



USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA

**PROYECTO REGIONAL DE USAID PARA
COMERCIO Y ALIANZAS DE MERCADO**

MEJORAMIENTO DE LA MATRIZ DE OBSTÁCULOS AL COMERCIO EN CENTROAMÉRICA.

PROYECTO DIÁLOGO PÚBLICO PRIVADO PARA LA
FACILITACIÓN DEL COMERCIO

CONTENIDO

CONTENIDO	2
GLOSARIO	4
RESUMEN EJECUTIVO	7
I. INTRODUCCIÓN	12
II. FACILITACIÓN DEL COMERCIO	13
III. FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN LA UNIÓN EUROPEA	15
3.1 La libre circulación de mercancías en la UE	15
3.2 Ámbito de aplicación de la libre circulación de mercancías	16
3.3 La gestión del mercado interior	17
3.4 Acuerdo de Asociación UE y Centroamérica	18
IV. LA FACILITACIÓN DE COMERCIO EN CENTRO AMÉRICA	20
4.1 Antecedentes	20
4.2 Tratado General de Integración Centroamericana y sus Protocolos	21
4.2.A Marco Institucional	22
4.2.B Reglamentos regionales y nacionales	24
4.2.C Relaciones comerciales con terceros países y otras áreas de integración	25
V. CONSULTAS CON EXPERTOS NACIONALES SOBRE OBSTÁCULOS AL COMERCIO	26
5.1 Temas generales	26
5.2 Temas específicos	27
5.3 Ejemplos de buenas prácticas	28
VI. MATRIZ DE OBSTÁCULOS AL COMERCIO EN CENTRO AMÉRICA	36
6.1 Introducción	36
6.2 Matrices de obstáculos al comercio	36
6.3 Propuesta de matriz	37
6.4 Propuestas de mapas de rutas para mejoras	40

6.5 Plataforma de facilitación de comercio que desarrolla FUNDEVI	50
VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	53
BIBLIOGRAFÍA	55
ANEXOS	59
ANEXO 1 Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio	60
ANEXO 2 Acuerdo no. 01-2011 (COMIECOLX) "Procedimiento para la revisión, análisis y solución de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional centroamericano"	63
ANEXO 3 Instancias regionales del SICA	66
ANEXO 4 Federaciones del Sector Privado Centroamericano que conforman el CCIE	68
ANEXO 5 Listado de los reglamentos centroamericanos aprobados	69
ANEXO 6 Propuesta de matriz de obstáculos al comercio intrarregional	692
ANEXO 7 Criterios para priorizar los obstáculos	82
ANEXO 8 Listado de personas entrevistadas para este estudio	91

GLOSARIO

AACUE ó ADA	Acuerdo de Asociación Centroamérica -Unión Europea
ACI	Arancel Centroamericano de Importación
AGEXPORT	Asociación Guatemalteca de Exportadores
AICA	Azucareros del Istmo Centroamericano
AmCham	Cámara Americana de Comercio
APEN	Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua
ANDI	Asociación Nacional de Industriales de Honduras
APEX	Asociación Panameña de Exportadores
ASI	Asociación Salvadoreña de Industriales
AUPSA	Autoridad Panameñas de Seguridad de Alimentos
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CA	Centroamérica
CA-4	El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua
CADIN	Cámara de Industrias de Nicaragua
CAMTEX	Cámara de la Industria Textil, Confección y Zonas Francas de El Salvador
CATRANSCA	Cámara de Transportistas Centroamericanos
CAUCA	Código Aduanero Uniforme Centroamericano
CCIE	Consejo Consultivo de la Integración Económica
CCIAP	Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá
CCIC	Cámara de Comercio e Industria de Cortés
CCIT	Cámara de Comercio e Industrias de Tegucigalpa
CCIYAP	Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá
CCJ	Corte Centroamericana de Justicia
CC SICA	Comité Consultivo del SICA
CENCIT	Comisión Empresarial de Negociaciones Comerciales Internacionales de Guatemala
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CIFACIL	Comisión Intergremial para la Facilitación del Comercio
CIEX	Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones de El Salvador
CIG	Cámara de la Industria de Guatemala
CMC	Consejo Mipyme Centroamericano
CNAACR	Cámara Nacional de Agricultura y Agroindustria de Costa Rica
CNPA	Comité Nacional de Productores de Azúcar de Nicaragua
CODEX	Comisión mixta de la FAO y la OMS
ALIMENTARIUS	
COEXPORT	Corporación de Exportadores
COHEP	Consejo Hondureño de la Empresa Privada
COMBEX-IM	Comité de Operación y Mantenimiento de la Bodega de Exportación
COMEX	Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica
COMIECO	Consejo de Ministros de Integración Económica
COSEFIN	Consejo de Ministros de Finanzas y/o Hacienda
COSEP	Consejo Superior de la Empresa Privada de Nicaragua
CUTRIGUA	Consejo de Usuarios del transporte Internacional de Guatemala
DAI	Derechos Arancelarios a la Importación
DINATRADEC	Dirección Nacional de Administración de Tratados Comerciales Internacionales y de Defensa Comercial del MICI de Panamá

DR-CAFTA	Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, El Acuerdo mediante el cual los países Centroamérica y República Dominicana
DUCA	Declaración Única Centroamericana
DUA	Declaración Única Aduanera
DEI	Dirección Ejecutiva de Ingresos
DGA	Dirección General de Aduanas
FAUCA	Formulario Aduanero Único Centroamericano
FECAEXCA	Federación de Cámaras y Asociaciones de Exportadores de Centro América y el Caribe
FECAGRO	Federación Centroamericana de Cámaras Agropecuarias y Agroindustriales
FECAICA	Federación de Cámaras y Asociaciones Industriales de Centroamérica y República Dominicana
FECALAC	Federación Centroamericana del Sector Lácteo
FECAMCO	Federación de Cámaras de Comercio del Istmo Centroamericano
FECCAPORC	La Federación Centroamericana y del Caribe de Porcicultura
FECARROZ	Federación Centroamericana de Arroceros
FECATRANS	Federación Centroamericana de Transporte
FECESCABO	Federación Centroamericana del Sector Cárnico Bovino
FEDAIVICAC	Federación de Empresas Avícolas de Centroamérica y Panamá
FEDECARGA	Federación centroamericana de Agencias de Carga y Logística
FEDEPRICAP	Federación de Entidades Privadas de Centroamérica, Panamá y República Dominicana
FENAGH	Federación de Agricultores y Ganaderos de Honduras
FIDE	Fundación para la Inversion y Desarrollo de Exportaciones
FPX	Federación de Agroexportadores de Honduras
FUNDEVI	Fundación de la Universidad de Costa Rica para la Investigación
FUNIDES	Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social
FUSADES	Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Económico y Social
GATT	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio
ICAP	Instituto Centroamericano de Administración Pública
INCAE	Instituto Centroamericano de Administración de Empresas
INTECO	Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica
INTEGRARSE	Integración Centroamericana por la Responsabilidad Social Empresarial
IP	Instituto de la Propiedad de Honduras
ISO	<i>International Organization for Standardization</i> (Organización Internacional de Normalización).
MCCA	Mercado Común Centroamericano
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá
MICI	Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá
MIFIC	Ministerio de Fomento, Industria y Comercio de Nicaragua
MINEC	Ministerio de Economía de El Salvador
MINECO	Ministerio de Economía de Guatemala
MODEXO	Módulo de Exoneraciones
MSF	Medidas Sanitarias y Fitosanitarias
MIPYMES	Micro, pequeñas y medianas empresas
ODECA	Organización de Estados Centroamericanos
OEA	Operador Económico Centroamericano.
OIE	Organización Mundial de Sanidad Animal
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio

PARLACEN	Parlamento Centroamericano
PRONicaragua	Agencia de Promoción de Inversiones y Exportaciones de Nicaragua
RTCA	Reglamento Técnico Centroamericano
RECAUCA	Reglamento del Código Aduanero Uniforme
REDCAMIF	Red Centroamericana y del Caribe de Microfinanzas
SAC	Sistema Arancelario Centroamericano
SAT	Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala
SICA	Sistema de Integración Centroamericana
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
SE-CMCA	Secretaría Ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano
SENASA	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria
SG-SICA	Secretaría General del Sistema de Integración Centroamericana
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Tratado de Roma)
UACA	Unión Aduanera Centroamericana
UE	Unión Europea
USAID	Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional
VUPE	Ventanilla Única para Exportaciones

RESUMEN EJECUTIVO

En la teoría y práctica del comercio internacional se reconoce que la facilitación del comercio ofrece importantes beneficios a los países. Diversos estudios resaltan la importancia de que los países centroamericanos realicen mejoras significativas que faciliten el comercio. Sin embargo, se reconoce que facilitar el comercio plantea desafíos importantes para los países; por ello, contar con el apoyo político de los gobernantes y la decisiva participación del sector privado son requisitos imprescindibles para lograr avances significativos.

