguntas abiertas, las cuales deben de basarse sobre las características estudiadas, proporcionando al entrevistado la oportunidad de ampliar sus respuestas según sea su conocimiento y algunas de las experiencias que han vivido.

La tarea del investigador será plantear de manera puntual y clara cada una de las preguntas para obtener el enfoque a la respuesta deseado y que no presente redundancia o con otro enfoque.

Entrevista

La técnica para aplicar el cuestionario será la entrevista ya que permite recolectar información de manera más flexible y abierta. Al conversar con las personas, sus respuestas tendrán diversidad de perspectivas y casos para que de esta manera la investigación esté lo suficientemente completa y orientada conforme a lo estudiado.

Para facilitar su ejecución, se realiza una serie de preguntas para guiar la conversación o en caso de obtener un dato específico, llamada una entrevista semiestructurada, en la cual las preguntas y el orden se establecerán de acuerdo con los participantes.

Dentro de las preguntas por realizar habrá preguntas de opinión, de conocimiento y de antecedentes. Las entrevistas se aplicarán personalmente por teléfono y por correo electrónico.

Cuando se apliquen estas entrevistas, el entrevistador debe de realizar las preguntas a los participantes acorde al tema de investigación, conforme avance la entrevista el intercambio de ideas y la obtención de datos se ampliarán cada vez más.

Lo más ideal es que antes de realizar la entrevista se tenga un contacto previo con el entrevistado para poder estar en una zona cómoda en la cual la expresión de ideas y experiencias sea enriquecedora.

Proceso para la Recolección de Datos para la Investigación

Para obtener los datos de la investigación se utilizan diversas fuentes. La fuente secundaria se fundamenta en la información obtenida de páginas web, libros, manuales, noticias, artículos referentes a las diversas áreas del robo de contenedores en Costa Rica. Y dentro de las fuentes primarias serán las entrevistas realizadas a la muestra de la investigación.

Siendo la observación un aspecto importante a la hora de realizar las entrevistas, es necesario comprender los procesos del robo y del reclamo, así como las vinculaciones entre personas, como en este caso empresas, agencias, navieras y transportistas, las experiencias de los entrevistados, cuáles han sido datos relevantes, fijos y cambiantes.

También observar el ambiente físico, social y humano es de gran utilidad. El robo llega a ser una errónea solución a problemas sociales, como la falta de empleo y la pobreza. Estos hurtos se dan en grupos los cuales tienen características y metas en común, siempre con un líder al mando y es necesario prestar atención a las acciones de los participantes, quiénes son, a qué se dedican, y cuál es su posición frente a estos casos.

Primeramente, se establecen los indicadores de las unidades de análisis, las cuales parten de los objetivos específicos, esto con el objetivo de plantear un cuestionario completo.

Según sea la dirección y contenido de las preguntas estructuradas, se pensarán en posibles personas conocidas y que pueda que conozcan el tema. Una vez encontrado el contacto, se procede a llamarlo o enviarle un correo electrónico solicitando su colaboración con la entrevista. En caso de que su respuesta sea positiva se procede a agendar una reunión o una cadena de correos para el intercambio de ideas, en caso de obtener respuestas negativas, se procede a buscar otra opción.

Una vez obtenidos todos los datos de las fuentes primarias y secundarias, se transcribe cada entrevista y según haya sido la relevancia y poca variabilidad de las respuestas de cada entrevistado, se establecen categorías de análisis, encerrando diversas respuestas en una sola.

Método de Análisis de la Investigación

La recolección y el análisis de datos ocurren simultáneamente. Cuando se realiza cada entrevista o se investiga cada dato, se deben de estructurar de manera de que todo tenga un orden, para que sea de facilidad de comprensión al lector.

El método de análisis se realiza al tener las respuestas de cada entrevistado, es cuando surgirán las categorías de análisis las cuales pueden ser conceptos, casos o hechos importantes. Con estas se analizarán todos los datos involucrados en el tema, según las preguntas realizadas.

Los propósitos del análisis son describir, definir y analizar. Una vez establecido el problema en este caso referente al robo de contenedores, se realiza la exploración en el tema mediante las investigaciones en diferentes sitios web, periódicos, manuales y entrevistas, se procede a dar estructura a todas las ideas obtenidas.

Al tener las ideas y experiencias descritas en un orden, se empieza a describirlas con detalle, nombrando cada una de sus particularidades. Una vez redactadas se deben de comprender y brindar todos los conceptos relevantes para que la investigación pueda ser entendida.

Por último, se reconstruyen las ideas, se vinculan y se genera un análisis exhaustivo de los datos recopilados, a fin de poder cubrir todos los temas de la investigación y que ninguno quede incompleto o falto de detalles o análisis. Al analizar la información recolectada se brindan conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS

En el presente capítulo se estudiarán las unidades de análisis descritas en el capítulo tres, las cuales se obtuvieron de cada uno de los objetivos, siendo de esta manera, las características y el impacto. Se define como característica a un aspecto que permite identificar alguna situación, objeto o persona. Se define como impacto a la repercusión que ocasiona un hecho.

Para realizar dicho estudio, primeramente, se realizaron las preguntas del cuestionario basadas en las unidades de análisis, una vez planteado el cuestionario se realizaron las entrevistas personales y por medio del correo electrónico. Al tener las respuestas de cada entrevistado se obtienen diversas categorías de análisis, las cuales serán analizadas en el presente capítulo y se detallan en la tabla 16 de la presente investigación.

Tabla 16. Categorías de Análisis, 2017

Unidad	Categoría
Características del robo de contenedores	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentes • Sobrepeso • Demoras • Infraestructura vial en mal estado • Zonas vulnerables • Infiltración • Crimen organizado • Fácil venta en el mercado • Escasa vigilancia • Mercancías más sensibles
Posible impacto para las empresas costarricenses	<ul style="list-style-type: none"> • Investigar • Controles para contrarrestar el impacto • Delincuencia • Pérdida de clientes • Costos elevados • Imagen del país

Fuente: Elaboración Propia con datos de la presente investigación, 2017.

Unidad de Análisis 1: Características del Robo de Contenedores

El método utilizado para establecer cada categoría conlleva varios pasos los cuales se interrelacionan entre sí. La unidad de características proviene del primer objetivo específico el cual es identificar las características de los casos de robo de contenedores a las empresas costarricenses durante el proceso de internacionalización desde y hasta Costa Rica, a partir del 2005 hasta el 2017.

Para seguir un hilo conductor, los temas citados en el capítulo dos que esta unidad expone algunos conceptos de introducción al tema, a saber, comercio internacional, importación y exportación. Conforme avanza la investigación aparecen nuevas entidades, conceptos, tipos y ejemplos respecto a los transportistas terrestres, navieras y predios.

Más adelante se plantean y analizan las ideas que aportan los encuestados y los datos obtenidos de las noticias estudiadas, respecto a la forma en la cual se realizan los robos, las mercancías que son más hurtadas, entre otros aspectos importantes. Por lo que en el cuestionario se redactan cinco preguntas correspondientes a la primera unidad de análisis, con los temas de riesgos, zonas vulnerables, contactos profesionales, motivos y mercancías más robadas.

“El riesgo es la exposición a una situación donde hay una posibilidad de sufrir un daño o de estar en peligro. Es la vulnerabilidad o amenaza a que ocurra un evento y sus efectos sean negativos y que alguien o algo puedan verse afectados por él”. (Concepto definicion.de, 2014, párr.3-4.)

Al estudiar los riesgos que existen durante el transporte terrestre de mercancías según las respuestas de los entrevistados, se derivan cuatro categorías. Los riesgos son una característica debido a que los accidentes, el sobrepeso, las demoras y la infraestructura vial son condiciones que aprovechan los delincuentes para realizar el robo.

“La vulnerabilidad es la cualidad de ser susceptible a ser lastimado o herido ya sea física o moralmente. El concepto puede aplicarse a una persona o a un grupo social según su capacidad para prevenir, resistir y sobreponerse de un impacto”. (Definicion.de, 2010, párr.2.)

Debido a ello, la segunda pregunta es referente a los lugares más frecuentes en donde ocurren estos robos, dando origen a la categoría de zonas vulnerables, como lo son Limón, predios y Orotina. Es una característica debido a que son los lugares en donde más transitan los contenedores y varias partes de estos trayectos son oscuros o solitarios.

La tercera abarca el tema de los contactos profesionales en el desarrollo del robo de contenedores, de la cual se obtienen dos categorías: la infiltración y el crimen organizado, estas son características porque a partir de la infiltración y de la logística de las bandas especializadas es que los robos son efectivos.

“Se define como motivo a aquella cuestión, razón, circunstancia, entre otras alternativas, que mueve a alguien a hacer algo o que provoca tal o cual acción.” (Definición ABC, 2007-2017, párr.1.)

La cuarta pregunta se refiere a cuáles son los motivos que juegan para proceder a robar un contenedor específico, a los cuales se responden dos situaciones, a saber: la fácil venta en el mercado y la escasa vigilancia.

Por último, la quinta pregunta es la más textual, da como resultado a las mercancías más sensibles en el transporte terrestre.

Al concluir las entrevistadas, se obtuvieron 10 categorías de análisis:

1. Accidentes
2. Sobrepeso
3. Demoras
4. Infraestructura vial en mal estado

5. Zonas vulnerables
6. Infiltración
7. Crimen organizado
8. Fácil venta en el mercado
9. Escasa vigilancia
10. Mercancías sensibles

Seguidamente, se respaldarán las categorías establecidas con las respuestas más relevantes que brindaron los entrevistados.

Categoría 1: Accidentes

Descripción

A continuación se detallan las respuestas que brinda cada integrante de la población de la presente investigación respecto a la primera pregunta realizada acerca de los riesgos en el transporte terrestre de mercancías. Los accidentes son uno de los riesgos más comunes e impredecibles en el transporte en carreteras dando como resultado el robo de contenedores.

- *“El robo de contenedores es un riesgo de todos los días”. Entrevistado 1*
- *“Los robos y accidentes son los principales riesgos”. Entrevistado 2*
- *“El principal riesgo va a ser la accidentabilidad, al ser camiones y mover las cargas por carretera, siempre hay un alto riesgo. Paralelo, está la inseguridad de la carga; principalmente, con lo que llamamos cargas sensibles, cargas de alto costo o cargas de un fácil posicionamiento en el mercado”. Entrevistado 3*
- *“Los robos, accidentes y sobrepeso”. Entrevistado 4*
- *“Los accidentes, robos y demoras”. Entrevistado 5*
- *“Los riesgos más importantes son las bandas organizadas y falta de controles en las terminales portuarias, depósitos fiscales y estacionamientos transitorios, ya que estas no cumplen con la vigilancia adecuada para combatir el robo de mercancías vía terrestre”. Entrevistado 7*

- *“El robo efectivamente”. Entrevistado 8*
- *“Los riesgos pueden ser choques, vuelcos, robos, incendios, rotura de enganches entre contenedor y chasis, entre otro montón que pueden existir”. Entrevistado 9*
- *“Los accidentes en carreteras son muy comunes, y después de eso los robos son cosa de todos los días”. Entrevistado 10*

Análisis

Los accidentes son situaciones que suceden o surgen de manera inesperada. Según Análisis Estadístico de Accidentes Laborales (2011), existen diversos tipos de accidentes.

Golpe con: se dice que es cuando un objeto manejado por una persona se mueve hacia un individuo u objeto que se encuentre estático. Un ejemplo relacionado con el tema puede considerarse un accidente cuando un furgón choca con cualquier objeto que este en una posición fija.

Golpe por: es similar al anterior con la única diferencia de que el primer objeto mencionado no es manejado por un individuo. Un ejemplo podría ser un derrumbe, cuando el furgón vaya atravesando la carretera y cierta cantidad de tierra de despliegue de las montañas y lo aterre.

Golpe contra: es cuando hay un objeto estático el cual es golpeado por otro elemento. En materia de análisis referente al robo se puede decir que es cuando un furgón este estacionado ya sea por cuestiones de alimentación u horario de circulación y otro vehículo lo choca.

Todas estas situaciones pueden dar origen al robo de contenedor, ya que al existir algún tipo de accidente, el furgón deberá detenerse y estará susceptible ante cualquier robo. Una vez, los delincuentes opten por robar el contenedor que está en riesgo pueden proceder a realizar otro tipo de accidente llamado contacto con. En este caso ocurre cuando el delincuente se acerca al furgón y lo daña con el fin de abrir las puertas y robar el contenido.

Los robos son casos de todos los días, como se expone en el capítulo dos de la presente investigación, estas situaciones son totalmente planificadas con su respectiva anterioridad. Según se puede observar en las entrevistas, el total de la población conoce que el mayor y más común riesgo durante el transporte terrestre de mercancías es el robo en los contenedores.

Este se da debido a varias situaciones actuales en el país, para realizar un robo las bandas conocen muy bien, los lugares, las personas, las mercancías, los datos para que sea efectivo y no sean atrapados en el acto.

Categoría 2: Sobrepeso

Descripción.

Esta categoría proviene de la primera pregunta. Quien nombró el sobrepeso fue una única persona que trabaja en una naviera; sin embargo, es un tema importante que requiere análisis.

- *“Los robos, accidentes y sobrepeso”. Entrevistado 4*

Análisis

A partir del primero de julio del 2016, se implementó una regulación llamada “Convenio Solas” con el objetivo de controlar el peso en los contenedores. Se creó debido a que se estaban presentando comúnmente situaciones de sobrepeso; generando hundimientos de barco.

Esta normativa plantea que todo contenedor que vaya a ser exportado debe contar con una certificación de peso que se obtiene mediante dos métodos: el primero, es que se pesa el contenedor cuando ya está cargado y se certifica; el segundo es cuando se obtiene el peso de la mercancía y se le suma el peso de tara del contenedor.

