

Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020





Esta licencia permite a otros distribuir, mezclar, retocar y crear a partir de la obra original de modo no comercial, siempre y cuando se dé el crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).



GOBIERNO DE COSTA RICA
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA
INSTITUTO COSTARRICENSE SOBRE DROGAS
UNIDAD DE INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICA NACIONAL SOBRE DROGAS

INVESTIGACIÓN:

Corroboración de la implementación de la normativa y recomendaciones sobre buenas prácticas, para la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos en la Terminal Moín, Costa Rica, 2020

Equipo investigador:

Beatriz Murillo Paz

Valeria Soto Ramírez

San José, Costa Rica

Noviembre, 2020

Agradecimientos:

Este trabajo de investigación no habría sido posible sin la colaboración de diversos actores a los que agradecemos profundamente por su tiempo y aportes.

Institución

Instituto Costarricense sobre Drogas

Sergio Rodríguez Fernández

Marcela Ortiz Bonilla

APM Terminals

Wesley Montoya Rojas

Dirección General de Aduanas

Gerardo Bolaños Alvarado

Wagner Quesada Céspedes

Luís Juárez Ruíz

Cindy Sterling Howard

Dirección de Policía de Control Fiscal

Jacqueline Soto Rivel

Ericka Quirós Tenorio

Erick Zúñiga Morales

Servicio Fitosanitario del Estado

Fernando Araya Alpízar

Nelson Morera Paniagua,

Diógenes Rodríguez Mena

Servicio Nacional de Sanidad Animal

Julio Jiménez Arias
Manuel Ureña Ureña
Bernardo Calvo Rodríguez
Andréi Pizarro Castillo
José Martí Rojas Valladares
Antonio Vanderlucht Leal
Laura Loaiza Chacón
Greedvin Alpízar Hidalgo

Centro de Inspección Remota

José Mynor Monge Villalobos

Ministerio de Obras Públicas y
Transportes

Jorge Hernández Chavarría
Jessica Ortiz Mora

Ministerio de Comercio Exterior /
CONAFAC¹

Duayner Salas Chaverri
Yaruma Vásquez Carrillo

Policía de Control de Drogas

Juan José Arévalo Montoya
Rafael Jiménez Vindas

Policía de Fronteras

Allan Obando Flores
Mario Bonilla Morales

BASC

Álvaro Alpízar Antillón
Amadeo Acuña Rodríguez
José Manuel Solís Villalobos

¹ Consejo Nacional de Facilitación del Comercio

Tabla de Contenido

<i>Agradecimientos.....</i>	<i>i</i>
<i>Tabla de Contenido.....</i>	<i>iii</i>
<i>Resumen.....</i>	<i>1</i>
<i>Introducción.....</i>	<i>3</i>
<i>Antecedentes.....</i>	<i>6</i>
<i>Planteamiento del Problema.....</i>	<i>14</i>
Problema de Investigación.....	14
Pregunta de investigación.....	14
<i>Justificación.....</i>	<i>15</i>
<i>Objetivos de la Investigación.....</i>	<i>18</i>
Objetivo general:	18
Objetivos específicos:.....	18
<i>Metodología</i>	<i>19</i>
Tipo de investigación	19
Objeto de estudio.....	20
Fuentes de información	20
Técnicas de recopilación de información	21
Instrumentos de recopilación de información	22
<i>Capítulo I: Normativa Nacional e Internacional y Buenas Prácticas para la Prevención y Control de Tráfico Ilícito de Drogas y Delincuencia Organizada</i>	<i>23</i>

Capítulo II: Recomendaciones de Organismos Internacionales para la Prevención del Tráfico Ilícito de Drogas y Delincuencia Organizada 36

Capítulo III: Identificar los Procesos de los Actores Involucrados en la Prevención y Control de Control de Contenedores Marítimos..... 46

1. Proceso de exportación e importación de mercancías en contenedores	46
2. Comercio seguro	48
3. Tipos de contenedores	51
4. Indicadores de riesgo/ contenedores de alto riesgo	53
5. Actividades de premonitoreo de contenedores	55
6. Uso de tecnologías.....	57
7. Coordinaciones internacionales	59
8. Coordinaciones nacionales	60
9. Evaluaciones de vulnerabilidad	61
10. Prevención de la corrupción	62
11. Reporte de mercancías	63
12. Inspección de contenedores	65
13. Modalidades de ocultamiento de droga y dinero en contenedores	67
14. Recursos humanos, tecnológicos, económicos y físicos.....	68
15. Actividades específicas de cada instancia/institución en la Terminal de Contenedores de Moín.....	71

Capítulo IV: Corroborar la Aplicación de la Normativa y Buenas Prácticas Internacionales..... 73

1-Trabajo interinstitucional.....	73
2- Gestión de Riesgo	76
3-Inteligencia Estratégica.....	78
4- Coordinación internacional.....	79
<i>Conclusiones</i>	<i>81</i>
<i>Recomendaciones.....</i>	<i>84</i>
<i>Referencias Bibliográficas</i>	<i>86</i>
<i>Anexos.....</i>	<i>95</i>
Anexo 1: Guías de entrevista	96
Guía de entrevista para personal de APM Terminals	96
Guía de entrevista para personal del Servicio Nacional de Salud Animal.....	100
Guía de entrevista para personal del Ministerio de Comercio Exterior.....	103
Guía de entrevista para personal de Policía de Control Fiscal	106
Guía de entrevista para personal de la Aduanas	109
Guía de entrevista para personal de la Policía de Fronteras.....	112
Guía de entrevista para personal del Servicio Fitosanitario del Estado	116
Guía de entrevista para personal de BASC.....	119
Guía de entrevista para personal de Policía de Control de Drogas	122
Guía de entrevista para personal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.....	126
<i>Anexo 2: Guía de observación</i>	<i>128</i>
Guía de observación en APM Terminals.....	128

Resumen

El tráfico ilícito de drogas, y del dinero generado por el mismo, es una problemática que acarrea diversos países no sólo de América Latina, sino del resto del mundo. Uno de los principales medios que utilizan las personas involucradas en narcotráfico son las vías marítimas, ya sea por medio de barcos y lanchas pilotadas por personas contratadas o que pertenecen a la organización criminal, o mediante la utilización de contenedores que se “mezclan” con productos de carácter legal.

A partir de las entrevistas realizadas a funcionarios de las diversas entidades, es posible identificar, con respecto a las buenas prácticas para evitar el tráfico ilícito de drogas establecidas a nivel mundial en Terminal de Contenedores de Moín (TCM), que aún se encuentran vacíos importantes en temas primordiales, entre ellos la gestión de riesgos, la coordinación entre países, el trabajo interinstitucional y la inteligencia estratégica².

Según la información recopilada se evidencia que las instituciones y organizaciones poseen dinámicas bastante heterogéneas, que responden no sólo a lo que la ley establece, sino a aspectos referentes a su cotidianidad. Esta heterogeneidad también ha afectado la posibilidad de un trabajo en conjunto, en tanto lo que se realizan son inspecciones aisladas, y únicamente en caso de ser “necesario” se solicita la presencia de otra institución.

² Se concibe como un sistema organizacional holística que permite gestionar la innovación a partir del planeamiento estratégico de las organizaciones basado en la información del pasado, presente y futuro empleando la vigilancia tecnológica, inteligencia competitiva y prospectiva, aplicando un conjunto de métodos, herramientas y recursos tecnológicos, con capacidades altamente diferenciadas para seleccionar, filtrar, procesar, evaluar, almacenar y difundir información, transformándola en conocimiento útil para la toma de decisiones estratégicas en un entorno dinámico y cambiante. (Aguirre, 2014, pp. 106-107)

Es necesario realizar una gestión de riesgos nacional, que incorpore no sólo a la institucionalidad pública, sino a otras instancias que velan por el comercio seguro, priorizando las acciones estratégicas sobre la cantidad de actividades, es decir, fomentando una eficiencia en la cotidianidad.

Introducción

El tráfico ilícito de drogas forma parte de la realidad nacional e internacional. Cada vez más, el narcotráfico ha ido involucrándose en actividades legales, a fin no sólo de lograr más poder económico, sino para incrementar su poder político³. Igualmente, se ha vinculado a diversas actividades como medio para la legitimación de capitales, facilitando el “blanqueamiento” de capitales, y por tanto dificultando la labor de evidenciar que esos recursos económicos son provenientes de actividades ilícitas.

La capacidad económica con la que cuentan las organizaciones vinculadas al narcotráfico ha facilitado la inclusión de éstas en espacios que conforman el gobierno, es decir, en instituciones del Estado, como lo menciona Garay y Salcedo (2012), las redes ilícitas no solo se han insertado en los Estados, sino que han reconfigurado sus instituciones, en países como Colombia, Guatemala y México. Los autores posicionan que la debilidad de las instituciones del Estado funge como factor de riesgo, facilitando la corrupción. Garay y Salcedo (2012), evidencian que esta inserción en las instituciones que conforman el gobierno se ha realizado no únicamente mediante la manipulación o “compra de favores”, sino incluso, al lograr posicionar a las personas que conforman la organización delictiva en puestos de alcaldías, por ejemplo.

Costa Rica no está exento de dicha realidad⁴, y en algunas ocasiones se ha identificado a funcionarios de encontrarse vinculados con el crimen organizado. Por ejemplo, se han

³ <https://www.infobae.com/2015/08/08/1747008-politicos-y-narcos-un-vinculo-cada-vez-mas-estrecho/>

<https://www.plazapublica.com.gt/content/narcotrafico-y-politica-nuevas-historias-de-un-viejo-affaire>

⁴ <https://www.crhoy.com/nacionales/narco-busca-dominar-territorios-por-medio-de-las-elecciones-municipales-y-los-ticos-que-no-votan/>

reconocido policías y funcionarios⁵ del sistema penitenciario que se suman a esta lista, en tanto se les vincula con tráfico ilícito de drogas, principalmente por el ingreso de sustancias psicoactivas a las cárceles del país.

El Instituto Costarricense sobre Drogas (2020), evidencia que, en el 2019, cuatro funcionarios administrativos, y dos de seguridad, fueron identificados ingresando drogas. Según la institución (2019), en el 2018 correspondió a: siete funcionarios administrativos y dos funcionarios de seguridad.

Por lo tanto, se evidencia la necesidad de realizar acciones que permitan identificar el estado de la cuestión del país en el tema referente al tráfico ilícito de drogas, en este caso enfocado en el tránsito que se realiza por medio de contenedores en TCM⁶, pues en los

⁵ https://www.teletica.com/234521_policia-que-intento-ingresar-droga-a-carcel-de-alajuela-descontara-tres-meses-de-prision-preventiva

<https://www.nacion.com/sucesos/seguridad/policia-penitenciario-detenido-por-intentarmeter/TILUPVV5VBDCVH27WXKA65TXNI/story/>

<https://www.crhoy.com/nacionales/policia-penitenciario-pasara-3-meses-en-prision-por-ingresar-celulares-y-drogas-a-la-carcel/>

<https://www.monumental.co.cr/2019/04/09/funcionaria-habria-intentado-ingresar-celulares-y-droga-carcel-de-puntarenas/>

⁶ <https://amprensa.com/2020/05/cae-otro-mas-decomisan-nuevo-cargamento-de-drogas-en-apm-terminals/>

<https://www.nacion.com/sucesos/narcotrafico/decomiso-historico-casi-seis-toneladas-de-cocaina/LEPTGYZIU5GFNIRICN3WFCMC7U/story/>

https://www.teletica.com/226040_la-no-utilizacion-del-nuevo-escaner-de-apm-terminals-facilito-el-envio-de-droga-a-holanda

<https://www.repretel.com/actualidad/pcd-decomisa-cargamento-de-cocaina-oculto-entre-mil-sacos-de-sal-185994>

<https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/399156/golpean-narcotrafico-con-2,5-toneladas-de-coca>

<https://www.columbia.co.cr/index.php/noticias/economia/13547-imagenes-del-decomiso-de-mas-de-cinco-toneladas-de-cocaina>

<https://www.ameliarueda.com/nota/decomisan-mas-de-5-toneladas-de-cocaina-en-limon-con-destino-a-holanda>

<https://www.puroperiodismo.com/2019/05/holanda-cazo-contenedor-que-salio-de-moin-con-1-600-kilos-de-cocaina/>

<http://www.laprensalibre.cr/Noticias/detalle/156793/en-maletines-llevaban-954-kilos-de-clorhidrato-de-cocaina>

<https://www.larepublica.net/noticia/centro-de-monitoreo-entre-apm-terminals-y-gobierno-funcionara-a-partir-de-julio>

<https://elguardian.cr/en-portada/en-jugo-de-pina-ocultaron-tonelada-de-cocaina/>

últimos meses, se ha evidenciado un aumento, al menos en la información, correspondiente a hallazgos de drogas en contenedores.

A partir de la situación evidenciada anteriormente, se considera la necesidad de reproducir las buenas prácticas que se desarrollan a nivel internacional, a fin de lograr procesos sistemáticos de revisión de contenedores, que impidan y/o disminuyan el tráfico ilícito de drogas por este medio, partiendo del entendido de que éste forma parte de la cotidianidad y de los riesgos en los puertos.

Antecedentes

El estudio de las actividades de evaluación y revisión de contenedores tanto a nivel nacional como internacional es escaso, aspecto que evidencia aún más la necesidad de posicionar este tema con urgencia, partiendo del entendido, que se ha evidenciado en medios de comunicación, cómo se está utilizando este insumo para el tráfico ilícito de drogas.

A continuación, se desarrollará una exposición de los estudios e investigaciones identificadas, tanto a nivel nacional como internacional, permitiendo evidenciar el estado actual del objeto de investigación. Es importante vislumbrar, que, en algunas instituciones, se considera que la temática es confidencial, y, por lo tanto, no fue posible el acceso a los datos correspondientes.

Internacional

Berges (2011), en el texto “Estudio de las Actividades Ilegales en el Transporte Marítimo”, menciona que el transporte marítimo convive con las actividades ilegales. Se menciona que los productos traficados en el transporte marítimo suelen ser transportados en buques portacontenedores, ocultos entre la carga de un contenedor sellado. El autor menciona que a pesar de que últimamente están surgiendo nuevas formas de introducir drogas ilegalmente, el principal medio de tráfico a gran escala es el transporte marítimo. Se menciona que la cocaína que tiene destino Europa, en un 70% es transportada vía marítima.

Según Berges (2011), los métodos utilizados para el transporte de droga son muy variados, esta se puede ocultar en embarcaciones de recreo que aparentemente realizan viajes de placer, hasta transportar grandes cargamentos en buques mercantes dedicados al transporte legal.

La Secretaría General de la Comunidad Andina (2013), presenta un Manual sobre Control de Contenedores, en el cual se pretende brindar una orientación para las personas vinculadas a la temática, principalmente ante la preocupación del tráfico internacional de drogas. En este se expone no sólo la caracterización de los contenedores más comunes, sino también medidas básicas de inspección de seguridad.

El Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) y Europol (2019) reportan que el mercado de la cocaína es el segundo mercado de drogas ilícitas más grande de la Unión Europea (UE). Los contenedores marítimos siguen siendo el principal medio de transporte utilizado para el contrabando de cocaína hacia Europa, y las cantidades por contenedor parecen haber aumentado. La cocaína incautada al por mayor en Europa es de alta pureza, a menudo superior al 85%. Bélgica, los Países Bajos y España siguen siendo los principales puntos de entrada y centros de distribución de cocaína en la UE. Así mismo, África del Norte parece estar emergiendo como un importante punto de tránsito para los envíos aéreos y marítimos de cocaína con destino a mercados europeos y posiblemente otros.

Ramírez (2014) en su trabajo de graduación para optar por la especialización en Administración de la Seguridad en la Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad de la Universidad Militar de Nueva Granada, Colombia, establece en su estudio “Transporte de drogas en contenedores: Riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional” la adopción de la gestión de riesgo como herramienta para la determinación de controles y medidas preventivas que aseguren la trazabilidad y las buenas prácticas para que las compañías exportadoras legalmente establecidas disminuyan el riesgo de que sus cargamentos sean utilizados para el tráfico ilícito de drogas.

Vallejo (2014), en el texto “Transporte de Drogas en Contenedores: Riesgo de la Cadena Logística de Abastecimiento Internacional” menciona que hoy en día, el comercio nacional e internacional enfrenta diversas amenazas de seguridad en la actividad de comercio exterior, por lo tanto, las empresas precisan el diseño de herramientas de gestión de riesgos, para mitigar la contaminación de la carga. Por lo tanto, lo que se pretende es mejorar la

coordinación y/o cooperación del tratamiento de los riesgos o situaciones de crisis, para evitar la contaminación de la carga.

Rodríguez (2019) en su trabajo de graduación para la Universidad Tecnológica del Perú denominado “La gestión de control y supervisión de contenedores por el personal de DP World y su influencia en la disminución del tráfico ilícito de drogas en el despacho de las exportaciones, periodo 2014 - 2017” explica cómo promover herramientas de control y políticas de seguridad minimiza la filtración de tráfico de sustancias prohibidas en las exportaciones tramitadas a través de dicha terminal portuaria.

Vélez (2016) en su ensayo de graduación para optar por la especialización en Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional en la Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad de la Universidad Militar de Nueva Granada, Colombia establece en su estudio “Una mirada a los pabellones de contenedores en el puerto de Cartagena” aborda la problemática de la contaminación de la carga en el comercio internacional y cómo la Organización Mundial BASC con su Norma contribuye a la seguridad de la cadena de suministros de las empresas que exportan, importan y manejan el tránsito aduanero en dicho puerto colombiano.

Quevedo (2018), en su tesis para optar por el grado académico de Maestro en Gestión Pública en la Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo de Perú establece en su estudio “Control aduanero en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas realizado en la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el periodo 2013 - 2017” encontró como resultados que las inspecciones de mercancías de exportación disminuyeron en número y duración. Las aperturas y cierre de contenedores se incrementaron en número, pero disminuyeron en duración, por su lado las inspecciones no intrusivas disminuyeron en número y aumentaron mínimamente en duración.

Roa (2015) “Iniciativas de seguridad en contenedores una ventaja más para facilitar el comercio internacional” en su ensayo de graduación para optar por la especialización en Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional en la Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad de la Universidad Militar de Nueva Granada,

Colombia establece que el mayor volumen de contenedores provenientes de Colombia llega a puertos estadounidenses. Dichos compartimientos son llamativos para el tráfico de armas, drogas, personas, etc. Esto creó la necesidad de desarrollar iniciativas de seguridad en la cadena logística con el fin de salvaguardar el comercio legítimo internacional.

Como menciona Roa (20015) la Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI) busca identificar e inspeccionar los contenedores que representen una amenaza, en los puertos de origen con destino a Estados Unidos, evitando así que la carga movilizada por contenedores sea contaminada con drogas o armas. Cabe resaltar que uno de los mayores socios comerciales de Colombia es Estados Unidos, y que la mayor parte de exportación de productos se hace por medio de contenedores, por eso es de suma importancia que el Gobierno Colombiano implemente en los principales puertos del país la Iniciativa de Seguridad en Contenedores (CSI), elevando así su confiabilidad y competitividad en el comercio con el país del norte.

Sánchez, García, Manosalva, Rezende, y Sgut, (2004) mencionan que se valora la implementación tanto del Código PBIP como del programa Container Security Initiative (CSI) de la Aduana de Estados Unidos que entre otras cosas involucran: 1- el uso de información automatizada para identificar y seleccionar los contenedores de alto riesgo, 2- el premonitoreo de los contenedores identificados de alto riesgo antes de su arribo a los puertos estadounidenses, este monitoreo se deberá realizar utilizando equipos de rayos X y rayos gamma a gran escala en el puerto de partida, 3- el uso de tecnologías de detección para premonitorear rápidamente los contenedores de algo riesgo y 4- el uso de contenedores más inteligentes e inviolables. El estudio valora los beneficios y costos relacionados con la adopción del Código PBIP y las formas tarifarias de recuperación, a fin de evitar sobrecargos distorsivos a la competitividad de las exportaciones de la región suramericana, que las tarifas sean específicas y transparentes para evitar que sean objeto de abusos entre las partes. En el caso de terminales portuarias en concesión se debe poner atención sobre a quién le corresponde establecer la cuantía de la tarifa destinada a recuperar los gastos de implementación de las distintas medidas de protección.

Sales (2016) en su trabajo de titulación en la Carrera de Comercio y Finanzas Internacionales de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil menciona que pretende “presentar posibles estrategias que permitan controlar el narcotráfico en las exportaciones salientes desde el Puerto Marítimo de Guayaquil y así poder reducir la contaminación por estupefacientes en las cargas de exportación ecuatorianas, principalmente en las exportaciones de banano, hacia donde está enfocado el análisis de este trabajo. El objetivo es proveer mayor seguridad a las cargas de banano de exportación por parte de las empresas exportadoras y el gobierno, para que el comercio no se vea afectado, mejorando así la imagen comercial del país, de las empresas exportadoras, de los productos ecuatorianos, abrir nuevos mercados, mejorar el atractivo comercial y así ganar una mejor ventaja competitiva frente a otros países. Para establecer las estrategias se realizó una investigación a los principales entes que intervienen en la cadena logística de exportación del banano, entre ellas: Exportadoras de Banano, Agencias Navieras, Policía Antinarcoóticos, Puerto Marítimo de Guayaquil (Contecon), con el fin de conocer los principales problemas y deficiencias en las seguridades de exportación del banano. Así se establecen dos estrategias: adquisición certificación BASC por las empresas exportadoras de banano para mejorar la seguridad en toda la trazabilidad logística de sus exportaciones y en el Puerto Marítimo de Guayaquil la implementación de dispositivos de seguridad de contenedores junto con un sistema que permita compartir datos del estado de los contenedores en tiempo real a todos los involucrados con la carga de exportación.

Nacional

Aguilar, Ávalos y Morales (2016), en su tesis “Uso de equipos no intrusivos como herramienta para facilitar el comercio: beneficios e implicaciones de su implementación para las aduanas de Costa Rica”, posicionan la necesidad de adecuar los sistemas de comercio y las prácticas aplicadas en aduanas, a fin de poder garantizar los controles y la seguridad, sin que esto implique un atraso en el intercambio comercial.

Aguilar et al. (2016), refieren al “Informe de auditoría operativa sobre la eficacia de la gestión de las aduanas”, del 2016, donde se señala: 1. En ninguna de las aduanas existen equipos de escáner, rayos x, u otro equipo de revisión no intrusivo. Los funcionarios de revisión física no cuentan con cámaras fotográficas, por lo que dependen del uso de su propio celular o de equipos privados prestados. 2. Únicamente la Aduana Limón cuenta con un equipo de pesaje, con la limitante que no permite imprimir el resultado del pesaje, las demás aduanas dependen de equipos privados que son prestados en los depósitos. Como conclusiones, los autores (2016), mencionan que los mecanismos de inspección no intrusiva en Costa Rica se encuentran en una etapa inicial, por lo que todas las inspecciones se realizan de forma física.

La Unidad de Programas de Inteligencia (UPI) del Instituto Costarricense sobre Drogas (2019) en el documento “Instructivo de uso y utilización de búster y fibroscopio” tiene como objetivo guiar a los cuerpos policiales con respecto al protocolo de actuación, para la simplificación y agilización de la búsqueda de buzones de drogas o cualquier otro tipo de contrabando.

La UPI (2019) recupera lo señalado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC por sus siglas en inglés) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y su Programa Global de Control de Contenedores, donde se indica que aproximadamente el 90% del comercio mundial se lleva a cabo a través de contenedores marítimos de los cuales más de 500 millones se entregan anualmente en la cadena de suministro del comercio y de esta cantidad, menos del 2% son inspeccionados.