El objetivo de este Informe es sugerir cambios a la matriz de obstáculos al comercio del CCIE para fortalecerla y que en base a ella, se identifiquen oportunidades que promuevan cambios de las políticas nacionales y regionales. Para ello se utilizaron de referencia la matriz de obstáculos al comercio del CCIE de agosto 2014 y la matriz de barreras no arancelarias de la SIECA de marzo de 2014.

El concepto de **facilitación de comercio** es relativamente nuevo las discusiones sobre comercio internacional. La Organización Mundial del Comercio (OMC) introdujo por primera vez el concepto de facilitación del comercio en la Conferencia Ministerial de Singapur en 1996 y así en noviembre de 2014 se adoptó Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (mejor conocido como Acuerdo de Bali).

Hoy en día es claro que la facilitación del comercio no incluye únicamente la modernización de las aduanas y de los puestos fronterizos, es un enfoque más amplio que engloba todos aquellos aspectos relacionados con las transacciones comerciales: se requiere desarrollar un sistema logístico que apoye el intercambio comercio y una actitud para apoyar el flujo sostenido de comercio a través de las fronteras.

El modelo de integración económica, política y social de la Unión Europea es único y se asemeja al modelo de integración al que aspiran los países centroamericanos. La experiencia de la UE, en el recorrido desde 1957, para alcanzar el objetivo del libre comercio puede representar lecciones enriquecedoras para Centroamérica. Por ello se ha escogido como a **la Unión Europea cómo una experiencia de referencia para este estudio**. Desde su inicio, la libre circulación de mercancías a través de la eliminación de obstáculos al comercio ha sido un principio fundamental de la Unión Europea, es el elemento clave en la creación y el desarrollo del mercado interior.

El derecho europeo prevalece sobre las leyes y disposiciones nacionales. La aplicación del derecho europeo es competencia de los Estados miembros. La Comisión Europea debe asegurarse de que los Estados cumplen con las normas del mercado interior.

El planteamiento actual de la Comisión Europea para garantizar el correcto funcionamiento del mercado único se basa en una estrecha colaboración entre la Comisión y los Estados miembros, al igual que con los ciudadanos y empresas y consultas abiertas en donde se toma en cuenta la opinión de asociaciones comerciales y sindicatos. Para ser eficaces en el seguimiento de la normativa, las autoridades nacionales trabajan juntas y con una comunicación estrecha para hacer frente a cualquier problema que pudiera surgir.

En el procedimiento de infracción se siguen varias etapas formales, que suelen comenzar con una investigación por parte de la Comisión en respuesta a una denuncia. Si el asunto no se resuelve en los intercambios de opiniones entre la Comisión y el gobierno del Estado

miembro, el Tribunal de Justicia podría verse obligado a pronunciar una sentencia que exponga si ha habido o no infracción. Las resoluciones del Tribunal suelen establecer importantes precedentes a la hora de aclarar puntos sobre la legislación existente.

La **facilitación de comercio en Centro América** es un tema central y de gran importancia para Centroamérica. Actualmente, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) lo integran 8 países: Belice, Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana. Sin embargo, Belice y República Dominicana no forman parte del Subsistema de Integración Económica.

El comercio intrarregional ha crecido en las últimas décadas, al analizar datos de la SIECA para 2014. El transporte terrestre es el medio principal para trasladar bienes en la región por lo que es importante tener una infraestructura vial adecuada y pasos fronterizos que operen de manera eficiente y ágil. Hay consenso, tanto a nivel público como privado, en que deben tomarse las medidas necesarias para facilitar el comercio. Así, los países están analizando la propuesta de una “Estrategia Regional de Facilitación de Comercio” elaborada por el BID con el apoyo de la SIECA y la USAID. En el corto plazo se han adoptado 5 medidas para facilitar el comercio

Los seis los países del subsistema económico adoptaron en noviembre de 2014 el Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC (Acuerdo de Bali), Nicaragua ya lo ratificó y el resto están en proceso de ratificarlo en sus respectivas Asambleas y/o Congresos en los próximos meses cumpliendo el plazo establecido para ello por la OMC. Paralelamente, los países trabajan en la creación de los Comités Nacionales de Facilitación de Comercio o cualquier mecanismo similar que el Acuerdo exige.

El Comité Consultivo de la Integración Económica (CCIE) es el órgano representante del sector privado centroamericano organizado regionalmente, en el marco del Subsistema de la Integración Económica, vinculado a la SIECA según lo dispuesto en el artículo 49 del Protocolo de Guatemala y relacionado con el Comité Consultivo previsto en el Artículo 12 del Protocolo de Tegucigalpa. Actualmente, el CCIE está conformado por 16 Federaciones del Sector Privado Centroamericano.

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), creada en 1960, es una entidad que forma parte del subsistema de integración económica y responde a las decisiones tomadas por la reunión de presidentes y a iniciativas sugeridas por el COMIECO. La función principal de la SIECA es velar por la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos de la integración económica, realizar los análisis y estudios técnicos que le son solicitados por los foros y las autoridades de la región y cumplir con las funciones que le asigne el COMIECO.

Con el fin de identificar y discutir sobre los obstáculos al comercio en los países se realizaron 44 entrevistas a 107 funcionarios públicos, representantes de organizaciones del sector privado en los países y funcionarios de entes regionales involucrados en esta temática (*p.ej.*, SIECA). Las consultas resultaron un ejercicio muy útil para identificar temas generales y específicos relacionados con los obstáculos al comercio en Centroamérica. Asimismo, se pudieron identificar en los países ejemplos de buenas prácticas.

En las reuniones sostenidas destacaron temas generales relevantes relacionados con la facilitación del comercio y que en algunos aspectos se constituyen en obstáculos al comercio, a continuación los más relevantes. La política comercial de un país involucra instituciones que no siempre tienen la misma visión sobre esta política, por lo que en la

implementación de la política comercial se den contradicciones entre los objetivos que estas instituciones se plantean y su ejecución por parte de los funcionarios responsables. Aunque se han negociado y aprobado RTCAs sobre diversos temas concernientes al intercambio comercial aún hay temas relevantes que deben regularse, por ejemplo, comercio de productos transgénicos, rastreabilidad y comercio electrónico. Debe de evaluarse la conveniencia de tener organismos *supra* nacionales responsables de la normativa, implementación y seguimiento de disposiciones acordadas para ser aplicadas por todos los países. Las consultas evidenciaron que es indispensable una mayor coordinación regional entre los funcionarios de las diversas instituciones públicas y asociaciones privadas nacionales, y, entre sus contrapartes en los países. Se ha constatado que los obstáculos al comercio en la región pueden reducirse significativamente con iniciativas al más alto nivel.

Entre los **temas específicos** se identificaron destaca el de las aduanas, indicándose la necesidad de mejorarlas en términos de infraestructura, personal y simplificación de trámites. Asimismo deben continuarse los esfuerzos para fortalecer y mejorar los sistemas nacionales de bases de datos y la interconexión con los servicios de transmisión de datos con algunos países. También resaltó la importancia de mejorar la coordinación de las diferentes instituciones presentes/representadas en los puestos fronterizos y establecer protocolos para el trabajo coordinado. Se mencionó también la importancia de que las diferentes instituciones del sector privado procuren que todos los actores privados vinculados al intercambio comercial amplíen su conocimiento de los requisitos y disposiciones vinculados a la importación y exportación de mercancías y servicios. También se requiere asegurar que los operadores económicos autorizados en cada uno de los países gocen de los beneficios de este *status* tanto en el país donde se registran/certifican como en el resto de los países de la región. Se constató el apoyo de los transportistas de carga terrestre para implementar medidas de prevención vial en los países con el debido apoyo institucional, así como otras medidas que contribuyan a reducir costos y facilitar el movimiento de mercancías.

Se constató que los países tienen **buenas prácticas** de facilitación de comercio que, en la medida de lo posible, los países deberían promover y replicar. Ejemplos concretos de estas buenas prácticas son los siguientes: En Costa Rica, el Instituto de Normas Técnicas (INTECO) y la Simplificación de trámites para el registro de productos de interés sanitario; en El Salvador, el Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones (CIEX) de El Salvador y *Prechequeo* de exportaciones en las zonas francas. En Guatemala, el Comité de Operación y Mantenimiento de la Bodega de Exportación COMBEX-IM; en Honduras, la administración del Registro Mercantil en Tegucigalpa y San Pedro Sula; en Nicaragua, El Módulo de Exoneraciones (MODEXO) y *Tramitesnicaragua*; y Panamá, *PanamaEmprende*.

Se ha elaborado una **propuesta de matriz** que, además de consolidar la información de las matrices del CCIE y de la SIECA, incorpora elementos adicionales para mejorar la eficacia de este instrumento en la toma de decisiones. En esta propuesta se priorizaron los problemas reportados utilizando criterios definidos y se agruparon de acuerdo a la institución responsable de tomar medidas para eliminar el obstáculo. Los obstáculos de la matriz se priorizaron tomando en consideración los criterios siguientes: Alcance/magnitud, urgencia, tendencia/evolución, viabilidad, disponibilidad de recursos y costo/efectividad. Se propone que esta matriz sea constantemente fortalecida con otros elementos que surjan de las necesidades y uso que los usuarios realicen de ella.