Es importante siempre consultar sobre el peso de tara a la naviera, debido a que no es un peso estándar, este es el peso del vehículo, su equipo fijo, sin pasajeros ni carga, con conductor,

con agua, combustible, lubricantes, repuestos, herramientas y accesorios. (Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones No. 31363-MOPT, 2012)

El peso bruto vehicular es el peso de tara y el peso de la carga. El peso de carga es la mercancía transportada. El peso máximo autorizado es el peso máximo permitido para la circulación normal del vehículo. El mayor peso en carga con que se permite la circulación normal de un vehículo. (Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones No. 31363-MOPT, 2012)

Quien realice el pesaje del contenedor debe contar con una romana certificada, y no todas las empresas exportadoras cuentan con ella, por este motivo existen empresas de pesaje que se encuentran generalmente sobre carretera principal.

Esta normativa se hizo principalmente para el transporte marítimo; sin embargo, para que los contenedores puedan abordar el buque deben de hacer una ruta sobre el suelo primero, entonces al existir un control de pesaje, este también dará sus beneficios al transporte terrestre.

Si no existiera este tipo de regulaciones, los contenedores viajarían la mayoría de veces con sobrepeso, al haber exceso de toneladas montadas en un chasis, se puede dar que el furgón presente problemas; como lo puede ser la desviación del contenedor y chasis, porque si dentro de la ruta que debe realizar tiene que dar una vuelta cerrada, estas infraestructuras mecánicas se pueden soltar. Es ahí donde entra el robo del contenedor, si ocurre uno de estos incidentes, los delincuentes pueden aprovechar para hurtar la mercancía.

También debido al sobrepeso se puede dar una fuga. Conforme más contenedores transiten con exceso de toneladas, más se deterioran las calles, siendo de esta manera que los choferes deban detenerse sorpresivamente, y es cuando las bandas de contenedores se benefician de la situación.

Categoría 3: Demoras

Descripción

También, de la primera pregunta se deriva la categoría de demoras, estas se pueden dar por problemas en las carreteras, en aduanas, en predios, en puertos por trámites de importación y de exportación.

- *“Los accidentes, robos y demoras”. Entrevistado 5*

Análisis

Cuando una importación tenga un valor menor a \$100 el dueño de la mercancía puede realizar los trámites en aduanas, en caso contrario deberá contratar a un Agente de Aduanas. Un trámite de importación puede tardar pocos minutos y en caso de que la mercancía requiera revisión física puede tardar aproximadamente dos días. (Ministerio de Hacienda, 2017)

Si el importador no tiene mucho conocimiento acerca de los procedimientos puede que se demore el contenedor en puerto, almacén o predio, y es donde se pueden robar el contenedor.

Cuando arriba el barco inicia operaciones quiere decir que empiezan a bajar los contenedores de importación y a montar los contenedores de exportación, dependiendo de los operadores, primero se hacen los de un régimen y después los del otro; o bien, se intercalan.

Según un agente portuario, en el caso de una importación, la logística del robo puede iniciar antes de que bajen el contenedor. Cuando ya se sabe cuál es el número de contenedor que trae la mercancía que quieren sustraer, inician a contactar trabajadores en puerto y choferes para iniciar con la documentación o con los trámites que hayan planeado.

Una vez que la grúa está trabajando para bajar el contenedor, el chasis debe estar en posición para que lo monten y se retire. En ese momento es cuando se aprovechan con la ayuda del chofer para que se vaya directo al lugar donde tienen planeado los delincuentes.

Cuando son transportes terrestres internacionales, y se deben realizar filas en fronteras, muchas veces los choferes deben esperar cuando hay revisiones, así pueden tardar horas hasta días viéndose vulnerables, o en caso de que esté involucrado en el robo, se beneficie de estas demoras para llevar el contenedor a donde le indiquen.

Categoría 4: Infraestructura vial en mal estado

Descripción

- *“La condición de las carreteras se presta para que los transportistas estén deteniéndose, muchas veces no pueden pasar por presas o mala infraestructura vial y en el tema del robo de contenedores, los delincuentes ya saben cuáles son esos puntos, entonces muchas veces se aprovechan y al saber dónde paran a la hora, o si vienen solos, es ahí donde aprovechan para asaltarlos”. Entrevistado 6*

Análisis

Esta categoría se ve expuesta también en una noticia publicada en el periódico El Financiero titulada: “Costa Rica no tiene recursos suficientes para mantener sus carreteras en estado aceptable”, con el encabezado “País destina 2% del presupuesto nacional a las vías: es menos de la tercera parte de lo requerido”.

Según esta noticia, Costa Rica tiene 35 años de atraso en la infraestructura. El coordinador del Programa de Ingeniería de Transporte de Lanamme expresa: “Costa Rica debe tener en menos tiempo una red vial estratégica nivel A. Es una carretera que recorra toda Costa Rica, de norte a sur y de este a oeste, con toda la seguridad vial que se requiera”.

Estas palabras reflejan una idea muy realista acerca de lo que se está viviendo en Costa Rica, se hacen programas pero a largo plazo y cuando están ejecutando uno, realizan daños en otro; es decir, los planes que se plantean para mejorar la infraestructura están atrasados y mal coordinados afectando el tránsito.

El robo de contenedores se alianza al mal estado de las carreteras; debido a que, hay presas, huecos, puentes en mal estado, haciendo que los camiones deban recurrir a otras rutas, tal vez, más solitarias. También puede darse el caso de que deban detenerse por fallas mecánicas o presas debido al estado de las carreteras.

Categoría 5: Zonas vulnerables

Descripción

Esta categoría se obtiene de la segunda pregunta acerca de los lugares más frecuentes de robo. Limón es una de las respuestas más comunes entre la población estudiada. Además se respalda de manera que en las noticias leídas, la zona de Limón es la más conflictiva y donde más robos ocurren ya que es por Limón por donde entra y sale la mayor cantidad de importaciones y exportaciones porque se sitúan los muelles de Limón y de Moín. También estas sustracciones se presentan en los predios o estacionamientos transitorios como se indicaron en el capítulo dos.

- *“La zona más conflictiva es Limón”. Entrevistado 1*
- *“Normalmente en lugares oscuros y de poco tránsito (Limón, Cercanías del Cerro de la Muerte, etc.”. Entrevistado 2*
- *“La parte más sensible es la zona atlántica, importación y exportación en Limón”. Entrevistado 3*
- *“En varios lugares como en: predios, en la operación de barco, en carretera”. Entrevistado 4*
- *“En el Cerro de la Muerte porque tienen que venir frenados es muy fácil, les atraviesan los carros al frente armados se montan al camión va otro conductor que sabe manejar el camión, amarran al chofer lo meten en el carro o los dejan por ahí, y los dejan golpeados*

en el camarote, hasta dejarlos en otro lugar que no tenga nada que ver de dónde se lo robaron. Hay puntos donde ellos saben que es peligroso; por ejemplo, Orotina a toda hora pero más que todo de día, si está ahí, ahí quedó, es donde más robos ha habido. En la salida de Jacó cuando salen a Pozol, ahí ellos paran mucho y es donde más los asaltan”. Entrevistado 6

Análisis

Las zonas vulnerables son características debido a que llegan a ser cualidades de las áreas en donde mayormente ocurren robos de contenedor.

Este tema debe ser estudiado y no únicamente en esta investigación, es un asunto de interés común para los investigadores judiciales, las empresas costarricenses, en fin, para cada uno de los habitantes del país, porque todos sufren las consecuencias que se originan por las problemáticas en Limón.

La Ruta 32 es la carretera que conecta San José con Limón. Este trayecto comprende de San José a San Juan de Tibás, se llama Autopista Braulio Carrillo, de San Juan de Tibás a Siquirres se nombra Carretera Braulio Carrillo, de Siquirres a la ciudad de Limón es la carretera José Joaquín Trejos Fernández.

Según el periódico La Nación, se publica la noticia titulada como “Obras viales se atascaron entre errores y papeleo en el 2013”, en la cual expresan: “Además, las mejoras en la ruta a Limón con un préstamo chino, así como la construcción de una rampa hasta el futuro mega-puerto de la empresa holandesa APM Terminals, en Moín, quedaron sumergidas en un mar de dudas”.

El megapuerto APM Terminals es una oportunidad muy enriquecedora para el pueblo costarricense. Por lo que completar el programa, mantenerlo y que se encuentre en constante renovación son puntos claves para que se ejecute de manera satisfactoria. Es importante que las rutas hacia Limón sean lo suficientemente seguras.

Además expresa: “La empresa escogida por China (China Harbour Engineering Company, CHEC) para hacer a cuatro carriles de la carretera entre el cruce de Río Frío y Limón fue cuestionada aquí debido a escándalos registrados en otros países”.

Este es un tema delicado toda vez que para que el comercio pueda incrementar y sea de buena calidad y seguro, Costa Rica debe tener las herramientas necesarias. Si se visitan los alrededores del Puerto Moín, donde actualmente están realizando esta construcción, se puede observar que es una zona muy solitaria y existen posibilidades de que el chofer puede desviarse y robar un contenedor llevándolo por esta zona. Claro que aún no está terminado, pero se deberían de implementar medidas de seguridad desde ahora, más que en Limón el tránsito de mercancías es muy frecuente.

En las respuestas también citan el Cerro Buena Vista, llamado Cerro de la Muerte, se ubica en el sistema montañoso central, situándose en una zona en donde propicia la neblina, factor que ayuda a las bandas del robo de contenedores.

Esta ruta es utilizada porque se llega a través de la Carretera Interamericana la cual conecta desde el Parque Central en San José hasta Peñas Blancas. De San José a Alajuela se encuentra la Autopista General Cañas, de Alajuela a San Ramón la Autopista Bernardo Soto y de San Ramón a Peñas Blancas la Carretera Interamericana Norte.

Esta categoría es importante de analizar debido a que al tener dos muelles en Limón, la mayoría de estacionamientos transitorios se encuentran en dicha provincia. Es en los predios donde se encuentran los contenedores vacíos y en algunos casos cargados.

Es importante que en el caso de una exportación se tenga mucha precaución. El encargado, ya sea el cliente o el *freight forwarder*, debe estar atento a los estatus del barco para evitar que se vayan los contenedores a predios, en caso de demoras de barcos y les realicen saqueos a estos contenedores.

Otras de las áreas susceptibles es Orotina. Está situada en la provincia de Alajuela. La ruta que interseca Orotina es la 27 que va de San José a Caldera. De San José a Santa Ana, es la Autopista Próspero Fernández, de Santa Ana a Caldera es la Autopista José María Castro Madriz.

Esta es una de las carreteras más transitadas para destinos turísticos en Caldera, por lo que para las importaciones y exportaciones que se carguen o descarguen en el muelle de Caldera, habrá un mayor riesgo por esta zona. Es necesario tomar las medidas necesarias para salvaguardar las mercancías.

Categoría 6: Infiltración

Descripción

La tercera pregunta abarca el tema del soporte y ayuda de contactos profesionales y criminales ya sean, agentes, transportistas, choferes, clientes, entre otros, siendo quienes colaboran en el desarrollo del robo. La primera respuesta de los encuestados fue la infiltración de información.

- *“Los ladrones roban contenedores que valgan la pena. Lo que llamamos gatos caseros son internos que saben toda la información y la pasan por las manos del transportista, quien puede ser chofer. Le da número, descripción, hora de salida y solo indica que procedan. Los transportistas manipulan la información”. Entrevistado 1*
- *“Es difícil comprobar, no obstante cuando se dan varios robos a una misma empresa en tiempos muy cortos podría ser que haya un contacto interno que esté propiciando información”. Entrevistado 2*
- *“Hay mucha transparencia de información”. Entrevistado 3*

Análisis

La infiltración de información es uno de los problemas más comunes y peligrosos en el ámbito de las redes sociales e informáticas. Dentro de los crímenes cibernéticos, se destaca la

fuga de datos, el cual es un tema delicado debido a que se debe de controlar el acceso y el uso de información sensible por parte de empleados y terceros de confianza y es complicado debido a que los usuarios se conectan con los recursos de la empresa mediante redes y dispositivos remotos no controlados. Toloza, C. (s.f.)

Como se expuso en el capítulo dos de la presente investigación, el TICA es el sistema en donde se ingresan todas las entradas y salidas del país. En el TICA se pueden ver si los choferes son caucionados, la fecha en la que oficializa un barco, descripción de la mercancía, cantidad de bultos, pesos, números de contenedor, puerto de salida, DUA, observaciones, entre otras.

Todas las personas pueden ingresar a la página y observar todos los datos que requieran, porque no existen limitaciones, lo único que solicita es el conocimiento de embarque o el número de contenedor y algún rango de fechas para la búsqueda. Solamente que un visitante común no puede ingresar datos pero sí ver todos los detalles de un embarque.

Categoría 7: Crimen organizado

Descripción

También se investiga que el robo de contenedores es una mafia, no es únicamente un contacto; sino que son varias personas que ya conocen cuál es su tarea en la ejecución.