La UPI (2019), realiza una caracterización de los contenedores, así como de los componentes de estos. Además, se colocan algunos indicadores de riesgo, que pueden ser útiles para rastrear contenedores, entre los que se menciona:

Consignador	Consignatario	Parte a notificar
<input type="checkbox"/> País de origen <input type="checkbox"/> Ficticio (no rastreable) <input type="checkbox"/> Recientemente establecido <input type="checkbox"/> Primera exportación <input type="checkbox"/> Conocido negativamente (historia) <input type="checkbox"/> La dirección no es consistente con el puerto de carga <input type="checkbox"/> No hay dirección (aunque no es obligatorio, en general se menciona una dirección) <input type="checkbox"/> Dirección incompleta <input type="checkbox"/> La dirección es un hotel, suite o apartamento <input type="checkbox"/> No hay actividades económicas en la dirección <input type="checkbox"/> Ubicación conocida del área de riesgo <input type="checkbox"/> La mercancía es inconsistente con el tipo de negocio del consignador	<input type="checkbox"/> Ficticio (no rastreable) <input type="checkbox"/> Recientemente establecido <input type="checkbox"/> Primera exportación <input type="checkbox"/> Conocido negativamente (historia) <input type="checkbox"/> La dirección no es consistente con el puerto de destino <input type="checkbox"/> No hay dirección <input type="checkbox"/> Dirección incompleta o incorrecta <input type="checkbox"/> La dirección es un hotel, suite o apartamento <input type="checkbox"/> No hay actividades económicas en la dirección <input type="checkbox"/> Ubicación conocida del área de riesgo <input type="checkbox"/> Apartado Postal <input type="checkbox"/> La mercancía es inconsistente con el tipo de negocio del consignatario	<input type="checkbox"/> Ficticio (no rastreable) <input type="checkbox"/> Recientemente establecida <input type="checkbox"/> Conocido negativamente (historia) <input type="checkbox"/> No hay dirección <input type="checkbox"/> Dirección incompleta o errónea <input type="checkbox"/> Solo un nombre y teléfono o número de fax o correo electrónico de una persona privada <input type="checkbox"/> Número de teléfono celular (difícil de rastrear)

<p><input type="checkbox"/> Inconsistencia con los patrones de exportación previos del consignador</p>	<p><input type="checkbox"/> Inconsistencia con los patrones de exportación previos del consignador</p> <p><input type="checkbox"/> Número de teléfono (especialmente cuando no hay una parte a notificar porque la notificación de llegada será enviada al consignatario): Inconsistente con el nombre y/o dirección del consignatario Número de teléfono celular (difícil de rastrear)</p>	
--	---	--

Fuente: Elaboración propia a partir de documento Instructivo de uso y utilización "búster y fibroscopio" de Unidad de Programas de Inteligencia (2019)

Igualmente, la UPI (2019), refiere a aspectos en relación con las mercancías, contenedores y sellos, peso, medida, lugar y fecha de emisión, etc., que pueden ser elementos de "sospecha", y que por tanto deben generar alertas en la aduana.

Planteamiento del Problema

Problema de Investigación

En los últimos años, se ha evidenciado que el crimen organizado transnacional ha utilizado como instrumento los contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, aspecto que puede llegar a afectar la imagen y posición de Costa Rica a nivel internacional, perjudicando la economía del país.

Pregunta de investigación

¿Qué acciones se están implementando en la Terminal de Contenedores Moín, para prevenir el tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada, realizadas por medio de contenedores marítimos?

Justificación

Como se mencionó anteriormente, el tráfico ilícito de drogas y otras mercancías consideradas ilegales forma parte de la realidad no sólo de Costa Rica, sino de todos los países. Sin embargo, no todos los territorios han realizado abordajes similares, a pesar de que se cuenta con buenas prácticas definidas por entidades como la Organización Mundial de Aduanas.

Se reconoce que la problemática de tráfico ilícito de drogas no tiene como única vía la marítima, sino que las vías terrestre y aérea también han venido a ser un medio para el transporte no sólo de sustancias psicoactivas, sino también de dinero relacionado con este tipo de actividades delictivas, sin embargo, se hace de relevancia el estudio de este medio, en tanto se ha generado evidencia que refiere a las zonas marítimas como una prioritaria en el narcotráfico. Por lo tanto, se torna indispensable, realizar un análisis de la situación actual del país, a fin de evidenciar la cotidianidad y dinámica de las zonas portuarias.

En los últimos meses, las noticias que refieren que el hallazgo de drogas en contenedores ha evidenciado la realidad del país. Se ha comprobado la recurrente exportación de droga saliendo del puerto costarricense, principalmente en el Caribe, oculta en contenedores donde se exportan productos agrícolas que son detectados a su llegada a puertos europeos principalmente.

Las noticias muestran que la droga se identifica en los lugares de destino, evidenciando debilidades⁷ en los controles en Costa Rica, donde se puede cuestionar no sólo la evaluación que se está realizando, sino la forma en la cual se ejecuta, donde el desuso de herramientas como los sistemas de detección no invasiva (escáners) se confirma. De hecho, los agroexportadores han hecho un llamado a las autoridades para que se monitoreen las exportaciones que salen del país para que no se manche ni el buen nombre de los exportadores ni el del país, en tanto esto puede afectar la economía del territorio costarricense.

⁷ Esto refiere principalmente a los contenedores que tienen como país de origen Costa Rica.

Según estimaciones de la UNODC (s. f.), el 90% del comercio mundial se lleva a cabo a través del mar y menos del 2% de los contenedores transportados por esa vía se revisa. La inspección del 100% de contenedores no es recomendada, sin embargo debe haber una inteligencia policial que implique un análisis de datos que favorezca la identificación de contaminación en los contenedores marítimos.

Es importante mencionar que el país cuenta con recursos que pueden ser funcionales en la “lucha contra el narcotráfico”, según el reportero Solano de CRHoy, pese a contarse con equipo para escanear éste no se ha puesto a funcionar dado que (a mayo 2019) las autoridades no habían cumplido con la instalación del Centro de Análisis de Imágenes, lo cual debe ser coordinado por Seguridad Pública, Aduanas y el Servicio Fitosanitario.

Las noticias que reflejan dicha problemática son múltiples, entre las que es posible mencionar: Navarro (2019), quien indica que sólo en un fin de semana, la Policía de Control de Drogas decomisó 300 paquetes de drogas, considerando Peñas Blancas y Moín, con 39 kilos a un guatemalteco (León, 2019). Estas notas evidencian que tanto la frontera de Peñas Blancas, como el puerto de Moín están siendo utilizadas, no sólo para el transporte de droga, sino de dinero que puede estar vinculado a estas sustancias. Se han identificado no sólo personas costarricenses, sino de otras nacionalidades, principalmente de Centroamérica.

Las personas involucradas en esta actividad han utilizado diversas formas para ocultar la droga, entre las que es posible citar: en el cárter de camiones (Paniagua, 2019), en la tornamesa (Valle, 2015), en el diferencial delantero (Morales, 2019), dentro de chatarra (Láscarez, 2019), en el techo del vehículo (Teletica, 2017). Este aspecto también ha generado que los esfuerzos policiales deban incrementarse, pues se requiere un proceso más minucioso para la identificación tanto de las sustancias como del dinero.

Es posible evidenciar, que el tráfico ilícito de drogas es parte de la realidad del territorio costarricense, tanto por la vía terrestre, aérea como marítima; de ahí la importancia de estudiar si se están llevando a cabo las buenas prácticas que se han dictado por diversos organismos internacionales, esto con el fin de propiciar una cultura de mejora continua,

donde a partir de la identificación de posibles amenazas y debilidades, se generen acciones que permitan brindar una respuesta efectiva a la situación.

Objetivos de la Investigación

Objetivo general:

Conocer si las normas establecidas en la legislación internacional y nacional, y las recomendaciones de los Organismos Internacionales, referentes a la prevención del tráfico ilícito de drogas y de la delincuencia organizada, son aplicadas en la Terminal de Contenedores Moín, con la finalidad de identificar oportunidades de mejora en los procesos.

Objetivos específicos:

- Identificar la normativa nacional e internacional, así como las buenas prácticas, aplicadas a la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada, en las fronteras marítimas de Costa Rica.
- Identificar las recomendaciones emitidas por Organismos Internacionales para prevenir y controlar el tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada, a través de contenedores marítimos.
- Identificar los procesos de los actores involucrados en la prevención y control de contenedores marítimos, en el puerto de Moín.
- Corroborar la aplicación de la normativa y buenas prácticas internacionales para la prevención y control del tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada a través de contenedores en el Puerto de Moín.

Metodología

Tipo de investigación

La presente refiere a una investigación descriptiva, donde como lo exponen Hernández, Fernández y Baptista (2014), refiere a la descripción de fenómenos, situaciones, contextos y sucesos, es decir, detallar cómo son y cómo se manifiestan. Básicamente, los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, características y perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis.

En la presente, se pretende describir la dinámica de la evaluación correspondiente a los contenedores en TCM, a fin de definir si las acciones realizadas corresponden a las buenas prácticas definidas internacionalmente y a la normativa.

Objeto de estudio

Identificación de la correspondencia entre la normativa internacional, nacional y buenas prácticas internacionales, para resguardar la seguridad portuaria, específicamente en el tráfico ilícito de drogas y delincuencia organizada, con respecto a la actividad comercial a través de contenedores marítimos en la Terminal Portuaria Moín.

Fuentes de información

Las fuentes de información de la presente investigación corresponden a:

1. Bibliografía que refiere al tema de buenas prácticas en revisión de contenedores e investigaciones y documentos que estén vinculados a la temática.
2. Fuentes humanas de información: se entrevistará a personas que sean partícipes del proceso de revisión y evaluación de contenedores, tanto dentro de TCM, como de otras personas funcionarias que se vinculan de manera directa o indirecta con el proceso de evaluación de contenedores.

Entre las fuentes humanas, se incorporarán personas de las siguientes unidades, empresas, instituciones: APM Terminals, Policía de Control de Drogas (PCD), Policía de Control Fiscal, Dirección General de Aduanas (DGA), Servicio Fitosanitario del Estado (SFE), Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), entre otras que en el proceso de recolección de información se vaya detectando como relevantes. Vale mencionar que las entrevistas a estas personas se realizaron entre el 04 de junio y el 04 de septiembre del 2020.

Técnicas de recopilación de información

Se utilizarán 3 técnicas para la recopilación de la información:

1. Revisión bibliográfica, esta puede ser definida como “la descripción detallada de cierto tema o tecnología, pero no incluye la identificación de tendencias que puedan plantear diferentes escenarios sobre el desarrollo de la tecnología en cuestión y que permitan tomar decisiones estratégicas” (Gómez et al, 2014). Esta técnica será utilizada en diversos apartados de la investigación, en tanto permite no sólo generar el fundamento teórico de la investigación, sino generar la información necesaria para el análisis de los datos que se recopilen por medio de las entrevistas y la observación.
2. Entrevista semi- estructurada: Esta es definida por Díaz et al (2013) como aquella técnica en la cual hay: “un grado mayor de flexibilidad que las estructuradas, debido a que parten de preguntas planeadas, que pueden ajustarse a los entrevistados. Su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos. Esta técnica evaluará no sólo contenido, sino metodología, a fin de determinar si se utilizaron las estrategias adecuadas, y poder así replicar este proyecto” (p.3).
3. Observación: ésta, según Del Prado (2017), puede ser conceptualizada como la inspección y estudio esencialmente descriptivo realizado por el investigador mediante el empleo de sus propios sentidos de los hechos significativos tal como son o cómo tienen lugar espontáneamente en el tiempo en que acaecen y con arreglo a las exigencias de la investigación científica, con o sin instrumentos técnicos (párr.1).

Instrumentos de recopilación de información

Para cada una de las personas funcionarias de las instituciones y entidades, se realizó una entrevista diferente considerando las características, misión y actividades específicas de cada una, con el fin de que las respuestas estuvieran orientadas a su accionar, y permitieran a la vez el cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente investigación. Las entrevistas para cada institución y entidad pueden ser consultadas en el anexo 1. Igualmente, se estableció una guía de observación (Anexo 2) para ser utilizada por las instituciones e instancias, que realizan labores de inspección en la Terminal de Contenedores Moín.

Capítulo I: Normativa Nacional e Internacional y Buenas Prácticas para la Prevención y Control de Tráfico Ilícito de Drogas y Delincuencia Organizada

En este capítulo se presenta una recopilación de la normativa establecida a nivel internacional y nacional, con respecto a la prevención y control del tráfico ilícito de sustancias psicoactivas y la delincuencia organizada transnacional a través del comercio internacional marítimo. Este capítulo permite tener un panorama de lo establecido a nivel internacional y nacional, con respecto a los aspectos que deberían cumplirse, referentes a la temática.

Normativa Internacional

En cuanto a la normativa internacional, se han desarrollado diversos convenios que tienen como objetivo la coordinación entre varios países, a fin de que se maximicen los recursos, y se logre no sólo el control de los actos delictivos relacionados a la temática de drogas, sino también, la prevención del delito.

Uno de los principales convenios es el denominado Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (**Convenio Solas**), el cual según Organización Marítima Internacional (OMI 1980) es considerado como el instrumento más importante sobre Seguridad de los Buques. La primera versión del Convenio SOLAS fue adoptada en 1914 y hoy día se encuentra vigente la 5^o edición emitida en 1974 y vigente desde 1980. Se debe mencionar, que Costa Rica se adhirió en el 2009, a través de la aprobación de la Ley 8708 “Ley de Adhesión de la República de Costa Rica al **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar**, 1974, sus Protocolos y sus Enmiendas”.

Aunado a lo anterior, como lo menciona OMI (s. f.) el “**Código PBIP**” (Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), se establece el 2 de diciembre del año 2002, en la conferencia del Convenio SOLAS. El Poder Ejecutivo (2004) menciona que en Costa Rica se adoptó el **Código PBIP** a través del Decreto Ejecutivo #31845-2004 y la Ley SOLAS del 23 de diciembre de 2010. Además, en las terminales Portuarias JAPDEVA, Limón y Moín, se cuenta con la Autoridad de Protección de instalaciones, en otras palabras, un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) en consonancia con lo que la adopción por parte de Costa Rica del Código PBIP.

Tal y como lo menciona el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2013) en el Manual para la aplicación del Código PBIP en concordancia con lo que recomienda la OMI, se establecen varios niveles de protección:

Nivel de Protección 1 (NP1): Es el nivel en el cual se deberán mantener medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

Nivel de Protección 2 (NP2): Es el nivel en el cual se deberán mantener medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

Nivel de Protección 3 (NP3): Es el nivel en el cual se deberán mantener más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima (p. 11)

Igualmente, la **Ley N° 7291**, denominada **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**, considera algunos elementos que son clave en la temática. Como se expone en la Ley N° 7291 (1992) el artículo 146- Protección de la vida humana, establece que, con respecto a las actividades en la Zona, se adoptarán las medidas necesarias para asegurar la eficaz protección de la vida humana. Con ese objeto, la Autoridad establecerá las normas, reglamentos y procedimientos apropiados que complementen el derecho internacional existente, tal como está contenido en los tratados en la materia. Con este objeto,

la Autoridad puede establecer normas, reglamentos y procedimientos apropiados que complementen el derecho internacional existente.

Es importante acotar que lo que los tratados internacionales sobre la protección de la vida en el mar, los puertos y buques de las compañías navieras lo que pretenden en última instancia es propiciar una actividad comercial marítima segura pues, como ya se ha mencionado, es mediante esta actividad que se tiene la mayor cantidad de comercio en el mundo: a través del mar.

Normativa Nacional

La normativa nacional es clara con respecto al accionar en las fronteras, concibiendo que los puertos y las terminales fungen como estas. Se establecen las funciones para diversas instituciones, las cuales deben de tener una participación en específico, determinando cuál debe ser el papel de cada una en la TCM, la cual en la actualidad es administrada por la empresa APM Terminals.

Se establece en el Decreto Ejecutivo N° 40803 - MOPT. (2017) la **Reforma Organizativa y Funcional de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes** Algunos elementos que son claves, por ejemplo, el artículo 3 propone la Estructura Organizativa de la División Marítimo-Portuaria de la siguiente forma: Dirección de Obras Marítimo-Portuarias y Dirección de Navegación y Seguridad.

Además, el Artículo 11° define el objetivo de la Dirección de Navegación y Seguridad como:

Velar por la seguridad de la navegación en aguas nacionales, aplicando las medidas de control establecidas en la normas vigentes del país y en los convenios internacionales suscritos; asimismo, ordenar la navegación y el transporte acuático

para prevenir la contaminación proveniente de esa actividad y fiscalizar la protección de las instalaciones portuarias y de los buques, así como procurar que las embarcaciones que componen la flota nacional y los buques de bandera extranjera que nos visitan reúnan las condiciones técnicas adecuadas para la actividad marítima de conformidad con la normativa vigente. (Decreto Ejecutivo N° 40803-MOPT de 2017, párr.12)

El mismo Decreto N° 40803 - MOPT señala en el Artículo 14- el Objetivo del Departamento de Seguridad y Protección como: “Promover la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar, la protección marítima y la prevención de la contaminación acuática” (2017, párr.1)

Asimismo, mediante el Decreto Ejecutivo N°28869-MOPT (2000) “**Reglamento para regular el ingreso de Naves Extranjeras en el Territorio Nacional**”, se pretende: regular el ingreso de embarcaciones provenientes de puerto extranjero al territorio nacional en la que se establecen cuáles son los puertos autorizados para el ingreso de buques en los que se garantiza la seguridad de la vida humana en el mar, de las embarcaciones y funcionarios que realizan visita oficial a embarcaciones, así como la designación de los puertos que cumplen con las condiciones para el arribo de buques extranjeros al país, garantizar la habilitación de lugares para el ejercicio específico de las funciones del personal de la Dirección General de Migración del Ministerio de Seguridad Pública y la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda.

Aunado a lo anterior, **Decreto Ejecutivo N° 31845-MOPT** (2014) establece el **Reglamento para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)**, en donde, el artículo 1 indica que: “El presente Reglamento tiene por objeto establecer una serie de medidas destinadas a fortalecer la protección marítima de los buques y de las instalaciones portuarias, y a prevenir y suprimir los actos de terrorismo contra la actividad del transporte marítimo” (párr.1).

Además, este Decreto 31845-MOPT (2014) establece las Responsabilidades de la Dirección de Navegación y Seguridad Marítima (DNSM), y menciona en el artículo 6, que la DNSM:

(...) establecerá los niveles de protección, garantizará el suministro de información sobre tales niveles a los buques con derecho a enarbolar su pabellón y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Los niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias. (Decreto 31845-MOPT, 2014. Artículo 6)

Una institución clave para cualquier actividad comercial y con un papel protagónico en cualquier frontera del país incluida la TCM es el **Ministerio de Hacienda** a través del **Servicio General de Aduanas y Dirección General de Aduanas** que según la Ley 7557 (1995) se establece en los fines del régimen jurídico como:

- a) Aplicar todos los convenios, acuerdos y tratados internacionales vigentes sobre la materia, así como la normativa nacional al respecto.
- b) Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior.
- c) Facultar la correcta percepción de los tributos y la represión de las conductas ilícitas que atenten contra la gestión y el control de carácter aduanero y de comercio exterior.

Cualquier acto que viole los fines del régimen jurídico aduanero constituirá una desviación de poder. (Ley N° 7557, 1995. Artículo 6)

La misma norma (1995) también establece los objetivos del Servicio Nacional de Aduanas de la siguiente forma:

- a) Ejercer, en coordinación con las demás oficinas tributarias, las facultades de administración tributaria, respecto de los tributos que generan el ingreso, la permanencia y salida de mercancías objeto del comercio exterior.
- b) Apoyar el desarrollo del comercio exterior.
- c) Aplicar las regulaciones no arancelarias que norman las entradas y salidas de vehículos, unidades de transporte y mercancías del territorio aduanero, en coordinación con las demás oficinas competentes.
- d) Actualizar los procedimientos aduaneros y proponer las modificaciones de las normas, para adaptarlos a los cambios técnicos y tecnológicos y a los requerimientos del comercio internacional.
- e) Generar las estadísticas del comercio exterior.
- f) Cumplir, dentro del marco de su competencia, con los lineamientos y las directrices que se deriven de la política económica del Gobierno de la República. (Ley N° 7557. 1995. Artículo 9)

Una función muy importante de aplicar en cualquier frontera y que es de interés de este trabajo de investigación se sustenta en sus Artículos 20 y 21 de la Ley 7557 (1995) relativos al Artículo 20: Auxilio y denuncia a cargo de otras autoridades y Coordinación para aplicar controles:

Los funcionarios de otras dependencias públicas distintas de las aduaneras, dentro del marco de su competencia, deberán auxiliar a las autoridades aduaneras en el cumplimiento de sus funciones. Están igualmente obligados a comunicar de inmediato a las autoridades aduaneras, los hechos y actos sobre presuntas infracciones al régimen jurídico aduanero y a poner a su disposición, las mercancías objeto de tales infracciones, si están en su poder.

Cuando una autoridad diferente de la aduanera requiera inspeccionar mercancías, vehículos y unidades de transporte sujetos al control aduanero, deberá obtener autorización

previa de la autoridad aduanera (...) Podrá prescindirse de la autorización previa si las circunstancias lo exigen en el ejercicio del control de drogas, estupefacientes u otras sustancias prohibidas, por razones de seguridad nacional, en casos de desastres naturales o emergencias. No obstante, la realización de la inspección deberá comunicarse inmediatamente a la autoridad aduanera. (Ley N° 7557 de 1995. Artículo 20)

En el Artículo 21, referente a la coordinación para aplicar controles, se menciona:

Las autoridades aduaneras, migratorias, de salud, de policía y todas las que ejerzan control sobre los ingresos o las salidas de personas, mercancías, vehículos y unidades de transporte del territorio aduanero nacional, deberán ejercer sus competencias en forma coordinada, colaborando entre sí, para la aplicación correcta de las disposiciones legales y administrativas. Cuando en una operación aduanera deban aplicarse controles especiales correspondientes a otras entidades, las autoridades aduaneras deberán informar a la oficina competente y no aceptarán la declaración aduanera hasta tanto no se cumplan los requisitos respectivos. (Ley N° 7557, 1995. Artículo 21)

Es un tema de interés destacable en la misma normativa (1995) lo que se describe en el Título III sobre los Auxiliares de la Función Pública Aduanera que se describen como “personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que habitualmente efectúan operaciones de carácter aduanero, en nombre propio o en representación de terceros, ante el Servicio Nacional de Aduanas”. (Ley N° 7557 de 1995 Artículo 28). Dentro de estos auxiliares se describe a los siguientes: Agente aduanero, el Transportista aduanero, el Consolidador de carga internacional, el Depositario aduanero y Otros auxiliares.

Otra institución relevante en el quehacer de la TCM es **SENASA**, establecida mediante la Ley 8495 (2006), que indica en el artículo 1, que el objeto de esta es la regulación de la protección de la salud animal, la salud pública veterinaria y el funcionamiento del Servicio Nacional de Salud Animal. (Ley N° 8495, 2006. Artículo 28)

La misma normativa establece como Órgano competente al Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), mediante el SENASA, al cual le corresponderá:

La reglamentación, planificación, administración, coordinación, ejecución y aplicación de las actividades oficiales con carácter nacional, regional e internacional, relativas a la salud de la población animal, los residuos, la salud pública veterinaria, el control veterinario de la zoonosis, la trazabilidad/rastreabilidad, la protección y la seguridad de los alimentos de origen animal, los alimentos para los animales, los medicamentos veterinarios, el material genético animal, los productos y los subproductos, la producción, el uso, la liberación o la comercialización de los organismos genéticamente modificados que puedan afectar la salud animal o su entorno, y las sustancias peligrosas de origen animal. (Ley 8459, 2006. Artículo 5)

Para este estudio se considera relevante lo que la misma Ley 8495 (2006) establece a lo largo de su Capítulo IV en el que aborda todo lo referente al intercambio comercial y tránsito de animales, productos y subproductos de origen animal, lo cual se concreta con la regulación de los siguientes ítems: análisis de riesgos, requisitos para la importación, permiso de importación, documentación para transportar, importación ilegal, inspecciones por parte del SENASA, medidas de control, pero especialmente en lo relacionado con la colaboración del Ministerio de Hacienda quien apoyará al SENASA en:

(...) la vigilancia de las restricciones en materia veterinaria, en el ámbito aduanero. A su vez, el SENASA colaborará con la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda, en la fiscalización y el control de los internamientos de las mercancías o los productos de origen animal. Para tales efectos, ambas entidades intercambiarán información y pondrán a disposición sus respectivas bases de datos, a fin de facilitar el establecimiento de controles cruzados. (Ley 8459, 2006. Artículo 55).

Por otra parte, según la Ley 7664 (1997) se establece como Órgano competente para la aplicación de esta al **Servicio Fitosanitario del Estado** del Ministerio de Agricultura y Ganadería, otra entidad que tiene un papel protagónico en el comercio mediante contenedores

a través del mar que utilizan la TCM. En la misma normativa se describen sus objetivos entre los que se destacan los siguientes:

b) Evitar y prevenir la introducción y difusión de plagas que amenacen la seguridad alimentaria y la actividad económica sustentada en la producción agrícola.

e) Regular el uso y manejo de sustancias químicas, biológicas o afines y equipos para aplicarlas en la agricultura; asimismo, su registro, importación, calidad y residuos, procurando al mismo tiempo proteger la salud humana y el ambiente.

f) Evitar que las medidas fitosanitarias constituyan innecesariamente obstáculos para el comercio internacional. (Ley 7664, 1997. Artículo 2)

Así mismo en la Ley 7664 (1997) se describen algunas funciones que tienen especial relación con el comercio internacional y su accionar en la TCM como los que se detallan a continuación:

c) Coordinar con otros ministerios y sus dependencias (...). Será órgano coadyuvante y auxiliar de la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda, en la fiscalización y el control de los internamientos y valores de las mercancías o de los productos de carácter agropecuario. (Así reformado por artículo 3° de la Ley No. 8373 de 18 de agosto de 2004).

g) Realizar el control fitosanitario del intercambio, nacional e internacional, de vegetales, de agentes de control biológico y otros tipos de organismos (...).

o) Controlar las sustancias químicas, biológicas o afines para uso agrícola, en lo que compete a su inscripción, importación, exportación (...) asimismo, controlar los equipos necesarios para aplicarlas y cualquier otra actividad inherente a esta materia.

p) Controlar la calidad fitosanitaria de los vegetales de exportación (...).

q) Regular, en el área de la fitoprotección, la importación, exportación, investigación (...) y el uso de materiales transgénicos y otros organismos genéticamente modificados para uso agrícola o sus productos. (Ley 7664, 1997, Artículo 5)

Parte sustantiva del accionar en la TCM es el que se relaciona con los cuerpos pertenecientes al Ministerio de Seguridad Pública cuyos deberes y potestades se describen a continuación.