Para eliminar o reducir el impacto de los diferentes obstáculos identificados en la matriz, el Informe propone *mapas de ruta* que establecen un plan que, a grandes rasgos y de manera general, establece la secuencia de las diferentes acciones de corto, mediano y largo plazo

que deberán realizarse. Se desarrollaron siete mapas de rutas para las siguientes áreas: tres para aduanas (infraestructura, sistemas de información y personal); medidas fitosanitarias; medidas de salud; migración y otros.

Para efectos de este documento, se definieron como “**obstáculos al comercio**” cualquier práctica comercial que un país centroamericano adopte o mantenga y que cause efectos adversos limitando, dificultando y hasta desalentando el intercambio de bienes y servicios; y como “**arbitrariedades administrativas**” todos aquellos requisitos exigidos por las autoridades o responsables administrativos que excedan los indicados en las leyes y reglamentos nacionales y regionales; así como aquellos que son producto del “uso y costumbre” en la aplicación o desarrollo de un proceso o procedimiento.

La Fundación de la Universidad de Costa Rica para la Investigación (FUNDEVI), como parte de las actividades del “Fondo para Promover el Comercio y los Agronegocios en Centroamérica” del Proyecto Regional de USAID para Comercio y Alianzas de Mercado, está desarrollando una plataforma orientada al sector de transporte terrestre de carga en la región así como para empresas y otros sectores relacionados. En esta plataforma se mantendrá una base de datos actualizada con indicadores logísticos sobre el transporte terrestre.

Con el fin de aprovechar el potencial de esta plataforma para monitorear aspectos relacionados con la facilitación comercial en Centroamérica, se propone que se desarrolle un módulo adicional en la plataforma donde se ingrese y de seguimiento a la matriz de obstáculos al comercio que elabora el CCIE. El módulo debe ser amigable para el usuario, incluyendo una aplicación para aparatos móviles, lo cual permitiría hacer los reportes en tiempo real. Este módulo debería tener una sección de quejas en la que los usuarios reporten todas aquellas medidas y acciones que constituyen un obstáculo al comercio en cualquiera de los seis países, con campos obligatorios a ser llenados por el denunciante para que la queja sea registrada por el sistema. Se propone que el CCIE sea el administrador del sistema.

El estudio **concluye y recomienda** que los ministros del COMIECO deban considerar constituir un comité regional de facilitación de comercio. Este Comité, que podrían integrarlo representantes de instituciones públicas y del sector privado y además de seguimiento a los asuntos relacionados con la facilitación del comercio en la región y coordinaría las diferentes iniciativas, a nivel regional, que impulsa sobre esta temática la cooperación internacional. Asimismo, se indica que las autoridades nacionales encargadas de la facilitación del comercio deberán evaluar la conveniencia de tener organismos *supra* nacionales responsables de la normativa, implementación y seguimiento de disposiciones acordadas para ser aplicadas por todos los países. Se requiere de una mayor coordinación regional entre los funcionarios de las diversas instituciones públicas y asociaciones privadas nacionales, y, entre sus contrapartes en los países. Asimismo, la falta de homologación de requisitos y procesos en los países es una limitante importante al intercambio comercial, lo que debe de hacerse a través de los RTCA, los cuales deben ser de cumplimiento obligatorios asegurando que prevalezca la normativa regional. Es necesario mejorar los servicios ofrecidos en aduanas y puestos fronterizos, incluyendo la modernización de la infraestructura, capacitación del personal y simplificación de trámites. También se sugiere utilizar instancias regionales, como el ICAP e INCAE, para capacitar al personal que opera en los puestos fronterizos de la región con el fin de asegurar uniformidad de conocimientos y criterios para la aplicación de las disposiciones regionales.

El Proyecto Diálogo Público-Privado para la Facilitación del Comercio, también aportará un plan que incluye el desarrollo de talleres de trabajo en cada uno de los países así como una

certificación de al menos 250 funcionarios de los sectores público y privado capacitados en la metodología *Lean Six Sigma* (LSS) para el mejoramiento continuo de procesos en los puestos fronterizos de Centroamérica.

I. INTRODUCCIÓN

En la teoría y práctica del comercio internacional se reconoce que la facilitación del comercio ofrece importantes beneficios a los países. En diciembre 2013, tuvo lugar en Bali, Indonesia, la IX Conferencia Ministerial de la Organización Mundial de Comercio, en esta reunión se aprobó el Acuerdo de Facilitación de Comercio. Como resultado del acuerdo se reducirán los costos en el comercio internacional al simplificar los trámites aduaneros que enfrentan los operadores, reducir los tiempos de demora, limitar las inspecciones injustificadas y fomentar la cooperación entre las aduanas. Los países en desarrollo, especialmente los menos avanzados, contarán con asistencia técnica y períodos transitorios para poder aplicar estas nuevas normas. Diversos estudios resaltan la importancia de que los países centroamericanos realicen mejoras significativas que faciliten el comercio. Sin embargo, se reconoce que facilitar el comercio plantea desafíos importantes para los países; por ello, contar con el apoyo político de los gobernantes y la decisiva participación del sector privado son requisitos imprescindibles para lograr avances significativos.

Para efectos de este informe, se entiende por “obstáculos al comercio” cualquier práctica comercial –además de las normas técnicas, formas de procedimientos reglamentarios procesos y trámites- que un país centroamericano adopte o mantenga y que cause efectos adversos limitando, dificultando y hasta desalentando el intercambio de bienes y servicios. Prácticas contra las cuales se puedan y deban tomar acciones ya sea por que contravienen las normas comerciales pactadas entre los países centroamericanos, así como las internacionales de las cuales los países son signatarios, o porque son procesos y/o procedimientos que entorpecen el comercio. Este documento utiliza de referencia las matrices de obstáculos al comercio elaboradas por dos órganos del subsistema de integración económica: 1) Matriz de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional, elaborada por la SIECA en marzo de 2014, y 2) Matriz de obstáculos al comercio intrarregional, elaborada por el CCIE en agosto de 2014.

El objetivo de este Informe es sugerir cambios a la matriz de obstáculos al comercio del CCIE para fortalecerla y que en base a ella, se identifiquen oportunidades que promuevan cambios de las políticas nacionales y regionales. El Capítulo II describe brevemente los temas relacionados con la facilitación del comercio. El Capítulo III desarrolla la facilitación del comercio en la Unión Europea, incluyendo, además, un breve resumen del Acuerdo de Asociación UE/Centroamérica. El Capítulo IV amplía sobre los antecedentes y la situación actual de la facilitación el comercio en Centroamérica. El Capítulo V resume las principales reflexiones sobre las consultas con expertos nacionales, incluyendo ejemplos de buenas prácticas en los países. El Capítulo VI presenta una propuesta de matriz consolidada de obstáculos al comercio en Centroamérica, describe los criterios de priorización de los mismos, propone mapas de rutas para mejorarlas y su vinculación a la plataforma de facilitación de comercio de FUNDEVI. El Capítulo VII resume las principales conclusiones y recomendaciones.

II. FACILITACIÓN DEL COMERCIO

El concepto de facilitación de comercio es relativamente nuevo en las discusiones sobre comercio internacional. La Organización Mundial del Comercio (OMC) introdujo por primera vez el concepto de facilitación del comercio en la Conferencia Ministerial de Singapur en 1996, instruyendo que se realizaran “trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los procedimientos que rigen el comercio, aprovechando los trabajos de otras organizaciones internacionales pertinentes, con objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia”.

Luego de muchos años de discusiones y negociaciones sobre este tema, que iniciaron en 2004 cuando la OMC lanzó las negociaciones a nivel multilateral para la Facilitación del Comercio, dentro de la Agenda de Desarrollo de Doha en diciembre de este año, se concluyen las negociaciones en torno al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (mejor conocido como Acuerdo de Bali) el que es adoptado el noviembre de 2014. Este Acuerdo “contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Además, establece medidas para lograr una cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros” (OMC). El Anexo 1 presenta un resumen de este Acuerdo.

La Organización Mundial del Comercio define como facilitación del comercio la “Supresión de obstáculos al movimiento transfronterizo de mercancías (por ejemplo, simplificación de los procedimientos aduaneros).”

Hay coincidencia en que la facilitación del comercio ofrece grandes beneficios potenciales a todos los países, ya que su objetivo es lograr que el comercio internacional sea más rápido, eficiente y menos costoso. Las iniciativas orientadas a facilitar el comercio plantean desafíos importantes para los países; por ello, contar con el apoyo político de los gobernantes y la decisiva participación del sector privado son requisitos imprescindibles para lograr avances significativos.