- *“Yo voy más allá de eso, el problema que tenemos en Costa Rica es que el robo de contenedores no es considerado como parte del crimen organizado, lo consideran un robo común y corriente entonces parte de la gestión que se debe hacer es luchar para que se le cambie el calificativo a este tipo de delito porque el robo de contenedores va más allá que si los gestores tienen o no contactos, es al contrario, esto es un crimen organizado en su total magnitud, hay toda una organización, toda una logística, toda una cadena de compradores, toda una logística de bodegaje y almacenamiento, toda una logística de personas que operan los camiones cuando se los roban, las cargas que las colocan en mercados eso no es robo común”. Entrevistado 3.*

- *“Desde mi punto de vista, son mafias organizadas que tienen mucha información de antemano tanto para el robo del contenedor como para la venta del producto”.*
Entrevistado 4
- *“Efectivamente, es toda una gestión, son bandas de bandas dedicadas únicamente a eso”.*
Entrevistado 5
- *“Sí, claro, incluso en un tiempo estuvo operando una mafia china dedicada a esto, y se dedicaban a vender los productos robados en Puntarenas especialmente”.* *Entrevistado 6*

Análisis

Este es un aspecto un tanto delicado, debido a que las mafias se definen como una organización de criminales que se acompañan y toman justicia por chantajes y violencia, lo que es en el caso del robo de contenedores. (Free Dictionary, 2016, citado de Gran Diccionario de la Lengua Española 2016 Larousse Editorial S.L.)

Según el periódico La Extra, en el 2014 existe una “Mafia que roba 5 contenedores por mes del muelle” estos robos son realizados en el muelle de Moín, y ejecutados utilizando documentación falsa.

Relata que “Fuentes cercanas a la investigación informaron que una vez en el piso es abordado por los mafiosos, quienes de antemano saben cuál es, incluso conocen el número y color. Otro modo de apoderarse del contenedor, que tiene un precio aproximado de \$125 mil, es cuando sale del muelle y un grupo de delincuentes lo sigue en vehículos y motocicletas, en determinado momento interceptarlo y llevárselo con todo y mercadería”.

Este es un tema de cuidado debido a que al existir bandas integradas de delincuentes que cuentan con una planeación anticipada, con ayuda de diversos operarios y con experiencia en robos, es difícil de controlar, ya que ligado al robo de contenedores existe el narcotráfico y el lavado de dinero.

Categoría 8: Fácil venta en el mercado

Descripción

La cuarta pregunta provee la categoría de productos de fácil colocación en el mercado. Estos deben de ser los elegidos por los delincuentes, según el grado de consumo en la población costarricense. Los productos que sean más comunes y de uso diario, serán los productos meta; ya que se logran desaparecer de manera más rápida.

- *“Lo que es de fácil venta en el mercado negro. Cuando se roban los contenedores el 80% de la mercadería ya está vendida. Lo más caro siempre es presa”. Entrevistado 1*
- *“El mercado para su colocación”. Entrevistado 2*
- *“Por supuesto que los productos de fácil colocación en el mercado, cargas fáciles de vender las redes de distribución que hay ahora y la enorme cantidad de establecimientos comerciales que venden productos hacen que sea muy fácil la colocación”. Entrevistado 3*
- *“Según las investigaciones que ha hecho la policía, cuando se roban un contenedor con mercadería es porque ya hay un posible comprador listo para adquirirla, debido a la alta demanda en el mercado negro”. Entrevistado 4*
- *“Las mercancías de alto valor comercial, esto lo saben porque ven los montos en diferentes documentos”. Entrevistado 6*

Análisis

Como se citó en el capítulo dos, cuando se realiza un robo, la mercancía prácticamente ya tiene su comprador, si la mercancía es fácil de vender, mejor para el líder de la banda; ya que obtendrá la remuneración rápido y no habrá manera de que sea inculpado en caso de que se encuentre la mercancía.

Según relata la noticia publicada en La Nación en mayo del 2010, “Abastecedores se lucran con mercadería robada a trailers”, durante varios meses se realizaron diversos robos de:

baterías para carros, alimento para perros, pastas, sacos de abono, cigarros, cerdos destazados, botellas de vidrio, café, electrodomésticos, aceites, pinturas, licor, zapatos, artículos para bazar, computadoras, bombas de fumigación, azúcar, granos, entre otros.

El aspecto que predomina en los productos citados es que son de alto consumo en el mercado costarricense y, por ende, productos de fácil venta.

Además, el valor comercial juega un papel importante en los robos de contenedores pues cuanto más caro sea un producto, más buscado va a ser. Esto debido a que si un contenedor vale \$70.000 netos sin haberle sumado la ganancia, y hay un comprador que paga ya sea hasta los mismos \$70.000 pero se pagan al momento, sin lugar a dudas será una compra satisfactoria porque en menos de 5 horas ambos obtuvieron ganancias.

Categoría 9: Escasa vigilancia

Descripción

Otro de los motivos que promueven la decisión del robo de un contenedor es que este se encuentre en un lugar sin seguridad, un contenedor que no tenga GPS, entre otras situaciones.

- *“El robo es el efecto de varias debilidades de país, escasa vigilancia de la policía fiscal, impuestos muy altos, un mercado de venta al detalle en manos de orientales, la vigilancia en las fronteras y carreteras es prácticamente inexistente”. Entrevistado 5*

Análisis

Según la noticia publicada en La Nación el 24 de abril del 2015 titulada “Vigilancia local del tránsito” indica que uno de los objetivos de la Ley de Tránsito era que los policías municipales se debían de encargar como inspectores de tráfico, imponer multas y velar por la seguridad vial. Sin embargo, esta medida de seguridad no ha sido lo suficientemente cumplida por las municipalidades incluso las menos pobladas, por lo que es aún más complicado de

implementar en la provincia de Limón, donde el tránsito de mercancías es más elevado y el grado de peligrosidad es alto.

Esto repercute en la escasa vigilancia que se aplica en puertos, carreteras, predios y muelles, siendo una de las razones por las que el robo de contenedores no se termina; y por el contrario incrementa. Existe gran diversidad de métodos posibles a implementar según zonas y objetivos.

Las cámaras de vigilancia muchas veces están pero no funcionan o funcionan pero la calidad y resolución no ayudan con el proceso de investigación y seguimiento. En la visita realizada en Limón se observa a plena vista que no hay controles ni vigilancia, las carreteras son amplias, largas y solitarias, haciendo que el robo de los contenedores en muelles, predios y carreteras se facilite.

Categoría 10: Mercancías sensibles

Descripción

Según los entrevistados, los productos pertenecientes a la línea blanca son los más vulnerables, a ellos les siguen los abarrotes, licores, mariscos, cigarrillos. Otras de las mercancías más buscadas son los artículos pequeños o livianos como la ropa y los perfumes. También el robo de llantas es muy común.

- *“En la importación hay más robos de productos de línea blanca y llantas. También roban licores como el whisky y la cerveza importada como la Corona o Budweiser. También en la exportación el café y mariscos”. Entrevistado 1*
- *“De las mercancías más hurtadas la mayoría han sido licores, café, etc.”. Entrevistado 2*
- *“Cargas de fácil colocación en el mercado como los electrodomésticos. También el arroz, ya que es muy fácil de vender, muy fácil de desaparecer, el café siempre ha sido el principal objetivo de los delincuentes en CR y todo Centroamérica, y el atún y leche”. Entrevistado 3*

- *“Los licores porque se prestan para el contrabando y el café de exportación en grano es muy cotizado Antes se daba mucho el robo de electrodomésticos y después fue un poco más regulado. También las llantas se las roban mucho”. Entrevistado 4*
- *“Los abarrotes son los principales productos”. Entrevistado 5*
- *“La ropa, artículos deportivos y perfumes, despiertan interés desde las fronteras”. Entrevistado 6*

Análisis

Como ya se explicó en el capítulo dos de la presente investigación, el robo de línea blanca es muy común. Debido a que las refrigeradoras, lavadoras, televisores, microondas, entre otros artefactos, se utilizan en la vida diaria.

Cuando se compra un electrodoméstico, este tiene una vida útil establecida y generalmente corta, con el fin de que al concluir este tiempo, o antes de que finalice en caso de daños eléctricos, mal uso, entre otras situaciones, el usuario compre más productos, haciendo que la empresa ofertante genere más ingresos.

En el caso de las ollas arroceras, estas tienen un tipo de cera y cables, las cuales están ordenadas de una manera específica que con el tiempo hace que no calienten y las personas recurran a comprar otras; sin embargo, si el usuario acude a una tienda de reparación, se arregla el disco y la olla continua funcionando.

En vista de que los electrodomésticos son productos claves para la venta, existen muchas empresas constituidas e independientes, pequeñas y grandes, unas venden productos completos y otras como repuestos.

Además de que con la evolución de la tecnología crean más artefactos para que ayuden y tenga una función específica para la vida diaria de todo ser humano, haciendo que después estos artículos sean necesarios. Por lo que es un mercado que siempre podrá ser vendido.

Por otro lado, se encuentran los productos comestibles. Se define como abarrotes "los comestibles que se necesitan para la subsistencia del ser humano" (Definición.de, 2008-2017). En este caso se agrupan en comestibles los licores, mariscos, cigarrillos, ya que son de consumo pero no necesarios para la subsistencia.

Estos son los productos más fáciles de vender, toda la población costarricense los consume. Los licores se venden en el mercado negro a bajo costo y al ser de uso diario, todos los compran y cuanto más baratos se los vendan, más rápida será la compra.

Los cigarrillos también se venden en el mercado negro, muchas veces se venden por unidades sueltas para agilizar su venta pues su presentación completa es en cajas. Estos productos se venden tanto en las pulperías, supermercados, licorerías como en los pequeños chinamos que se sitúan en las calles.

Los mariscos son de alto valor comercial y su uso predomina en las zonas costeras porque es ahí donde hay más turistas y playas en donde se encuentran restaurantes de mariscos. Además de los restaurantes también se les vende a las marisquerías.

Durante la visita que se realizó a Limón, se conversó con un individuo que trabaja en un restaurante de mariscos, y comentaba que los mismos delincuentes pueden llegar a venderle esa mercancía a quienes se la robaron, sin presentar ninguna sospecha.

Los alimentos como leche en polvo, atún, arroz, entre otras, tienen un alto consumo en el territorio costarricense, incluso, según lo investigado, muchas veces se venden cuando estas ya han vencido y los consumidores no se dan cuenta.

Según una noticia publicada en La Nación (2015): "Gobierno intenta castigar con cárcel el contrabando hormiga" "Introducir pequeñas cantidades de cerveza, licor, perfumes, ropa o tenis podría convertirse en un delito de prosperar una iniciativa del Gobierno que intenta castigar con cárcel el llamado contrabando hormiga". Con esta noticia se refleja lo que es el contrabando

de estas mercancías, los delincuentes optan por estos artículos debido a que son pequeños, fáciles de manipular, muy utilizados por los costarricenses y de alto valor comercial.

Otras de las noticias publicadas en La Nación en el 2015 señala: “Roban contenedor con \$78.000 en llantas en Puntarenas” “El conductor del vehículo fue encañonado por tres personas y amarrado con gasas plásticas”. Además, cuenta “El conductor, que salió de una empresa en Alajuela, se detuvo en Jacó para usar un servicio sanitario y al regresar al vehículo lo habrían encañonado tres sujetos, quienes lo amarraron con gasas plásticas en los camarotes de la parte posterior del cabezal, dejándolo boca abajo”.

Esto hace referencia a las respuestas brindadas por los entrevistados, pues el entrevistado 6 anteriormente comentó que una zona muy peligrosa era Orotina – Jacó, y se refleja en esta noticia. Según cuenta la noticia, el chofer se pudo bajar del vehículo y corrió a dar la alerta al OIJ.

El tránsito de automóviles se va incrementando cada vez más, por lo que la necesidad de llantas es un factor importante para la mayoría de habitantes del país. Y al igual que los electrodomésticos, hay locales de venta de llantas alrededor de todo el país, haciendo que se facilite su venta en talleres, tiendas de productos de decoración, de repuestos, entre otras.

Unidad de Análisis 2: Posible Impacto para las Empresas Costarricenses

El posible impacto proviene del segundo objetivo específico que es conocer el posible impacto para las empresas costarricenses que participan de los procesos de comercio internacional a partir del robo de contenedores.

El contenido que se expresa en el capítulo dos es acerca de los tipos de control que se pueden implementar, estos otorgados de noticias. Algunos ejemplos son los horarios de circulación que se establecen a los transportes de carga pesada, asegurar las mercancías, las entidades vigentes durante el 2017, las coberturas que existen y el procedimiento de un reclamo. También la trazabilidad llega a ser un punto importante para mantener ubicados los productos.

En el capítulo actual, el cual contiene el análisis de resultados, se exponen las respuestas de cada integrante de la muestra de la población. Es importante cuestionar a los entrevistados respecto a estos temas, por lo que se construyen seis preguntas acerca de la cantidad de casos, el procedimiento ante un siniestro de robo, limitaciones de transportistas, medidas preventivas, utilizar seguros de carga y los impactos que se generan a partir del robo de contenedores.

La pregunta seis, acerca de la cantidad de casos que se les han presentado a los entrevistados, se analizará en la exposición de la categoría seis referente a la imagen de Costa Rica en su economía nacional y en el comercio internacional. En la pregunta siete, las muestras de la población exponen el procedimiento que se debe realizar cuando ocurre el robo de un contenedor, de aquí se obtiene la categoría investigar.

Las respuestas de la pregunta ocho se vinculan con las de los números nueve y diez, dando como origen a la categoría de controles para contrarrestar el impacto ante la sustracción. Las medidas que pueden implementar ante el robo de contenedores son: GPS, marchamo electrónico, puestos de control, custodios, confianza en colocaciones, compañía, ruta planificada y uso de los seguros de carga.

Este es un tema interesante debido a que gran parte de la población costarricense tiene entendido que lo más aconsejable es asegurar sus mercancías, pero no siempre lo hacen. El monto asegurado va a cubrir el flete, la factura comercial y algunos otros gastos según negociaciones estipuladas. Por lo que siempre será mejor manejar importaciones y exportaciones aseguradas.