Según se establece en la Ley N° 7410 (1994) Ley General de Policías que crea la **Policía de Fronteras** para resguardar la soberanía territorial con la atribución particular de “Vigilar y resguardar las fronteras terrestres, las marítimas y las aéreas, incluidas las edificaciones públicas donde se realizan actividades aduanales y migratorias.” (Ley General de Policía N° 7410 de 1994. Artículo 24). Así mismo el Decreto Ejecutivo N° 38367-SP (2014) le atribuye a este cuerpo policial las siguientes funciones:

- 1) Realizar acciones operativas, propias y en coordinación con otros cuerpos policiales, instituciones públicas y privadas, órganos judiciales y otros gobiernos,
- 2) Mantener patrullajes fronterizos permanentes que permitan vigilar y proteger las zonas fronterizas,
- 3) Realizar acciones de prevención de delitos nacionales e internacionales en las franjas fronterizas,
- 4) Gestionar convenios de cooperación nacional e internacional, con otros cuerpos policiales, instituciones públicas, privadas y otros gobiernos, para el fortalecimiento de la vigilancia y seguridad fronteriza. (Decreto Ejecutivo N° 38367-SP, 2014. Artículo 221)

Según esta misma normativa (1994), se crea la **Policía de Control de Drogas** como “encargada del control de drogas no autorizadas y actividades conexas, para prevenir los hechos punibles, contemplados en la legislación sobre estupefacientes, sustancias psicotrópicas, drogas de uso no autorizado y actividades conexas, y para cooperar con la

represión de esos delitos, según las leyes” (Ley N° 7410 de 1994. Artículo 25) cuyas atribuciones se definen como sigue:

- a) Investigar los hechos ilícitos relacionados con estupefacientes, sustancias psicotrópicas, drogas de uso no autorizado y actividades conexas, de conformidad con la legislación penal en vigencia, identificar, de manera preventiva, a los presuntos responsables y ponerlos a la orden de la autoridad judicial competente.
- b) Levantar los informes relacionados con este tipo de delincuencia. Efectuar los decomisos, realizar todas las actuaciones policiales tendientes a esclarecer los hechos y poner a la orden de las autoridades judiciales competentes a los detenidos por estos delitos. (Ley N° 7410, 1994, Artículo 26)

De conformidad con la misma Ley 7410 (1994), en el Artículo 27 crea la **Policía de Control Fiscal** a la que le atribuye la competencia de proteger los intereses tributarios del Estado mediante las siguientes obligaciones y atribuciones:

- a) Garantizar el cumplimiento de las leyes fiscales.
- b) Auxiliar al Ministerio de Hacienda, en todo cuanto requiera para controlar la evasión tributaria.
- c) Realizar todo tipo de allanamientos, para perseguir delitos de naturaleza tributaria. Para efectuar los allanamientos debe contar con la autorización judicial y cumplir con las demás condiciones legales.
- d) Inspeccionar los establecimientos comerciales en cualquier momento.
- e) Velar por el respeto a la Constitución Política, los tratados internacionales, las leyes y los reglamentos respectivos. (Ley N° 7410, 1994, Artículo 28)

Por otra parte, según Ministerio de Hacienda, Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), Servicio Fitosanitario del Estado y Ministerio de Seguridad Pública (2005), se establece la creación y conformación del **Centro de Inspección Remoto (CIR)** mediante un

convenio interinstitucional con vigencia de tres años, cuyo objetivo es: “propiciar un uso eficiente de los recursos tecnológicos que se han dispuesto para el funcionamiento temporal del CIR en las Oficinas Centrales del SENASA, lo cual permitirá que Las Partes dispongan de una herramienta que contribuya a la efectiva realización de sus competencias.”(Considerando 8).

Según la Ley 7638 (1996) se establece la creación del **Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica**, entre cuyas atribuciones se tienen las siguientes:

- a. Definir y dirigir, la política comercial externa y de inversión extranjera (...) el Ministerio de Comercio Exterior establecerá mecanismos de coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y los ministerios y entidades públicas que tengan competencia legal sobre la producción y comercialización de bienes y la prestación de servicios en el país.
- b. Dirigir las negociaciones comerciales y de inversión, bilaterales y multilaterales, incluido lo relacionado con Centroamérica, y suscribir tratados y convenios sobre esas materias.
- d. Participar, con el Ministerio de Economía, Industria y Comercio, el de Agricultura y Ganadería y el de Hacienda, en la definición de la política arancelaria.
- e. Representar al país en la Organización Mundial del Comercio y en los demás foros comerciales internacionales donde se discutan tratados, convenios y, en general, temas de comercio e inversión.
- h. Dictar las políticas referentes a exportaciones e inversiones.
- j. Dirigir y coordinar planes, estrategias y programas oficiales vinculados con exportaciones e inversiones. (Ley 7638, 1996, Artículo 2)

Por otra parte, mediante la Ley N° 9430 (2017) se establece la constitución del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC), en cumplimiento del artículo 23.2 del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC). (Ley N° 9430 del 20 de abril de 2017. Artículo 23.2).

Este es un ente para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las obligaciones adquiridas en dicho Acuerdo; promover el diálogo y coordinación con el sector privado y fomentar las alianzas público-privadas. Para esto, tendrá el apoyo de: a) comités locales (público-privados también) en puertos, aeropuertos y fronteras, que den seguimiento a la implementación de medidas y la situación en campo; y b) comisiones técnicas que asesoren a los miembros en temas de tecnología, mejores prácticas, etc. (apartado Consejo Nacional de Facilitación del Comercio, párr. 2)

Mediante la Ley 8204 (2005) **Ley sobre Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso no Autorizado, Legitimación de Capitales y Actividades Conexas** se establece que:

Al ingresar al país o salir de él, toda persona, nacional o extranjera, estará obligada a presentar y declarar el dinero efectivo que porte, si la cantidad es igual o superior a los diez mil dólares estadounidenses (US\$10.000,00) o su equivalente en otra moneda. Asimismo, deberá declarar los títulos valores que porte por un monto igual o superior a los cincuenta mil dólares estadounidenses (US\$50.000,00) o su equivalente en otra moneda. Para la declaración, deberá emplear los formularios oficiales elaborados con este fin, los cuales pondrá a su disposición la Dirección General de Aduanas en los puestos migratorios. (Artículo 35)

La normativa vigente evidencia que son múltiples las instituciones que por normativa deben estar vinculadas a la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades de delincuencia organizada en la Terminal de Contenedores de Moín. Alguna normativa incluso posiciona la necesidad de que se trabaje interinstitucionalmente, y que se generen coordinaciones que faciliten el accionar del Estado Costarricense en la materia.

Capítulo II: Recomendaciones de Organismos Internacionales para la Prevención del Tráfico Ilícito de Drogas y Delincuencia Organizada

A nivel internacional, se han desarrollado varias propuestas que tienen como objetivo, controlar, prevenir y evitar el tráfico ilícito de drogas y la delincuencia organizada, por medio del tránsito marítimo, principalmente en contenedores.

De las más importantes es la Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (Convención de Viena 1988) propiciada por las Naciones Unidas (1988) contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, con el propósito de promover la cooperación entre los países a fin de hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas dada

(...) la magnitud y la tendencia creciente de la producción, la demanda y el tráfico ilícitos de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, que representan una grave amenaza para la salud y el bienestar de los seres humanos y menoscaban las bases económicas, culturales y políticas de la sociedad (...) Conscientes de que el tráfico ilícito genera considerables rendimientos financieros y grandes fortunas que permiten a las organizaciones delictivas transnacionales invadir, contaminar y corromper las estructuras de la administración pública, las actividades comerciales y financieras lícitas y la sociedad a todos sus niveles (...) Decididas a privar a las personas dedicadas al tráfico ilícito del producto de sus actividades delictivas y eliminar así su principal incentivo para tal actividad. (...) así como mejorar la cooperación internacional para la supresión del tráfico ilícito por mar, (...) Reconociendo también la importancia de robustecer e intensificar medios jurídicos eficaces de cooperación

internacional en asuntos penales para suprimir las actividades delictivas internacionales de tráfico ilícito. (...) El propósito de la presente Convención es promover la cooperación entre las Partes a fin de que puedan hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas que tengan una dimensión internacional (Naciones Unidas de 1988. pp. 1-2)

Por su parte Naciones Unidas (1999) considera que el número y gravedad de los actos terroristas internacionales dependen de los recursos económicos que los terroristas puedan obtener para financiarse y considerando la deficiencia en los instrumentos jurídicos multilaterales que no se refieren explícitamente a la financiación de este fenómeno se acuerda la Convención Contra la Financiación del Terrorismo para ser aplicada en todos los países parte.

Asimismo, es de relevancia lo que Naciones Unidas (2000) establece mediante la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional, mejor conocida como el Convenio de Palermo, donde se define la penalización de las siguientes acciones: la participación en un grupo delictivo organizado, el blanqueo del producto del delito, la corrupción y la obstrucción de la justicia.

Por su parte Naciones Unidas (2003), en la ciudad de Mérida, establece la Convención de las Naciones Unidas Contra la Corrupción cuya finalidad se apoya en tres pilares principales:

- a) Promover y fortalecer las medidas para prevenir y combatir más eficaz y eficientemente la corrupción;
- b) Promover, facilitar y apoyar la cooperación internacional y la asistencia técnica en la prevención y la lucha contra la corrupción, incluida la recuperación de activos;
- c) Promover la integridad, la obligación de rendir cuentas y la debida gestión de los asuntos y los bienes públicos. (Naciones Unidas, 2003, Artículo 1)

Es indispensable mencionar lo que establece el Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI) (2012) cuyo mandato es “fijar estándares y promover la implementación efectiva de medidas legales, regulatorias y operativas para combatir el lavado de activos, el financiamiento del terrorismo y el financiamiento de la proliferación y otras amenazas a la integridad del sistema financiero internacional”. (2012, p. 6) Mediante sus 40 Recomendaciones se pretende:

identificar los riesgos, y desarrollar políticas y coordinación local; luchar contra el lavado de activos; financiamiento del terrorismo y financiamiento de la proliferación; aplicar medidas preventivas para el sector financiero y otros sectores designados; establecer poderes y responsabilidades (por ejemplo: Autoridades investigativas, de orden público y de supervisión) y otras medidas institucionales; mejorar la transparencia y la disponibilidad de la información de titularidad de beneficio de las personas y estructuras jurídicas; y facilitar la cooperación internacional. (GAFISUD, 2012. p. 6)

Uno de los principales programas establecidos como parte de las buenas prácticas en el tema, es el de Control de Contenedores UNODC-OMA. En el Informe Anual de Resultados 2015 del Container Control Programme (2015), se coloca que la misión del Programa es: “Aumentar la capacidad de los países que buscan mejorar la seguridad del comercio, las normas de facilitación y los controles en sus fronteras” (p.10). Asimismo, se posicionan como objetivos del CCP:

Ayudar a los Gobiernos de los países participantes a establecer y mantener controles efectivos de los contenedores, que servirán no sólo para prevenir el tráfico ilícito de drogas y otras actividades lícitas, sino también para facilitar el comercio legítimo y proteger los ingresos por las fronteras;

Establecer y mantener las Unidades de Control Portuario (PCU), equipar y entrenar a las aduanas junto con otros agentes del orden para identificar mejor e inspeccionar contenedores de carga de alto riesgo con una interrupción mínima para el comercio y negocios legítimos;

Asegurar que todos los PCU tengan acceso regular a los servicios de expertos /mentores y animarles a establecer asociaciones y vínculos con la comunidad comercial y de negocios;

Promover una cooperación más estrecha y fomentar el desarrollo de mecanismos de intercambio de información eficaz entre los países participantes en el CCP. Internacionalmente, trabajar con una mayor comunidad de aduanas y de control de fronteras; y

Garantizar que UNODC y la OMA, en colaboración con los asociados pertinentes, mejoren los mecanismos para la recopilación, análisis, difusión de inteligencia sobre contenedores y evaluación de riesgos. (UNODC-OMA, 2015, p.10)

La UNODC-OMA (2015), menciona que el Programa desarrolla la capacidad de perfilar, focalizar y examinar contenedores utilizados para transportar mercancías consideradas como ilícitas. Por lo tanto, se incluye, los narcóticos, los bienes de uso estratégico y dual, los productos forestales y delitos contra la naturaleza, y por último, las mercancías que vulneran los derechos de propiedad intelectual.

La UNODC-OMA (2015), posiciona la importancia de la realización de evaluaciones de las necesidades técnicas, para el fortalecimiento de los puertos, y lograr una adecuada implementación de las acciones establecidas en el CCP. Igualmente, se coloca la necesidad de generar Unidades Interinstitucionales Portuarias Conjuntas.

Se recomienda (UNODC-OMA, 2015) el desarrollo de técnicas especializadas, las cuales son herramientas que deben ser utilizadas por los organismos policiales, para la detección y lograr dismantelar a las organizaciones criminales. Además, se sugiere la cooperación y coordinación de operaciones entre países, así como el desarrollo de eventos de capacitación a diversos grupos involucrados en la temática.

La UNODC (2020), considera que el Programa Global de Contenedores es una estrategia, que pretende ayudar a los gobiernos en la creación de estructuras de

implementación sostenible en selectos puertos marítimos, para la reducción del riesgo de que los contenedores marítimos sean explotados y utilizados para el tráfico ilegal de drogas, crimen organizado y otras actividades ilícitas. En este programa, se pretende el trabajo con Unidades de Control Conjunto, las cuales tienen como objetivo una mutua colaboración entre instituciones de aplicación de la ley, que participan en el Programa. Estas Unidades están compuestas de analistas debidamente equipados y entrenados, para trabajar juntos con el propósito de realizar perfiles de riesgo de los contenedores que pueden representar una amenaza en materia de drogas, productos falsos, fraude fiscal, etc., esto de una manera científica y sistemática.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2020) menciona, que se pretende mediante un Protocolo de Acción, el establecimiento de normas administrativas, operacionales y de seguridad que son requeridas para el análisis de los materiales de contenedores de carga, que pasan a través de los puertos.

Márquez, Ares, Hernández y Solar (2010) establecen en el documento "Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras", del Banco Interamericano de Desarrollo, algunas recomendaciones para evitar el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas. Se posiciona que cuanto mayor sea la diferencia socioeconómica y menor sea la interrelación entre las administraciones de ambos lados de la frontera, más necesarias son las actuaciones de control.

Los autores (2010), colocan que la vigilancia y control no pueden ser improvisados, sino por el contrario: deben estar regulados, deben ser permanentes, se debe obedecer a una planificación racionalizada. Además, se considera que la vigilancia y el control de la frontera no puede ser entendida como una tarea de una sola de las partes, sino por el contrario, como una acción armonizada basada en la cooperación y mutua asistencia entre los Estados. La vigilancia y el control no deben ser considerados como acciones homónimas en la totalidad de la divisoria internacional, sino distintas y diversificadas en relación con la realidad específica.

Se considera (Márquez, Ares, Hernández y Sola, 2010), que el desarrollo de actuaciones de control de fronteras requiere de inversión de ingentes recursos, tanto de las administraciones como del sector privado. La vigilancia y el control de la frontera precisan de la adopción de medidas de distinta naturaleza, entre ellas: medidas normativas, medidas orgánicas, medidas de recursos humanos, medidas de coordinación entre colectivos implicados en la materia, medidas técnicas e instrumentales. Se considera que el continente Americano está expuesto especialmente a amenazas de narcotráfico, tráfico y explotación de seres humanos y crimen organizado, esto considerando que este continente se autoabastece en materia de narcóticos y existe un mercado interno en los países que actúan como origen, tránsito o destino.

Los autores (2010) recomiendan el establecimiento de acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales para la integración económica o facilitación comercial. Se recomienda el diseño de un plan de acción para la seguridad y el control de fronteras, este debe ser el eje sobre el que debe girar cualquier iniciativa gubernamental. Es indispensable el desarrollo de un modelo de soluciones normativas, organizativas y técnicas. Para la definición de los objetivos estratégicos, se considera que se cuenta con tres estrategias o alternativas de trabajo: 1. Desarrollar una solución de seguridad y control de fronteras con la capacidad de supervisar los tráficos internacionales. 2. Desarrollar una solución con la capacidad de limitar los flujos internacionales, capaz de detectar e interceptar un porcentaje significativo de los cruces ilícitos. 3. Ejercer el control de una frontera "impermeabilizándola", detectando e interceptando la mayor parte de los intentos de cruce irregular e impidiendo el uso de la frontera para tráficos ilícitos.

Se proponen (Márquez, Ares, Hernández y Sola, 2010) acciones concretas para un control de fronteras que busque aunar control y facilitación, minimizando la inversión en recursos económicos, materiales y humanos, pretendiendo la eficiencia mediante: 1. Un diseño progresivo de las actuaciones, homogéneo en todas las fronteras y equilibrado con los progresos en otras áreas de la seguridad y desarrollo del país. 2. Coordinación interna. 3. Colaboración externa.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y la Cámara de Comercio de Bogotá (2017), en el texto “Guía para la adopción de un Sistema de Gestión del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (LA/FT) en el Sector de Transporte Terrestre de Carga”, menciona que las amenazas internas en los negocios pueden originarse por la falta o la debilidad de controles, la insuficiencia en las políticas y procedimientos, o por la ausencia de valores institucionales fuertes que prevengan la complicidad con actividades legales, esto partiendo del entendido, que los riesgos externos pueden provenir de clientes, proveedores, comunidad o terceros.

Las instituciones (2017), consideran que una de las maneras como las organizaciones criminales pueden involucrar a los negocios en actividades ilegales como el Lavado de Activos y Financiación al Terrorismo, es por medio de propuestas económicas atractivas; además, estas organizaciones buscan las actividades económicas lícitas, para ocultar, transformar o administrar los recursos de las actividades ilícitas. Los riesgos de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo pueden estar presentes en todas las etapas del ciclo de vida de los negocios o afectar su cadena de valor, sin importar su tamaño, sector económico o ubicación geográfica.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y la Cámara de Comercio de Bogotá (2017) posiciona que la gestión de riesgo es una parte integral de las buenas prácticas de administración y un elemento esencial de la buena dirección corporativa. Se propone, dentro del marco de Negocios Responsables y Seguros, un Modelo de Gestión Empresarial, para el gestionamiento del riesgo de LA/FT. El Modelo parte de la base de que cada negocio tiene su propia forma de administración y cultura gerencial, por lo tanto, este Modelo busca integrarse al sistema de administración que maneja la empresa, para facilitar su implementación y seguimiento.

Las instituciones (2017) definen que la estructura de Gestión de Riesgo se compone de las siguientes etapas: Diagnóstico, Identificación de Riesgos LA/FT, Medición de los Riesgos LA/FT, Adopción de Controles de Medidas Preventivas, Comunicación y Consulta,

Seguimiento. Se conciben 4 factores generadores de riesgo: productos, contrapartes, canales y áreas geográficas.

La Unión Europea (2012), en el texto “Europa y América Latina: La Lucha Contra la Droga y el Narcotráfico”, menciona que dos décadas de cooperación europeo-latinoamericana contra la droga y el narcotráfico han tenido un impacto limitado en cuanto a la reducción del consumo y la producción de estupefacientes. Se considera que las estrategias represivas como por ejemplo la llamada “guerra contra las drogas”, han sido insuficientes y que los proyectos de cooperación son esenciales en temas de lucha contra las drogas. De ahí la necesidad de trabajar en conjunto y capacitar a los países participantes, además de adoptar de estrategias comunes.

En general, la Unión Europea (2012) establece los siguientes elementos con respecto a la cooperación europeo-latinoamericana:

(...) Promover el modelo europeo de lucha contra la demanda y el consumo de drogas basado en la prevención, el fortalecimiento institucional y el desarrollo alternativo. Reforzar la cooperación trilateral entre América Latina, África y la Unión Europea, para dismantelar nuevas rutas. (...) Fomentar una mayor vinculación de los programas y proyectos de la UE en materia de la lucha contra la droga con las políticas de seguridad pública, principalmente en América Central y México. Incrementar el número de proyectos dedicados al fortalecimiento y la capacitación institucional dirigidos a reformar los sistemas judicial, penitenciario y de seguridad y el control de aduanas. (pp.23-24). La Unión Europea (2012) considera que el fortalecimiento de instituciones democráticas transparentes y una administración pública profesional con salarios adecuados, así como una mayor inversión en los sistemas judicial, penal y en la formación, el entrenamiento y el equipamiento como fuerza de seguridad democrática son la vacuna contra las drogas y el crimen organizado.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y el Grupo de Acción Financiera Internacional (2012), establece en el documento “Estándares Internacionales sobre la Lucha Contra el Lavado de Activos y el Financiamiento del

Terrorismo y la Proliferación”, ciertas recomendaciones con respecto a las políticas y la necesidad de coordinación. Entre estos se menciona: evaluación de riesgos y aplicación de un enfoque basado en riesgo, cooperación y coordinación nacional, tipificar el lavado de activos, decomiso e incautación de bienes asociados a estos delitos, además de otras asociadas para evitar la legitimación de capitales. Se posicionan las nuevas tecnologías como una forma de trabajar sobre la temática y permitir una identificación y evaluación de riesgos.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y el Grupo de Acción Financiera Internacional (2012), posiciona la necesidad de generar instrumentos internacionales, además de desarrollar una asistencia legal mutua y la extradición. Se concibe que la evaluación del riesgo es clave, pues estos permiten la realización de cambios en las leyes, regulaciones, priorización y asignación de recursos.

En el caso de las Naciones Unidas (2016), se plantea en la Resolución aprobada por la Asamblea General el 19 de abril del 2016, ciertas recomendaciones para la reducción de la oferta y medidas conexas, así como de la aplicación eficaz de la ley y la lucha contra el blanqueo de dinero y promoción de la cooperación judicial que deben seguir los países, entre ellas: fortalecer las medidas multidisciplinarias adoptadas a nivel internacional, regional, nacional, local y comunitario para la prevención de la delincuencia, la violencia, y la corrupción relacionada a las drogas, así como para fomentar el desarrollo e inclusión social. Se deben promover esfuerzos para la reducción de la oferta, que incluyan medidas preventivas para abordar los factores de la justicia penal y los factores socioeconómicos conexas. Por último, promover la reunión de datos, la investigación y el intercambio de información, así como el intercambio de mejores prácticas en materia de prevención y lucha contra la delincuencia relacionada con las drogas y de medidas y prácticas de reducción de la oferta de drogas.

Además, las Naciones Unidas (2016) señalan con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas: aumentar la cooperación a todos los niveles y mejorar las medidas para prevenir y reducir de manera apreciable y mensurable o eliminar el cultivo ilícito de adormidera, arbusto de coca y cannabis. Vigilar las tendencias y

rutas de tráfico de ilícito drogas actuales e intercambiar experiencias, mejores prácticas y lecciones aprendidas, para la prevención y combate del uso indebido del comercio internacional. Promover y fortalecer el intercambio de información. Fortalecer la coordinación de las estrategias de gestión de fronteras, así como la capacidad de los organismos de control de fronteras, las fuerzas del orden y las fiscalías. Aumentar la capacidad forense de las fuerzas del orden y de los organismos de justicia penal. Fortalecer la cooperación regional, subregional e internacional en asuntos penales. Maximizar la eficacia de las medidas de aplicación de la ley contra los grupos delictivos organizados y las personas implicadas en delitos relacionados con las drogas.

En general, es posible vislumbrar, que las recomendaciones planteadas por los organismos internacionales giran en torno a tres elementos principales: la cooperación institucional y entre países, el establecimiento de políticas que funcionen en los diversos países que se han visto más afectados por este fenómeno, y, por último, la gestión de riesgos.