El 23 de julio de 2015, el Director General de la OMC presentó un informe sobre los hechos ocurridos recientemente en relación con el comercio, en el se indica que “desde el final de 2013, los Miembros de la OMC han adoptado más medidas de liberalización del comercio (excluidas las medidas comerciales correctivas) que medidas de restricción del comercio”.

Entre el 16 de octubre de 2014 y el 15 de mayo de 2015, período abarcado por el informe antes indicado, se registraron 114 medidas de facilitación del comercio, con un promedio mensual de 16 medidas adoptadas, lo que de acuerdo al Informe representa un incremento absoluto respecto del período anterior (mediados de noviembre de 2013 a mediados de mayo de 2014). Durante ese período los países centroamericanos adoptaron únicamente 3 medidas de facilitación de comercio y ninguna medida correctiva.

Diversos estudios resaltan la importancia de que los países latinoamericanos, y en especial los centroamericanos, realicen mejoras significativas que faciliten el comercio. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha resaltado la urgencia de implementar políticas para la facilitación del comercio y profundizar la agenda de facilitación del comercio para superar la coyuntura adversa de la economía internacional que los países han enfrentado en los últimos años (BID, 2014).

Hoy es claro que la facilitación del comercio no incluye únicamente la modernización de las aduanas y de los puestos fronterizos. Facilitación del comercio es un enfoque más amplio que engloba todos aquellos aspectos relacionados con las transacciones comerciales, se requiere desarrollar entre otras cosas un sistema logístico –que incluya disponibilidad de infraestructura de transporte y de tecnologías de la información y de comunicación adecuadas- que apoye el intercambio de comercio, y una actitud para apoyar el flujo sostenido de comercio a través de las fronteras.

Recuadro 2.1

Puesto fronterizo versus aduana

Un puesto de control fronterizo es un área en la frontera de dos países para el movimiento de personas y mercancías. La frontera, además de ser una línea político-jurídica es un punto geográfico donde el Estado ejerce determinadas competencias sobre materias de seguridad, extranjería, comerciales, y se protege a los consumidores de las mercancías peligrosas y los riesgos para la salud y resguardan a la fauna, la flora y el medio ambiente de posibles enfermedades. Asimismo, se presta atención a las exportaciones de productos sensibles, como los bienes culturales, para impedir la fuga del patrimonio de los países. Estas competencias son ejercidas en el puesto fronterizo por representantes de las diferentes instituciones.

Una aduana es un lugar establecido generalmente en los puestos de control fronterizo y es una oficina del gobierno encargada del cobro de los derechos que percibe el Estado por la importación de mercancías. Además, autorizan la entrada o la salida del territorio nacional de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen. Normalmente se confunde el puesto de control fronterizo con la aduana. En un puesto de control fronterizo puede o no haber una aduana. Un ejemplo de ello es el paso fronterizo de El Corinto entre Guatemala y Honduras donde no hay aduana.

III. FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN LA UNIÓN EUROPEA

La libre circulación de mercancías en la Unión Europea (UE) está fundamentada en cuatro principios: i) Eliminación de los derechos de aduana y de las restricciones cuantitativas; ii) el principio de reconocimiento mutuo, para productos no normalizados; iii) la eliminación de las barreras físicas y técnicas y iv) el fomento de la normalización. Estos principios han hecho posible alcanzar el fundamento principal del artículo 28 del Tratado de Funcionamiento de la UE. La experiencia de la UE, en el recorrido desde 1957, para alcanzar el objetivo del libre comercio puede representar lecciones enriquecedoras para Centroamérica. La siguiente sección analiza la experiencia de la UE en el tema de libre circulación de mercancías. La sección 3.2 describe el principio de reconocimiento mutuo e identifica algunos ejemplos típicos de barreras no arancelarias. La sección 3.3 describe la gestión del mercado interior. La sección 3.4 reseña el Acuerdo de Asociación UE/Centroamérica.

3.1 La libre circulación de mercancías en la UE

Seis Estados miembros fundadores (Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo) firmaron el Tratado de Roma de 1957 que dio origen a la Comunidad Económica Europea. Para 2015, la Unión Europea cuenta con un total de 28 Estados miembros, 5 países candidatos y 2 candidatos potenciales. En la toma de decisiones a nivel de la UE participan cuatro instituciones principales: i) El Parlamento Europeo, que representa a los ciudadanos de la UE y es elegido directamente por ellos; ii) El Consejo Europeo, compuesto por los jefes de Estado o de Gobierno de los Estados miembros; iii) El Consejo que representa a los gobiernos de los Estados miembros y iv) la Comisión Europea que representa los intereses de la UE en su conjunto.

Desde su inicio en 1957, la libre circulación de mercancías a través de la eliminación de obstáculos al comercio ha sido un principio fundamental de la Unión Europea. El Tratado de Roma prohíbe los derechos de aduana, las restricciones cuantitativas y las medidas de efecto equivalente a los derechos de aduana y a las restricciones cuantitativas.

Artículo 25:

“Quedaran prohibidos entre los Estados miembros los derechos de aduana de importación y exportación o exoneraciones de efecto equivalente, Esta prohibición se aplicara también a los derechos de aduana de carácter fiscal.”

Artículo 28:

“Quedaran prohibidos entre los Estados miembros las restricciones cuantitativas a la importación, así como todas las medidas de efecto equivalente.”

Artículo 30:

“Las disposiciones de los artículos 28 y 29 no serán obstáculo para las prohibiciones o restricciones a la importación, exportación o tránsito justificadas por razones de orden público. Moralidad y seguridad públicas, protección de la salud y vida de las personas y animales, preservación de los vegetales, protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico nacional o protección de la propiedad industrial y comercial. No obstante, tales prohibiciones o restricciones no deberán constituir un medio de discriminación arbitraria ni una restricción encubierta del comercio entre Estados miembros.”

La libre circulación de mercancías ha sido el elemento clave en la creación y el desarrollo del **mercado interior**. El Acta Única Europea de 1987 fue la primera revisión importante del Tratado de Roma de 1950, que creó lo que más tarde se convertiría en la Unión Europea. El objetivo principal del Acta fue dar impulso a la integración europea y al mercado común ya existentes. El Acta modificó las normas que regulan el funcionamiento de las instituciones europeas y amplió sus competencias en determinados ámbitos. Sobre esta base, los responsables de la UE acordaron un plan con un calendario para una serie de nuevas normas con el fin de «completar el mercado único». Ese plan tuvo éxito y, el 1 de enero de 1993, el mercado único se convirtió en una realidad para los 12 Estados miembros de entonces.

Con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, las disposiciones relativas a la libre circulación de mercancías se mantuvieron. En el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) de marzo de 2010, los artículos 25, 28 y 30 de Tratado de Roma se convirtieron en los artículos 30, 34 y 36 del TFUE, respectivamente. Muchas de las restricciones a la libre circulación de mercancías se han eliminado. Sin embargo, se reconoce que todavía existen retos para eliminar todas las barreras comerciales, muchos de estos asociados con la pequeña y mediana empresa, nuevos productos y avances tecnológicos.

3.2 Ámbito de aplicación de la libre circulación de mercancías¹

Bajo el **principio de reconocimiento mutuo**, diferentes normas técnicas nacionales siguen coexistiendo. Sin embargo, pese a estas diferencias, los Estados miembros no pueden prohibir la venta en su territorios de productos no sujetos a la armonización de la UE y que se comercializan legalmente en otro Estado miembro, aunque se fabrique con normas técnicas y de calidad diferentes a la producción nacional. Se exceptúan los casos cuando el Estado miembro de destino demuestre que resulta esencial imponer su norma técnica, basándose en las razones contenidas en el artículo 36 del TFUE (seguridad, protección de la salud de personas y animales, etc.).

En los casos en los que no existen normas europeas aplicables a un producto y que los Estados deseen establecer una norma, deberán comunicarla a la Comisión y a los otros Estados a través del llamado procedimiento de notificación “98/34”.

Algunas barreras comerciales típicas son las siguientes:

1. *Disposiciones nacionales relativas al acto de importación (licencias de importación, inspecciones, y controles.)* El otorgamiento de licencias de importación, las inspecciones y controles, incluidos los de carácter veterinario, sanitario y fitosanitario se consideran medidas de efecto equivalente en el sentido del artículo 34 TFUE y tienden a entorpecer y encarecer las importaciones. Desde enero de 1993, los controles fronterizos asociados al traslado de mercancías se eliminaron. Los Estados miembros no pueden efectuar controles en sus fronteras y únicamente se pueden justificar excepcionalmente si se cumplen estrictamente determinadas condiciones.

2. *Obligaciones de designar a un representante o proporcionar instalaciones de almacenamiento en el país importador.* El Tribunal de la UE declaró, que en general, estas

¹ Esta sección está basada en: UE, 2010, “Libre circulación de mercancías Guía para la aplicación de las disposiciones del Tratado que rigen la libre circulación de mercancías.”

disposiciones contradicen al artículo 34 TFUE y puede crear obstáculos a la libre circulación de mercancías en virtud del mencionado artículo.