“El desafío de que toda una sociedad alcance acuerdos básicos sobre su identidad, sobre lo que es y sobre cómo quiere ser vista, ciertamente no es una tarea sencilla. Sobre todo si este objetivo tiene luego que expresarse en un mensaje concreto y en una determinada imagen, susceptibles de poder ser comunicadas al mundo, de modo tal que acompañen todas las acciones hacia el exterior que resulten pertinentes.” (Furnari, 2007)

Es por este motivo que a última pregunta es acerca de los impactos del robo de contenedores de la cual se consigue la categoría de imagen del país involucrando temas de delincuencia, pérdida de clientes, costos elevados, contrabando y la imagen del país.

Se alcanzó un total de seis categorías de análisis, a saber:

1. Investigar
2. Controles para contrarrestar el impacto
3. Delincuencia
4. Pérdida de clientes
5. Costos elevados
6. Imagen del país

Seguidamente, se respaldarán las categorías establecidas con las respuestas más relevantes que brindaron los entrevistados.

Categoría 1: Investigar

Descripción

Cuando ocurre el robo de un contenedor, lo primero que se debe hacer es informar a las diferentes partes que conlleva la situación. Una vez se informen todas las partes, se procede a realizar la investigación de cada uno de los hechos. La idea principal es que una vez se realicen las investigaciones se tenga alguna solución conveniente para los afectados, pero no siempre sucede.

- *“Se debe de investigar a ver qué sucede. Mi responsabilidad es que lleven la carga a su destino sin que pase ningún daño en el transcurso del día. Si sucede el robo al transportista se debe pagar el deducible de la carga. Ejemplo: el contenedor que les robaron la semana pasada tenía un valor de ¢100 millones, el INS le cancela al cliente*

los ¢100 millones valor total de la carga y el INS le cobra al transportista ¢10 o ¢15 millones (deducible). Aunque el transportista no tenga nada que ver”. Entrevistado 1

- “Primero, dar aviso al OIJ, informar a las partes afectadas (transportista, proveedor y comprador). También dar el aviso inmediato a las autoridades y a la empresa que contrató el transporte. Proceder a activar el seguro para solventar la pérdida a la compañía aseguradora. Después se debe de proceder con la investigación interna”.

Entrevistado 2

- “Nosotros tenemos que informar, dar reportes, denuncias, seguimiento, revisión del evento cubrir el protocolo nuestro de seguridad y activar las pólizas, y por supuesto que yo pienso que hay una enorme vulnerabilidad en CR. El procedimiento va a depender mucho del evento, si hay o no violencia, heridos, participación del conductor o no si es por descuido si es por interceptación violenta, no hay protocolo establecido para todos los casos. La investigación debe ser muy detallada, y la participación del chofer siempre es un tema a considerar. La responsabilidad siempre va ser del autor directo en este caso del conductor. Mi responsabilidad como empresa sí es tratar de que la carga viaje con los protocolos que nosotros establecemos, cumplir los protocolos del cliente tratar de que haya una correcta elección del personal a la hora de contratar pero realmente ante la delincuencia no deberíamos de tener responsabilidad nosotros deberían de ser los delincuentes”. Entrevistado 3

- “El chofer le avisa a su jefe inmediato. El transportista informa a la policía y a la naviera, hace la denuncia de robo y aplica el seguro ante su aseguradora. La Naviera informa al cliente. La agencia naviera informa a la oficina Regional de esta. Nosotros como naviera debemos de estar siempre informados por medio del transportista terrestre que ha sido contratado para dicho fin y mantener informado al cliente. Informar a las autoridades respectivas con todas las características del contenedor. Mi responsabilidad ante la naviera es el transportista terrestre. La responsabilidad ante el cliente es de nosotros como naviera o agentes navieros”. Entrevistado 4

- “Las cámaras de exportadores, de industrias y las entidades del gobierno deberían trabajar en conjunto. Los equipos y la carga deben tener las coberturas de seguros que cubran eventuales pérdidas, mi responsabilidad es reportarlo al asegurador”. Entrevistado 5

- *“Poner la denuncia del OIJ, llamar a los clientes por si aseguraron su carga, hay clientes que tienen pólizas flotantes, que aseguran la mercancía siempre y cuando no estén en sus bodegas, en caso de que el cliente haya asegurado, notifica a la aseguradora con la denuncia del transportista. Se inicia un trámite interno de presentar documentos. Es complicado porque hay que llevar al transportista y a veces ellos no quieren, y ahí interviene la policía y a veces se van, el tiempo es totalmente relativo. El OIJ llega donde se atacó o donde se encontró el chofer, pero no funciona mucho, después el OIJ pide documentos. Yo debo acompañar al transportista. También debo ver cómo se ayuda a los clientes investigando más, incluso a veces los clientes ponen un detective y se le da la información de quien es el chofer donde vive donde se detuvo, donde dice que lo asaltaron, como se encontró el camión, por lo general aparecen en las mulas. Generalmente, estos robos no quedan en nada, el OIJ no ayuda y no sabe nada nunca tienen pruebas hay veces que también se pierde el furgón entonces no trasciende si no investigan bien. Me imagino que ellos van a visitar bodegas y preguntan, en mi caso yo tenía una sospecha que en San José estaban vendiendo la mercancía robada que él tenía los documentos, cada factura tiene una referencia pero para poder investigar en una tienda se deben de tener muchos permisos o hacerse pasar por un cliente. En mi experiencia personal, uno llega a hacer la denuncia y parecen preocupados al principio pero cuando uno pide seguimiento nunca saben nada, inclusive cuando uno los llama uno tiene hasta que refrescarles la memoria de lo que uno les está hablando. Además a las aseguradoras no les agrada mucho asegurar lo terrestre, más cuando son cosas de alto valor o mercancías buscadas”. Entrevistado 6*

Análisis

Se define como informar al hecho de “expresar aquella acción a través de la cual una persona da cuenta de algún hecho, evento, acontecimiento, a otra que lo desconoce”, mientras que y se detalla investigar como “sinónimo de analizar, averiguar o indagar. Realizamos una investigación porque desconocemos algo y necesitamos aportar algún tipo de solución al respecto” (Definición ABC (2007-2017, párr.2.)

Al ser la primera acción informar, se deben contemplar cada uno de los involucrados, quien primero se dé cuenta de la situación es quien deberá alertar los demás. En caso de que el chofer quede en buen estado tras el robo, debe de llamar a su supervisor y contarle lo acontecido.

En ese momento, inmediatamente se le avisa al OIJ para que se desplace al lugar de los hechos. De manera simultánea, se le debe avisar al cliente para que esté al tanto de la situación y en caso de que tenga una póliza de seguro, la ejecute al momento en que se dé cuenta. Asimismo, se le da aviso a la naviera y transportista, ellos deben de estar al tanto del siniestro.

Cuando se termine de informar, inicia el proceso de investigación. La primera investigación que se hace es la física, en el lugar donde aconteció el robo. Seguidamente, se empiezan a investigar alrededores y posibles lugares en donde puedan estar las mercancías hurtadas. También se investigan posibles sospechosos.

Para obtener resultados positivos al desarrollar un reclamo y al concluir una investigación, se espera que se realicen todos los movimientos necesarios; sin embargo, esto no sucede en la mayoría de las veces. El OIJ, como expresa el entrevistado 6, no se mantiene al tanto de los casos y esto es un grave problema pues dificulta su solución.

Las empresas costarricenses necesitan más apoyo y seguimiento de parte de las unidades estatales para que se puedan encontrar soluciones para destituir bandas, atrapar criminales e implementar medios de seguridad para que las empresas al inicio recuperen sus mercancías y conforme se implementen más medidas preventivas el riesgo por robo de contenedores disminuya en grandes cantidades.

Categoría 2: Controles para contrarrestar el impacto

Descripción

Los horarios de circulación son el resultado de la pregunta ocho del cuestionario, la cual plantea a los entrevistados si existen limitaciones de parte de los transportistas. En la pregunta

nueve la respuesta más dada fue el uso del GPS como medida preventiva ante el robo de contenedores. Otra medida obtenida de los entrevistados fue el uso del marchamo electrónico.

Los puestos de control provienen de las medidas que se pueden implementar; sin embargo, esta solución no puede ser implementada por las empresas costarricenses importadoras o exportadoras; quienes pueden colaborar con esta prevención son las instituciones estatales, almacenes fiscales y estacionamientos transitorios.

Según los entrevistados, los custodios son la manera más efectiva de salvaguardar un contenedor ya que ellos no se prestan para negocios del mercado negro. Dos de los entrevistados consideran que la confianza es otra de las formas de proteger las mercancías. En la pregunta nueve también se menciona que los choferes deberían andar acompañados para restar vulnerabilidad. Es importante hacer rutas totalmente coordinadas y planteadas para beneficio hasta del mismo chofer.

- *“Las fechas y horas de colocación las da el cliente y con cargas delicadas perseguidas por el hampa solo se transportan de lunes a viernes de 5 am a 4 pm. Todos los contenedores tienen GPS. El que va saliendo se va monitoreando por GPS indica ruta y kilometraje. Si se detiene llaman al chofer. Marchamo electrónico y GPS: tienen la misma función solo que el marchamo lo solicita la aduana (por cuestiones de tipo de carga) o el cliente decide hacerlo. En el TICA genera que tal contenedor va con marchamo electrónico”. Entrevistado 1*
- *“También la colocación de un GPS para rastreo. Ante un robo a mano armada es imposible poner resistencia ya que no se va a poner en riesgo la vida humana, no obstante. si el transportista contara con un custodio sería más difícil el proceso del robo”. Entrevistado 2*
- *“Debería haber mayores regulaciones o puestos de control chequeando los tránsitos de los camiones, debería de haber puestos perennes, pero el volumen es tan alto de equipos en CR y las limitaciones son tan grandes y la infraestructura vial está tan atrasada, que no tiene la capacidad estructural de hacer puestos de control, se pone un puesto de control el Limón y colapsa la carretera. Deberían presupuestar los importadores ante la*

poca reacción que tienen las autoridades en CR el custodiar algunas cargas importantes, deberíamos de recibir más apoyo del gobierno”. Entrevistado 3

- *“Despachar contenedores solo de día, colocar GPS, marchamos electrónicos separadamente al contenedor y al cabezal. Si la carga es muy sensible y de alto costo, contratar escolta. Colocar contenedores solo donde clientes conocidos. En la medida de lo posible hacer convoyes (viajar juntos). Que el chofer se detenga solo en lugares autorizados”. Entrevistado 4*
- *“Uso de tecnología como GPS”. Entrevistado 5*
- *“Eso es complicado, yo como transportista no sé cómo controlar eso, ya son casi 20 años que trabajo en esto y nunca he podido controlarles el tiempo. Ahora a la mayoría de mis trabajadores les digo: “no me salen después de las 3 de la tarde y punto” pero como sabes vos que no salieron. Con GPS si lo sabes pero igual qué haces, los choferes son muy difíciles. Sería bueno que en Paso Canoas hubiera una empresa que prestara asistencia de custodio pero fija y aquí no hay, eso es a veces cuando se puede o si quieren, y respecto a las colocaciones se les dice usted sale de aquí para allá y entrega en este lugar y ya no puede haber ninguna variación, aunque es muy difícil con los choferes. Los transportistas independientes solo tienen una mula un chasis y listo ya puede colocar. Cuando se les da una instrucción y usted les dice que pare es más no van a parar porque van a pensar que algo raro es entonces ellos no hacen caso y no portan armas. Para mí lo más importante es saber hasta dónde vive la mamá del transportista para mi conocer al transportista es fundamental., así me he manejado yo siempre. El solo hecho de que el transportista sepa que usted sabe todo si tienen alguna intención se restringen porque les da miedo y saben si en algún momento están involucrados en algo ya saben a dónde buscarlos, a dónde ir, esa es una parte importante. Cuando los voy a contratar les digo que si quieren trabajar con nosotros tráiganme la hoja de delincuencia, documentos del carro, teléfono de su casa y vamos a corroborar que usted vive ahí y lo vamos a ir a buscar para verificar. Andar acompañados porque también ocurren fallas mecánicas en los camiones, esto se presta también para que donde paro el chofer ahí lo estén esperando para robarlo o se avisen a estos que están en la calle observando”. Entrevistado 6*

Análisis

Se decide plantear esta pregunta debido a que en el robo de un contenedor la parte involucrada directamente es el chofer, quien da supervisión al conductor es la empresa transportista.

Es importante investigar si los entrevistados consideran que existen limitaciones en el transporte. En las entrevistas la limitación más recurrente es establecer horarios de circulación, para que no sean vulnerables. Ante la oscuridad y soledad de la noche, se les recomienda que viajen de día.

Las iniciales GPS expresan *Global Positioning System*, lo que quiere decir sistema de posicionamiento global. Estos sistemas de navegación contienen tres componentes los cuales son el espacial, control y de usuario. (Informática Hoy, 2007-2016)

El componente espacial está constituido por 24 satélites, los cuales tienen distancias y ubicaciones específicas con el fin de que se pueda encontrar sobre cualquier punto de la superficie. El de control es para rastrear los satélites, mientras que el de usuario es cuando se convierte la señal del GPS en la posición, velocidad y tiempo. (Informática Hoy, 2007-2016)

El componente del usuario es lo que se conoce comúnmente como GPS. Un artefacto que se coloca en el cabezal para que se pueda ver toda su trayectoria, si se detuvo o no, si aumentó la velocidad, en qué lugar está, entre otras características de utilidad para darle seguimiento a los contenedores.