Para la mayoría de organismos internacionales, estos tres aspectos favorecen un comercio seguro, donde se previene el tráfico ilícito de drogas por medio de contenedores marítimos, así como otras actividades delictivas asociadas. De ahí la necesidad de posicionar estos tres elementos como un común denominador en los diversos países que se han visto más afectados y vulnerables a ser parte del tráfico ilícito de drogas y actividades delictivas conexas.

Capítulo III: Identificar los Procesos de los Actores Involucrados en la Prevención y Control de Control de Contenedores Marítimos

El presente capítulo pretende evidenciar la realidad reportada por diversos actores, instituciones o entidades que poseen una relación directa o indirecta con respecto a la Terminal de Contenedores Moín. Los actores corresponden a: Ministerio de Hacienda (Servicio Nacional de Aduanas), Ministerio de Comercio Exterior (Consejo Nacional de Facilitación del Comercio), Policía de Fronteras, Policía de Control de Drogas, Alianza Empresarial para el Comercio Seguro (BASC), Servicio Fitosanitario del Estado, Servicio Nacional de Salud Animal, APM Terminals, Policía de Control Fiscal, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Todas estas entidades, fueron entrevistadas con respecto a diversas temáticas, según las competencias de cada una. Vale mencionar que las entrevistas propuestas se desarrollaron con base en las funciones de cada institución y entidad. A continuación, se expone el capítulo por medio de subpartados, mismos que incorporan las instituciones y organizaciones según las respuestas brindadas.

1. Proceso de exportación e importación de mercancías en contenedores

La exportación e importación de mercancías en contenedores es una realidad en el territorio costarricense, donde se ha favorecido la exportación como medio para potenciar la economía. Esta potenciación del comercio, a la vez, ha implicado que en ocasiones se privilegie el comercio por encima de la seguridad, partiendo del entendido de que el crimen organizado representa un problema no sólo para los habitantes del territorio costarricense, sino también un problema para las empresas exportadoras principalmente, quienes se ven

perjudicadas ante la “contaminación de la carga”. De ahí la importancia de posicionar el tema de la exportación e importación de contenedores.

En el caso del **Ministerio de Comercio Exterior**, estos consideran que la importación y exportación depende del tipo de mercancías, pues hay algunas de éstas que requieren de una orden técnica específica lo que va a requerir controles previos de parte de las instituciones, y por tanto, así también serán los procedimientos que se apliquen. Todos estos regímenes están regulados por la Ley General de Aduanas y su Reglamento, y el Código Aduanero, el Informe Centroamericano⁸ y su Reglamento, y en el ejercicio de este control: la Dirección General de Aduanas.

APM Terminals considera que a ellos únicamente les corresponde el movimiento de contenedores. No se revisan cargas. La función de la empresa es recibir y entregar contenedores. Sí se toman medidas de seguridad portuaria, que, por el contrato de concesión, por el reglamento de operaciones y por la certificación internacional, corresponde hacer ciertas acciones que aseguren que los contenedores no fueron abiertos durante el camino o dentro de las instalaciones.

En el caso del **Servicio Fitosanitario del Estado**, se cuenta con la Nota Técnica (NT) 59 para todo lo que son insumos agrícolas, la NT 35 para todo lo que es perecedero y la NT 53 que es para lo que es de origen vegetal pero que ya tiene un grado de proceso. El procedimiento en las tres NT se realiza de la siguiente manera: el agente aduanal presenta la información ante la estación del punto de ingreso, y ahí se verifica que documentalmente todo cumpla y si se cumple, se procede a realizar una inspección física, para tomar muestras y hacer dos tipos de diagnóstico: uno es el diagnóstico de plagas, de insectos, de hongos, de bacterias; y el otro es para determinar que los productos no vengam excediendo los límites máximos de residuos de plaguicidas.

⁸ Es un panorama de la macroeconomía en el contexto de la subregión, un análisis de los flujos de comercio en la subregión, sus flujos de inversión, las condiciones de acceso y demás aspectos que caracterizan al Mercado Común Centroamericano, además de otros temas relevantes dentro del marco de la Integración Centroamericana

2. Comercio seguro

El comercio es un aspecto que es propio de un territorio que potencia la exportación, y que es incapaz de solventar por sí mismo las necesidades de sus habitantes. Por lo tanto, se deben generar acciones que faciliten un comercio seguro, favoreciendo no sólo un proceso adecuado de importación y exportación, sino también acciones que no pongan en riesgo la población que habita el territorio costarricense.

Para **SENASA**, Costa Rica goza de un estatus sanitario muy importante luego de un esfuerzo que se ha realizado por muchos años para logrado obtener ciertas ventajas competitivas a nivel de mercados internacionales, donde los productos costarricenses pueden ingresar de una manera menos rigurosa, por el aligeramiento de requisitos de tipo sanitario y aduanero. El mecanismo de seguridad de la institución se basa en que se facilita la emisión de algunas certificaciones y otros documentos necesarios para el comercio internacional, y se garantizan establecimientos en los que se tiene la revisión veterinaria oficial.

SENASA posiciona que sus médicos veterinarios oficiales u oficializados, cumplen con el rol de garantizar que los productos que se están exportando y que están en el listado, sean los que corresponden, además se realizan algunos procesos de inspección en el momento en que se llenan los contenedores, y a su vez también se establecen en esos casos específicos, un marchamo o precinto que garantice que esa es la mercancía que está representada en los documentos.

En el caso del **MOPT**, su papel entra en el marco de la aplicación del Código PBIP, aplicado en Costa Rica por Ley y reglamento por medio del Convenio SOLAS, esto en referencia a las instalaciones portuarias y los buques para evitar eventos y ataques, por ejemplo, de terrorismo. En lo que es el tema de protección que va desde una evaluación de la instalación, la aprobación de la evaluación, la aprobación de un plan de protección, que tiene diversos aspectos y protocolos, la certificación e inclusive la habilitación también del OPIP. También se cuenta con la capitanía de puerto que tiene cierta interacción cuando es la parte de la recepción de los buques.

En cuanto a **COMEX** estos posicionan que establecer una única cadena logística es complejo, considerando la diversidad de la naturaleza de los bienes que exporta Costa Rica. Se menciona que no es posible identificar una única cadena logística, sino que cada empresa dependiendo del bien, de su modelo de negocios, y del mercado al que esté dirigido, va a tener distintas etapas o procesos dentro de su cadena. Para ellos, lo más importante en todo proceso, tanto de importación como de exportación, en sus distintos regímenes, es la utilización de una figura que concibe la legislación aduanera nacional como son los auxiliares de la función pública aduanera. El transportista aduanero debe garantizar que en todo el trayecto exista un correcto manejo de la carga, con su correspondiente marchamo, para prevenir su eventual contaminación, y se garantice que efectivamente en ese trayecto, la carga no va a recibir una contaminación de ningún tipo.

Para **COMEX**, las empresas deberían de buscar actores logísticos que sean confiables, es decir, que haya una relación comercial basada en cierta habitualidad con estos otros actores, de modo que se genere cierta confianza y credibilidad.

COMEX posiciona que Costa Rica cuenta con la PCD que realiza gestión de riesgos, de modo que le permite identificar cuándo puede haber contaminaciones para generar estos hallazgos. Se considera que, para las empresas, es complejo desarrollar protocolos concretos para evitar la contaminación de droga en estos envíos, y más bien, es el ejercicio de control de las autoridades lo que permite generar alguna disuasión, para que estas operaciones se sigan realizando.

Asimismo, **COMEX** considera que hay aspectos que han ayudado a facilitar un comercio seguro, como lo es el uso del escáner. Según ellos, al margen de la utilización del escáner, se deben realizar otras actividades de ejercicio de control público, además del ejercicio de identificación de riesgos que debe realizar cada una de las instituciones y el uso cada vez mayor de tecnologías que permitan recabar una mayor trazabilidad y, sobre todo, para poder generar controles apropiados sobre la carga, sin que eso altere o influya en la fluidez en los distintos procesos. Se considera que la gestión de riesgo a nivel nacional es indispensable, pues actualmente el país realiza únicamente una gestión por institución.

En cuanto a **BASC**, para ellos no existe una cadena logística donde se involucre contenedores marítimos, o tráilers, o carga aérea, que esté totalmente blindada ante el riesgo de contaminación por drogas. Se considera que el Estado debe ser parte de la cadena logística de comercio. La filosofía BASC se sustenta en 3 pilares: la confianza, competencia e integridad. Lo que se busca es crear en las empresas una cultura de seguridad sustentada en la gestión de riesgo. Si las empresas son disciplinadas en la gestión de riesgo, entonces el narcotraficante va a entender que es más difícil contaminar a una empresa que está cumpliendo un sistema de gestión en seguridad que está bien ordenado versus a una empresa que no lo está siguiendo. Desde el punto de vista del sector público se promueve el segundo pilar de BASC, que es el instrumento “Marco SAFE⁹”. El Marco SAFE fue creado en el año 2005 por la OMA y que consta de 4 elementos fundamentales: el primero es la transmisión anticipada de datos, el segundo es el establecimiento de grupos o fuerzas de tarea de gestión de riesgo (pueden ser mixtas o pueden ser por departamento, por agencia gubernamental), el tercero tiene que ver con la cooperación entre aduana de origen y destino, y el cuarto tiene que ver con la relación y el concepto de la confianza entre el sector público y el sector privado.

Para **BASC** es imposible revisar el 100 % de los contenedores, por lo que considera indispensable el desarrollo de la habilidad para generar un perfilamiento de riesgo que sea lo más eficiente posible para efectos de minimizar ese riesgo y el impacto en la facilitación del comercio.

En el caso de **APM Terminals** estos cuentan con medidas, que, por el contrato de concesión, por el reglamento de operaciones y por la certificación internacional de seguridad portuaria, sí le corresponde hacer ciertas acciones que se aseguren de que un contenedor no fue abierto en el camino o que haya sido abierto dentro de las instalaciones. Cada contenedor lleno, para entrar a la terminal, debe contar con un marchamo, el cual es revisado verificando su numeración, además se revisan los datos del chofer y que no vengán personas acompañantes en la cabina del camión. Se revisan los chasis, se abre la tapa de motor y se

⁹ Secure And Fast Encryption

inspeccionan los compartimientos de la tapa de motor y se revisa la identificación del conductor. Al 100% de los camiones se les revisa la cabina, si son contenedores vacíos, también se revisan, eso se hace de manera aleatoria (se revisa aproximadamente el 10% de los contenedores).

3. Tipos de contenedores

Existe una diversidad de contenedores que puede ser utilizado para el comercio internacional, algunos de ellos son más seguros para evitar el tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas, mientras que otros se tornan más vulnerables para estas actividades delictivas, pues su estructura funge como espacio para “esconder” elementos como droga y dinero.

La **Dirección General de Aduanas** recomienda el uso del marchamo electrónico, el cual suele ser utilizado en ciertas mercancías, por ejemplo, licores, cigarrillos, medicamentos, o cuando se está analizando un importador/exportador, entre otras características.

COMEX, posiciona que generalmente, para carga marítima se utilizan contenedores de 40 pies por regla general, sin embargo, hay una diversa lista de contenedores que son utilizados: 40 pies secos y refrigerados, 20 pies seco y refrigerado, flexitank¹⁰, cisterna¹¹.

En el caso de **PCD**, estos consideran que los contenedores inteligentes e inviolables no se pueden aplicar en viajes en mar pues se requiere de marchamos con GPS el cual sólo es posible con chips que dejan de ser útiles al cambiar de país, a menos que se utilicen GPS con monitoreo satelital que resultan sumamente caros de transportar. En APM hay algunos contenedores que vienen con GPS.

¹⁰ Es una bolsa o tanque flexible de gran tamaño que transforma un contenedor convencional en un seguro y eficiente sistema de transporte marítimo de líquidos a granel.

¹¹ Es un equipo de transporte destinado al almacenaje de productos líquidos seguros y peligrosos con temperaturas de hasta 120 °C.

Para **BASC**, no hay ningún contenedor inteligente más allá del manejo de la temperatura y la humedad relativa, y eso no es inteligencia, eso es programación y sensores. Para ellos, son muy pocos los contenedores que transmiten su ubicación por GPS y son menos los contenedores que pueden registrar eventos de apertura y cierre de puertas y comunicarlo en tiempo real para que se puedan tomar decisiones. En general, se utilizan los siguientes contenedores: carga estándar¹², frigorífico¹³, techo abierto¹⁴, base con parante¹⁵, jumbo¹⁶, tanque¹⁷, plataforma¹⁸, servicio pesado y reforzado¹⁹.

Para **APM Terminals** se trabaja con los siguientes tipos de contenedores: carga estándar, frigorífico, techo abierto, base con parante, jumbo, tanque, plataforma y servicio pesado y reforzado.

En el caso del **Servicio Fitosanitario del Estado y el Centro de Inspección Remota**, estos conocen que hay una compañía en específico (PINDECO) que hace uso de contenedores con marchamo electrónico con GPS, ellos cuentan con una sala de monitoreo en la empresa, de forma tal que pueden verificar el recorrido del contenedor durante todos los kilómetros que va. Así mismo, los choferes tienen una alta capacitación en este tipo de seguridad para evitar, por ejemplo, robos o secuestros y ellos todos también manejan un radio de forma tal que están conectados o monitoreados permanentemente por la central para evitar precisamente contaminaciones y demás. Se menciona que un total de cinco empresas se dedican a colocar marchamos electrónicos en el país (según el conocimiento de las personas entrevistadas).

¹² Contenedor cerrado herméticamente y no cuenta con sistemas de ventilación o refrigeración.

¹³ Creado especialmente para el transporte de mercancía refrigeradas, congeladas o que necesiten un control y tratamiento especial de la atmósfera interior.

¹⁴ Es una unidad de transporte abierta por el techo que se utiliza para el transporte de grandes cargas cuya altura sobrepasa las dimensiones del contenedor por la parte superior.

¹⁵ Son apropiados para el transporte de carga pesada, así como mercancías que necesitan una carga especial por sus dimensiones.

¹⁶ Son similares a los de 40 pies estándar, pero tienen una mayor altura.

¹⁷ Unidad de transporte intermodal utilizada para cargas peligrosas y no peligrosas.

¹⁸ Viene sin laterales extremos y sin techo.

¹⁹ Se llama también “flat rack” son planchas de metal reforzado que carecen de paredes laterales y techos.

4. Indicadores de riesgo/ contenedores de alto riesgo

Existen diversos indicadores de riesgo, que se han establecido internacionalmente, que pueden ser elementos que faciliten la identificación de contenedores de alto riesgo para el tráfico ilícito de droga, y otras actividades delictivas asociadas.

La **Dirección General de Aduanas**, específicamente el área de importación por medio del Documento Único Aduanero (DUA) se establece el tipo de semáforo, es decir el nivel de inspección o el nivel de control. Se reflejan tres tipos de semáforos: el rojo que corresponde a la inspección inmediata, el verde que sale sin inspección de la presencia del funcionario, y está el canal amarillo, que es documental. En caso de reflejarse el color rojo, lo que procede es trasladar la mercancía, mediante la Unidad de Transporte, a un almacén autorizado, y en ese caso el funcionario aduanero se presenta. Entonces si refleja en el tránsito un DUA rojo, los funcionarios aduaneros también tienen la potestad de revisar la mercancía en su totalidad. Si es canal verde, (que es ahí donde actúan en muchas ocasiones la Policía de Control Fiscal y Fiscalización de Aduanas) se solicita que se autorice para la inspección de la mercancía, de acuerdo con la unidad de transporte. Si es canal amarillo, le corresponde al funcionario aduanero, podrían también solicitar el cambio de canal de inspección si se detecta alguna irregularidad, de modo que se solicita el cambio de canal, a rojo. El establecimiento del tipo de semáforo se hace por medio de un análisis, ya sea de la mercancía, del exportador-importador, e inclusive, podrían ser también por el transportista.

En el caso de **COMEX** estos comentan que se realizan perfilamientos de riesgo, tanto de seguridad como de SFE, de SENASA, y de Aduanas. Difícilmente SFE, SENASA, y Aduanas, van a tener perfilamiento de riesgo por crimen organizado, pues se concibe que el perfilamiento de riesgo por crimen organizado es competencia del Ministerio de Seguridad.

La **Policía de Fronteras** posiciona que no cuentan con un software para identificar y seleccionar contenedores de alto riesgo. La información con la que cuentan proviene de PCD. No se utilizan tecnologías para premonitorear los contenedores de alto riesgo. Cuando se identifica un contenedor potencialmente riesgoso, se informa a PCD, para que ellos manejen

la escena. Se conocen algunos riesgos en la mercadería, por ejemplo, que en los refrigerados es más posible el tráfico de drogas. En general no se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo, es más la pericia del oficial y lo que se ha venido deduciendo del conocimiento de la práctica.

PCD refiere que ellos tienen acceso a lo que se registra tanto en el sistema de APM Terminals, donde se sabe qué barco llegará y las cargas que trae, y de acuerdo con eso también se revisa en la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) donde pueden ver la información del exportador, importador. Sin embargo, lo que más les interesa es el puerto de salida y el de llegada, siendo la información sobre los puertos que toca el barco lo que puede ser el detonante de una alarma para revisar un contenedor, especialmente si hay carga que venga de alguno de los países de Sur América (Colombia, Venezuela, Brasil, Panamá, por ejemplo). Son los que vienen de alguno de los puertos de Suramérica ya indicados, o si su destino es uno de los puertos donde ya ha habido trasiego de droga previamente como varios puertos de Europa (en Rotterdam, por ejemplo) o los Estados Unidos.

PCD posiciona que cuando se identifican contenedores de alto riesgo, se solicita el Manifiesto de Carga a la naviera para tener más claridad sobre la mercancía declarada, y se solicita a APM que los contenedores seleccionados como de riesgo se pasen por el escáner. Sin embargo, no se cuenta con un protocolo con los indicadores de riesgo.

Para **BASC**, un contenedor de alto riesgo es todo aquel contenedor que se sale del procedimiento de operación estándar que se ha establecido, o que no cumple con los acuerdos a nivel de servicio que se han establecido en el manual de seguridad. Todo aquello que se salga de eso es una movilización de alto riesgo.

En el caso de **APM Terminals**, ellos cuentan un plan de protección portuaria, ese plan, se compone de dos fases, la evaluación de la protección para la instalación portuaria, y en esa evaluación se identifican cuáles son los riesgos a los que APM está expuesto. En el momento de la entrevista, se identificaban 13 riesgos: el robo de contenedores, el tráfico de drogas, las huelgas y las manifestaciones y los sindicatos, las amenazas de atentado terrorista,

las de artefactos explosivos, de tráfico de armas, de personas. Estos se tienen identificados y se conoce el nivel de vulnerabilidad. Se cuenta con una matriz de riesgos, donde están identificados los riesgos y el nivel de exposición, y el efecto que se podría tener si uno de esos escenarios o amenazas se manifiesta. Además, se cuenta con un plan de acción, que es la segunda parte del plan de protección portuaria, donde se tiene un reporte donde se explica cómo se mitiga o evita que las amenazas se desarrollen. Se cuenta con una serie de medidas, un manual de procedimientos de seguridad, el plan de protección.

Según el **Servicio Fitosanitario del Estado** y el **Centro de Inspección Remota** existe lo que se llama el SEVRI (Sistema de Valoración de Riesgos) es un sistema más relacionado con el tema fitosanitario. También se utiliza el “Muestreo basado en el riesgo”, donde se verifican factores tales como las intercepciones que se han hecho de plagas, el origen del producto, la presentación del producto, una serie de factores que permiten maximizar la posibilidad de inspeccionar lo que realmente a través del tiempo demuestra que, con base en esos factores, representa más riesgo.

La **Policía Control Fiscal** trabaja a partir de la información del consignatario. El perfil de riesgo más importante es el nombre del importador o del consignatario. En otras situaciones, es el tipo de mercancía también. Otras veces se trabaja con la Dirección General de Riesgo, de la Dirección General de Aduanas, con ellos se coordinó la instalación en Tecnología de Información para el Control Aduanero (TICA), de reglas de riesgo.

5. Actividades de premonitoreo de contenedores

Las actividades de premonitoreo de contenedores son claves para una identificación de posible contaminación y/o de otras actividades delictivas, de ahí la importancia de que todas las entidades involucradas consideren el premonitoreo como una tarea de su cotidianidad.

En el caso de la **Dirección General de Aduanas**, lo que se realiza es el análisis de manifiesto, se inspecciona la ficha de riesgo, el importador, el contenedor y la descripción de la mercancía, además de la clasificación arancelaria. Una alerta sería el contenedor, la descripción de la mercancía, el peso de la mercancía, igualmente si se dice que la carga es congelada y viene seca.

La **Policía de Fronteras** no realiza actividades de premonitoreo, y en el caso de la **PCD**, las actividades de premonitoreo consisten en ver la información de los puertos de origen o llegada, y pasar por el escáner lo que parezca sospechoso.

En **APM Terminals** se hace un registro previo, por ejemplo, exportadores, se tienen que registrar como exportadores, para ingresar a la terminal porque es una base de datos de APM. Agentes navieros, también se tienen que registrar, navieras se tienen que registrar como clientes de APM, transportistas, compañías de transporte y choferes. La información de aduanas con las bases de datos de APM están conectadas, entonces alguien no podría inscribirse, si no tiene el código aduanero, o no tiene código de exportador, porque la información tiene que estar vinculada.

En el caso del **Servicio Fitosanitario del Estado**, en el tema de importación, nada entra al país sin su respectiva inspección.

La **Policía Control Fiscal** tiene una unidad de monitoreo que se dedica a realizar monitoreo de contenedores, pero no exclusivamente de la Terminal de APM. Muchas veces por cuestiones de perfiles de riesgo ellos sí tienen un monitoreo constante, aunque no de 24 horas, ni 8 horas, por un tema de capacidad instalada. Cuando se tiene información de movimiento de algún tipo de carga o movimiento de algún tipo de consignatario que sea de interés, entonces sí se monitorean, se hacen las coordinaciones directamente desde el puerto, para que ese container, una vez que se baje del barco, no se mueva hasta que esta autoridad llegue.

La **Policía de Control Fiscal** posiciona que el premonitoreo sí se realiza, pero no se cuenta con personal dedicado las 24 horas al movimiento de las unidades contenedoras de la

terminal. La actividad de premonitoreo que se realiza es más de importación, de exportación se ve muy poco. De hecho, la mayoría de contenedores de exportación que se ven son los que se trabaja con la Policía de Control de Drogas.

6. Uso de tecnologías

A nivel internacional, se recomienda la utilización de ciertas tecnologías para facilitar un comercio seguro, entre ellos el uso de GPS y escáner.

La **Dirección General de Aduanas** posiciona que el uso del sistema TICA facilita ver los manifiestos. Esta entidad no promueve el uso de inspecciones no intrusivas a través del escáner, sin embargo, coloca que el escáner de APM se utiliza tanto para exportaciones como para importaciones.

En el caso de **COMEX**, se posiciona que aspectos como los dispositivos de rastreo satelital, o dispositivos más allá de los marchamos que garanticen que esos contenedores no serán abiertos durante todo el proceso, así como la utilización hasta de custodios (de personas que vayan a la par de la carga), pueden ser aspectos que faciliten el comercio seguro, sin embargo, a pesar de que son alternativas, no son utilizados con frecuencia, debido a la sensibilidad de costos que esto representa.

Para la **PCD**, el contar con el escáner y con la información de la ruta del barco, los contenedores, los puertos y mercancías con anticipación son aspectos que facilitan el comercio seguro. Sin embargo, esta entidad no cuenta con un plan de riesgo para el manejo de contenedores potencialmente riesgosos.

En el caso de **BASC**, estos consideran que el equipo de inspección no intrusiva facilite un comercio seguro, esto porque facilita la verificación de un riesgo identificado más rápido. La organización posiciona que lo que facilita el comercio seguro son los sistemas de gestión de riesgo, tiene que existir un método para evaluar el riesgo de los contenedores, cuando estos riesgos se hacen evidentes. En general, se considera que los equipos de inspección no

intrusiva aportan a la eficiencia de un sistema de gestión de riesgo, pero por sí mismos no son un mecanismo para garantizar el comercio seguro.

APM Terminals, posiciona que el escáner fue instalado por APM, porque así lo estipula el contrato de concesión, además es operado por APM. Las imágenes tomadas en este espacio llegan al Centro de Inspección Remota, donde hay personal de SENASA, SFE, DGA y PCD.

En el caso del **Servicio Fitosanitario del Estado / Centro de Inspección Remota**, básicamente, a partir de lo que se identifica lo que se realiza es notificar a la autoridad competente. El CIR está constituido por 4 instituciones básicamente, la Policía de Control de Drogas, que pertenece al Ministerio de Seguridad Pública, la Dirección General de Aduanas, que pertenece al Ministerio de Hacienda, el SENASA y el SFE, ambas dependencias del Ministerio de Agricultura y Ganadería. Se menciona que actualmente sólo se analizan imágenes de exportación. Se menciona que en las imágenes de escáner no es posible detectar aspectos como plagas, en esa misma situación está SENASA y DGA, a quienes no les interesa mucho la parte de exportaciones, ellos están enfocados en escanear lo antes posible importaciones, que ahí es donde podrían detectar fraude fiscal, contrabando y demás.