3. *Controles nacionales de precios y reembolso.* La fijación de precios mínimos o máximos y el congelamiento de los mismos, aún cuando se aplican igualmente a los productos nacionales y a los importados pueden, en algunos casos, constituir medidas de efecto equivalente en el sentido del artículo 34 TFUE. Asimismo, establecer márgenes de beneficios y el reembolso de precios son capaces de frenar importaciones de productos en los Estados miembros.

4. *Prohibiciones nacionales de determinados productos/sustancias.* Esta medida es la más restrictiva que un Estado miembro puede adoptar y están justificadas aduciendo razones de salud y la vida de las personas animales y vegetales. Los Estados miembros al imponer esta restricción deben demostrar que la medida es necesaria suponiendo un grave riesgo para la salud pública. Sin embargo, tienen que aportarse pruebas como datos técnicos, científicos, estadísticos y nutricionales. Considerando el grado de dificultad para evaluar estas restricciones, el Tribunal de la UE, ha reconocido en algunas medidas como “principio de cautela” o “procedimientos de simplificación.”

5. *Reglamentos técnicos que contienen requisitos relativos a la presentación de las mercancías (peso, composición, presentación, etiquetado, forma tamaño, envase)* Considerando que estos requisitos están directamente relacionados con el propio producto, se consideran medidas de efecto equivalente en el sentido del artículo 34 TFUE.

6. *Obligación de usar la lengua nacional.* Del principio general de proporcionalidad se deduce que los Estados miembros pueden adoptar medidas nacionales que exijan que ciertos detalles de los productos nacionales o importados se den en una lengua que el consumidor pueda entender fácilmente. Esta medida no deberá excluir otras formas de informar a los consumidores y se requiere un enfoque caso por caso.

3.3 La gestión del mercado interior²

El planteamiento actual de la Comisión Europea para garantizar el correcto funcionamiento del mercado único se basa en una estrecha colaboración entre la Comisión y los Estados miembros, al igual que con los ciudadanos y empresas y consultas abiertas en donde se toma en cuenta la opinión de asociaciones comerciales y sindicatos. Para ser eficaces en el seguimiento de la normativa, las autoridades nacionales trabajan juntas y con una comunicación estrecha para hacer frente a cualquier problema que pudiera surgir. En cada etapa del ciclo se recogen y evalúan las impresiones de los interesados, de modo que los responsables puedan decidir si es necesaria nueva legislación o si debe adaptarse o derogarse la legislación vigente.

Desde 1998, la Comisión evalúa la aplicación y el cumplimiento de las normas del mercado único por parte de los Estados miembros mediante un “cuadro de indicadores del mercado interior”. Este sistema de comunicación de información en línea permite ver los mejores y peores resultados en un cuadro que se sirve de los colores de los semáforos: verde si están por encima de la media, amarillo para la media y rojo por debajo de la media, cuando los países tienen que redoblar sus esfuerzos. Actualmente únicamente el 0,6 % de las directivas del mercado único no se ha incorporado a tiempo a la legislación nacional.

² Ver mayores detalles en: Unión Europea, *Mercado Interior* (2014).

Dado que la aplicación del derecho europeo es, en primer lugar, la competencia de los Estados miembros, una empresa puede acudir a los tribunales nacionales en el caso de que estime que un Estado no respeta dichas normas. Asimismo, como guardiana de los tratados, es el papel de la Comisión asegurarse de que los Estados cumplen con las normas del mercado interior. En caso de que no se respeten dichas normas, la Comisión puede iniciar un procedimiento de infracción, que puede llegar hasta el Tribunal de Justicia de la UE.

En el procedimiento de infracción se siguen varias etapas formales, que suelen comenzar con una investigación por parte de la Comisión en respuesta a una denuncia. La Comisión también puede poner en marcha una investigación por iniciativa propia, si considera que hay un problema. Si el asunto no se resuelve en los intercambios de opiniones entre la Comisión y el gobierno del Estado miembro, el Tribunal de Justicia podría verse obligado a pronunciar una sentencia que exponga si ha habido o no infracción. Pero el Tribunal no puede dictar la anulación de una medida nacional que resulte incompatible con la legislación de la UE ni condenar al Estado miembro a pagar daños y perjuicios a un particular, lesionado por una infracción del Derecho de la UE. Corresponde más bien al Estado miembro afectado adoptar las medidas necesarias para cumplir con la legislación de la UE. Si el Estado miembro sigue sin cumplirla, la Comisión entonces podría volver a recurrir al Tribunal para solicitar multas coercitivas hasta el cese de la infracción, o la imposición de una única multa al Estado miembro. Las resoluciones del Tribunal suelen establecer importantes precedentes a la hora de aclarar puntos sobre la legislación existente.

La Comisión tiene entre sus principales tareas mantener informados a los ciudadanos y a las empresas sobre los derechos y las oportunidades que les ofrece el mercado único. El Portal **Tu Europa**, contiene información práctica de fácil utilización para los ciudadanos y las empresas en todas las lenguas de la UE, la información se actualiza periódicamente. Otro instrumento para ayudar a los ciudadanos y a las empresas es la red **Solvit**, en ella pueden encontrar “soluciones rápidas y prácticas a los problemas causados por una aplicación incorrecta de las normas de la UE por parte de las autoridades públicas³”.

Los países tienen ventanillas únicas en las que las empresas pueden obtener información sobre los procedimientos y requisitos aplicables para prestar servicios a los demás países de la Unión. “Los empresarios europeos pueden obtener distintos tipos de apoyo gratuito para las empresas, incluido el asesoramiento experto sobre la legislación del mercado único (desde patentes a cuestiones fiscales) de la red **Enterprise Europe Network**, que cuenta con cerca de 600 organizaciones en 50 países⁴”.

La Unión Europea busca que a través de su política de mercado único se facilite hacer negocios en Europa. El llamado principio *Cassis-de-Dijon* o de *reconocimiento mutuo* ha promovido el comercio en el mercado interno, o sea: Todo producto legalmente fabricado y comercializado en un Estado miembro debe ser admitido en el Mercado de cualquier otro estado miembro. “Esto permite que un producto fabricado o comercializado legalmente en un país miembro se pueda vender en cualquier otro país de la Unión.

3.4 Acuerdo de Asociación UE y Centroamérica

La Unión Europea y Centroamérica concluyeron la negociación del Acuerdo de Asociación en mayo de 2010. El Acuerdo alcanzado con Centroamérica está compuesto por un marco jurídico contractual, estable y a largo plazo que se fundamenta en tres partes:

³ Comprender las políticas de la Unión Europea. Mercado único.

⁴ *Idem*.

1. *Diálogo político.* Incluye temas bilaterales, regionales y globales de interés común: gobernabilidad, desarrollo sostenible, cambio climático, democracia y derechos humanos, igualdad de género, prevención de conflictos, lucha contra el tráfico de drogas y armas, corrupción, crimen organizado.

2. *Cooperación.* Comprende la consolidación, actualización y ampliación de los objetivos y áreas prioritarias de la ayuda financiera y técnica de la UE en Centroamérica.

3. *Comercial.* Establecimiento gradual de una zona de libre comercio UE-CA para la diversificación de las exportaciones y desarrollo de las inversiones. Se espera que en el futuro se fortalezca el mercado común entre los seis países de la región centroamericana. La firma del mismo se produjo en junio de 2012 y la aplicación provisional del pilar comercial del Acuerdo de Asociación se llevó a cabo en agosto de 2013 para Nicaragua, Panamá y Honduras; en octubre para Costa Rica y El Salvador y, en diciembre del mismo año para Guatemala. El Acuerdo de Asociación alcanzado con Centroamérica establece una liberalización total de los intercambios de productos industriales y de la pesca.

La UE obtuvo la liberalización inmediata para el 69% de sus exportaciones a Centroamérica mientras que el resto de productos quedará completamente liberalizado en quince años. Aunque la mayor parte de la reducción arancelaria se producirá en forma lineal, los aranceles aplicados a los vehículos lo harán de forma no lineal en un periodo de 10 años, similar a lo dispuesto por el acuerdo de libre comercio entre Estados Unidos y los países centroamericanos (CAFTA, por sus siglas en inglés). Igualmente, se han acordado calendarios que permitirán que las exportaciones agrícolas comunitarias a Centroamérica se liberalicen completamente, con excepción de la leche en polvo y del queso, para las cuales se han fijado contingentes libres de aranceles. Además, se ha logrado un elevado grado de protección para las indicaciones geográficas comunitarias.

Centroamérica, por su parte, logró el acceso libre a la UE para sus productos industriales desde la entrada en vigor del Acuerdo. La UE ha realizado también concesiones en algunos productos a los países centroamericanos tales como azúcar, arroz, vacuno, ron y banano.