Por otra parte, se define como Marchamo electrónico a un dispositivo que permite al servicio aduanero nacional controlar la seguridad de las mercancías que se transporten. Además esta información se suministra ante el TICA mostrando la ubicación, hora de salida, hora de llegada, entre otras. (Marchamo electrónico, s.f.)

Este dispositivo, al igual que el GPS, tiene varios componentes, entre los más importantes se encuentra un mecanismo de cerrajería, un transmisor de datos, un equipo de GPS y una batería. El marchamo electrónico se coloca primeramente para cerrar las puertas, en caso de que el marchamo no tenga la función de cerrajería de adhiere el marchamo a una superficie adecuada. (Marchamo electrónico, s.f.)

Además, estos dispositivos pueden ser reutilizables si están en buen estado. En el país existen varias empresas que se encargan de colocarlos con la compañía de la autoridad aduanera. Según la empresa Marchamo Electrónico, tienen un costo de \$40 por un tránsito de 24 horas, que es lo que va a durar la batería. El Tica es quien obliga o no a utilizar un marchamo electrónico.

Se utiliza generalmente cuando los contenedores salen del muelle y se dirigen a Zona Franca o Perfeccionamiento Activo, cuando los contenedores salen de predios, muelles, entre otros para realizar un tránsito internacional a Zona Franca, Perfeccionamiento Activo, entre otras; se realizan movimientos hacia tiendas libres. (Marchamo electrónico, s.f.)

Además, este dispositivo, en caso de anormalidad, deberá de emitir una alarma cuando se abra la unidad de transporte, exista un desvío, aparezca una interrupción en el viaje, exista algún atraso o destino erróneo. La Oficina de Control de Tránsito deberá dar seguimiento a las alarmas. (Marchamo electrónico, s.f.)

Según Senasa (2015), los puestos de control son dependencias que se encargan de prevenir, controlar o ejecutar acciones orientadas a proteger y mejorar. Los puestos de control son importantes para poder contrarrestar los riesgos relacionados al comercio nacional e internacional de mercancías.

Estas revisiones se deberían de ubicar en los pasos fronterizos y dentro del territorio nacional. Es complicado establecer puntos de control en el país debido a que al no ser implementados con anterioridad es posible que al inicio genere problemas de tránsito.

Sin embargo, con una planeación correcta y tomando en cuenta los riesgos que existen en el transporte terrestre de mercancías, los puntos de control son reguladoras muy útiles para enfrentar el robo de contenedores.

Es importante contar con custodios para que ellos resguarden las mercancías. Las empresas de seguridad prestan estos servicios y en caso de transportes terrestres internacionales, la tarifa varía según el grado de peligrosidad de país.

Cuando un cliente requiere custodios, debe de informarle primeramente a la empresa transportista con la que trabaja. Generalmente son los transportistas quienes tienen estos contactos.

Una naviera *freight forwarder*, consolidadora de carga, debe contar con la plena confianza en sus clientes para que tenga la seguridad de colocación. Algunos clientes solicitan colocaciones en horas de la noche, incluso en madrugadas, otros en zonas un tanto peligrosas, y para poder cumplir con los estándares del cliente, primeramente la naviera debe confiar en él, para que cuando se dé uno de estos casos sepa que no es para simular algún robo; sino que son requerimientos del cliente.

Las empresas transportistas deben de realizar los movimientos necesarios para cumplir con las necesidades de los clientes, para esto deben controlar a los choferes. Cuando se realizan tránsitos extensos o seguidos, los conductores deben pasar hambre, sed, frío, calor, cansancio, entre otras, por lo que a veces es un tanto complicado darles órdenes.

Una forma de asegurar el buen comportamiento de los choferes es conociendo todos sus datos personales, para que en caso de algún mal presentimiento se puedan localizar en diferentes lugares.

Cada transportista trabaja por su parte, sin embargo, entre los mismos choferes se podrían establecer algunas horas y rutas para que se encuentren acompañados al menos durante la mayor parte del trayecto. Esto debido a que si una banda de delincuentes decide robar un contenedor, al

este ir acompañado va a complicar la situación; ya que no es solo un chofer, son varios, y entre ellos mismos se pueden defender y alertar a las autoridades.

Cuando se coordina una colocación, la empresa transportista debe de planear la mejor ruta para llegar a cada uno de los destinos requeridos. Es importante que los choferes cumplan estrictamente las rutas planeadas.

Cuando se realizan estas rutas, se debe de contemplar el tránsito, el clima, la delincuencia de la zona, entre otros aspectos externos, ante los cuales sufren el chofer y la mercancía. Una vez se contemplen y se realice la ruta, también se deben de coordinar paradas para que los choferes puedan detenerse a comer y descansar.

Categoría 3: Delincuencia

Descripción

La última pregunta es acerca de los impactos del robo de contenedores en la economía del país. El contrabando, el mercado negro y la evasión de impuestos, están de la mano, esto por cuanto las mercancías hurtadas son revendidas después.

- *“El impacto que ocasiona es formar más delincuencia, inclusión de personas inocentes, ya que se vuelve en una solución para obtener plata”. Entrevistado 1*
- *“Hay un tema de fomento de este tipo de organizaciones que al igual que el narcotráfico lo único que hacen es enriquecerse con base en un delito. Viene una bola de delincuencia de roba contenedores y camiones porque es más fácil robarse un contenedor que asaltar un banco, es una situación que si el gobierno no toma las medidas necesarias y esto se sale de control ahí si va a afectar completamente la industria y el comercio porque por falta de seguridad en las carreteras se va a requerir que todas las cargas sean custodiadas y eso es hacer crecer una industria paralela al transporte que sería la seguridad y no es la solución jamás. La solución es la prevención y la prevención es desarticular bandas, darles seguimiento en carretera, hacer que no crezcan que no*

funcione y el Gobierno no está siendo lo suficientemente eficaz. Este delito no se enfrenta por la corrección es por la prevención, se tiene que evitar que la situación se dé, qué las organizaciones no prosperen y eso es lo que se debe hacer en CR, estamos a un paso de estar igual que en los demás países de Centroamérica, CR aun no es un país tan violento, pero hay una situación complicada porque de Centroamérica se ven a los conductores enfrentarse ante una serie de problemas forzados, violentados como también organizaciones que le dicen cómo va a entregar la carga con o sin dolor, si coopera le damos plata y se va y si no te matamos a tu familia extorciones y se da por la filtración de información. En CR se han dado casos en los que el chofer ha muerto. Gracias a los números de lote se han recuperado muchas mercancías pero eso depende del tiempo que duren en detectar y cuanto en venderla. El impacto en la economía del país siempre va a ser muy severo porque si se llenan los mercados de carga robada hay una enorme evasión de impuestos, se fomenta el comercio informal las empresas informales”.

Entrevistado 3

- *“El impacto es muy negativo para el cliente, el transportista y el comercio en general ya que normalmente esas mercaderías son vendidas en el mercado negro”.* Entrevistado 4
- *“Evasión de impuestos”.* Entrevistado 5
- *“Regatea mucho la mercancía, el comerciante que está trabajando se ve afectado por los precios de la gente, que se presta a esto, ese es el impacto porque acá este tipo de mercancías se compran fácilmente. Los licores se prestan mucho para que los vendan en bares, el impacto en el dueño de esa mercadería estamos hablando de sumas enormes que se pierden y tal vez hasta permisos de distribución. Y también comprar un electrodoméstico de ₡10mil en ₡5mil es lo mismo que el contrabando no se pagan los impuestos. Robar y contrabandear es lo mismo, afectan al comercio y a la gente no le importa”.* Entrevistado 6

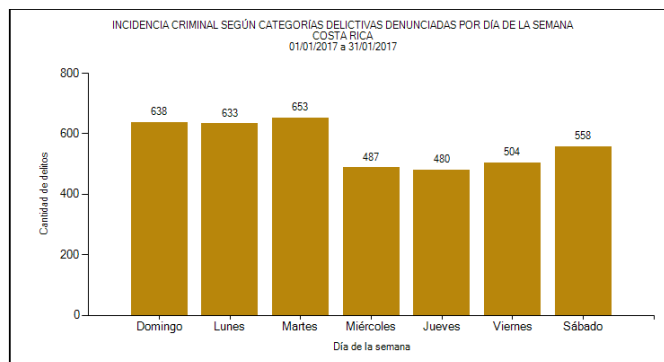
Análisis

Como se expuso en el planteamiento del problema, los delincuentes optan por el robo de contenedores porque es una manera fácil y rápida de ser remunerados.

Para tener una visibilidad un poco más clara acerca de los robos en Costa Rica, se ingresó a la página del OIJ, la cual muestra algunos gráficos desde el 1 al 31 de enero del 2017.

El primer gráfico muestra la cantidad de robos, hurtos y asaltos generales, que se realizaron por día. En dicha ilustración se puede ver que el día en el que más se presentan estos casos son los días martes.

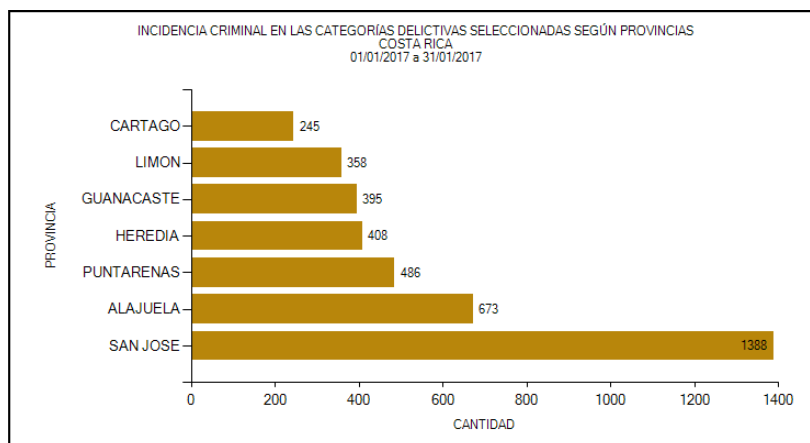
Gráfico 1. Cantidad de Robos, Hurtos y Asaltos Generales por Día, 2017



Fuente: Organismo de Investigación Judicial, 2017.

El segundo gráfico muestra los lugares más propensos del robo en general. Al ser robos diarios, la provincia más vulnerable es San José.

Gráfico 2. Lugares más Propensos del Robo en General, 2017



Fuente: Organismo de Investigación Judicial, 2017.

Según la información que se coloca en la página, se despliega un reloj criminal el cual muestra que los robos, hurtos y asaltos son diarios y seguidos en el territorio costarricense.

Figura 15. Reloj Criminal, 2017



Fuente: Organismo de Investigación Judicial, 2017.

Según los datos estudiados provenientes de la página del OIJ, existe gran parte de la población costarricense dedicada a los fines ilícitos. Los delincuentes, en vez de buscar mayores oportunidades laborales, buscan los trabajos más fáciles, que requieren poco tiempo y que brindan grandes recompensas.

Se llama contrabando a la venta de estos productos, y el mercado negro es el ambiente en donde se intercambian las mercancías hurtadas. El mercado negro es un mercado ilegal. Donde se producen compras y ventas de artículos en forma oculta, ilegal, permitidos o no, importados, nacionales, entre otras posibles situaciones. Se llama mercado negro debido a que existe una evasión de impuestos. (Enciclopedia de tareas, s.f.)

Se define como evasión fiscal a la práctica de no pagar los impuestos correspondientes de cada servicio o producto, esta acción se categoriza como un delito. Esto se ve reflejado cuando se roban un contenedor de importación y no ha sido nacionalizado; ya que no da tiempo de que el cliente pague los impuestos al Gobierno. Esto genera una repercusión estatal, debido a que los impuestos que están designados a una proporción aproximada de importaciones, se pierden y

estos impuestos ya están designados para un área dentro del presupuesto nacional, y si hay variaciones negativas en las entradas por impuestos de importación, estas cantidades monetarias, se deberán de tomar de algún otro ingreso que genere el país, con el posible resultado de afectar otra área.

Un ejemplo del mercado negro en Costa Rica se revela en el Diario Extra (2014), en tanto se publicó lo siguiente: “En mayo pasado las autoridades cerraron 8 locales de chinos por no contar con los permisos respectivos y por vender productos ilícitos. Además se intervinieron 17 locales comerciales sin papeles en San José. Se le decomisan 1262 cajas de esa marca de cigarros que venían camufladas en 200 bultos con utensilios de cocina que iban para Nicaragua”. Esta noticia revela lo malintencionada de la situación, lo que los delincuentes están buscando son formas fáciles y que no les demande dinero, pero que sí les brinde ganancias en su negocio.

Categoría 4: Pérdida de clientes

Descripción

La pérdida de clientes llega a ser un impacto en la economía nacional en el sentido de que los ingresos se dejarán de percibir.

- *“El cliente deja de percibir esa ganancia. La naviera también pierde porque el cliente no quiere trabajar con ellos porque se les roban los contenedores, es una cadena y muchas veces se despide gente inocente. En un robo todos son sospechosos”. Entrevistado 1*
- *“También hace que mucha gente que invierta se vaya. Yo tenía clientes muy buenos que se fueron de CR e invirtieron en Nicaragua porque acá no sentían seguridad porque no solo les robaban un contenedor también les robaban otras cosas, aquí el robo es del diario vivir”. Entrevistado 6*

Análisis

En una economía, todo va de la mano, las empresas contratan otras empresas para que contribuyan a su labor y puedan ejercer las funciones de manera satisfactoria. En el ámbito del comercio internacional, la tarea de las empresas dedicadas es que las exportaciones incrementen las importaciones disminuyan y el flujo de dinero se mantenga constante.