La **Policía Control Fiscal** menciona que cuando hay necesidad se coordina con la Terminal para utilizar el escáner, igualmente se cuenta con fibras ópticas, que, aunque son pequeñas, si es necesario se utilizan. Se comenta que, en ocasiones, aunque se sienta la necesidad de escanear un contenedor, por el hecho de que el importador es quien debe pagar el costo, se “tiene cuidado” con cuáles contenedores se revisan.

Por último, el **MOPT** considera que, si el escáner lo maneja un personal con experiencia, sí debería ser un aspecto que facilita la seguridad.

7. Coordinaciones internacionales

Para tener un comercio internacional seguro es importante la coordinación y comunicación entre los países, principalmente aquellos que se han visto más afectados por el fenómeno de las drogas, de ahí la necesidad de poder identificar cómo es esta coordinación en el territorio costarricense.

En el caso de la **Dirección General de Aduanas**, se posiciona que se manejan alertas por medio principalmente del Departamento de Riesgo. Se han establecido acuerdos aduana-aduana, con otros países por medio de tratados internacionales, por ejemplo, a nivel de propiedad intelectual. Además, Costa Rica forma parte de la OMC y de la OMA.

COMEX posiciona que se da una comunicación entre pares, no se habla de comunicación entre puertos, sino principalmente entre agencias e instituciones. En el caso de la **PCD**, estos colocan que se comparte información con otros puertos y fronteras, principalmente cuando no ha habido tiempo de verificar una carga potencialmente riesgosa.

BASC refiere que actualmente no se cuenta con un mecanismo formal para compartir información con los puertos, el único mecanismo que se reconoce es el Marco SAFE de la OMA. En lo local si se tienen dudas o reportes, se notifica a la PCD, igualmente se cuenta con contactos en la aduana de los Estados Unidos de América (EUA) y del Departamento de Seguridad del Estado de la Aduana de los EUA.

APM Terminals menciona que ellos se reúnen con todas las autoridades que tienen que ver con la actividad portuaria, y se comparte información. Igualmente se comparte información con puertos internacionales y con ciertas policías, entre ellas la holandesa, la francesa, los belgas, los americanos, y con la panameña.

En el caso del **Servicio Fitosanitario del Estado** y el **Centro de Inspecciones Remotas**, se posiciona que al momento de la entrevista no se realizaba, pero si se concibe como una meta en el mediano plazo. Por ejemplo, se han tenido reuniones con la embajada holandesa para establecer un convenio. Igualmente, se quería ingresar en la Política de Puerto

Seguro de los EUA, entrar también con la aduana, que la aduana costarricense logre un convenio con la aduana norteamericana de forma tal que los contenedores de exportación que salen de Costa Rica para algún puerto en EUA, se envíe de antemano la imagen, para que los norteamericanos puedan analizarla y le den un valor agregado a ese esfuerzo que se está realizando.

8. Coordinaciones nacionales

Según las recomendaciones analizadas en el capítulo anterior, el trabajo conjunto es de las principales herramientas para lograr un comercio seguro, que impida o disminuya la contaminación de la carga y otras actividades conexas. Por lo tanto, en el siguiente apartado se posiciona lo reportado por las entidades entrevistadas.

En el caso del **Servicio Fitosanitario del Estado** y del **Centro de Inspección Remota** estos posicionan que en el puerto están presente todas las instituciones cada vez que atraca un buque, lo que sucede es que cada una tiene su procedimiento y cada una respeta la competencia. En el CIR el MAG dispuso estos 4 funcionarios: 2 de SENASA y 2 del SFE, 2 funcionarios de Aduanas y la Policía de Control de Drogas tiene 1 funcionario y Seguridad Pública tiene alrededor de 5 funcionarios. Básicamente los analistas en el CIR sólo tienen dos funciones: liberar el contenedor, es decir, ponerlo en verde para que lo embarquen, o ponerlo en rojo para que la autoridad en el puerto pueda aperturar y hacer inspección intrusiva. Dependiendo de la sospecha, podría ser una inspección conjunta entre todas las autoridades que están en el puerto: policía, aduanas o MAG; o si logran identificar que la sospecha es de drogas, se contacta directamente con la PCD.

La **Dirección General de Aduanas** coordina con Policía de Control Fiscal. Sin embargo, no hay equipos formalmente establecidos, pero sí se establece comunicación con Policía de Control de Drogas. En general hay coordinación con otras instituciones para definir qué contenedores serán revisados, por ejemplo, con la Policía de Control Fiscal, PCD, MAG, Ministerio de Salud, Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE).

La **Policía de Fronteras** posiciona que ha participado en reuniones para formar un equipo de trabajo con varias instituciones, entre ellos Servicio Nacional de Guardacostas, Fuerza Pública y la administración de la terminal. En el caso de **PCD**, este refiere que únicamente se trabaja con la Policía Fiscal. La **Policía Control Fiscal**, indica que a nivel de puertos se comparte muy poca información y en el caso de fronteras sí es más común.

En el caso de **APM Terminals**, estos mencionan que se comparten tendencias, por ejemplo, con el Director de Seguridad de Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA). Además, se cuenta con un comité de protección portuaria, donde está APM Terminals, JAPDEVA y las autoridades que tienen que ver con la actividad portuaria, para compartir información.

Por último, **SENASA** refiere que se trabaja en conjunto con el personal de Migración, con Capitanía de puerto, con el representante del puerto, ya sea APM o JAPDEVA, y también con DGA y el Ministerio de Salud.

9. Evaluaciones de vulnerabilidad

En esta sección se compila lo que las distintas entidades realizan como evaluaciones de vulnerabilidad, aspectos que refieren a la gestión de riesgo principalmente en el espacio físico de APM Terminals, para evitar aspectos referentes a la contaminación de la carga y otras actividades delictivas.

PCD refiere a que no se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas. En el caso del **MOPT**, estos mencionan que dentro de los alcances que tiene el código PBIP, cuando salió el tema, era más que todo sobre los atentados de tipo terrorista, y se comenzaron a reforzar todos los temas de “safety” o de protección, sin embargo, el tema de tráfico de drogas como tal, no está puntualizado. Por eso lo que busca el código es que haya una protección o sistemas de protección para evitar esa vulnerabilidad.

El **MOPT** refiere que se desarrolla un proceso de visitas técnicas que realiza el programa de IESPS de Estados Unidos, donde valoran precisamente el riesgo que pueda tener una instalación portuaria. Además, se realizan auditorías, hay una evaluación donde se establecen las vulnerabilidades que pueda tener la instalación portuaria, y es sobre esa evaluación que se plantean los protocolos o procedimientos para mitigar esas vulnerabilidades. Entonces, de acuerdo con el plan que se haya aprobado, se realiza el proceso de verificación.

En el caso de **APM Terminals**, se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas. Se han realizado evaluaciones de la vulnerabilidad de la infraestructura del puerto, además, se han emitido las resoluciones con respecto a las vulnerabilidades del puerto, que es lo que el MOPT avala y revisa. Asimismo, se han incorporado las recomendaciones propuestas en las resoluciones.

BASC refiere que ellos parten del hecho de que, si un puerto es certificado PBIP, es más o menos confiable. Pero no les constaba, al momento de la entrevista de que en TCM se hagan las evaluaciones de antecedentes, las visitas vecinales, el testeo de drogas aleatorio con regularidad, así como el que los controles de ingreso y egreso estén bien atendidos. Tampoco les constaba que el sistema de citas fuera eficiente, ni que se cumpliera con la certificación PBIP, o si ellos realmente se sometieron a una auditoría.

10. Prevención de la corrupción

Tal y como se desarrolló en la justificación de la investigación, la corrupción forma parte de las situaciones que se presentan en el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas en contenedores marítimos, por lo tanto, se posiciona lo que las distintas entidades compartieron sobre las acciones desarrolladas y/o implementadas para prevenir la corrupción en sus colaboradores.

En el caso de **BASC**, estos mencionan que todas las empresas certificadas **BASC** tienen programas para prevenir la corrupción. **APM Terminals** refiere que cuenta con un Código de Trabajo, y hay políticas anticorrupción. Esta empresa cuenta con un código de conducta, donde se señalan los valores, y se señala la política de anticorrupción, de transparencia.

COMEX refiere que ellos no cuentan con ninguna consolidación de estas acciones o medidas. Pues consideran que es algo más interno y propio de cada empresa, y que en ese sentido ellos no tienen competencia para sugerir medidas con colaboradores, y tampoco para dar un control a cuáles son esas medidas que las empresas adoptan por su cuenta.

11. Reporte de mercancías

La revisión del manifiesto de carga y la declaración correcta de las mercancías en la documentación aduanera son de las principales obligaciones de los importadores / exportadores, y en general de los diferentes auxiliares aduaneros, además, estos facilitan la identificación de posibles indicadores de contaminación en la carga. A continuación, se indican las acciones que las distintas instancias realizan sobre la revisión documental como un primer paso para detectar posibles contaminaciones de contenedores marítimos en la Terminal de Contenedores Moín.

La **Dirección General de Aduanas** posiciona que los prefijos de los manifiestos de la carga definen la empresa transportista, sin embargo, en ocasiones se da el leasing. Los datos de los manifiestos son verificados, además, en ocasiones se controla el tiempo de estadía de las unidades de transporte. El Manual de Procedimientos establece las directrices y los lineamientos que se deben seguir en la verificación, en este se establece qué le corresponde a cada actor (aduanas, auxiliares de la función pública).

La **PCD** refiere que no se realizan verificaciones ni de la carga, ni de los datos de los exportadores y destinatarios, sólo si les interesa una carga en particular. Entonces, cuando sí

se verifican, la forma es: primeramente, por medio del Manifiesto de Carga, posteriormente con los criterios de los puertos que ha tocado el barco o que va a tocar, con base en esto pueden decidir si se escanea o no el contenedor y de ser necesario se procede a una inspección intrusiva, que en el caso de contenedores de frío se deben realizar fuera de las instalaciones de APM Terminals. Para esto, se debe coordinar con una empresa que tenga las condiciones de almacenes en frío, con Fuerza Pública para que les den acompañamiento y resguardo, así como conseguir el apoyo de la Unidad Canina que sirva de último filtro para detectar droga. Vale recalcar que no se cuenta con un protocolo de verificación.

La **Policía Control Fiscal** menciona que se realizan únicamente cuando son sujetos de inspección, debido a que no es posible revisar todos. Si se tiene un contenedor que está siendo revisado, se hace una verificación de toda la información que contiene esa declaración. Por lo tanto, se revisan aspectos como: nombre del importador, tipo de mercancía, los pesos, aspectos no arancelarios, por ejemplo, si es una mercancía que necesita un registro sanitario para ser importada, entonces se verifica con el Ministerio de Salud, que ese registro efectivamente ampare la mercancía que se está importando.

La **Policía de Control Fiscal** refiere que a nivel de productos agrícolas igual se realiza la respectiva verificación y en ocasiones, se verifica el formulario aduanero de importación que emite PROCOMER, de modo que se pueda contar con la información que dé confianza de que efectivamente lo que se esté importando está bien. Se verifica que el importador existe, ya sea como persona física o como persona jurídica. No se envían personas a verificar la información, pero sí se verifica que el importador exista, que la mercancía que se está importando sea la misma que está descrita en documentos, que el peso coincida y la parte de aspectos no arancelarios como si necesita permiso del Ministerio de Salud, que efectivamente lo tenga y lo tenga al día y que ampare a esa mercancía.

SENASA indica que su rol no va más allá de verificar documentalmente que sea el contenedor o que sea la mercancía que va para exportación.

12. Inspección de contenedores

En esta sección se describen los tipos de inspecciones y procesos referentes a revisión de contenedores que siguen las distintas instancias según sus competencias, con el fin de evitar el tráfico ilícito de drogas, otras actividades delictivas, y diversos aspectos que corresponden a cada una de las instituciones y entidades entrevistadas.

El **Servicio Fitosanitario del Estado** y el **Centro de Inspección Remota**, refieren que APM Terminals es un concesionario del puerto, y da el servicio de escaneo, como un servicio complementario. Refieren que no existen protocolos generales de inspección de contenedores, pero hay directrices de inspección de almacenaje, además, se realizan inspecciones no intrusivas, secundarias y físicas, el manual establece por cada tipo de régimen la forma de desarrollarlo, también está en la ley y en el reglamento.

En el caso de la **Dirección General de Aduanas**, refieren que lo que se inspecciona es únicamente importación. Además, no se cuenta con autorización de realizar inspecciones en TCM, por lo que se debe trasladar a un almacén fiscal, únicamente si es carga suelta es posible revisarla en las instalaciones de TCM. En ocasiones las inspecciones se realizan de manera coordinada con otras instituciones, por ejemplo, PCD y Policía de Control Fiscal. Si el DUA es rojo, se tiene que verificar todo, desde el que lo declara, hasta la descripción de la mercancía.

La **Policía de Fronteras** al momento de la entrevista no se encontraba laborando en TCM, únicamente se hacían presentes por solicitudes de otras instituciones, por ejemplo, de PCD, sin embargo, refirieron que cuando se trabajaba en JAPDEVA no se contaba con un protocolo definido para la inspección de contenedores. En el caso de la **PCD**, estos refieren que no se cuenta con un protocolo de inspección de contenedores, lo que hay es un Manual de Inspección, donde se habla de aspectos generales, ellos realizan inspecciones no intrusivas y físicas.

En el caso de **BASC**, estos refieren que es el perfil de riesgos el que debe determinar el tipo de inspección que más conviene. Lo usual en un puesto fronterizo es la inspección

visual del comportamiento del sujeto que transporta la mercancía, además de una inspección visual a nivel general, del cabezal, del chasis, y del contenedor a lo externo, si se despierta alguna sospecha, se sigue el protocolo definido. En el 100% de los casos, se debe hacer el perfilamiento de riesgo a partir de un sistema automático, informático de gestión del riesgo. BASC promueve los controles inteligentes, además refieren que el tipo de inspección que se realiza debe ser definido por la autoridad competente, sin embargo, mencionan que no se recomienda la inspección del 100% de los contenedores, pues eso únicamente implica un gasto económico.

En el caso de **APM Terminals**, estos refieren que sí existe un protocolo, pero para la inspección externa, es decir, la inspección física que se hace de contenedores y a los contenedores vacíos. Se realizan inspecciones no intrusivas, secundarias y físicas. Además, cada una de las anteriores cuenta con un protocolo. La duración de la inspección para contenedores vacíos es de entre 40 - 60 segundos, y es una revisión visual. La inspección que se hace en las cabinas tarda entre 40 - 60 segundos. En caso de escaneo, dura 7 segundos la inspección.

El **Servicio Fitosanitario del Estado** y el **Centro de Inspección Remota**, refieren que ellos se rigen por las NT 35, 53 y 59, que se deben revisar físicamente. Siempre se verifica que lo que exista sea lo mismo que se reportó. En el caso de las exportaciones, especialmente de vegetales, frutas y otros similares, solamente cuando hay un aviso especial de algo que represente un riesgo se inspecciona.

Por último, la **Policía Control Fiscal** menciona que las inspecciones se realizan por medio del Procedimiento para la descarga de mercancías, y se realizan los 3 tipos de inspecciones: no intrusiva²⁰, secundaria²¹ y física²², dependiendo de la necesidad.

²⁰ Es el reconocimiento de las mercancías sin la necesidad de abrir el medio de transporte. OMA (2019)

²¹ Utiliza instrumentos manuales que ubican y detectan mercancías específicas. Autoridad Nacional de Aduanas (s. f.)

²² Implica la revisión de los sitios vulnerables o susceptibles de haber sufrido una reestructuración. Secretaría General de la Comunidad Andina (2013)

13. Modalidades de ocultamiento de droga y dinero en contenedores

Conocer sobre las distintas modalidades de ocultamiento de drogas y/o dineros en las cargas que se exportan e importan es de vital importancia para prevenir su ocurrencia, o tomar las medidas necesarias para desalentar estas prácticas, de ahí la necesidad de identificar lo que las distintas autoridades conocen sobre el tema y cómo lo abordan.

La **Dirección General de Aduanas** refiere a una situación en específico que puede fungir como un “portillo” para la realización de actividades delictivas, y es que si es un exportador por primera vez (no habitual), ese no se inscribe en PROCOMER, sino que lo hace directamente en la aduana. Si este exportador se convierte en un exportador habitual, sí tendría que ir a inscribirse a PROCOMER. En exportación no es necesaria la presencia de una agencia aduanal, por lo que se abre un portillo, porque, por ejemplo, para importación es obligatoria la presencia de un declarante, pero para un exportador, la ley lo exceptúa.

COMEX indica que muchas de las contaminaciones de productos se dan justamente en las exportaciones, siendo que, según lo que también se ha conversado con otros colegas de otras instituciones, particularmente con el Ministerio de Seguridad Pública, ciertamente el que en Costa Rica se haya dado una economía abierta, que genere tanto flujo comercial, pues lo vuelve un país atractivo para que el crimen organizado busque infiltrarse y utilizar las plataformas legales, de comercio legal, para generar estos envíos y estas contaminaciones.

La **Policía de Fronteras** menciona que han sido los eventos sucedidos, los que han permitido el desarrollo de experiencia, además de las capacitaciones recibidas. En el caso de la **PCD**, estos mencionan que conocen las modalidades de ocultamiento de droga y dinero, pero no lo tienen especificado en un documento. Por último, **BASC** menciona que se conocen las modalidades de ocultamiento de droga y dinero en contenedores, pero no en embarques.

14. Recursos humanos, tecnológicos, económicos y físicos

Parte importante de esta investigación se refiere a identificar con mayor detalle las capacidades con las cuales cada institución o entidad cuenta para ejecutar sus competencias. Asimismo, el poder exponer los faltantes no sólo de personal, sino de recursos económicos y físicos, evidenciando las diversas situaciones que pueden afectar la cotidianidad del accionar de las mismas.

La **Dirección General de Aduanas**, refiere que, a nivel de capacidad física, es necesario más funcionarios, debido a que hay una sobrecarga de trabajo, pues a pesar de que estos reciben capacitaciones constantemente, es necesaria una mayor presencia para ejercer el control aduanero. Esto debido a que también se realizan inspecciones en el puesto de Sixaola, rotando a los funcionarios para que, de manera coordinada, trabajen también en este puesto. Estos funcionarios se encargan de diversas gestiones además de las inspecciones en almacenes, lo que produce la sobrecarga de trabajo.

Además, la **Dirección General de Aduanas** refiere que en el caso de recursos tecnológicos y económicos no son suficientes, pues los recortes presupuestarios han afectado este rubro, por lo que se considera la necesidad de un mayor respaldo. En cuanto a las inspecciones no intrusivas, son necesarios más escáners, eso mermaría un poco más lo que es la incidencia de actos ilícitos. Se cuenta con un espacio físico, la TCM tiene habilitado un andén, donde realiza el traslado de las unidades de transporte. Se considera que sí se cuenta con el apoyo de APM Terminals, existe cooperación, sin embargo, los DUA²³ tienen que compartirse con las autoridades aduanales de destino con al menos 72 horas de antelación, sin embargo, en ocasiones las citas no son tan precisas para abordar en el tiempo que corresponde, por lo que se puede afirmar que hay cooperación, pero no con la precisión considerada necesaria.

²³ Los DUA contienen información del exportador, importador, factura, puertos de embarque y destino, así como la descripción de las mercancías, los códigos arancelarios involucradas en la transacción comercial

En el caso de **COMEX**, se comenta que a partir de la comunicación fluida que se tiene con Seguridad Pública, con DGA, con SFE y con SENASA, se considera que sí sería deseable poder contar con mayor personal, propiamente para el ejercicio de control. Se considera que hay condiciones infraestructurales en la TCM que se deben mejorar. Al momento de la entrevista, allí solo se podían realizar inspecciones físicas de carga seca y en unas condiciones bastantes precarias. Si, por ejemplo, fuera una carga refrigerada, la que tuviera que ser objeto de esa inspección física, el contenedor no sólo tiene que salir de la TCM, sino que tiene que ingresar a un almacén fiscal, o a un depositario aduanero, que no funciona 24 horas al día, y que, además, le genera un costo por día al dueño de la carga y que requiere la movilización de los funcionarios de control hacia ese lugar. A partir de esto, se considera, en síntesis, que la TCM tiene condiciones por mejorar, para garantizar un correcto ejercicio de control de las distintas instituciones, particularmente con todas las que tienen que ver con la habilitación infraestructural, pero también, cosas que tienen que ver con los procesos y los procedimientos propiamente de control.

En cuanto a la **Policía de Fronteras**, se considera que ellos deberían estar presentes permanentemente, sin embargo, se cuenta con un personal muy disminuido, como todas las policías, y sería una propuesta que tendría que hacerse desde la Dirección de la Policía de Fronteras con respecto a la necesidad de personal que se tiene para tener presencia 24/7, y en una cantidad adecuada para tener un control total del muelle. Al momento de la entrevista, no se contaba con el personal necesario para realizar las inspecciones ni con un espacio físico en TCM.

Para la **PCD**, es insuficiente el personal sobre todo cuando se trata de contenedores cargados. En el caso de inspecciones a contenedores vacíos sí lo logran hacer con el personal que se tiene pues es un proceso más sencillo. Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para inspeccionar los secos, para los refrigerados es más complicado, pues hay que salir de TCM, lo que conlleva toda una logística de seguridad como la utilización de instalaciones con refrigeración para proteger la carga. En cuanto a recursos tecnológicos, lo único con lo que se cuenta es con el escáner. Se requiere de una red de frío y un escáner de paleta / caja para inspeccionar más fácilmente lo que viene en cada contenedor.

BASC refiere que los recursos no son suficientes. Para la inspección física de un contenedor, no se cuenta con espacio para descargarlo, para hacer la inspección física, ahí en el sitio, no se cuenta con un espacio en frío. Además, si no se tiene el Marco SAFE, ahí se pueden tener 200 personas, que no va a ser suficiente. En cuanto al recurso humano, no se cuenta con la información para determinar si es o no suficiente.

APM Terminals posiciona que es necesario que la autoridad resuelva y tenga un compromiso absoluto con la seguridad portuaria. Se considera que no es necesaria una mayor inversión, ni mayores recursos o dinero, ni se necesitan más personas, sino que con lo que se cuenta actualmente, organizado de una buena manera, se puede tener un resultado.

En cuanto al **Servicio Fitosanitario del Estado** y al **Centro de Inspección Remoto**, se considera que en todas las instituciones públicas el recurso humano siempre es insuficiente, tal vez pueden estar haciendo falta unas 3-4 personas. Además, se debe tomar en cuenta, que, de la mano del personal humano, lo que se requiere en ocasiones, principalmente en exportaciones, es una estructura para llevar a cabo las inspecciones de una manera adecuada.

La **Policía Control Fiscal** menciona que no se cuenta con el personal necesario, se desearía tener personal fijo en la Terminal de Contenedores de Moín. Igualmente, tener personal tanto en el Aeropuerto Juan Santamaría, como contar con personal fijo en el Aeropuerto Daniel Oduber, pero al momento de la entrevista, resultaba imposible pues se menciona que con las 4 personas que contaban, únicamente se puede responder cuando se presenta una alerta. En cuanto a los recursos económicos, se cuenta con viáticos para el personal, así como con los medios de transporte. A nivel tecnológico es insuficiente, principalmente de recursos que permitan hacer filtrados más efectivos, para llevar ese tipo de estadísticas. Al momento de la entrevista, se contaba con un sistema, pero se consideraba “muy de la casa”, pues es muy viejo y rudimentario.

La **Policía de Control Fiscal** posiciona que la TCM tiene un espacio físico para revisión de contenedores, ellos cuentan con un andén, y si lo requieren, es posible la solicitud de un montacargas e incluso personal para mover la mercancía, sin embargo, todo eso

representa un costo. Cuando las inspecciones son rápidas, en ocasiones se hacen en la TCM, sino se prioriza el traslado a un almacén fiscal, pues si se debe hacer un decomiso de la mercancía, se cuenta con la posibilidad de decomisarla y almacenarla ahí mismo.

15. Actividades específicas de cada instancia/institución en la Terminal de Contenedores de Moín.

Es indispensable conocer las competencias específicas de cada instancia y/o institución, para comprender mejor las funciones que debe realizar en la TCM. Por lo tanto, a continuación, se colocan las actividades específicas reportadas por las instancias entrevistadas.