Para el caso del banano, el Acuerdo contiene una cláusula de salvaguardia bilateral y un mecanismo de estabilización que permiten la restitución temporal de preferencias arancelarias en caso de que las importaciones crezcan de forma inesperada y provoquen un deterioro de la industria que compita con dichas importaciones. Finalmente, El Acuerdo incluye, compromisos relevantes en compras gubernamentales, mediante la aplicación de los principios de trato nacional y no discriminación, y disposiciones referentes a servicios e inversiones, para las que se garantiza un entorno seguro, transparente, no discriminatorio y predecible.

IV. LA FACILITACIÓN DE COMERCIO EN CENTRO AMÉRICA

4.1 Antecedentes

Actualmente, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) lo integran 8 países: Belice, Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana. Sin embargo, Belice y República Dominicana no forman parte del Subsistema de Integración Económica.

De acuerdo al último informe de *Doing Business 2014*, las mejoras que los países del istmo han logrado para facilitar el comercio transfronterizo son en gran parte resultado de la

Recuadro 4.1 **Indicadores de comercio transfronterizo de** **Doing Business 2014**

Panamá es el país que mejores indicadores presenta en cuanto a número de documentos requeridos para exportar (3), el número de días que toma realizar una exportación (10) y el costo de exportar un contenedor (US\$625), valores todos inferiores al promedio de los países de alto ingreso de la OECD y la Unión Europea; Honduras y Guatemala son los países que más documentos requieren para realizar una exportación (8) mientras que Nicaragua es el país donde más días se requieren para realizar una exportación (21), los costos más elevados para exportar un contenedor los tienen Guatemala (US\$1,435) y Honduras (US\$1,345).

Los datos relacionados con la importación también sitúan a Panamá como el país que mayores facilidades presenta, superando a los países de alto ingreso de la OECD y a la Unión Europea: número de documentos requeridos para importar (3), número de días que toma realizar una importación (9) y costo de importar un contenedor (US\$965); y los peores datos los registran, en el número de documentos requeridos para importar (7), El Salvador, Honduras y Guatemala; mientras que Nicaragua y Guatemala son los países donde más tiempo se requiere para realizar una importación, 20 y 17 días, respectivamente, y los costos más elevados para importar un contenedor los tienen Honduras y Guatemala: US\$1,500.

implementación y mayor utilización de sistemas electrónicos para transmisión de información a las aduanas, mejoras en la operación de sus ventanillas únicas y mayor capacitación del personal de las aduanas.

El comercio intrarregional ha crecido en las últimas décadas, al analizar datos de la SIECA para 2014, del valor total de las importaciones hechas por los países del istmo, el 15.9% se originó en la región, y del valor total exportado, el 33.3% tuvo como destino los países del istmo. El transporte terrestre es el medio principal para trasladar bienes en la región, se movilizan mercaderías entre los países y también mercaderías provenientes de otros países, por ello es importante tener una infraestructura vial adecuada y pasos fronterizos que operen de manera eficiente y ágil.

La facilitación del comercio es un tema central y de gran importancia en la región, en especial por la tendencia creciente de apertura comercial exhibida en los últimos años y el contexto globalizado en el cual compiten las economías. Se han hecho avances importantes para ello como ser: i) la adopción y modificación de los marcos regulatorios para que las normas sean más claras; ii) la simplificación de

procesos relacionados con el comercio; iii) inversiones en las instituciones e infraestructura relacionada con el comercio –aduanas, ventanillas únicas y uso de sistemas electrónicos– y iv) capacitación a funcionarios públicos y miembros del sector privado sobre temas relacionados con la facilitación del comercio.

Hay consenso, tanto a nivel público como privado, en que deben tomarse las medidas necesarias para facilitar el comercio. Fue así que los Presidentes Centroamericanos en la

XLII reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), celebrada en junio de 2014 en Punta Cana, República Dominicana, instruyeron a los órganos y autoridades que intervienen en los procesos relativos al intercambio comercial a coordinar acciones con el objetivo de facilitar el comercio.

Los seis los países del subsistema económico adoptaron en noviembre de 2014 el Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC (Acuerdo de Bali)⁵, Nicaragua ya lo ratificó y el resto de países están en proceso de ratificarlo en sus respectivas Asambleas y/o Congresos en los próximos meses cumpliendo el plazo establecido para ello por la OMC⁶. Paralelamente, los países trabajan en la creación de los Comités Nacionales de Facilitación de Comercio que el Acuerdo exige.

En la última década, diversos organismos de cooperación internacional han implementado en la región iniciativas para facilitar el comercio. En respuesta al mandato de los Presidente, el BID y la USAID, con la colaboración de la SIECA, elaboraron una propuesta de una “Estrategia Regional de Facilitación de Comercio” la cual tienen 7 pilares. Esta estrategia incluye diagnósticos y propuestas de modificaciones a los procesos; además toca aspectos relacionados con la inversión en tecnología y en infraestructura. Se ha estimado que el costo de implementar esta Estrategia podría ser de alrededor de US\$ 500 MM.

Recuadro 4.2 Transporte terrestre en Centroamérica

La prestación de los servicios de transporte es una actividad reservada al sector privado. El Banco Mundial indica que el costo es sumamente elevado - el servicio de flete terrestre en las carreteras de Centroamérica tiene costos promedio de 17 centavos de dólar por tonelada-kilómetro-, mientras que FECATRANS indica que el transporte de carga se mueve a un promedio de 14 kms por día.

El Banco Mundial también señala cinco razones por las cuales el transporte es excesivamente caro en Centroamérica: i) El alto precio de los combustibles, ii) Los costos por seguridad, iii) El traslado de contenedores vacíos, iv) El tiempo excesivo de los viajes y v) Escasa inversión y acceso a créditos (para mantener y renovar la flota de vehículos).

Los altos costos inciden negativamente en la competitividad de las empresas. Por ello, es importante hacer esfuerzos para mejorar la eficiencia del transporte terrestre y reducir su costo.

Con el fin de tomar acciones concretas para facilitar el comercio en el corto plazo, los países acordaron implementar 5 medidas que se considera tendrán un impacto significativo:

1. Declaración anticipada del FAUCA: para promover el trámite previo a la llegada a la frontera y que el cruce sea un paso ágil,
2. Agilización y coordinación de controles migratorios: para mejorar los sistemas migratorios.
3. Transmisión electrónica de Certificados fitosanitarios y zoonosanitarios: en esta etapa sólo se busca la interconexión, aún no se llegan a homologar
4. Registro de paso en frontera por medio de dispositivos de radiofrecuencia RFID: permitirán medir permanencia de transporte en los pasos de frontera
5. Sistemas de cámaras en pasos de fronteras: contribuirá a la transparencia del proceso y permitirá a las empresas dueñas de la carga y a las de transporte ver la manera en que el transporte avanza en el paso fronterizo.

4.2 Tratado General de Integración Centroamericana y sus Protocolos

⁵ Para mayor detalle véase Anexo 1 Acuerdo de Bali.

⁶ Empero, Guatemala podría no ratificarlo en 2015.

En 1960 El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua suscribieron el Tratado de Integración Regional Centroamericana y en 1962 se incorporó Costa Rica⁷. Este Tratado aportó los lineamientos para las relaciones económicas entre los países centroamericanos, dio origen al Mercado Común Centroamericano (MCCA), creó instituciones a cargo de velar por la integración como la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

En junio de 1990 se aprobó el Plan de Acción Económico en Centroamérica (PAECA), que entre otras cosas contemplaba la creación de un nuevo marco jurídico, una nueva estructura arancelaria y la revisión de la política exterior. Así, en 1991 los países del istmo, incluida Panamá, firmaron el Protocolo de Tegucigalpa, que modifica la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), suscrita originalmente en 1951, y se crea el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) como marco jurídico e institucional de la integración centroamericana. En 1993, los países firman el Protocolo de Guatemala, con el cual se constituye el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y Panamá se convierte en miembro del SICA. El objetivo del SICA es la integración centroamericana no sólo comercial como había sido hasta entonces, sino social y política, al abarcar temas de salud, erradicación de la pobreza, consolidación de la democracia, entre otros.

El Protocolo de Guatemala crea el Subsistema de Integración Económica, cuyo objetivo es “alcanzar el desarrollo económico y social equitativo y sostenible de los países centroamericanos... que permita la transformación... eleve la competitividad y logre una reinserción eficiente y dinámica de Centroamérica en la economía internacional”⁸.

En el año 2000, Belice se adhirió al SICA como Estado Miembro y en 2003 lo hace como Estado Asociado la República Dominicana. En 2012 Panamá se incorpora al Subsistema de Integración Económica Centroamericana y en junio de 2014 los Ministros del Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (COMIECO) aprobaron los lineamientos para continuar las negociaciones de la incorporación de Panamá al SICA⁹.