“Los métodos para acoplar el producto al cliente han fracasado, la gente siempre termina con un plan que no le conviene”, lo cual ha llevado a las empresas a buscar e identificar a sus “desertores potenciales” para ofrecerles alternativas, partiendo de la premisa de que si el mismo proveedor les ofrece mejores opciones, las tomarán”. (El Financiero, 2015)

Este llega a ser un inconveniente para muchas empresas ya que si un cliente no está satisfecho buscará nuevos proveedores. En caso de que una empresa como cliente decida no trabajar más con una empresa transportista, esta empresa dejará de percibir esta entrada, por lo que puede que su rendimiento disminuya, y si disminuye en picada, el transportista deberá de cerrar y con el cierre viene el desempleo, haciendo que estas personas no contribuyan al pago de impuestos.

Categoría 5: Costos elevados

Descripción

Otro de los impactos fuertes en la economía y el comercio internacional son las pérdidas que se generan con el robo de contenedores.

- *“Costos de reposición de los daños”. Entrevistado 5*

Análisis

Cuando hay un robo de mercancías, las empresas pierden el producto al cual se le iba a sumar una ganancia para generar utilidad. Además de que los montos que se hayan pagado anticipadamente, que no tengan que ver con la mercancía, van a perderse.

“Entre febrero y mayo del 2014, la policía ha decomisado más de 3500 cajas de cigarrillos de la marca Silver Elephant, cada rueda trae 500 cajetillas que venden sin permiso sanitario y en algunos casos están vencidos, por eso las arcas del Estado dejan de percibir ¢1.109,500 millones”. Diario Extra (2014) Este es un ejemplo de suma monetaria que se dejó de percibir debido al robo de la mercancía. Además de que cuando se realizan reclamos de seguros e investigaciones, los costos de operación llegan a ser de costos elevados tanto en dinero como en tiempo.

Categoría 6: Imagen del país

Descripción

La categoría Marca País se deriva de la última pregunta que cuestiona el impacto que puede tener el robo de contenedores en Costa Rica ante el mundo.

- *“El impacto es un agravante, relacionado con los seguros; ya que las primas en las pólizas varían, podrían incrementarse (no es lo mismo un contenedor que transite en Costa Rica a que transite vía terrestre a Guatemala, donde el incremento de robos es el triple al de nuestro país por ello el seguro podría ser más caro)”. Entrevistado 2*
- *“El mercado internacional se verá muy afectado porque CR no puede dejar de verse como un punto de exportación seguro. No puede llegar un contenedor vacío a un país y que eso le pase a la exportación costarricense sin que nadie haga nada hay un tema de imagen hay un tema afectación al entorno económico”. Entrevistado 3*

Análisis

Según la noticia publicada en El Financiero en el año 2010: “Costa Rica debe seguir siendo fiel a su imagen turística”, citando “Costa Rica ha logrado posicionar una imagen de marca muy buena en el mundo, tiene que seguir siendo fiel a esa imagen que ha creado”. Esta percepción ante el mundo fue construida por Procomer mediante la marca “*Essential Costa Rica*” Se define como Marca País a la herramienta utilizada para destacarse ante otros países en mercados internacionales. (Essential Costa Rica, 2016)

La Marca País se enfoca en promocionar de manera integral el turismo. En Limón se encuentran muchas playas, las cuales son promocionadas ante el mundo, por ejemplo: Tortuguero, Puerto Viejo, Cahuita, Punta Uva, Manzanillo, Playa Bonita, Playa Gandoca, Playa Negra, entre otras. Si los turistas buscan noticias acerca de la situación actual del país, para evaluar su viaje hacia Costa Rica, es posible que encuentren datos acerca de la inseguridad que existe en Limón.

Esto afectará la economía y el comercio internacional. En cuanto a la economía porque Costa Rica va a dejar de percibir ingresos por turismo pues el país se promociona como un destino pacífico, sin ejército y verde; pero al ver tanta inseguridad, no será el primer país al que querrán visitar.

La Marca País se encarga de promover las exportaciones y la inversión extranjera, sin embargo el impacto del robo de contenedores en el comercio internacional radica en que si esta problemática aumenta, el país podrá llegar a contar con una reputación como la del resto de Centroamérica. Esto quiere decir que tendrá índices más elevados de criminalidad y gracias a ello Costa Rica no se podrá ver como un país de inversión, sino como un país inseguro.

Las respuestas sobre la cantidad de robos que sufrieron los entrevistados se detallan de la siguiente manera. El entrevistado 1 sufrió dos robos en el 2017; el 2, alrededor de 35 casos por año; el 3, lleva 10 casos en Costa Rica durante 7 años y tuvo una experiencia cuando laboraba en Guatemala de hasta 80 casos por mes del 2000 al 2009. El 4 tuvo 3 robos de contenedores por

medio del transportista; el 5, solamente uno; sin embargo, cuando este sucedió él aún no trabajaba en la empresa. El entrevistado 6 únicamente uno en 20 años; el 7 también uno; el 8, cinco en 10 años; el 9, sufrió dos y el 10, uno en el 2017.

Interpretación de Datos

El robo de contenedores llega a ser una de las alternativas optada por las personas con pocas oportunidades laborales, poca educación, carencia económica, entre otras situaciones, esto debido a que dicha ejecución conlleva muy poco tiempo en el acto como tal y su remuneración en casi inmediata y de altas sumas monetarias.

Los accidentes, llegan a ser una de las situaciones que vuelven vulnerables a los choferes y a las mercancías durante el tránsito terrestre. Existen varios tipos de situaciones de contacto que perjudican a los involucrados, como lo son los golpes con, contra y por, que se pueden presentar en la ejecución de un robo. Los golpes con son cuando un furgón choca con cualquier objeto que este en una posición fija, los golpes contra son cuando un furgón este estacionado ya sea por cuestiones de alimentación u horario de circulación y otro vehículo lo choca y los golpes por son cuando hay derrumbes en carretera, estos llegan a ser una característica debido a que, en dados casos el furgón deberá detenerse y es en ese momento cuando el delincuente intercepta el camión y daña los marchamos y/o puertas, incluso puede dañar al conductor y todo con el fin de abrir las puertas y robar el contenido.

En el año 2016 se implementó una regulación llamada “Convenio Solas” con el objetivo de controlar el peso en los contenedores y evitar el sobrepeso, especialmente en el transporte marítimo; sin embargo, esto será de beneficio para el transporte terrestre ya que para que los contenedores puedan a bordar el buque, deben ejecutar una ruta terrestre. Antes de que no existiera dicha regulación los contenedores viajaban la mayoría de veces con sobrepeso, dando origen a daños en carreteras y en la mecánica del camión y chasis, generando desbalances o desmontes entre en contenedor y el cabezal y que las bandas aprovechen dada situación para esperar o interceptar el contenedor.

En el caso de una importación o exportación, que el contenedor debe estar estacionado en bodegas, estacionamientos transitorios, almacenes fiscales, filas en fronteras, entre otras localidades, la mercancía se encuentra vulnerable. Muchas veces los trámites que se deben de realizar para importar o exportar mercancías, requieren mucho tiempo, debido a que se debe de presentar mucha documentación dependiendo del régimen, de la mercancía, de la ubicación, además pueden existir atrasos por dichos trámites, inspecciones, falta de pago y estatus de barco. Durante esta acción, los contenedores pueden encontrarse sensibles a que una banda delictiva encuentre el contenedor y proceda a realizar un robo de tipo saqueo.

La infraestructura vial en mal estado que tiene Costa Rica cuenta con 35 años de atraso según periódico El Financiero. Esta temática llega a ser un problema debido a que existen presas, huecos, puentes en mal estado; haciendo que los camiones deban recurrir a otras rutas, incluso más solitarias y peligrosas.

Dentro de las zonas más vulnerables está la Ruta 32 que es la carretera que conecta San José con Limón, siendo la ruta más peligrosa debido a que es por donde transita la mayor cantidad de contenedores, además de que en dicha provincia está el Puerto de Limón, Moín y en construcción APM Terminals, y los estacionamientos transitorios. La Carretera Interamericana va desde el Parque Central en San José hasta Peñas Blancas, en donde se encuentra el Cerro de la Muerte, este llega a ser una zona conflictiva por la soledad, neblina, y relieve, y por último la Ruta 27 es la de Caldera en donde se sitúa el puerto que intersecta Orotina, siendo otra de las zonas conflictivas.

Dentro de los mayores y más comunes crímenes cibernéticos, se destaca la fuga de datos llamado también la infiltración, en el ámbito de comercio internacional desde y hasta Costa Rica los datos de importaciones y exportaciones se reflejan en el sistema TICA ya que todas las personas tienen acceso a ingresar en la página y únicamente con el número de conocimiento de embarque, y observar diversos datos. También el DUA es un documento que les facilita a los delincuentes la información de un embarque, convirtiéndose en medios de gran utilidad para los delincuentes; ya que, les brindan la información más relevante y así proceder con el robo.

Según el periódico La Extra, en el 2014, existe una “Mafia que roba 5 contenedores por mes del muelle”. Este es un tema delicado debido a que quienes realizan dichas sustracciones de mercancías, no son robos esporádicos; sino, que son totalmente planificados con anticipación y conforme vean alguna posibilidad y les aparezca una oportunidad. Estas personas tienen el conocimiento previo de qué, cómo y cuándo se debe hacer cada uno de los movimientos para realizar el robo satisfactorio, haciendo que sea un crimen altamente organizado.

Las mercancías más buscadas por los delincuentes, son productos que tengan una fácil venta en el mercado. Muchas de las veces, la mercancía incluso antes de que arribe en caso de una importación, ya está comprada. Las personas que se dedican a realizar este tipo de labores tienen como objetivo vender a mercancía lo más rápido posible para que así no se puedan ver descubiertos y puedan obtener una remuneración rápida y de alto valor comercial.

Es de gran importancia aplicar diversos métodos de seguridad, con el fin de resguardar tanto las mercancías como el chofer y demás involucrados. Muchas de las veces La escasa vigilancia. En Costa Rica no se otorga la suficiente atención en carreteras, puertos, predios y muelles, de esta manera los delincuentes buscan las unidades que menos protegidas estén, para que el robo sea más sencillo. Siendo una de las razones por las que el robo de contenedores no se termina, y por su contrario, incrementa.

Las mercancías más sensibles en el territorio costarricense ante el robo de contenedores, son los productos de línea blanca, licores, mariscos, cigarrillos, leche en polvo, atún, arroz, perfumes, ropa, tenis, llantas entre otros bienes.

Cuando una empresa sufre la sustracción de mercancías, se procede a realizar una investigación minuciosa. En esta etapa se deben de contemplar cada uno de los involucrados, quien primero se dé cuenta de la situación es quien deberá alertar los demás, inmediatamente se le avisa al OIJ para que se desplace al lugar de los hechos y se le debe avisar al cliente para que esté al tanto de la situación y en caso de que tenga una póliza de seguro, la ejecute al momento en que se dé cuenta. Asimismo, se le da aviso a la naviera y transportista, ellos deben de estar al tanto del siniestro. Seguidamente, el cliente deberá aportar diversos documentos al INS, naviera o

entidad que los requiera, para que testifiquen como prueba de lo acontecido y procedan con el reclamo.

Existe gran variedad de controles que se pueden utilizar para contrarrestar el impacto como transitar según los horarios de circulación, que los viajes se realicen de día, usar el GPS en el cabezal y los marchamos electrónicos en los contenedores, darle seguimiento a las cargas, utilizar custodios humanos, conocer datos personales de los choferes, establecer puestos de control en carreteras, plantas, muelles, fronteras, entre otras ubicaciones con el fin de prevenir, controlar o ejecutar acciones orientadas a proteger las mercancías y los conductores. Cuando se realizan las rutas que debe seguir el chofer, se debe contemplar el tránsito, el clima, la delincuencia de la zona, entre otros aspectos externos, ante los cuales sufren el chofer y la mercancía.

Los delincuentes, en vez de buscar mayores oportunidades laborales, buscan los trabajos más fáciles, que requieren poco tiempo y que brindan grandes recompensas, por lo que acuden al robo de contenedores para salir de sus problemas de carencia económica. Estas sustracciones de mercancías dan origen al mercado negro donde intercambian las mercancías hurtadas con precios más accesibles para los consumidores. Esto repercute en la pérdida de obtención de impuestos como cuando se roban un contenedor de importación y no ha sido nacionalizado, afectando también a las empresas privadas ya que a falta de esos impuestos se desplegarán diversas situaciones negativas y de carácter nacional.

Toda esta problemática repercute también en la pérdida de clientes. En una economía abierta, el comercio internacional es el área en donde se mantiene el flujo de dinero y de mercancías. El robo de contenedores ocasiona la pérdida de clientes, debido a que puede darse la situación de que un cliente está trabajando por primera vez con una naviera o transportista y al verse afectado por dicha situación, decidirán elegir otras empresas, haciendo que la naviera o transportista pierda el cliente y que el encargado de la empresa donde ocurrió el robo despida a algún funcionario en caso de que tenga sospechas, aumentando el desempleo.

Las empresas importadoras y exportadoras se ven afectadas debido a que sus costos se verán elevados. Cuando surge el robo de un contenedor, el dueño de la mercancía no va a perder

únicamente el valor de la mercancía que viene en el contenedor; sino que también perderá costos prepagados, montos de venta, utilidad, fletes, entre otros gastos.

La Marca País de Costa Rica se encargó de situar al país como un país turístico y esta imagen no debe verse afectada por la inseguridad que se presenta, especialmente en la zona de Limón, ya que esto afectará la economía de Costa Rica porque se dejaría o disminuirían los ingresos por turismo o por inversión extranjera, siendo una situación muy delicada y preocupante.