SENASA hace la visita oficial para el recibimiento de cada buque que arriba al puerto, donde se hace una inspección cuarentenaria para verificar que se cumplan las normas internacionales, que tengan los permisos, que realicen lo relativo con el control de plagas, el origen de sus provisiones, inspecciona los desechos que van a descargar y también les da tratamiento. Esto se hace en conjunto con Migración y Extranjería, Capitanía de Puerto, el representante del puerto (APM o JAPDEVA) y también con DGA y el Ministerio de Salud.

Por su parte, la **Dirección General de Aduanas** indica que la parte técnico-operativa es la que realiza las revisiones e inspecciones de lo que son los DUA de importación y exportación, además, se verifican zonas francas, se ve lo que es perfeccionamiento activo (PA), así como importaciones temporales de vehículos, en los regímenes de importaciones, de exportación. En general, le corresponde el control aduanero total. La **Policía de Control Fiscal** es el encargado de supervisar que los trámites aduaneros se realicen de una manera adecuada.

En el caso de la **Policía de Fronteras**, actualmente la presencia es mínima, únicamente se trabaja en la TCM cuando alguna institución requiere el apoyo. Al momento de la entrevista, la Policía de Fronteras no contaba con personal fijo en la TCM, por no contar

con un espacio físico. A **APM Terminals** únicamente le corresponde el movimiento de los contenedores.

En cuanto al **Servicio Fitosanitario del Estado** y al **Centro de Inspección Remota**, estos se encargan de revisar aquello que representa algún riesgo fitosanitario, a partir de la advertencia de diversas fuentes. En el caso del CIR, estos colaboran con la interpretación de las imágenes tomadas por el escáner y marcan aquellos contenedores que presenten alguna sospecha de contaminación.

El papel del **MOPT** entra en el marco de lo que es la aplicación del Código PBIP, lo que es el código de protección para las instalaciones portuarias y los buques. Al MOPT le corresponde ver o verificar los temas de protección a efectos de que la instalación portuaria tenga ciertas regulaciones, se pueda certificar, y esto ya entra en el marco de convenios internacionales.

En relación con la **PCD**, les corresponde las actividades de evaluación de contenedores marítimos para la identificación de posible contaminación (drogas) en la carga, principalmente en los contenedores que tienen como país de origen Costa Rica. Además de la generación de alertas para otros países involucrados en el tránsito de mercancías.

Capítulo IV: Corroborar la Aplicación de la Normativa y Buenas Prácticas Internacionales

Como se ha mostrado en los capítulos previos, el país cuenta con abundante normativa y recomendaciones estandarizadas a nivel internacional que definen la cooperación interinstitucional y entre países, el establecimiento de políticas que funcionen en los diversos países que se han visto más afectados por este fenómeno, y por último, la gestión de riesgos e inteligencia estratégica.

Por lo tanto, en el presente capítulo se pretende realizar un análisis de los resultados obtenidos en las entrevistas realizadas a las diversas entidades e instituciones a la luz de lo identificado en la normativa, así como las recomendaciones y buenas prácticas definidas a nivel internacional.

1-Trabajo interinstitucional

Como se evidenció en el capítulo II, el trabajo interinstitucional se posiciona como un aspecto central no solo para la prevención del tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, sino para una adecuada utilización de los recursos económicos y humanos, maximizando así el impacto sobre las terminales. A partir de la información recopilada, se evidencia que en la TCM no existe un equipo interinstitucional sólidamente conformado, es decir, que existan acuerdos de cooperación entre instituciones. Sino que lo que desarrollan son trabajos específicos con algunas instituciones, por situaciones específicas, ya sea porque al abrir un contenedor se identifica una irregularidad que corresponde a otra institución, o debido a que se requiere el apoyo de otra institución por el tipo de recursos con los que cuenta.

Asimismo, se evidencia que los trabajos que se desarrollan entre instituciones no están regidos por protocolos en específico, aspecto que genera que en ocasiones las

coordinaciones se realicen de una manera más informal (mensajes y llamadas), cuando deberían utilizar una vía más formal o por algún otro medio de transmisión de datos, por ejemplo, correos electrónicos.

Esta falta de protocolos específicos y acuerdos interinstitucionales tiene como consecuencia que no se utilicen los recursos humanos y económicos de una manera más eficiente, y, por el contrario, en ocasiones se da una duplicidad de funciones, por ejemplo, que se revise el mismo contenedor en dos momentos diferentes. En las entrevistas se evidencia este tipo de duplicidades en instituciones como DGA, SFE, SENASA y PCD.

Igualmente, por los limitados recursos humanos y económicos de cada organización, sería preferible un trabajo coordinado previamente, que promueva un uso eficiente y eficaz de los recursos tanto de las entidades, como de las personas importadoras, que son quienes al final deben asumir los diversos costos que implica la revisión de contenedores.

Al momento del estudio, el único trabajo interinstitucional formalmente establecido relacionado con el comercio internacional que se desarrolla en la Terminal de Contenedores Moín es el que desarrolla el Centro de Inspección Remota. Este equipo, actualmente es el encargado de revisar las imágenes que se genera el escáner ubicado en dicha terminal portuaria, por solicitudes de diversas instituciones e incluso, para las mismas empresas exportadoras, quienes pueden solicitar este servicio.

Vale mencionar, que a pesar de que el CIR debe concebirse como un esfuerzo importante no sólo en el fomento del trabajo interinstitucional, sino de la prevención del tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas, aún no se logra posicionar como un aspecto que resuelve las diversas problemáticas y/o situaciones que son competencia de las diversas instancias e instituciones que tienen funciones en la TCM.

Por ejemplo, las personas funcionarias del MAG están claras en que difícilmente a través de las imágenes del escáner se pueda detectar algún hongo, plaga o microorganismo que afecte los productos que ellos regulan. Igualmente, en el caso de SENASA, estos han declarado que no pasará por el escáner ninguno de los contenedores revisados por ellos y que

vayan a ser exportados a través de la TCM, pues el escáner no resuelve las necesidades que son competencia de esta institución.

La participación del SFE como de SENASA en el CIR se fundamenta principalmente en que precisamente la normativa del SFE lo faculta a utilizar equipo no intrusivo para inspeccionar mercancías en todas las aduanas del país, por lo que se convierten en un aliado estratégico para la implementación de este tipo de tecnologías y colabore así para el accionar de otras autoridades nacionales.

Vale mencionar, que en la actualidad se está gestionando el resurgimiento de la puesta en marcha en Costa Rica del Programa de Control de Contenedores propiciado por la OMA y la UNODC, luego de que el mismo se suspendiera alrededor del año 2012, pero en este momento debe ser nuevamente aprobado para su reactivación efectiva. No debe perderse de vista que un factor primordial para la reactivación de este Programa se basa en el nivel de confianza entre instituciones que lo conformen para un desempeño exitoso, en tanto se comprende que es necesario no sólo un trabajo interinstitucional, sino un ejercicio de inteligencia en conjunto.

Otra faceta que debería realizarse de manera interinstitucional, pese a que la normativa responsabiliza únicamente a la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT sobre la protección de las instalaciones portuarias, en el sentido de contar con la colaboración y asesoramiento de expertos en temas de Seguridad Nacional, para el establecimiento de las mejores medidas en los puertos del país. Paralelamente llama la atención que la Policía de Fronteras pese a lo que indica la normativa, sobre su rol en la seguridad de todas las fronteras, incluidos los puertos, no tiene presencia en TCM ni participa de las valoraciones de seguridad que realiza el MOPT.

Según indica el personal que funciona en el CIR, desde que empezaron a operar, los escaneos se han dado solamente en contenedores para exportación, por lo tanto, queda un vacío en los contenedores de importación, lo que resulta en una debilidad para la actividad aduanera cuyo principal fin es el de recaudación fiscal, así como para la prevención del tráfico ilícito de drogas, armas y de más actividades conexas.

Esto, partiendo del entendido, que el tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas, así como aspectos que responden específicamente a las competencias de cada institución también se dan en contenedores de importación. Por lo tanto, se posiciona la necesidad de que el equipo del CIR realice inspecciones de contenedores de importación, según las labores de inteligencia previamente realizadas.

2- Gestión de Riesgo

A nivel de COMEX/CONAFAC y BASIC se tiene claro que una recomendación es que las empresas exportadoras / importadoras utilicen actores dentro de sus cadenas logísticas que les sean confiables, y también que tengan claro que la mayoría de las contaminaciones se dan en alguna de estas etapas: cuando se está cargando en la empresa, cuando se está movilizand o la carga, cuando está en un almacén fiscal o depositario aduanero- Por lo tanto, la gestión de riesgo debe considerar actividades en respuesta al riesgo para evitar la contaminación de la carga y otras actividades delictivas asociadas.

Hasta donde este estudio nos permitió profundizar y tomando como base lo indicado por las personas entrevistadas, en apariencia la policía no considera dentro de los elementos de valoración de riesgo el perfil criminológico de los choferes de los camiones, pese a contar de forma anticipada con la información personal de los que llevarán la carga a TCM, de modo que, ante la combinación de variables, como el origen y destino de la carga, les sirva de mayor referencia para decidir escanear un contenedor, si éste fuera conducido por una persona con antecedentes . criminales o policiales.

No deja de ser relevante el contexto actual, donde la situación sanitaria (pandemia por Covid-19) genera modificaciones socioeconómicas, y en general, que haya una disrupción en términos generales de las cadenas logísticas en el comercio internacional de nuestro país. Si esta disrupción se da a nivel de comercio lícito, cuánto más no se dará en el comercio ilícito, donde se puede incluir también el crimen organizado o/y narcotráfico, donde seguramente estos grupos de crimen organizado estarán viendo maneras, cada vez más

creativas y con mayor urgencia para poder elevar sus actividades ilícitas y lograr sus objetivos. Esto a partir de la comprensión, que la demanda no se ve modificada por aspectos como una situación sanitaria.

Distintos actores indican que los funcionarios de aduana en almacenes fiscales empiezan a generar un vínculo con el almacén y con los usuarios y suceden situaciones que a veces son muy difíciles de demostrar; hechos que soportan lo que indican desde BASC en el sentido de que “podemos identificar que si estamos en un país que es un puente de droga, donde hay alto niveles de corrupción, hay altos niveles de mediocridad a nivel de lo que es la investigación o la gestión de riesgo, desde el punto de vista del sector de la seguridad, del sector público, a nivel de la seguridad y hay también un alto nivel de mediocridad del lado de las empresas privadas, pues entonces el riesgo de que alguien contamine nuestra mercancía o nuestra unidad de transporte con drogas, es alto”. Esto se corrobora según el ranking que ocupa Costa Rica en la tabla “Transparency International”²⁴ que se manifiesta especialmente a nivel de aduanas pues se intenta la evasión de impuestos por múltiples formas, por ejemplo, reportando menos mercancía, o reportando un producto diferente.

Sobre el tema de dinero transfronterizo de dinero, en la TCM no existe un protocolo interinstitucional para abordar el cumplimiento del Artículo 35 de la Ley 8204²⁵, para declarar el dinero efectivo o títulos valores si la cantidad es igual o superior a los diez mil dólares en moneda de los Estados Unidos (US\$ 10.000,00) o su equivalente en otra moneda cuando la persona descienda o aborde alguna de las embarcaciones que atracan en esa frontera tal cual sucede en los aeropuertos o fronteras de Costa Rica . Lo anterior, ya que el presente estudio arrojó que la Dirección General de Aduanas no tiene disponibles los formularios oficiales de declaración. Por lo tanto, esto representa un “portillo” para las actividades delictivas, entre ellas la legitimación de capitales.

²⁴ puesto 44 de 198 lo que significa un puntaje de 56/100

²⁵ Esta información fue confirmada el 10 de diciembre 2020 por personal de la Unidad de Inteligencia Financiera del ICD

Según la información brindada por Seguridad de APM Terminals, la ausencia de autoridades nacionales de seguridad (aparte de la PCD) dentro de la TCM da pie a que se omitan revisiones de personas que tienen acceso a los barcos que puedan obviar los controles existentes (detectores de metales únicamente) para poder ingresar o sacar tanto drogas como dinero adherido a su cuerpo en un trasiego de hormiga, que actualmente no es detectado por no existir quien haga dichas pesquisas.

Se evidencia que la gestión de riesgos no se implementa en todas las instituciones estudiadas, además se realiza de manera institucional, y no interinstitucional, como debería realizarse. Las acciones se realizan sin una gestión de riesgo, por lo que no hay una planificación de actividades en respuesta al riesgo, aspecto que también define la forma en la cual se realiza la inteligencia para identificación de actividades delictivas en contenedores.

3-Inteligencia Estratégica

De los principales abanderados de la inteligencia estratégica es el personal de BASC quienes promueven los controles inteligentes, basados en los perfiles de riesgo para lo cual ellos han establecido los 53 datos fundamentales sobre los que se fundamenta tal perfil. Esta inteligencia estratégica tiene como aspecto central la gestión de riesgo, es decir, realizar actividades preventivas que faciliten la identificación de actividades delictivas en contenedores marítimos, priorizando la inteligencia sobre la cantidad.

Aprender de otros es también válido a la hora de implementar buenas prácticas que minimicen el riesgo de contaminación de cargamentos. Específicamente APM Terminals refiere la experiencia en puertos foráneos donde el personal que asegura los contenedores dentro del barco usaba la modalidad de ingresar droga o dinero adheridos a su cuerpo pues no había ni equipos ni una autoridad que se dedicara a hacer ese tipo de detecciones. Por lo tanto, a pesar de que se cuenta con experiencias sobre trabajo en otros espacios, estas

actividades no han sido consideradas por las instituciones y entidades, evidenciando una necesidad de tomar las buenas prácticas de otros países y adaptarlas a las necesidades del país.

Tanto BASC como APM Terminals han indicado que un elemento muy importante para mitigar los casos de contaminación de contenedores radica en el seguimiento a las compañías transportistas que se conoce que tienen personal con antecedentes penales sobre esta temática y que, sin embargo, no se le da el debido seguimiento a la hora de que estos operadores de mercancías entran a la TCM.

Un detalle que refiere APM Terminals se relaciona con el uso de clones de marchamos impresos digitalmente para reemplazar uno auténtico luego de contaminar algún contenedor, aspecto que las distintas autoridades deben tomar en cuenta dado que es precisamente en el proceso de enmarchamar la carga que basan sus parámetros de seguridad para el comercio internacional con contenedores.

Debe considerar que la inteligencia estratégica debe ser igualmente interinstitucional e implicar la coordinación internacional, logrando maximizar los recursos disponibles a la vez de que se trabaja en la prevención e identificación de contenedores que están siendo utilizados para actividades delictivas.

Se considera que la gestión de riesgos, las actividades de premonitoreo, la identificación de personal, manuales que faciliten la identificación de factores de riesgo, son insumos que facilitan la inteligencia estratégica, y por ende, es necesario que se tomen en cuenta para la detección de contenedores contaminados, u otras actividades que son concebidas como delitos.

4- Coordinación internacional

Como se indicó en el inciso 7 del capítulo anterior, prácticamente todas las instituciones o instancias involucradas en este estudio indican que tienen una comunicación internacional entre pares principalmente, es decir, entre agencias e instituciones. Muchas de

estas comunicaciones internacionales han sido posibles mediante el establecimiento de acuerdos o tratados internacionales, o la adhesión a organismos internacionales que facilitan este intercambio mediante el establecimiento de canales seguros para compartir información.

Esta coordinación debe ser potenciada, y no limitarse a entidades o instituciones pares, sino que sea una coordinación entre países, es decir, como grupo que trabaja en la detección de contenedores que pueden ser utilizados para el tráfico ilícito de drogas y otras actividades delictivas.

Aunado a la coordinación entre países, deben adoptarse políticas regionales que faciliten el responder a una problemática en específico, comprendiendo que estas políticas promueven un abordaje adecuado de la situación. Además, es necesario el estudio y valoración de buenas prácticas que han sido desarrolladas en otros países, a fin de considerar la incorporación de aquellas que puedan ser pertinentes en el contexto nacional.

Conclusiones

Luego del análisis de la información recopilada, lo más destacable que se rescata es que no hay acuerdos interinstitucionales suficientes formalmente establecidos que favorezcan el desarrollo de coordinaciones estratégicas interinstitucionales para la atención de la temática referente a tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas. Actualmente, las actuaciones conjuntas son producto de una coordinación de buena voluntad según se presentan los casos a ser atendidos (y las situaciones identificadas al momento de inspeccionar el contenedor) y se requiere del apoyo de otra instancia para poder sacar la tarea, es definido según el criterio de los funcionarios actuantes en ese momento. Por lo tanto, se considera indispensable el establecimiento no sólo de acuerdos sino de protocolos, que rijan las acciones que se realizan, promoviendo una maximización de los recursos y una inteligencia estratégica.

La gestión de riesgo es un aspecto que no todas las entidades consultadas realizan para garantizar no sólo comercio seguro a través del uso de contenedores, sino un desarrollo adecuado de las actividades de cada organización y por ende facilitar el cumplimiento de metas. Se evidencia que lo que se tiene son esfuerzos aislados por institución y no existe un enfoque nacional de la gestión de riesgo para evitar la contaminación por drogas y actividades conexas. Igualmente, la gestión de riesgos no forma parte de la cotidianidad de todas las organizaciones entrevistadas.

Las actividades preventivas como indicadores de riesgo, el premonitoreo de contenedores, la coordinación entre países, sólo son atendidas por algunas entidades y también sólo en algunos casos existe algún manual o protocolo para formalizarlas. Se evidencia la falta de sistematización de las acciones, aspecto que puede incidir en que las actuaciones que se realizan a la hora de revisar un contenedor respondan a lo que cada uno concibe como importante.

En general, la inspección de contenedores realizada por autoridades represivas (PCD y Policía de Fronteras) responde a lo que cada funcionario en turno considere que es relevante o importante de realizar, pues esa inexistencia de protocolos o/y manuales, además de la inexistente sistematización de las capacitaciones recibidas, dificulta la homogenización de las acciones en referencia a la revisión de contenedores.

Según la información recopilada, casi ninguna de estas autoridades indicó contar con manuales de procedimientos o protocolos debidamente definidos y socializados de referencia, pues lamentablemente los conocimientos adquiridos a través de capacitaciones y/o experiencias previas, no han sido plasmados en una recopilación documental sistematizada apropiadamente, de tal suerte que lo que priva en la acción de campo es fruto de la pericia del funcionario actuante, es decir, la acción a realizar se desarrolla a partir de lo que el funcionario encargado en el momento considere importante o/y necesario.

La normativa existente relacionada con la inspección de mercancías en la zona primaria, pese a ser abundante y bastante clara, no siempre se realiza de conformidad con lo dispuesto para lograr una buena coordinación de las distintas autoridades involucradas según la información recopilada, lo que eventualmente provoque duplicidad de funciones o revisiones, que a su vez genera un aumento en los costos para los importadores/exportadores que son los que finalmente debe pagar por esa seguridad en el transporte de sus cargamentos.

Es importante resaltar la necesidad de que todas las autoridades competentes estén presentes en la TCM por ejemplo Policía de Fronteras, a quien la ley le faculta a estar presente en esta frontera en específico, ya que, al momento de la entrevista, no contaba con un espacio físico en esta terminal portuaria. Por lo tanto, se considera que la permanencia o no de esta institución en este espacio no debe depender de un espacio físico, sino que es un aspecto imprescindible para facilitar el comercio seguro.

Las coordinaciones a nivel internacional son a nivel de pares, es decir de una institución costarricense a su homólogo en otro país y sólo ocurre en situaciones muy específicas. Tampoco existe un protocolo que defina la forma y tiempo en que se deban realizar estas coordinaciones. Asimismo, no hay una implementación de políticas regionales,

sino que las acciones y actividades que se realizan desde cada una de las instituciones responden a sus competencias y funciones, e incluso, a lo que cada institución establece como prioritario.

Al momento de las entrevistas a las instituciones, éstas reportaron la inexistencia de un espacio apropiado en la TCM para la revisión de contenedores de carga refrigerada, sin embargo, a diciembre de 2020 ya se contaba con este espacio.

Aunado a lo anterior, fue posible evidenciar como un factor común la falta de personal de cada una de las autoridades involucradas en este estudio, por lo que sus procesos se ven claramente afectados, factor que puede favorecer el trasiego de drogas a otros países partiendo de la TCM. Por lo tanto, nuevamente se posiciona la necesidad de generar equipos de trabajo que maximicen las funciones desarrolladas, y se priorice la inteligencia estratégica sobre la cantidad de inspecciones, es decir, trabajar desde un enfoque de la prevención de las actividades delictivas, por medio de aspectos como la gestión de riesgos y el premonitoreo de contenedores.

No deja de ser preocupante la forma en que el crimen organizado ha ido penetrando todas las organizaciones, corrompiendo personas y estructuras a todo nivel. Esto no facilita ni el trabajo interinstitucional que se recomienda ni el internacional. Por lo tanto, se considera indispensable el desarrollo de programas anticorrupción dentro de las distintas instancias que participan en este espacio, además de promover entre los exportadores, el uso de personal que pueda ser considerado “de confianza”.

Recomendaciones

La gestión de riesgos debe ser una tarea interinstitucional y debidamente protocolizada y concienciada, a fin de prevenir el uso de contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas, además de desarrollar una gestión institucional que responda al cumplimiento de funciones y metas. La gestión de riesgos debería ser responsabilidad de la institucionalidad pública y de los órganos competentes, no solamente de las instituciones de manera aislada, sino a través de equipos de trabajo que incorporen a todos los actores en la cadena del comercio internacional como respuesta a un tema nacional, no solo de un sector de la producción

Se concibe como indispensable que todas las autoridades competentes tengan presencia permanente en la TCM, y que aspectos como faltantes de espacio físico no sean un limitante para el aseguramiento de un comercio seguro. Además, deben promoverse espacios de trabajo en conjunto, comprendiendo que la situación del tráfico ilícito de drogas no es un problema de cada institución de manera aislada, sino que es una problemática a nivel país, región y mundial.

La escasez de recursos tanto humanos como tecnológicos pueden ser factores que inciden en la frecuencia con que se han dado exportaciones de droga partiendo de TCM, hecho que se agudiza por la falta de acciones de coordinación tanto a nivel nacional como entre países. Por lo tanto, se considera indispensable exponer las necesidades de recursos humanos, tecnológicos y económicos, y velar por que, en la medida de lo posible, se solventen algunos de los vacíos identificados. Igualmente, se concibe como una oportunidad, un trabajo entre países, que puedan ser cooperante no sólo a nivel económico, sino estratégico, facilitando la maximización de los recursos.

Se recomienda la inclusión de las buenas prácticas desarrolladas en otros países, intentando evaluar aquellas que pueden ser importantes para Costa Rica, y generando las adaptaciones necesarias para que se conviertan en un insumo a desarrollar. Igualmente deben

considerarse las políticas que han sido promovidas para ser implementadas a nivel regional, comprendiendo que el fenómeno de las drogas y las actividades delictivas asociadas a esta temática no son un problema país, sino por el contrario, es un problema mundial que debe atacarse por medio de acciones estructuradas y regionales.

Se concibe indispensable priorizar la inteligencia estratégica sobre las acciones aisladas, es decir, promover por medio de la gestión de riesgos y la inteligencia en conjunto acciones que permitan la detección de contenedores contaminados, pues el escáner y en general los equipos de inspección no intrusiva por si mismos no resuelven la problemática, por lo tanto, no se considera eficiente el escaneo del 100% de los contenedores.

Se deben priorizar a nivel de las empresas exportadoras e importadoras políticas similares a “conozca a su cliente”, priorizando que las empresas utilicen empresas que sean de su confianza, y que a pesar de que puedan implicar un costo un poco más alto, les permita reducir el riesgo de que su carga vaya a ser contaminada. Para esto, se posiciona la necesidad de que la institucionalidad pública trabaje de la mano con las empresas exportadoras e importadoras.

Referencias Bibliográficas

Aguilar, K., Avalos, Y., & Morales, S. (2016). “Uso de equipos no intrusivos como herramienta para facilitar el comercio: beneficios e implicaciones de su implementación para las aduanas de Costa Rica”. San José.