4.2.A Marco Institucional

Como se indicó *supra*, el Protocolo de Tegucigalpa crea el SICA, el cual cuenta con diversos órganos y Secretarías, así como con 25 instituciones especializadas (véase Anexo 3). A continuación se presenta el organigrama del Subsistema Económico en el Sistema de la Integración Centroamericana:

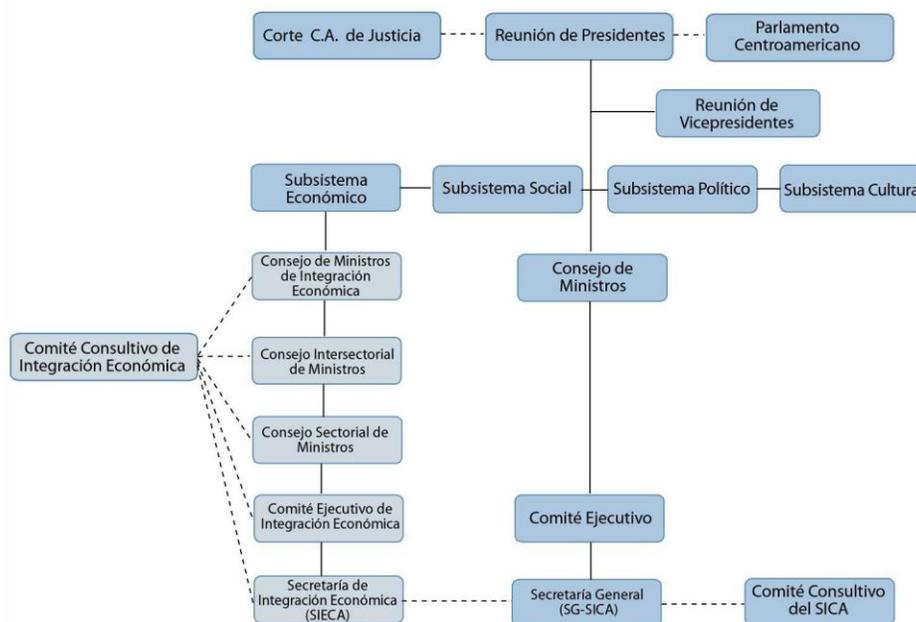
Gráfico 4.1

⁷ El proceso de interacción regional de los países centroamericanos se inició a principios de la década de los cincuenta del siglo pasado. En 1959, en el marco del Comité de Cooperación del Istmo Centroamericano (CCE), Panamá manifestó su interés de participar en este proceso (CEPAL).

⁸ Protocolo de Guatemala.

⁹ Acuerdo No. 03-2014 (COMIECO-LXVIII). Panamá ha negociado plazos de hasta 5 y 7 años para adoptar todos los compromisos y disposiciones

ORGANIGRAMA DEL SUBSISTEMA ECONÓMICO
EN EL SISTEMA DE LA INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA



Fuente: SIECA.

Este estudio describe únicamente dos de los órganos del Subsistema: i) la SIECA y ii) el CCIE.

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA

La SIECA, creada en 1960, es una entidad que forma parte del subsistema de integración económica y responde a las decisiones tomadas por la reunión de presidentes y a iniciativas sugeridas por el COMIECO. La función principal de la SIECA es velar por la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos de la integración económica, realizar los análisis y estudios técnicos que le son solicitados por los foros y las autoridades de la región y cumplir con las funciones que le asigne el COMIECO.

Para facilitar el comercio en la región, el COMIECO consideró relevante crear mecanismos que contribuyan a la efectiva eliminación de los obstáculos al comercio intrarregional. El 27 de julio de 2011 mediante Acuerdo No. 01-2011, el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (COMIECO), aprobó el nuevo "Procedimiento para la Revisión, Análisis y Solución de Barreras no Arancelarias en el Comercio Intrarregional Centroamericano". Por ello, la SIECA es la encargada de elaborar y dar seguimiento a la matriz de medidas contrarias al libre comercio intrarregional, la cual es revisada periódicamente y los obstáculos incluidos en ella se discuten el foro del COMIECO, ya sea a nivel de Directores o de Ministros. El Acuerdo No. 01-2011 también establece el procedimiento a seguir para la elaboración de la matriz, para presentar una denuncia y darle seguimiento (véase Anexo 2).

Comité Consultivo de la Integración Económica (CCIE)

El CCIE es el órgano representante del sector privado centroamericano organizado regionalmente, en el marco del Subsistema de la Integración Económica, vinculado a la SIECA según lo dispuesto en el artículo 49 del Protocolo de Guatemala y relacionado con el Comité Consultivo previsto en el Artículo 12 del Protocolo de Tegucigalpa. Actualmente, el CCIE está conformado por 16 Federaciones del Sector Privado Centroamericano (véase Anexo 5).

Su objetivo es asesorar a los órganos e instituciones del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, comprendidos en el artículo 37 del Protocolo de Guatemala. Para ello busca coordinar acciones con el COMIECO a fin de promover acciones conducentes a facilitar el comercio entre los países de la región. Así, y como parte de sus actividades y en coordinación con las federaciones que lo conforman, el CCIE lideró en 2013 la elaboración de una matriz de “Obstáculos en la región centroamericana y obstáculos por país” al comercio intrarregional que fue presentada y entregada a los Presidentes en la XLII reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), celebrada en Punta Cana, República Dominicana el 27 de junio de 2014. En reconocimiento a la importancia de eliminar los obstáculos al intercambio comercial, la Declaración de Punta Cana “instruye a los Ministros de Integración Económica Centroamericana, Agricultura, Salud, Administraciones Aduaneras, Autoridades de Migración, Hacienda o Finanzas, y demás autoridades que ejercen funciones en los puestos fronterizos, para que en un plazo de 90 presenten una propuesta de procedimientos comunes de trámites a realizar en los puestos fronterizos Guatemala/El Salvador; Guatemala/Honduras; El Salvador/Honduras, El Salvador/Nicaragua; Honduras/Nicaragua; Nicaragua/Costa Rica; Costa Rica/Panamá”, ello con el objetivo “de homologar los trámites para facilitar el comercio y aumentar la velocidad del movimiento comercial intra y extra regional y fortalecer la capacidad competitiva de la región en el comercio internacional.”

En diciembre del mismo año, en la XLIV reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países del Sistema del SICA, celebrada en Placencia, Belice, y por la relevancia del planteamiento del CCIE, se instruyó “al Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) y al Consejo de Ministros de Finanzas y/o Hacienda (COSEFIN), para que bajo la coordinación del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores se continúen realizando acciones tendentes a dar una efectiva respuesta a las solicitudes planteadas por el sector privado de la región. Además, instruir a SIECA y a la Secretaría Ejecutiva de COSEFIN, coordinarse con la SG-SICA y la próxima Presidencia Pro Témpore para que aseguren el cumplimiento de estos compromisos”. Así, el CCIE mantiene un diálogo permanente con el COMIECO para abordar esta temática.

4.2.B Reglamentos regionales y nacionales

Uno de los instrumentos más relevantes de la integración comercial es el “Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano y sus protocolos modificatorios”. Este establece las condiciones del intercambio entre los países y con terceros. Sus instrumentos principales son: i) el arancel centroamericano de importación perteneciente al anexo A, ii) el código aduanero uniforme centroamericano (CAUCA) y su reglamento (RECAUCA) y iii) los demás convenios arancelario y aduaneros.

Los reglamentos que norman aspectos relacionados con el intercambio de bienes y servicios entre los países del istmo tienen como referencia las disposiciones del Tratado Multilateral de Libre Comercio, el Tratado General y sus Protocolos modificatorios y los de la Organización Mundial del Comercio (OMC), también de otros organismos internacionales como ser la OIE y la OMA. En el Anexo 4 se indican estos reglamentos.

Los países también cuentan con reglamentos y normas nacionales sobre algunos de los temas considerados en los reglamentos centroamericanos, como ser sanidad e inocuidad, normalización y metrología, entre otros. Si bien la norma regional debe prevalecer, aún hay casos donde los países aplican las normas nacionales y no las acordadas y aprobadas para la región —especialmente en el caso de los RTCA-, lo cual resulta en obstáculos al comercio intrarregional.

4.2.C Relaciones comerciales con terceros países y otras áreas de integración

Desde la década de los sesenta, los países comenzaron a suscribir acuerdos bilaterales de comercio con varios países. Panamá, al no ser miembro del Tratado de Integración regional suscribió acuerdos bilaterales de comercio con los países centroamericanos¹⁰. En los años subsiguientes, los países suscribieron acuerdos bilaterales de comercio entre los países de la región¹¹ y con socios extra regionales.

A partir de la década de los ochenta, los países del istmo centroamericano comienzan a adaptar sus políticas comerciales a las nuevas condiciones internacionales adoptando modelos económicos de crecimiento liderados por las exportaciones y paralelamente inician procesos de adhesión al entonces de incorporación al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), hoy la Organización Mundial del Comercio (OMC). Los últimos en incorporarse fueron Honduras, en 1994, y Panamá en 1997. En la década de los noventa la región profundizó su proceso de apertura comercial, los países iniciaron procesos para adecuar su legislación para atraer inversión extranjera y comenzaron a negociar y suscribir Tratados de Libre Comercio¹².

En forma conjunta los países centroamericanos tienen suscritos instrumentos de comercio muy importantes, como el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana (DR-CAFTA por sus siglas en inglés) y el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea.