Por lo anterior, se puede notar que aún Costa Rica no es un problema tan grave, no obstante es importante tomar las medidas preventivas necesarias para que no se presenten más robos de contenedores.

CAPITULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones de la Investigación

El robo de contenedores es una situación que se presenta todos los días. Es un tema amplio y un poco conocido; haciendo que no todas las personas están conscientes de tal situación.

El grado de peligrosidad de un país se rige a partir del sector social, siendo de esta manera el sector centroamericano la región más vulnerable ante la sustracción de mercancías.

Muchas de las veces en las que se presenta el robo de contenedores se ven vidas sacrificadas, con tal de que la operación sea satisfactoria.

Las demoras, la infraestructura vial deficiente y el sobrepeso son situaciones que permiten que la ejecución del robo de contenedores sea pronta y oportuna.

El transporte terrestre es un atractivo para las bandas de narcotráfico.

Dentro de las zonas más vulnerables se encuentra la Ruta 32 debido a que es por donde transita la mayor cantidad de contenedores, seguidamente la Ruta 27 y, por último, la Carretera Interamericana.

Muchas de las rutas que deben realizar los choferes de puertos a bodegas y viceversa, son estrictamente definidas, por lo que son fácilmente detectables, además, desoladas y oscuras.

La información básica de importaciones y exportaciones es muy accesible, ya que se puede obtener por medio de TICA, DUA, entre otros.

Esta problemática es la consecuencia de varias situaciones sociales a las que se enfrenta cada país, promoviendo la ejecución del crimen organizado.

Las bandas delictivas dedicadas al robo de contenedores necesitan contar con contactos tanto intelectuales como criminales quienes conozcan del tema.

Los productos más vulnerables se definen mediante el grado de consumo, entre ellos productos demandados en el pueblo costarricense y de fácil venta en el mercado.

Las mercancías más robadas son: café, llantas, licores, cigarrillos, ropa, leche en polvo, arroz, entre otras.

Existe escasez y poca efectividad en los métodos de vigilancia que se aplican en las entradas y salidas de los puertos, muelles y estacionamientos transitorios.

Cuando ocurre un robo de contenedor lo primordial es dar aviso a la entidad competente e iniciar los trámites de investigación.

El robo de contenedores es una situación que no se puede erradicar, sino que se pueden tomar diversas medidas de seguridad como: los números de lote, horarios de circulación, asegurar las cargas, marchamos electrónicos, GPS, seguimiento, puestos de control, entre otras.

Los horarios de circulación son restricciones que ayudan a prevenir y a contribuir con el robo de contenedores. Previenen debido a que los camiones van en conjunto y contribuyen porque los delincuentes conocen ciertas zonas y puntos claves.

Para asegurar las mercancías existen diversas entidades aseguradoras, las cuales brindan diversos beneficios y tipos de seguros.

El robo de contenedores llega a ser una alternativa que conlleva poco tiempo, es de fácil ejecución y es bien remunerada.

Antes de que se inicie la planificación de un robo, los líderes de las bandas ya han contactado a diversos posibles compradores.

Dentro de los posibles compradores de la mercancía robada, se encontrarán los mercados semejantes.

El robo de licores y cigarrillos llega a fomentar el mercado negro, ya que son mercancías de alto consumo y se venden muy rápido a menores costos, en comparación al mercado.

La sustracción de mercancías repercute tanto en las empresas privadas como las públicas.

El impacto que reciben las empresas costarricenses no es únicamente monetario, sino que también deben de reaccionar y establecer diversas medidas de seguridad.

Dicha problemática repercute en el Gobierno, debido a la pérdida de impuestos.

Las empresas privadas también se ven afectadas ya que a falta de esos impuestos se desplegarán diversas situaciones negativas y de carácter nacional.

En caso de robos en almacén fiscal, el dueño será quien debe responsabilizarse de los daños y del pago dejado de percibir al cliente y al Gobierno.

El robo de contenedores también llega a ocasionar la pérdida de clientes, ocasionándole pérdidas de ingresos a empresas importadoras y exportadoras y aumentando el desempleo.

La pérdida de la mercancía robada no es únicamente el valor de la mercancía transportada; sino también existen costos prepagados, montos de venta, utilidad, fletes, entre otros gastos.

El mayor impacto a nivel de imagen del país es que Esencial Costa Rica se encargó de situar al país como un país turístico, y por tal problemática se puede ver afectada la economía porque Costa Rica podría dejar de percibir ingresos por turismo o por inversión extranjera.

Recomendaciones

Es necesario que las empresas transportistas, navieras, operarios, importadores y exportadores, implementen medidas de seguridad que se utilicen diariamente, como el uso de cabezales con GPS y contenedores con marchamos electrónicos, a fin de salvaguardar sus mercancías.

Según se indica en las noticias y relatos de los entrevistadores, existen cámaras en los muelles pero no tienen la resolución más óptima. Las cámaras instaladas en el muelle no permiten detallar debido a que un brillo se interpone y no enfocan dentro del cabezal. Por lo anterior es necesario que los encargados del muelle contemplen e implementen diversos controles de vigilancia como cámaras de audio y video en buen estado, en cada casetilla por donde deba transitar el contenedor, tanto en muelles, predios, carreteras, oficinas de guardas, despachos, almacenes fiscales, entre otras instalaciones.

Con el fin de controlar a los choferes asignados, se puede realizar una rectificación de los conductores responsables de cada movilización. Esto quiere decir que en las casetillas citadas se deba realizar un papeleo y se confirmen los datos personales de los choferes, a fin de que cuando llegue un chofer por un contenedor, se tenga el nombre, se identifique mediante una fotografía, se establezca el número de contenedor y placa asignada y deba firmar un documento para asegurar que es el chofer correspondiente, y en caso de que se vea involucrado se tenga un documento claro de quien es el sospechoso que debe rendir cuentas.

Durante el transporte terrestre, los choferes se encuentran vulnerables ante diversos riesgos en las carreteras, razón por la cual se recomienda que al coordinar una colocación, las empresas costarricenses partícipes del comercio internacional que conocen el trámite, conozcan también el celular del chofer, la ruta y las paradas que realizará, con el propósito de que se encuentren pendientes de la localidad de su mercancía y en caso de una parada no cumplida, inmediatamente se comuniquen con el chofer y se aseguren de que todo esté en orden o, por el contrario, en caso de peligro, avisen en ese preciso momento a las autoridades.

Además, los *freight forwarder* y clientes pueden solicitar constantemente el estatus de la unidad, si se encuentra en movimiento o haciendo trámites, la ubicación en que se encuentra o demás datos que sean de interés para mantener vigilada la unidad de transporte y prevenir cualquier tipo de riesgo durante la movilización.

Es importante que todas las empresas costarricenses convoquen reuniones con su equipo de trabajo para aumentar la confiabilidad entre los integrantes de estas. Asimismo, es de vital importancia que las empresas que participen del comercio internacional busquen información y noticias acerca de la situación actual del robo de contenedores en Costa Rica y en Centroamérica, a fin de mantener a todos al tanto de este riesgo y puedan tomar las medidas preventivas necesarias.

Con el propósito de luchar contra la infiltración en la documentación y datos importantes para las importaciones y exportaciones, es necesario que los transportistas, empresas importadoras y exportadoras, *freight forwarder* y demás empresas que tengan relación con el embarque, manejen la información de la manera más confidencial posible, que solo quienes realmente necesiten saber datos específicos de la movilización, lo sepan. Es aconsejable que en las cadenas de correos que se intercambian a la hora de una colocación, estén en copia solo quienes realmente necesitan ver el correo.

Sería de gran ayuda para contrarrestar el impacto del robo de contenedores, si existieran más limitaciones en el sistema TICA. Todas las personas pueden ingresar a dicha plataforma con un único dato que se puede conseguir fácilmente. Por lo que realizar usuarios y contraseñas, controlaría las visitas a este sitio, haciendo que solo las personas que realmente utilicen el TICA en sus funciones laborales cuenten con un usuario.

Cuando se transporten mercancías sensibles y de alto valor comercial es importante que las empresas transportistas cuenten con convenios de empresas de seguridad para que puedan ofrecer a sus clientes el uso de custodios humanos en sus cargas a fin de salvaguardar las mercancías en el transporte terrestre, ya que son la fuente más confiable de seguridad.

Es importante que las empresas importadoras y exportadoras conozcan su mercado competitivo, empresas que vendan mismos productos o similares; ya que muchas veces los delincuentes venden las mercancías robadas a mercados semejantes, y al conocer estas empresas, se pueden realizar estudios o visitas con el fin de buscar en donde están las mercancías robadas y en caso de encontrarlas, dar al paradero del vendedor de los productos robados, y de esta manera se pueda destituir la banda delictiva.

Asimismo, es fundamental que la empresa dueña de la mercancía robada y el tomador de la póliza de seguro, cuando sufran la sustracción de un contenedor, contraten a un inspector privado, quien favorecerá el proceso de investigación para que se encargue de realizar un estudio enriquecedor y completo, y facilite la resolución del caso.

Las empresas costarricenses pueden ingresar a la página de la Superintendencia General de Seguros, y encontrar las diversas entidades aseguradoras que pueden ejercer su tarea como aseguradoras activas y buscar contactos, con el fin de informarse de los beneficios que ofrece cada entidad aseguradora evaluando costos, servicio y disponibilidad. Para que de esta manera siempre aseguren sus mercancías.

Las empresas involucradas en el comercio internacional deben contar con todos los documentos de cada importación o exportación, los cuales deben estar al día, completos, claros y en orden, con el objetivo de que en caso que sufran el robo de un contenedor, tengan toda la documentación a mano y de esa manera se agilice la presentación de documentos a la entidad aseguradora y se solucione más rápido.

Las empresas de importación y exportación, específicamente los encargados de cargar el contenedor, deben embalar las mercancías de la manera más adecuada posible. Es decir, si van cajas paletizadas, envolver estas cajas en varias capas de plástico; ya que de esta manera se mantienen en conjunto, con el fin de prevenir los robos de tipo saqueo.

Las empresas importadoras y exportadoras, en el área de producción deben de contar con un control de las mercancías producidas o recibidas, como lo son los números de lote, con el

objetivo de conocer la serie de productos robados y que con este código los investigadores puedan realizar las investigaciones pertinentes con el fin de que puedan localizar las mercancías robadas y recuperarlas o encontrar los responsables de la ejecución del robo y de esta manera destituir la banda.

El encargado de verificar que el contenedor esté debidamente cargado con las mercancías correctas y expresadas en los documentos debe grabar y tomar fotografías durante el proceso de carga. Desde el momento en que se abren las puertas se revisa el estado del contenedor, de no encontrar alguna anomalía, se procede a que se carguen las mercancías hasta finalizar cuando se esté marchando el contenedor. Igualmente, en caso de que se deba hacer una revisión física del contenedor, dichos respaldos se utilizarán para que la empresa cuente con un respaldo de que la mercancía no contenía droga ni mercancías no declaradas.

Una recomendación a largo plazo, es establecer puntos claves en la trayectoria de los contenedores y cabezales, y ubicar puestos de control estratégicos en donde se revisarán detalladamente los datos de la unidad del transporte, comprobando que el chofer fue a quien se le asignó la carga que lleva, respaldado por documentos físicos y virtuales. El encargado deberá ser minucioso y consiente de aprobar el avance de la unidad.

REFERENCIAS

Alvear, A. (2017). El Comercio Internacional desde sus inicios. Economía y finanzas internacionales. Proyecto Académico de la Facultad de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Recuperado de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/214-inicios-del-comercio-internacional>

Arguedas, C. (23 de marzo del 2015). Gobierno intenta castigar con cárcel el contrabando hormiga. La Nación, párr. 1. Recuperado de: http://www.nacion.com/sucesos/seguridad/Gobierno-intenta-castigar-contrabando-hormiga_0_1477052309.html

Arguedas, C. (6 de enero del 2015). Policía frustra robo de contenedores con café. La Nación, párr.1, 2, 4 y 6. Recuperado de: http://www.nacion.com/sucesos/crimenes-asaltos/Policia-frustra-robo-contenedores-cafe_0_1461853820.html

Arias, J. (6 de julio del 2015). Empresa alerta sobre el robo de contenedor con 32900 unidades de bebida de sábila. CR Hoy, párr.1. Recuperado de: <http://www.crhoy.com/archivo/empresa-alerta-sobre-el-robo-de-contenedor-con-32-900-unidades-de-bebida-de-sabila/economia/>

Aseguradora del Istmo. (2011).¿Quiénes somos? Recuperado de: <http://www.adisa.cr/conozcanos.php>

Aumenta demanda de licores en Costa Rica. (2005). *La Nación*. Recuperado de: http://www.nacion.com/economia/Aumenta-demanda-licores-Costa-Rica_0_743525810.html

Barquero, M. (11 de junio del 2014). Importación de café a Costa Rica se vuelve a disparar este año. La Nación. Recuperado de: http://www.nacion.com/economia/consumidor/Importacion-Costa-Rica-vuelve-disparar_0_1420057996.html

Best Meridian Insurance Company. (s.f.). Recuperado de: <http://www.segurosbmicr.com/stand/seguros-bmi-costa-ric-2/>

Café Kina & Co. (s.f.). Recuperado de: <http://www.cafekina.com/Sp/ElGranoDeCafe.htm>

Centro de Información Aduanera. (2017). Estacionamientos transitorios. Recuperado de: http://www.actualidadaduanera.com/main.php?action=&artid=555&catid=23&template=art_directorio.html

Centro de Información Aduanera. (2017). Transportistas marítimos. Recuperado de: http://www.actualidadaduanera.com/main.php?action=&artid=683&catid=67&template=art_directorio.html

Centro Internacional para la Investigación del Fenómeno del niño. (2016-2017). Aproximación para el cálculo de riesgo. Recuperado de: http://www.ciifen.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=84&Itemid=336&lang=es

Centro para el Desarrollo Agropecuario y Forestal. (s.f.). Informativo No. 6: Recomendaciones para conformar lotes o batches en una empacadora, pp.3-5.