Berges, O. (2011) Estudio de las actividades ilegales en el transporte marítimo. Trabajo Final de Carrera de Diplomatura en Navegación Marítima. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/13721/Oriol%20berges.pdf>

Decreto N°28869 de 2000. [Ministerio de Obras Públicas y Transportes]. Reglamento para regular el ingreso de Naves Extranjeras en el Territorio Nacional. 14 de Julio de 2000. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=55907#up

Decreto 31845 de 2004 [Ministerio de Obras Públicas y Transportes] Reglamento para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. 18 de junio 2004. Alcance 27 de La Gaceta N° 119 del 18 de junio 2004, recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=53009&nValor3=57680&strTipM=TC

Decreto 36366-SP de 2014. Reforma al Reglamento de Organización del Ministerio de Seguridad Pública [Ministerio de Seguridad Pública] 15 de Mayo 2014. La Gaceta N° 92 del 15. Mayo 2014. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2014/05/15/COMP_15_05_2014.html#_To c387854140

Decreto 38401-MOPT de 2014 [Ministerio de Obras Públicas y Transportes] Oficialización del Manual para la Aplicación del Código PBIP en Instalaciones Portuarias. 03 de Junio 2014. La Gaceta N°105 del 03 de junio de 2014 Recuperado de

https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2014/06/03/COMP_03_06_2014.html#_To c389490911

Decreto 40803 - MOPT de 2017 [Ministerio de Obras Públicas y Transportes]. Reforma Organizativa y Funcional de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. 12 de Diciembre 2017. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=86011

Ley 7291-J de 1992. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 15 de Julio 1992. Recuperado de <https://repositorio.uned.ac.cr/handle/120809/66>

Ley 7410 de 1994. [Ministerio de Seguridad Pública] Ley General de Policías. 26 de mayo de 1994. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=66525&nValor3=112603¶m2=1&strTipM=TC&lResultado=2&strSim=simp

Ley 7557 de 1995. [Ministerio de Hacienda]. Ley General de Aduanas. 13 de Octubre 1995. Recuperado de http://vertic.org/media/National%20Legislation/Costa_Rica/CR_Ley_7557_de_1995.pdf

Ley 7638 de 1996. [Ministerio de Comercio Exterior]. Creación del Ministerio de Comercio Exterior y Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. 03 de octubre 1996. Recuperado de https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrE18t014RfBm4ADQRU04lQ;_ylu=Y29sbwNiZjEEcG9zAzQEbnRpZANCOTI4MF8xBHNIYwNzcg--/RV=2/RE=1602570228/RO=10/RU=https%3a%2f%2fdocs.costarica.justia.com%2fnacionales%2fleyes%2fley-7638.doc/RK=2/RS=aehxgyF0b8uEGhs_.2gCV1hnU00-

Ley 7664 de 1997. [Ministerio de Agricultura]. Ley de Protección Fitosanitaria. 08 de abril 1997. Recuperada de

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=43939&nValor3=92806&strTipM=TC

Ley 8204 de 2005. Ley sobre Estupefacientes, Sustancias Psicotrópicas, Drogas de Uso no Autorizado, Legitimación de Capitales y Actividades Conexas, recuperado de https://www.icd.go.cr/portalicd/images/docs/normativa/Norma_8204_2018.pdf

Ley 8495 de 2006. [Ministerio de Agricultura]. Ley General del Servicio Nacional de Salud Animal. 06 de abril 2006. Recuperado de <http://www.mag.go.cr/legislacion/2006/ley-8495.pdf>

Ley 8708 de 2009. Adhesión al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, sus Protocolos y sus Enmiendas (SOLAS 74). 26 de Febrero 2009). Alcance Digital N° 4 a La Gaceta N° 249 del día 23 de diciembre del 2010. Recuperado de http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=69804&nValor3=84023&strTipM=TC

Ley 9430 de 2017. Aprobación del Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que Se Establece la Organización Mundial del Comercio, Hecho en Ginebra, el 27 de Noviembre de 2014, y su Anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio). [CONAFAC]. Publicado en Alcance N° 83 de La Gaceta N° 74 del 20 de abril de 2017. Recuperado de https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2017/04/20/ALCA83_20_04_2017.pdf

Garay, L., & Salcedo, E. (2012). *Narcotráfico, corrupción y Estados*. House Grupo Editorial.

Grupo de Acción financiera Internacional de Sudamérica (GAFISUD). (2012). *Estándares internacionales sobre la lucha contra el lavado de activos y el financiamiento del terrorismo y la proliferación*. Recuperado de <https://www.fatf->

gafi.org/media/fatf/documents/recommendations/pdfs/FATF-40-Rec-2012-Spanish.pdf

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). Metodología de la Investigación. México D.F: Mc Graw Hill. Obtenido de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Instituto Costarricense sobre Drogas. (2020). Incautaciones de Drogas en Centros de Atención Institucional del Sistema Penitenciario Costarricense. San José: Unidad de Información y Estadística Nacional sobre Drogas.

León, M. (26 de Abril de 2019). Guatemalteco es detenido con droga y dinero en Peñas Blancas. A M Prensa.

Márquez, M.; Ares, J.; Hernández, P. Solar, R. (2010). Mejores prácticas en seguridad y control de fronteras. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mejores-pr%C3%A1cticas-en-seguridad-y-control-de-fronteras.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior, (2020), Facilitación del Comercio. [Registro web] Recuperado, de <http://www.comex.go.cr/facilitaci%C3%B3n-del-comercio/>

Ministerio de Hacienda, Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), Servicio Fitosanitario del Estado y Ministerio de Seguridad Pública. (05 de julio de 2019). Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Hacienda, el Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA), el Servicio Fitosanitario del Estado y el Ministerio de Seguridad Pública para el Uso y Aprovechamiento de las Instalaciones, Equipos y Activos en el Centro de Inspección Remoto a ubicarse temporalmente en las Oficinas Centrales del SENASA

. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Junio de 2013) Manual para la aplicación del Código PBIP en instalaciones portuarias.

Morales, L. (30 de Abril de 2019). Cae trilerero con cocaína en Peñas Blancas. *Prensa Libre*.

Naciones Unidas. (1988) Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Recuperada de https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf

Naciones Unidas. (1999) Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo. Recuperada de https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp_conve_inter_repre_finan_terror.pdf

Naciones Unidas. (2000) Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional. Recuperado de <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>

Naciones Unidas. (2002) Convenio internacional para la represión de la financiación del terrorismo. Recuperada de https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp_conve_inter_repre_finan_terror.pdf

Naciones Unidas (2003). Convención de las Naciones Unidas Contra la Corrupción. Recuperado de https://www.unodc.org/documents/mexicoandcentralamerica/publications/Corruption/Convencion_de_las_NU_contra_la_Corrupcion.pdf

Naciones Unidas (2016). Resolución aprobada por la Asamblea General el 19 de abril del 2016. Naciones Unidas. Recuperado de <https://undocs.org/pdf?symbol=es/a/res/S-30/1>

Noguera, J. (11 de Junio de 2019). Banano tico llega con 276 kg de coca a España. *Diario Extra*.

Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) y Europol, (2019), Informe sobre los mercados de drogas de la UE 2019, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2019

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (s.f.). *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito*. Obtenido de <http://www.unodc.org/ropan/es/BorderControl/container-control/ccp.html>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y Cámara de Comercio de Bogotá (2017). Guía para la adopción de un Sistema de Gestión del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (LA/FT) en el Sector de Transporte Terrestre de Carga. UNODC. Recuperado de http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/delitos-relacionados-drogas/CR1032017_guia_adopcion_sistema_gestion_riesgo_lavado_sector_transporte_terrestre_carga.pdf

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2020). El Programa Global de Control de Contenedores para Latinoamérica y el Caribe firma un Protocolo de Acción en Panamá. Recuperado de <https://www.unodc.org/ropan/es/IndexArticles/CCP/signing-protocol.html>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y el Grupo de Acción Financiera (2012). Estándares Internacionales sobre la Lucha Contra el Lavado de Activos y el Financiamiento del Terrorismo y la Proliferación. GAFISUD. Recuperado de <https://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/recommendations/pdfs/FATF-40-Rec-2012-Spanish.pdf>

Organización Marítima Internacional (s. f.), Protección marítima, recuperado de http://www.imo.org/es/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Paginas/Default.aspx

Paniagua, J. (8 de Octubre de 2019). Guatemalteco trasladaba cocaína en el cárter de camión.

CR Hoy.

Quevedo, J., (2018). Control aduanero en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas realizado en la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el periodo 2013 - 2017, Tesis para optar al grado de Maestro en Gestión Pública en la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, Perú.

Ramírez, C., (2014). Transporte de drogas en contenedores: Riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional, Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, Especialización en Administración de la Seguridad, Medellín, Colombia.

Roa, W., (2015). Iniciativas de seguridad en contenedores una ventaja más para facilitar el comercio internacional, Universidad Militar de Nueva Granada, Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional, Colombia.

Rodríguez, J., (2019). La gestión de control y supervisión de contenedores por el personal de DP World y su influencia en la disminución del tráfico ilícito de drogas en el despacho de las exportaciones, periodo 2014 - 2017, Universidad Tecnológica del Perú.

Sales, J. (2019). Estudio para la reducción del riesgo de contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano en el Puerto Marítimo de Guayaquil. Trabajos de Titulación - Carrera de Comercio y Finanzas Internacionales Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Recuperado de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/4898>

Sánchez, R., García, R., Manosalva, M., Rezende, S., y Sgut, M., (2004). Protección Marítima y Portuaria en América del Sur. Implementación de las medidas y estimación de gastos. Santiago de Chile. Recuperado de

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/mad_proteccion_maritima_y_portuaria_en_america_del_sur.pdf

Secretaría General de la Comunidad Andina. (2013). Manual sobre Control de Contenedores. San Isidro: Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú.

Solano, J. (15 de Junio de 2017). Nulo control facilita tráfico de drogas en exportaciones ticas. CR Hoy.

Transparency International (2019) Corruption Perception Index. Recuperado de <https://www.transparency.org/en/cpi#>

Unidad de Programas de Inteligencia, Instituto Costarricense sobre Drogas (s.f.). Instructivo de uso y utilización "buster y fibroscopio". San José.

United Nations Office on Drugs and Crime & World Customs Organization (2015). Informe Anual 2015. Recuperado de http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/drugs-and-precursor-chemicals/ccp/ccp_annual_report_2015_final_espanol.pdf?db=web

Unión Europea (2012) Europa y América Latina: La Lucha contra la Droga y el Narcotráfico. Unión Europea. Recuperado de [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/457107/EXPO-AFET_ET\(2012\)457107_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/457107/EXPO-AFET_ET(2012)457107_ES.pdf)

Vallejo, C. (2014). Transporte de drogas en contenedores: riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional. Trabajo Final de Graduación para optar por la Especialización en Administración de la Seguridad. Recuperado de <https://clpg.ec/wp-content/uploads/2018/12/Trabajo-Completo-Cuarta-Entrega.pdf>

Vélez, S., (2016). Una mirada a los pabellones de contenedores en el puerto de Cartagena, Universidad Militar de Nueva Granada, Facultad de Relaciones Internacionales,



Estrategia y Seguridad, Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional,
Colombia.



Anexos

Anexo 1: Guías de entrevista

Guía de entrevista para personal de APM Terminals

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras en la visita a APM Terminals.

1. ¿Se cuenta con un software para la identificación y selección de contenedores de alto riesgo?
2. ¿Qué consideran ustedes que es un contenedor de alto riesgo (tráfico de drogas)?
3. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan?
4. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades de premonitoreo se realizan?
5. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo hay?
6. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables?
7. Considera que en APM Terminals ¿Se da un uso de contenedores más inteligentes e inviolables?
8. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.
9. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de los mismos)
10. ¿Se cuenta con un plan de riesgo, para el manejo de los contenedores potencialmente riesgosos?
11. ¿Se comparte información con otros puertos? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?

12. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas?
13. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas) de la infraestructura (física) del puerto?
14. Si se responde afirmativamente en la 13 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del puerto?
15. En caso de responder afirmativamente en la 14 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el puerto, en materia de drogas?
16. ¿Existen programas para prevenir la corrupción²⁶ entre las personas empleadas de APM Terminals?
17. Los proveedores que ingresan personal ¿cuentan con estos programas para prevenir la corrupción?
18. ¿Ustedes realizan actividades para monitorear la ejecución de estos programas anticorrupción?
19. ¿Existe un protocolo ante la identificación de corrupción dentro de las personas empleadas? Solicitar el protocolo.
20. ¿APM exige a los operadores comerciales que reporten las mercancías antes de importar y exportar?
21. Si la 20 es afirmativa ¿Existe alguna sanción para los operadores comerciales que incumplan?
22. ¿Se cuenta con un protocolo que determine las sanciones? Solicitar el documento.
23. ¿Este protocolo ha sido socializado con los operadores comerciales?
24. ¿Se utilizan declaraciones pre-salida y pre llegada?
25. Si se responde afirmativamente ¿Estas declaraciones son exigidas? Solicitar declaraciones pre salida y pre llegada.

²⁶ Es el proceso de quebrar deliberadamente el orden del sistema, tanto ética como funcionalmente, para beneficio personal.

26. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales son verificadas?
27. ¿Quién define las variables de las declaraciones utilizadas en APM Terminals?
28. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
29. En caso de responder afirmativamente en la 28, ¿Estos datos se verifican?
30. En caso de responder afirmativamente en la 29 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?
31. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.
32. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.
33. ¿Qué tipos de inspecciones que se realizan (inspección no intrusiva²⁷, inspección secundaria²⁸ e inspección física²⁹)?
34. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 33?
35. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año? Compartan los datos, por tipos de inspección (intrusivas, secundarias, físicas) Solicitar datos con respecto a la cantidad de contenedores que se movieron en los últimos años, y cuántos se inspeccionaron.
36. ¿Existen estadísticas con respecto al porcentaje de contenedores que han sido utilizados para el tráfico drogas? Solicitar.
37. ¿Conoce los indicadores del riesgo en el conocimiento de embarque y/o manifiesto de la carga, así como en referencia a la mercancía?
38. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
39. ¿Cuál es el tiempo promedio de inspección de un contenedor?
40. ¿Llevan registros de cuánto tiempo tardaron en cada inspección? Solicitar registros.

²⁷ Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo.

²⁸ Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas.

²⁹ Se abre la unidad, para verificar la mercancía.

41. ¿Se conoce el tiempo recomendado internacionalmente para la revisión de un contenedor? ¿Cuál es?
42. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
43. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
44. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores?
45. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.
46. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
47. ¿Cuál es el proceso desde que un contenedor ingresa vía terrestre a la aduana, hasta que sale al mar?
48. ¿Cuál es el proceso desde que un contenedor ingresa vía marítima, hasta que sale al territorio costarricense?
49. ¿Con qué tipo de contenedores trabajan? Tipos de contenedores (carga estándar, frigorífico, techo abierto, base con parante, jumbo, tanque, plataforma, servicio pesado 7 reforzado)
50. ¿Cuentan con datos que evidencien la cantidad de contenedores que se mueven según el tipo? Solicitar datos.
51. ¿Se utiliza el sistema de identificación de contenedores especificado (definido por la OMC), donde se coloca el código del propietario, el código del grupo al que pertenece el contenedor, los 6 dígitos de identificación y el dígito de chequeo (debe esta registrado en la International Container Bureau)?
52. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero? En caso de responder afirmativamente, solicitar el documento donde se encuentran tipificadas. Preguntar quiénes tienen acceso al mismo.

Guía de entrevista para personal del Servicio Nacional de Salud Animal

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal del Servicio Nacional de Salud Animal

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en la Terminal de Contenedores Moín?
2. ¿Cuenta con personal fijo en la Terminal de Contenedores Moín?
3. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo que opere en la Terminal de Contenedores Moín? ¿Quiénes conforman dicho equipo de trabajo?
4. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan?
5. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
6. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
7. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo (tráfico de drogas y otras actividades conexas)? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo hay?
8. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables (definidos según la CEPAL)?
9. ¿Considera que en APM Terminals se dé un uso de contenedores inteligentes e inviolables?
10. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.
11. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos

o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de los mismos)

12. ¿Se comparte información con otros puertos o fronteras? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales? ¿Qué tipo de información se comparte?

13. ¿Ustedes cuentan con acceso a la información de los DUA que maneja PROCOMER como fuente de información para la prevención del tráfico de drogas y actividades conexas?

14. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales/DUA son verificadas? ¿Por quién(es)?

15. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?

16. En caso de responder afirmativamente en la 14, ¿Estos datos son verificados por ustedes?

17. En caso de responder afirmativamente en la 15 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?

18. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.

19. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.

20. ¿Qué tipos de inspecciones realizan ustedes (inspección no intrusiva [1], inspección secundaria [2] e inspección física [3])?

21. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 19?

22. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que ustedes realizan por mes y por año? Solicitar datos.

23. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Cuántas personas hacen falta?

24. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
25. ¿Ustedes cuentan con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores en APM Terminals?
26. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.
27. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
28. ¿Cómo se definen los contenedores que serán revisados?
29. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles contenedores serán revisados?
30. ¿Qué tipo de apoyo brinda APM Terminals para la revisión de estos contenedores?

[1] Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo.

[2] Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas.

[3] Se abre la unidad, para verificar la mercancía.

Guía de entrevista para personal del Ministerio de Comercio Exterior

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal del Ministerio de Comercio Exterior

1. ¿Cuál es el proceso para que una persona/empresa exporte?
2. ¿Cuál es el proceso para que una persona/empresa importe?
3. ¿Cuál es la cadena logística de comercio internacional, que permite/favorece brindar un proceso que prevenga la utilización de contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas?
4. ¿Qué medidas deberían tomar las empresas para asegurar que su carga llegue libre de contaminación por droga a la Terminal de Contenedores Moín?
5. ¿Existe un protocolo definido para que las empresas eviten la contaminación de la carga?
Solicitar
6. En caso de responder afirmativamente en la 5 ¿Este protocolo ha sido socializado con empresas exportadoras e importadoras?
7. En caso de responder afirmativamente en la 6 ¿Se tienen datos con respecto a la cantidad de empresas que implementan este protocolo?
8. ¿Se cuenta con manuales o protocolos que brinden recomendaciones a las empresas para la contratación de transportistas? Solicitar
9. En caso de responder afirmativamente en la 8 ¿Estos manuales o protocolos han sido socializados con las empresas?
10. ¿Se cuenta con estadísticas con respecto a los contenedores que han sido contaminados que han pasado por la Terminal de Contenedores Moín?
11. ¿Se cuentan datos con respecto a cuál es el costo de exportación con seguridad y sin seguridad? Solicitar
12. ¿Se cuenta con información sobre cómo se conceptualizan los contenedores de alto riesgo (según la UNODC) (tráfico de drogas y actividades conexas)? En caso de responder afirmativamente, defina el concepto.
13. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables? (Según la CEPAL) Definir.

14. ¿Considera que en Costa Rica, específicamente en la Terminal de Contenedores Moín se utilizan contenedores inteligentes e inviolables?
15. ¿Considera que los equipos no intrusivos (revisión de contenedores) facilitan un comercio seguro? ¿Por qué?
16. ¿Se comparte información con otros puertos sobre posibles contenedores contaminados? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
17. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad (CICAD/OAS) con respecto al tráfico de drogas?
18. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas) de la infraestructura (física) de la Terminal de Contenedores de Moín?
19. Si se responde afirmativamente en la 19 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del puerto?
20. En caso de responder afirmativamente en la 20 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el puerto, en materia de drogas?
21. ¿Se conoce si las empresas/personas exportadoras e importadoras cuentan con programas para prevenir la corrupción dentro de las personas colaboradoras?
22. ¿Conoce los indicadores del riesgo en el conocimiento de embarque y/o manifiesto de la carga, así como en referencia a la mercancía?
23. ¿Ustedes recomiendan ciertos puntos (para las autoridades competentes) que deben revisarse en un contenedor cuando hay sospecha de contaminación?
24. ¿Qué tipos de inspecciones recomiendan que realicen las autoridades competentes, en puertos (inspección no intrusiva, inspección secundaria, o inspección física)?
25. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 24?
Solicitar.
26. ¿Se cuenta con datos con respecto a la cantidad de inspecciones que realizan las autoridades competentes en la Terminal de Contenedores de Moín por mes y por año?
Solicitar.
27. ¿Se cuenta estadísticas de los contenedores que han sido utilizados para el tráfico de drogas y actividades conexas?

28. ¿Considera que en la Terminal de Contenedores Moín se cuenta con el personal necesario para realizar inspecciones de contenedores? Explique.
29. ¿Consideras que en la Terminal de Contenedores Moín, se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? Explique.
30. ¿Conoce con qué tipo de contenedores se trabaja en la Terminal de Contenedores de Moín? Tipos de contenedores (carga estándar, frigorífico, techo abierto, base con parante, jumbo, tanque, plataforma, servicio pesado 7 reforzado)
31. ¿Cuentan con datos que evidencien la cantidad de contenedores que se exportan e importan según el tipo, en la Terminal de Contenedores Moín? Solicitar datos.
32. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero?

Guía de entrevista para personal de Policía de Control Fiscal

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal de la Policía de Control Fiscal

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en la Terminal de Contenedores Moín?
2. ¿Cuál es la diferencia entre la labor que realiza Aduanas y Policía Fiscal?
3. ¿Cuentan con personal fijo en la Terminal de Contenedores Moín?
4. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo que opere en la Terminal de Contenedores Moín?
¿Quiénes conforman dicho equipo de trabajo?
5. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan? ¿Esas actividades aplican tanto para contenedores que se van a exportar como para los que se importan o están en tránsito?
6. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
7. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo de tecnologías hay?
8. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables?
9. Considera que en APM Terminals ¿Es más frecuente el uso de contenedores inteligentes e inviolables que en otros puertos o fronteras?
10. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.
11. En caso de responder afirmativamente en la 10, estos equipos, ¿se usan para inspeccionar tanto contenedores que entran como los que salen del país o los que están en tránsito?

12. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de estos)
13. ¿Se comparte información con otros puertos o fronteras? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
14. Ustedes cuentan con acceso a la información de los DUA que maneja PROCOMER como fuente de información para la prevención del tráfico de drogas y actividades conexas ¿Qué datos de esos DUA les sirven de alerta para considerar que algún contenedor pueda estar contaminado?
15. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales son verificadas? ¿Por quién(es)?
16. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
17. En caso de responder afirmativamente en la 16, ¿Estos datos son verificados por ustedes?
18. En caso de responder afirmativamente en la 17 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?
19. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.
20. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.
21. ¿Qué tipos de inspecciones realizan ustedes (inspección no intrusiva [1], inspección secundaria [2] e inspección física [3])?
22. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 21?

23. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que ustedes realizan por mes y por año? ¿También del porcentaje de los contenedores que transitan por la Terminal Moín son inspeccionados? Solicitar datos.
24. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
25. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
26. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
27. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores en APM Terminals?
28. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.
29. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
30. ¿Cómo se definen los contenedores que serán revisados?
31. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles contenedores serán revisados?
32. ¿Se cuenta con el apoyo de APM Terminals para la revisión de estos contenedores?

[1] Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo.

[2] Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas.

[3] Se abre la unidad, para verificar la mercancía.

Guía de entrevista para personal de la Aduanas

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal a la Policía de Control Fiscal

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en la Terminal de Contenedores Moín?
2. ¿Cuál es la diferencia entre la labor que realiza Aduanas y Policía Fiscal?
3. ¿Cuentan con personal fijo en la Terminal de Contenedores Moín?
4. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo que opere en la Terminal de Contenedores Moín?
¿Quiénes conforman dicho equipo de trabajo?
5. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan? ¿Esas actividades aplican tanto para contenedores que se van a exportar como para los que se importan o están en tránsito?
6. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
7. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo de tecnologías hay?
8. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables?
9. Considera que en APM Terminals ¿Es más frecuente el uso de contenedores inteligentes e inviolables que en otros puertos o fronteras?
10. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.
11. En caso de responder afirmativamente en la 10, estos equipos, ¿se usan para inspeccionar tanto contenedores que entran como los que salen del país o los que están en tránsito?

12. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de los mismos)
13. ¿Se comparte información con otros puertos o fronteras? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
14. ¿Se han establecido acuerdos con otros países para compartir información Aduana-Aduana? ¿Con cuáles países se tiene?
15. Ustedes cuentan con acceso a la información de los DUA que maneja PROCOMER como fuente de información para la prevención del tráfico de drogas y actividades conexas ¿Qué datos de esos DUA les sirven de alerta para considerar que algún contenedor pueda estar contaminado?
16. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales son verificadas? ¿Por quién(es)?
17. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
18. En caso de responder afirmativamente en la 17, ¿Estos datos son verificados por ustedes?
19. En caso de responder afirmativamente en la 18 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?
20. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.
21. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.
22. ¿Qué tipos de inspecciones realizan ustedes (inspección no intrusiva [1], inspección secundaria [2] e inspección física [3])?
23. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 22?

24. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que ustedes realizan por mes y por año? ¿También del porcentaje de los contenedores que transitan por la Terminal Moín son inspeccionados? Solicitar datos.
25. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
26. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
27. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
28. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores en APM Terminals?
29. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.
30. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
31. ¿Cómo se definen los contenedores que serán revisados?
32. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles contenedores serán revisados?
33. ¿Se cuenta con el apoyo de APM Terminals para la revisión de estos contenedores?
34. ¿Costa Rica forma parte de la Organización Mundial de Aduanas?

[1] Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo.

[2] Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas.

[3] Se abre la unidad, para verificar la mercancía.

Guía de entrevista para personal de la Policía de Fronteras

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal de la Policía de Fronteras.