Clasificados. (2017). Recuperado de: <http://ni.clasificados.com/cabecal-volvo-general-truck-13641>

Comercio Internacional. (2013). Seguro de transporte de Carga. Recuperado de: <http://comerciointernacional12.blogspot.com/2013/05/seguro-transporte-de-carga.html>

Compañía de Seguros S.A. (2017). Acerca de ASSA. Recuperado de:
<http://www.assanet.cr/acerca-de-assa/>

Comunicación Moldtrans. (2014). Historia de una evolución: el transporte terrestre. Recuperado de: <http://www.moldtrans.com/historia-de-una-evolucion-el-transporte-terrestre/>

Conceptodefinicion.de. (2014). Definición de Riego. Recuperado de:
<http://conceptodefinicion.de/riesgo/>

CR Hoy (18 de noviembre del 2014) citando a Fernández, E. (16 de noviembre del 2014) "Megastores" en Costa Rica. *CR Hoy*, párr.3. Recuperado de:
http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Megastores_en_Costa_Rica

Davivienda Sociedad Agencia de Seguros Costa Rica. (2016). Corredura de Seguros. Recuperado de: <https://www.davivienda.cr/generales/corredora.asp>

Definición ABC. (2007-2017). Definición de motivo. Recuperado de:
<http://www.definicionabc.com/general/motivo.php>

Definición ABC. (2007–2017). Definición de informar. Recuperado de:
<http://www.definicionabc.com/comunicacion/informar.php>

Definición ABC. (2007–2017). Definición de investigar. Recuperado de:
<http://www.definicionabc.com/general/investigar.php>

Definición ABC. (2007–2017). Definición de licor. Recuperado de:
<http://www.definicionabc.com/general/licor.php>

Definición.de. (2008-2017). Definición de abarrotos. Recuperado de:
<http://definicion.de/abarrotos/>

Definición.de. (2008). Definición de accidente. Recuperado de: <http://definicion.de/accidente/>

Definición.de. (2010). Definición de vulnerabilidad. Recuperado de <http://definicion.de/vulnerabilidad/>

Economía General. (2012). Historia del Comercio. Recuperado de: <http://economiaes.com/comercio/historia-del-comercio.html>

Editorial Investigaciones Jurídicas S.A. (2013). Ley General de Aduanas y su Reglamento.

Enciclopedia de tareas. (s.f.). ¿Qué es mercado negro? Recuperado de: <http://www.encyclopediadetareas.net/2012/04/que-es-mercado-negro.html>

Enciclopedia Jurídica. (2014). Robo. Recuperado de: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/robo/robo.htm>

Esencial Costa Rica. (2016) ¿Qué es una marca país? Recuperado de: <http://www.esencialcostarica.com/que-es-marca-pais>

Estrada, M. (12 de junio del 2014). Mafia roba 5 contenedores por mes de muelle. Diario Extra, párr. 2-5 y 9. Recuperado de: <http://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/233807/mafia-roba-5-contenedores-por-mes-de-muelle>

Free Dictionary (2016), citando a Gran Diccionario de la Lengua Española Larousse Editorial S.L. (2016). Mafia. (Recuperado de: <http://es.thefreedictionary.com/mafia>

Furnari, P. (2007). La Imagen Marca País: una herramienta de marketing internacional. Management & Marketing Internacional. Recuperado de: <http://pablofurnari.com/la-imagen-marca-pais-una-herramienta-de-marketing-internacional/>

Galeano, A. (01 de noviembre del 2016). Dos policías ayudaban a banda para robar contenedores el Limón. La Prensa Libre, párr. 4,6. Recuperado de:

<https://www.laprensalibre.cr/Noticias/detalle/90888/2-policias-ayudaban-a-banda-para-robar-contenedores-en-limon>

González, G. (28 de abril del 2013). Costa Rica no tiene recursos suficientes para mantener sus carreteras en estado aceptable. *El Financiero*, párr.1. Recuperado de: http://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/Infraestructura-calles-presupuesto_para_infraestructura-MOPT-CONAVI_0_288571151.html

Hernández, R., Fernández C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill.

Herrera, M. (27 de diciembre del 2013). Obras viales se atascaron entre errores y papeleo en el 2013. *La Nación*, párr.6. Recuperado de: http://www.nacion.com/nacional/obras-viales-atascaron-papel-yerrores_0_1386861313.html

Informática Hoy. (2007-2016) ¿Qué es el GPS y cómo funciona?. Recuperado de: <http://www.informatica-hoy.com.ar/aprender-informatica/Que-es-el-GPS-y-como-funciona.php>

Instituto Nacional de Seguros. (2013). *Carga Importación y Exportación dólares, Condiciones Generales*, pp. 3,20, 25, 26 y 27.

Instituto Nacional de Seguros. (2014). *Historia*. Recuperado de: <http://portal.ins-cr.com/portal.ins-cr.com/Institucional/Historia/Historia/>

Instituto Nacional de Seguros. (2014). *Misión y visión*. Recuperado de: <http://portal.ins-cr.com/portal.ins-cr.com/Institucional/MisionVision/Misi%C3%B3n-Visi%C3%B3n/>

Instituto Nacional de Seguros. (2014). *Trámite de reclamos*. Recuperado de: <http://portal.ins-cr.com/portal.inscr.com/Empresas/SegurosCo/SegCarga/Seguro+de+Carga+Importaci%C3%B3n+y+Exportaci%C3%B3n/ImportacionSiniestro/>

MAPFRE. (2015a). Historia. Recuperado de: <https://www.mapfre.cr/seguros-cr/sobre-mapfre/historia/>

MAPFRE. (2015b). Visión, Misión, Valores. Recuperado de: <https://www.mapfre.cr/seguros-cr/sobre-mapfre/mision/>

Marmedsa. (2017). Tipos de contenedores. Recuperado de: <http://www.marmedsa.com/tipo-de-contenedores-maritimos-estandar/>

Meet Logistics. (2015). Recuperado de: <https://meetlogistics.com/comercio-internacional/las-ventajas-del-comercio-internacional/>

Ministerio de Hacienda. (2017). Recuperado de: http://www.mh.gob.sv/portal/page/portal/PMH/Temas/Operaciones_Aduaneras/Proceso_Despacho/Proceso_Aduanero/Proceso_de_Transito

Ministerio de Hacienda. (2017). Servicio Nacional de Aduanas. Recuperado de: <http://www.hacienda.go.cr/contenido/284-servicio-nacional-de-aduanas>

Ministerio de Hacienda. (s.f.) Preguntas frecuentes aduanas. Recuperado de: <http://www.hacienda.go.cr/contenido/405-preguntas-frecuentes-aduanas-generales>

MOPT. (2017). Reglamento para la ordenación horaria de la circulación de vehículos pesados (N° 38238-MOPT) Costa Rica. Recuperado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77074&nValor3=96459&strTipM=TC

Oceánica Costa Rica. (2014). Inicio. Recuperado de: <http://www.oceanica-cr.com/>

Organización Mundial BASC. (2002). Norma y Estándares BSC [Archivo de PDF]. Recuperado de: <http://www.wbasco.org/espanol/documentos/viejos/resumen-norma-estandares.pdf>

Pan American. (2017a). Historia. Recuperado de: <https://www.palig.com/es/about-us/history>

Pan American. (2017b). Misión y Visión. Recuperado de: <https://www.palig.com/es/about-us/mission-vision>

Qualitas. (s.f.). Automóviles, equipo pesado, paquete amplio sin robo. Recuperado de: <http://www.qualitas.co.cr/web/qualitas-costa-rica/paquete-amplia-sin-robo3>

Quevedo, F. (15 de noviembre del 2015). La peor manera de retener a los clientes. El Financiero, párr.3 y 12. Recuperado de: http://www.elfinancierocr.com/gerencia/Gerencia-Francisco_Quevedo-cliente-valor_agregado_0_847115294.html

Reglamento de Circulación por Carretera con base en el peso y las dimensiones No. 31363-MOPT. (2012). Recuperado de: <https://www.csv.go.cr/documents/10179/10843/Reglamento+de+circulaci%C3%B3n+por+carretera+con+base+en+el+peso+.pdf/1f77e66f-8828-4074-9d6a-7060640d82aa>

Roban contenedor con \$78 000 en llantas en Puntarenas. (2015). La Nación. . Recuperado de: http://www.nacion.com/sucesos/crimenes-asaltos/Roban-contenedor-llantas-Puntarenas_0_1469853104.html

Rojas, M. (03 de mayo del 2010). Abastecedores se lucran con mercadería robada a trailers. La Nación, párr. 1-2. Recuperado de: http://www.nacion.com/sucesos/Abastecedores-lucran-mercaderia-robada-traileros_0_1120088193.html

Sagicor. (2014). Quiénes somos. Recuperado de: <http://sagicor.cr/quienes-somos/>

Sánchez, A. (2014). Grupo narco creó empresa dedicada a la exportación de piña para enviar droga a España. La Nación, párr.1-4. Recuperado de: <http://www.teletica.com/noticias/52634-Grupo-narco-creo-empresa-dedicada-a-la-exportacion-de-pina-para-enviar-droga-a-Espana.note.aspx>

Seguros de Magisterio. (s.f.). Reseña de Seguros del Magisterio Recuperado de:
<http://www.segurosdelmagisterio.com/seguros-magisterio/nosotros.html>

Seguros LAFISE de Costa Rica. (2016). Otros Seguros Empresariales. Recuperado de:
<https://www.lafise.com/slcr/seguros-empresariales/otros-seguros-empresariales>

Senasa. (2015). Puestos de control. Recuperado de: <http://www.senasa.gob.pe/senasa/puestos-de-control/>

Superintendencia General de Seguros de Costa Rica (Sugese). (s.f.). Aseguradoras. Recuperado de: http://www.sugese.fi.cr/mercado_seguros/aseguradoras/

TIBA México. (2016). Historia del contenedor marítimo. Recuperado de:
<http://www.tibagroup.com/mx/mclean-y-la-caja-que-cambio-la-historia-del-comercio>

Tolozza, C. (s.f.) Delitos informáticos. Recuperado de:
<http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/bitstream/120809/964/1/El%20sistema%20de%20tecnologia%20de%20informacion%20para%20el%20control%20aduanero.pdf>

Triple S Blue INC Costa Rica. (2016). Sobre Nosotros. Recuperado de:
<https://www.bcbscostarica.com/sobre-nosotros/>

Un custodio fue asesinado durante robo a contenedor. (12 de julio del 2015). El Universo, párr.1, 3. Recuperado de:
<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/07/12/nota/5013049/custodio-fue-asesinado-durante-robo-contenedor>

Vargas, G. (2007). El sistema informático tic@ y la seguridad jurídica de sus usuarios. *Revista Rhombus* ISSN 1659-1623 Vol. 3, N° 8. Enero – abril 2007. Recuperado de:
http://www.ulacit.ac.cr/files/careers/28_vargasvargas.pdf

Vigilancia local del tránsito. (24 de abril del 2015). La Nación, párr.1-2. Recuperado de:
http://www.nacion.com/opinion/editorial/Vigilancia-local-transito_0_1483451645.html

APÉNDICES

Apéndice A: Cuestionario Aplicado a los Encuestados

Investigación realizada por Katherine Campos, actualmente cursando el Bachillerato en Comercio Internacional en la Universidad Internacional de las Américas. El objetivo de este cuestionario es estudiar los conocimientos de los entrevistados ante el impacto del robo de contenedores en las empresas costarricenses que participan del proceso de internacionalización.

Por lo que, respetuosamente, solicito su colaboración para completar las siguientes preguntas. De antemano le comunico que sus respuestas serán reportadas en la tesis profesional, con fines didácticos y serán de carácter anónimo.

¡Muchas gracias!

1. ¿Cuáles son los riesgos que más se presentan en el transporte terrestre de mercancías?
2. ¿Cuáles han sido los lugares en donde se han presentado estos casos?
3. ¿Considera que los gestores de estos robos, deben de tener contactos profesionales?
4. ¿Cuáles motivos considera que rigen ante la decisión de robar el producto de un contenedor específico?
5. Dentro de los casos que ha escuchado ¿cuáles han sido las mercancías hurtadas?
6. ¿Cuántos casos ha atendido?
7. ¿Considera importante que las empresas utilicen los seguros de carga?
8. ¿Cuál es el procedimiento que se debe realizar ante esta situación?
9. ¿Considera que los transportistas tienen limitaciones a la hora de coordinar una colocación?
10. ¿Cuáles medidas preventivas se pueden implementar para salvaguardar los contenedores, su contenido y sus choferes?
11. ¿Cuáles considera que son los impactos en la economía del país y comercio internacional de la constante aparición de robo de contenedores?

Apéndice B: Entrada al Muelle de Limón



Apéndice C: Control de Acceso Muelle de Limón



Apéndice D: Crucero en Muelle de Limón



Apéndice E: Estacionamiento Transitorio Hapag Lloyd “Traygo Limón”



Apéndice F: Estacionamiento Transitorio Limón



Apéndice G: Estacionamiento Transitorio “Gash” Limón



Apéndice H: Estacionamiento Transitorio Limón



Apéndice I: Estacionamiento Transitorio Limón



Apéndice J: Muelle Moín



Apéndice K: Muelle Moín



Apéndice L: Construcción APM Terminals



Apéndice M: Camino APM Terminals