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en la Terminal de Contenedores Moín?
2. ¿Cuenta con personal fijo en la Terminal de Contenedores Moín?
3. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo que opere en la Terminal de Contenedores Moín?
¿Quiénes conforman dicho equipo de trabajo?
4. ¿Se cuenta con un software para la identificación y selección de contenedores de alto riesgo para ser utilizados en el tráfico de drogas y/o dinero?
5. ¿Qué consideran ustedes que es un contenedor de alto riesgo (tráfico de drogas)?
6. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan?
7. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
8. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo hay?
9. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables?
10. Considera que en APM Terminals ¿Se da un uso de contenedores más inteligentes e inviolables?
11. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.

12. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de los mismos)
13. ¿Se cuenta con un plan de riesgo, para el manejo de los contenedores potencialmente riesgosos (para el tráfico de drogas y otras actividades delictivas del crimen organizado)?
14. ¿Se comparte información con otros puertos o fronteras? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
15. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas?
16. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas) de la infraestructura (física) del puerto de APM Terminals?
17. Si se responde afirmativamente en la 16 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del puerto?
18. En caso de responder afirmativamente en la 17 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el puerto?
19. ¿La Policía de Fronteras tiene acceso a la información de los DUA que maneja PROCOMER como fuente de información para la prevención del tráfico de drogas?
20. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales son verificadas? ¿Por quién(es)?
21. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
22. En caso de responder afirmativamente en la 21, ¿Estos datos son verificados por ustedes?
23. En caso de responder afirmativamente en la 22 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?

24. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.
25. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.
26. ¿Qué tipos de inspecciones realizan ustedes (inspección no intrusiva [1], inspección secundaria [2] e inspección física [3])?
27. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 26?
28. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que ustedes realizan por mes y por año? Solicitar datos.
29. ¿Existen estadísticas con respecto al porcentaje de contenedores que han sido utilizados para el tráfico drogas? Solicitar.
30. ¿Conoce los indicadores del riesgo en el conocimiento de embarque y/o manifiesto de la carga, así como en referencia a la mercancía?
31. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
32. ¿Cuál es el tiempo promedio de inspección de un contenedor?
33. ¿Se conoce el tiempo recomendado internacionalmente para la revisión de un contenedor?
¿Cuál es?
34. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
35. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
36. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores en APM Terminals?

37. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.
38. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
39. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero? En caso de responder afirmativamente, solicitar el documento donde se encuentran tipificadas. Preguntar quiénes tienen acceso al mismo.
40. ¿Cómo se definen los contenedores que serán revisados?
41. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles contenedores serán revisados?
42. ¿Se cuenta con el apoyo de APM Terminals para la revisión de estos contenedores?
43. ¿Cuál es el proceso posterior a que se identifique un contenedor "contaminado"?
44. ¿Se realiza algún proceso posterior a que se identifique un contenedor "contaminado" en otro país, que ha salido de APM Terminals?

Guía de entrevista para personal del Servicio Fitosanitario del Estado

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal del Servicio Fitosanitario del Estado.

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en la Terminal de Contenedores Moín?
2. ¿Cuenta con personal fijo en la Terminal de Contenedores Moín?
3. ¿Forman parte de algún equipo de trabajo que opere en la Terminal de Contenedores Moín?
¿Quiénes conforman dicho equipo de trabajo?
4. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan?
5. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
6. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo hay?
7. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables?
8. Considera que en APM Terminals ¿Se da un uso de contenedores más inteligentes e inviolables?
9. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.
10. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de los mismos)

11. ¿Se comparte información con otros puertos o fronteras? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
12. ¿Ustedes cuentan con acceso a la información de los DUA que maneja PROCOMER como fuente de información para la prevención del tráfico de drogas y actividades conexas?
13. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales son verificadas? ¿Por quién(es)?
14. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
15. En caso de responder afirmativamente en la 14, ¿Estos datos son verificados por ustedes?
16. En caso de responder afirmativamente en la 15 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?
17. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.
18. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.
19. ¿Qué tipos de inspecciones realizan ustedes (inspección no intrusiva [1], inspección secundaria [2] e inspección física [3])?
20. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 19?
21. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que ustedes realizan por mes y por año? Solicitar datos.
22. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
23. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
24. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?

25. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores en APM Terminals?
26. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.
27. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
28. ¿Cómo se definen los contenedores que serán revisados?
29. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles contenedores serán revisados?
30. ¿Se cuenta con el apoyo de APM Terminals para la revisión de estos contenedores?

[1] Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo.

[2] Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas.

[3] Se abre la unidad, para verificar la mercancía.

Guía de entrevista para personal de BASC

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal de BASC

1. ¿Cuáles empresas, entidades, instituciones conforman BASC?
2. ¿Cuál es la cadena logística de comercio internacional, que permite/favorece brindar un proceso que prevenga la utilización de contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas?
3. ¿Qué medidas toman las empresas para asegurar que su carga llegue libre de contaminación por droga a la Terminal de Contenedores Moín?
4. ¿Existe un protocolo definido para que las empresas eviten la contaminación de la carga?
Solicitar
5. En caso de responder afirmativamente en la 4 ¿Este protocolo ha sido socializado con empresas exportadoras?
6. En caso de responder afirmativamente en la 4 ¿Se tienen datos con respecto a la cantidad de empresas que implementan este protocolo?
7. ¿Se cuenta con manuales o protocolos que brinden recomendaciones a las empresas para la contratación de transportistas? Solicitar
8. En caso de responder afirmativamente en la 7 ¿Estos manuales o protocolos han sido socializados con las empresas?
9. ¿Se cuenta con estadísticas con respecto a los contenedores que han sido contaminados que han pasado por la Terminal de Contenedores Moín?
10. ¿Cuál es el proceso para que una empresa sea certificada por BASC?
11. ¿Qué beneficios obtiene una empresa al contar con la certificación de BASC?
12. ¿Cuál es el costo de exportación con seguridad y sin seguridad? Solicitar
13. ¿Se cuenta con información sobre cómo se conceptualizan los contenedores de alto riesgo (según la UNODC) (tráfico de drogas y actividades conexas)? En caso de responder afirmativamente, defina el concepto.
14. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables? Definir.
15. ¿Considera que en Costa Rica se utilizan contenedores inteligentes e inviolables?

16. ¿Considera que los equipos no intrusivos (revisión de contenedores) facilitan un comercio seguro? ¿Por qué?
17. ¿Se comparte información con otros puertos sobre posibles contenedores contaminados? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
18. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad (CICAD/OAS) con respecto al tráfico de drogas?
19. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas) de la infraestructura (física) de la Terminal de Contenedores de Moín?
20. Si se responde afirmativamente en la 19 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del puerto?
21. En caso de responder afirmativamente en la 20 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el puerto, en materia de drogas?
22. ¿Conoce si las empresas que cuentan con la certificación que BASC cuentan con programas para prevenir la corrupción dentro de las personas colaboradoras?
23. ¿Conoce los indicadores del riesgo en el conocimiento de embarque y/o manifiesto de la carga, así como en referencia a la mercancía?
24. ¿Conoce los elementos que se detallan en una revisión de contenedores por sospecha de contaminación? Explique.
25. ¿Ustedes recomiendan ciertos puntos que deben revisarse en un contenedor cuando hay sospecha de contaminación?
26. ¿Qué tipos de inspecciones recomiendan que se realicen en puertos (inspección no intrusiva, inspección secundaria, o inspección física)?
27. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 25? Solicitar.
28. ¿Se cuenta con datos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan en la Terminal de Contenedores de Moín por mes y por año? Solicitar.
29. ¿Se cuenta estadísticas sobre los contenedores que han sido utilizados para el tráfico de drogas y actividades conexas?

30. ¿Conoce cuál es el tiempo recomendado internacionalmente para la revisión de un contenedor? ¿Cuál es?
31. ¿Considera que en la Terminal de Contenedores Moín se cuenta con el personal necesario para realizar inspecciones de contenedores? Explique.
32. ¿Consideras que en la Terminal de Contenedores Moín, se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? Explique.
33. ¿Conoce con qué tipo de contenedores se trabaja en la Terminal de Contenedores de Moín? Tipos de contenedores (carga estándar, frigorífico, techo abierto, base con parante, jumbo, tanque, plataforma, servicio pesado 7 reforzado)
34. ¿Cuentan con datos que evidencien la cantidad de contenedores que se exportan e importan según el tipo, en la Terminal de Contenedores Moín? Solicitar datos.
35. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero?

Guía de entrevista para personal de Policía de Control de Drogas

Instrucciones generales: la siguiente entrevista será aplicada por al menos una de las investigadoras al personal de la PCD

1. ¿Se cuenta con un software para la identificación y selección de contenedores de alto riesgo para ser utilizados en el tráfico de drogas y/o dinero? ¿Qué criterios investigativos usan para establecer el riesgo asociado a algún contenedor de acuerdo con experiencias previas?
2. ¿Qué consideran ustedes que es un contenedor de alto riesgo (tráfico de drogas)?
3. ¿Se realizan actividades de premonitoreo de los contenedores? En caso de responder afirmativamente ¿Qué actividades se realizan?
4. Cuando se identifican contenedores de alto riesgo ¿Qué actividades se realizan?
5. ¿Hay un uso de tecnologías de detección para premonitorear los contenedores de alto riesgo? En caso de responder afirmativamente ¿Qué tipo hay?
6. ¿Conoce cómo se conceptualizan los contenedores inteligentes e inviolables?
7. Considera que en APM Terminals ¿Se da un uso de contenedores más inteligentes e inviolables?
8. ¿Se dispone de equipos no intrusivos? Entendiendo equipos no intrusivos como aquellos que permiten el reconocimiento de la carga sin necesidad de abrir el transporte para descargarla.
9. En caso de contar con equipos no intrusivos ¿Cuáles son los tipos de herramientas no intrusivas con los que se cuenta? (escáner camión, camioneta Scan Van, escáner fijo de bultos o equipaje, escáner fijo de portal, escáner valija, medidor de densidad, fibroscopio, perros especializados) (Solicitar la verificación de los mismos)
10. ¿Se cuenta con un plan de riesgo, para el manejo de los contenedores potencialmente riesgosos? De ser así, ¿qué parámetros se toman en cuenta, de acuerdo con su experiencia policíaca e investigativa como levantadores de alarma para que un contenedor sea revisado ya sea por equipo no intrusivo, como intrusivo?
11. ¿Se comparte información con otros puertos o fronteras? ¿Con cuáles puertos nacionales, internacionales, ambos? ¿Qué tipo de información se comparte?
12. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad con respecto al tráfico de drogas?

13. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas) de la infraestructura (física) del puerto de APM Terminals?
14. Si se responde afirmativamente en la 13 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del puerto?
15. En caso de responder afirmativamente en la 14 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el puerto, en materia de drogas con el ente rector y auditor de los planes de seguridad portuaria que realiza La División de Navegación y Seguridad del MOPT?
16. ¿La PCD tiene acceso a la información de los DUA que maneja PROCOMER como fuente de información para la prevención del tráfico de drogas?
17. Si la 16 es afirmativa ¿Existe alguna sanción para los operadores comerciales que incumplan?
18. ¿Se utilizan declaraciones pre-salida y pre llegada?
19. Si se responde afirmativamente en la 18 ¿Estas declaraciones son exigidas? Solicitar declaraciones pre salida y pre llegada.
20. ¿Las declaraciones emitidas por los operadores comerciales son verificadas? ¿Por quién(es)?
21. Para cada contenedor ¿Se cuenta con los datos con respecto al nombre y dirección del exportador y del destinatario, del propietario o su representante?
22. En caso de responder afirmativamente en la 21, ¿Estos datos son verificados por ustedes?
23. En caso de responder afirmativamente en la 22 ¿Cuál es la forma en la cual se verifica?
24. ¿Existe un protocolo de verificación? Solicitar el protocolo.
25. ¿Existe un protocolo general de inspección de contenedores (exportación e importación)? Solicitar documento.

26. ¿Qué tipos de inspecciones realizan ustedes (inspección no intrusiva³⁰, inspección secundaria³¹ e inspección física³²)?
27. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 26?
28. ¿Se cuenta con datos estadísticos con respecto a la cantidad de inspecciones que se realizan por mes y por año? Compartan los datos, por tipos de inspección (intrusivas, secundarias, físicas) Solicitar datos con respecto a la cantidad de contenedores que se movieron en los últimos años, y cuántos se inspeccionaron.
29. ¿Existen estadísticas con respecto al porcentaje de contenedores que han sido utilizados para el tráfico drogas? Solicitar.
30. ¿Conoce los indicadores del riesgo en el conocimiento de embarque y/o manifiesto de la carga, así como en referencia a la mercancía?
31. ¿Se cuenta con un protocolo de indicadores de riesgo? Solicitar protocolo.
32. ¿Cuál es el tiempo promedio de inspección de un contenedor? (Intrusiva)
33. ¿Llevan registros de cuánto tiempo tardaron en cada inspección? Solicitar registros
34. ¿Se conoce el tiempo recomendado internacionalmente para la revisión de un contenedor?
¿Cuál es?
35. ¿Se cuenta con el personal necesario para realizar las inspecciones? ¿Qué hace falta?
36. ¿Se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? ¿Qué hace falta?
37. ¿Se cuenta con un espacio físico destinado específicamente para la revisión de contenedores en APM Terminals?
38. ¿Se ha definido formalmente cuál es la necesidad de recurso humano y tecnológico para realizar las inspecciones? Facilitar documento.

³⁰ Se utilizan herramientas que permiten identificar el contenido del contenedor, sin necesidad de abrirlo.

³¹ Se utilizan instrumentos manuales que buscan y detectan fuentes radiactivas.

³² Se abre la unidad, para verificar la mercancía.

39. ¿Quiénes conforman el equipo de inspecciones? ¿Qué instituciones o unidades conforman este equipo? ¿Cómo se formalizó este equipo? Solicitar documento de formalización del equipo.
40. ¿Se utiliza el sistema de identificación de contenedores especificado (definido por la OMC), donde se coloca el código del propietario, el código del grupo al que pertenece el contenedor, los 6 dígitos de identificación y el dígito de chequeo (debe esta registrado en la International Container Bureau)?
41. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero? En caso de responder afirmativamente, solicitar el documento donde se encuentran tipificadas. Preguntar quiénes tienen acceso al mismo.
42. ¿Cómo se definen los contenedores que serán revisados?
43. ¿Hay coordinación con otras instituciones o entidades para definir cuáles contenedores serán revisados?
44. ¿Se cuenta con el apoyo de APM Terminals para la revisión de estos contenedores?
45. ¿Cuál es el proceso posterior a que se identifique un contenedor "contaminado"?
46. ¿Se realiza algún proceso posterior a que se identifique un contenedor "contaminado" en otro país, que ha salido de APM Terminals?

Guía de entrevista para personal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

1. ¿Cuál es el papel de ustedes en la Terminal de Contenedores de Moín?
2. ¿Cuentan con personal fijo en la Terminal de Contenedores de Moín?
3. ¿Qué procesos realizan ustedes con respecto a APM Terminals?
4. ¿Se maneja el concepto de evaluaciones de vulnerabilidad (CICAD/OAS) con respecto al tráfico de drogas en este puerto?
5. ¿Se han realizado evaluaciones de vulnerabilidad (con respecto al tráfico de drogas) de la infraestructura (física) de la Terminal de Contenedores de Moín?
6. Si se responde afirmativamente en la 5 ¿Se ha emitido una(s) resolución (resultados) de las vulnerabilidades (con respecto al tráfico de drogas) del puerto?
7. En caso de responder afirmativamente en la 6 ¿Se han incorporado las recomendaciones propuestas en la resolución de vulnerabilidad en el puerto, en materia de drogas?
8. ¿Qué elementos se consideran cuando se otorga una concesión?
9. ¿Qué actividades, tareas, procesos se desarrollan a partir de que se da una concesión?
10. ¿Cuál es la cadena logística de comercio internacional, que permite/favorece brindar un proceso que prevenga la utilización de contenedores marítimos para el tráfico ilícito de drogas y actividades conexas?
11. ¿Qué medidas deberían tomar las empresas para asegurar que su carga llegue libre de contaminación por droga a la Terminal de Contenedores Moín?
12. ¿Existe un protocolo definido para que las empresas eviten la contaminación de la carga? Solicitar
13. En caso de responder afirmativamente en la 12 ¿Este protocolo ha sido socializado con empresas exportadoras e importadoras?
14. En caso de responder afirmativamente en la 13 ¿Se tienen datos con respecto a la cantidad de empresas que implementan este protocolo?
15. ¿Se cuenta con manuales o protocolos que brinden recomendaciones a las empresas para la contratación de transportistas? Solicitar

16. En caso de responder afirmativamente en la 15 ¿Estos manuales o protocolos han sido socializados con las empresas?
17. ¿Ustedes realizan algún proceso, posterior a que se identifica un contenedor contaminado en la Terminal de Contenedores de Moín?
18. ¿Considera que los equipos no intrusivos (revisión de contenedores) facilitan un comercio seguro? ¿Por qué?
19. ¿Se conoce si las empresas/personas exportadoras e importadoras cuentan con programas para prevenir la corrupción dentro de las personas colaboradoras?
20. ¿Conoce los indicadores del riesgo en el conocimiento de embarque y/o manifiesto de la carga, así como en referencia a la mercancía?
21. ¿Ustedes recomiendan ciertos puntos (para las autoridades competentes) que deben revisarse en un contenedor cuando hay sospecha de contaminación?
22. ¿Qué tipos de inspecciones recomiendan que realicen las autoridades competentes, en puertos (inspección no intrusiva, inspección secundaria, o inspección física)?
23. ¿Se cuenta con un protocolo para cada tipo de inspección definidos en la pregunta 22? Solicitar.
24. ¿Considera que en la Terminal de Contenedores Moín se cuenta con el personal necesario para realizar inspecciones de contenedores? Explique.
25. ¿Consideras que en la Terminal de Contenedores Moín, se cuenta con los recursos tecnológicos y económicos para las inspecciones? Explique.
26. ¿Conoce sobre las modalidades especiales de ocultamiento de droga y dinero?

Anexo 2: Guía de observación

Guía de observación en APM Terminals

Marque si, no, no aplica/no sabe/no responde, según lo observado.

Variable	Si	No	No aplica/no sabe/no responde
1. Verificación del estado externo e interno del contenedor. Se debe observar lo siguiente:			
a) Reparaciones con adhesivo o pegante en unión de láminas, para descartar que alguna lámina haya sido desmontada.			
b) Marcas o quemaduras recientes de soldadura, lo cual sería un signo de que el contenedor ha sido sujeto a desmontaje o cambio de alguna pieza.			
c) Pintura nueva que indicaría una eventual modificación de las partes o estructura del contenedor.			
d) Ondulaciones internas y externas desiguales.			
e) Vigas y travesaños con sonido metálico no uniforme, lo que podría indicar que habrían sido modificadas.			
f) Lámina inferior de protección de entrada (tiene una dimensión estándar de 50 cm), la cual puede ser modificada para esconder materiales o mercancías ilícitas.			

<p>g) Olores de pintura, soldadura, madera quemada, pegante, materiales de relleno, grasa, etc, como un complemento a la inspección visual.</p>			
<p>2. Verificación y comprobación del número de contenedor, el cual debería estar impreso en diferentes partes del contenedor.</p>			
<p>3. Inspección de puertas de los contenedores, donde se debe verificar que los sitios vulnerables no han sido modificados sin ajustarse a los estándares internacionales. Deben verse:</p>			
<p>a) Remaches y tuercas de los dispositivos de seguridad de las puertas verificando que los remaches tengan cabeza redonda y que el extremo de la tuerca o hembra esté soldado.</p> <p>b) Canal superior e inferior interno sin tapas que pueden ser empleados para esconder mercancías ilícitas.</p>			
<p>c) Áreas aledañas a remaches o bisagras con muestra de golpes, pintura nueva o forcejeo, lo que permite verificar si el contenedor fue preparado para ser abierto con facilidad después de haber sido llenado.</p>			
<p>d) Remaches, tuercas y tornillos sin soldadura.</p>			
<p>4. Inspección de los pisos de los contenedores, la cual debe hacerse desde la parte interior hacia el exterior. Se debe revisar:</p>			
<p>a) Si el piso está desnivelado interna o externamente, en particular si evidencia alguna diferencia en la altura del piso entre la puerta y el fondo.</p>			

<p>b) Por encima del nivel de las vigas inferiores (piso interior) pues el piso debe estar por debajo de las vigas estructurales del contenedor.</p>			
<p>c) Reparaciones nuevas, verificando si éstas fueron ordenadas o no con el formato que entrega el patio almacenador autorizado, conforme a los estándares internacionalmente aceptados.</p>			
<p>d) Piso exterior vigas en I, L o T, las cuales deben ser macizas, al observar cambios inexplicables en el grosor o ancho de las vigas podría ser signo de que el contenedor ha sido modificado para fines ilícitos.</p>			
<p>e) Piso exterior, chapas esquineras, barandillas laterales, vigas cruzadas, y túnel requieren especial atención y cuidado de inspección visual para posibilitar la detección de problemas a tiempo.</p>			
<p>4. Inspección a los techos de contenedores, en particular los refrigerados o los que tiene dispositivos de aislamiento térmico que se convierten en sitios privilegiados para los delincuentes por su dificultad de revisión.</p>			
<p>5. Inspección de las paredes del contenedor pues se puede utilizar el largo del contenedor para establecer un doble fondo. En este caso se debería verificar siguiendo los procedimientos indicados para el caso de piso y techo.</p>			
<p>6. En el caso de los contenedores refrigerados por tener estructuras más complejas representan tal vez el mayor peligro para ser utilizados con fines ilícitos, sobre todo cuando el contenedor no está en servicio y se transporta vacío.</p>			

2. Verificar si se utiliza un instrumento como el siguiente, solicitar el documento utilizado.

ítem	Novedad	NA	SI	NO
Generales				
1	Fórmula del dígito indica contenedor falso			
2	Número contenedor diferente a los lados y placa			
3	Tiene etiqueta IMO, VOID u otras de embarques anteriores			
4	Volumen interno diferente con estándar (alto x ancho x largo)			
5	Contenedor no hermético o contaminado			
6	Reparaciones nuevas no reportadas			
	6.1 Pegante nuevo en uniones de láminas			
	6.2 Marcas o quemaduras recientes de soldadura			
	6.3 Pintura nueva en partes o parches			
7	Postes, travesaños, barandillas, paredes sonido metálico o sub-estándar			
8	Ondulaciones interna y externas desiguales tamaño, altura y cantidad			
Puertas				
9	Remaches, bisagras, retenedores, levas, adulteradas o sub-estándar			
10	Barras de cortes, soldaduras o sonido metálico sub-estándar			
11	Trampa de aduanas adulterada o violada y empaques maltratados			
12	Canal superior e inferior con tapas			
13	Barras cortadas debajo de las guías			
Piso				
14	Marca de la puerta con sonido y apariencia sub-estándar			
15	Piso desnivelado con respecto al techo			
16	Por encima del nivel de las barandillas laterales y/o batidores			
17	Por debajo con barandillas y/o travesaños diferentes a formas de I, L, T, C			
Costados (verificar ítems 6 y 7)				
Techo				
18	No se observan los soportes (travesaños y barandillas laterales superiores)			
19	Orificios de ventilación a menos de 50 cm de la viga esquinera y a 5 cm de la barandilla lateral superior			
20	Barandillas laterales y travesaños con huecos o reparaciones sub-estándar (ver arriba del techo) – Dados de agarre sospechosos			

ítem	Novedad	NA	SI	NO
	Generales			
1	Pintura sin secar			
2	Soldaduras sin pintar			
	Puertas			
3	Remaches, bisagras, retenedores, levas, adulteradas o sub-estándar que permiten sacar precintos de botella			
4	Áreas aledañas a bisagras, retenedores, levas, con golpes, cortes o líquidos			
5	Barras con cortes, soldaduras que permiten sacar los precintos de cable			
6	Trampa de aduanas adulterada o violada			
7	Empaque entre puertas muestra apertura ilícita			
	Precintos			
8	Áreas alrededor con golpes, grasa, líquidos, etc.			
9	Número del pin diferente a número de la hembra			
10	Números muestran signos de haber sido borrados y/o remarcados			
11	Al halar los precintos de botella y cable, con más de 100 lbs., se desprenden			
12	Al mover de un lado a otro los precintos, se desprenden			
13	Pin de los precintos de botella arriba y hembra abajo			
14	Precinto botella del Exportador en áreas diferentes al sitio más seguro			
15	Precinto de cable entorchado y/o enrollado y/o no templado			
16	Precinto cable permite deslizarlo hasta alguna guía de la barra de cierre			
17	Etiqueta desprendida y/o al tratar de desprenderla no aparece la palabra VOID			