¹⁰ En 1961 se firmaron dos Tratados de Intercambio Preferencial y Libre Comercio entre Panamá y Costa Rica, y entre Panamá y Nicaragua. En las décadas siguientes se suscribieron acuerdos similares con los otros países.

¹¹ A raíz del conflicto entre El Salvador y Honduras en 1969, Honduras se retira del MCCA y comienza a suscribir acuerdos bilaterales de comercio con los otros países.

¹² La negociación y suscripción de estos Tratados se inició haciendo de manera individual o por grupos (Triángulo del Norte: El Salvador, Guatemala y Honduras). Muchos de los tratados negociados de esta manera ya se han renegociado para incorporar a todos los países, como por ejemplo el TLC con México y con Canadá.

V. CONSULTAS CON EXPERTOS NACIONALES SOBRE OBSTÁCULOS AL COMERCIO

Con el fin de identificar y discutir sobre los obstáculos al comercio en los países se procedió a recabar información primaria en entrevistas realizadas durante los días 29 de junio al 17 de julio de 2015. Las entrevistas se realizaron a: funcionarios públicos, representantes de organizaciones del sector privado en los países; y funcionarios de entes regionales involucrados en esta temática (p.ej., SIECA).¹³ Las consultas resultaron un ejercicio muy útil para identificar temas generales y específicos relacionados con los obstáculos al comercio en Centroamérica. Asimismo, se pudieron identificar en los países ejemplos de buenas prácticas.

5.1 Temas generales

1. La política comercial de un país involucra instituciones que no siempre tienen la misma visión sobre esta política. Resultado de ello, es que en la implementación de la política comercial se den contradicciones entre los objetivos que estas instituciones se plantean y su ejecución por parte de los funcionarios responsables. Por lo tanto, deberá buscarse la prevalencia del objetivo país buscando fortalecer la participación de las instituciones públicas involucradas en la elaboración y ejecución de la política comercial.

2. Como parte del proceso de integración regional, y en aras de uniformar la normativa regional, Centroamérica ha negociado y aprobado RTCAs sobre diversos temas concernientes al intercambio comercial pero aun hay temas relevantes que deben regularse: comercio de productos transgénicos, rastreabilidad y comercio electrónico (firma digital, seguridad informática).

“Los reglamentos técnicos se ponen en vigencia pero no en práctica.” (Funcionario de gobierno).

3. Evaluar la conveniencia de tener organismos *supra* nacionales responsables de la normativa, implementación y seguimiento de disposiciones acordadas para ser aplicadas por todos los países. Por ejemplo, Comités regionales de normalización y certificación, cuyas resoluciones sean vinculantes para todos los países.

4. Las consultas evidenciaron que es indispensable una mayor coordinación regional entre los funcionarios de las diversas instituciones públicas y asociaciones privadas nacionales, y, entre sus contrapartes en los países.

5. Los obstáculos al comercio en la región pueden reducirse significativamente con iniciativas al más alto nivel. Un ejemplo de ello se refleja en la Declaración de Punta Cana, cuyo numeral IX instruye a los Ministros responsables a elaborar y presentar una visión de largo plazo para la integración regional. También cabe mencionar la voluntad de los Presidentes de Guatemala y Honduras para facilitar el comercio; así, en las negociaciones de la Unión Aduanera, a la fecha, únicamente se mantienen excluidos de libre comercio 3 productos agrícola para Honduras y 1 para Guatemala.

¹³El listado completo de las personas entrevistadas por país se presenta en el Anexo 7.

5.2 Temas específicos

1. Uno de los mayores reclamos de parte del sector privado, es la necesidad de mejorar las aduanas en términos de infraestructura, personal y simplificación de trámites. Los funcionarios de gobierno reconocen esta necesidad y manifestaron los esfuerzos que los diferentes países realizan para ello y las mejoras que se han dado en la prestación de los servicios aduaneros. Debe reconocerse que no todos los problemas para el flujo comercial en los puestos fronterizos son ocasionados por la aduana. Asimismo, el sector privado ha solicitado se prioricen las rutas fiscales para facilitar el comercio.

“Todo viene en embudo a dar a la aduana... Control físico interrumpe integración”. (Funcionario de gobierno).

2. Continuar fortaleciendo y mejorando los sistemas nacionales de bases de datos para disminuir la inestabilidad de los sistemas informáticos de los servicios aduaneros, procurar mejorar la interconexión con los servicios de transmisión de datos con algunos países de la región y que las aduanas se interconecten en tiempo real.

3. Es importante armonizar los horarios de atención de las oficinas de los países en los puestos fronterizos, y en la medida de lo posible, asegurar que la atención se brindará las 24 horas. Esto es particularmente importante para la carga de emergencia y de productos perecederos.

4. Para mejorar la coordinación de las diferentes instituciones presentes/representadas en los puestos fronterizos, se deberían establecer protocolos de trabajo coordinado entre ellas a nivel de país y a nivel de región. Por ejemplo, estos protocolos podrían designar una persona que pueda tomar decisiones sobre situaciones que se presenten en el puesto fronterizo.

5. Los países deberán notificar oportunamente a las autoridades correspondientes de los otros países de la región cuando adopten disposiciones y/o medidas temporales que puedan entorpecer el flujo normal del intercambio comercial. Por ejemplo, intervenciones temporales en una determina aduana o puesto fronterizo, trabajos en obras de infraestructura en los puestos fronterizos y/o en las rutas fiscales.

6. Las diferentes instituciones del sector privado deben procurar, en la medida de lo posible, que todos los actores privados vinculados al intercambio comercial amplíen su conocimiento de los requisitos y disposiciones vinculados a la importación y exportación de mercancías y servicios, como ser el uso del FAUCA y una vez sea aprobada el Documento único centroamericano (DUCA) –uno de los compromisos que CA tienen con el Acuerdo de Asociación CA-UE. Esto es de especial importancia para asegurar la participación de las MIPYMES en el comercio.

7. Asegurar que los operadores económicos autorizados en cada uno de los países gocen de los beneficios de este *status* tanto en el país donde se registran/certifican como en el resto de los países de la región.

8. Se constató el apoyo de los transportistas de carga terrestre para implementar medidas de prevención vial en los países con el debido apoyo institucional, por ejemplo, realizar campañas de prevención de accidentes que incluyan un componente de capacitación obligatorio para los motoristas (pilotos, conductores o choferes).

9. La normativa actual no permite el “cabotaje” del transporte terrestre de mercancías. Esta medida puede contribuir a reducir los costos del transporte en la región al aprovecharse el “flete vacío”. La aplicación que está desarrollando FUNDEVI para el sector transporte permitiría el intercambio de este tipo de información.

10. FECATRANS considera que si Costa Rica y Panamá eliminaran el requisito para los motoristas (pilotos, conductores o choferes) del transporte de presentar el pasaporte en las fronteras de ambos países, tal como sucede en los países del CA-4, se facilitaría el movimiento de mercancías en la región.

“Queremos que acuerdo CA-4
ahora sea CA-6”
(Transportista).

11. Los países deberían procurar que para el control del peso de la carga terrestre, se comience a implementar un sistema de “*weight in motion*”, medida que FECATRANS considera tendría un impacto importante para reducir el tiempo de tránsito de los vehículos.

12. Relativo a la aplicación de las medidas fitosanitarias, debe asegurarse que prevalezca la normativa regional para la aplicación de las mismas. Un ejemplo recurrente es la fumigación de los vehículos de transporte: en algunos casos se exige en ambos lados de la frontera, aun cuando actualmente sea el mismo ente que lo realiza en ambos países.

13. No obstante el interés manifestado por el sector privado por reducir y eliminar los obstáculos al comercio, se reconoce que algunos obstáculos surgen de la implementación de medidas proteccionistas. Otros problemas son resultado de deficiencias en los trámites necesarios que realizan las empresas, por ejemplo, no aprovechar la posibilidad de efectuar pagos en línea.

“El día que el costo de fumigar
cueste \$1, seguro bajan las
fumigaciones” (Funcionario de de
gobierno).

14. Debería considerarse el uso de marchamos electrónicos en todos países por ser más seguros y eficientes, sin que esto implique un cobro doble o múltiple por el mismo concepto. Asimismo, debe revisarse el costo de los marchamos actuales pues hay una disparidad significativa entre los precios que se pagan en los países. Los costos deben ser competitivos.

5.3 Ejemplos de buenas prácticas

En la medida de lo posible, los países deberían promover y replicar las buenas prácticas para la facilitación del comercio que ya se implementan en los países de la región. A continuación se presentan ejemplos concretos de estas buenas prácticas.

El Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO)

INTECO es una asociación privada, sin fines de lucro, con personería jurídica y patrimonio propio. Fue creada en 1987 y en 1995 el gobierno costarricense la reconoció, mediante decreto ejecutivo, “como el Ente Nacional de Normalización” y son los firmantes ante la OMC y la ISO de buenas prácticas de normalización. También son un ente certificador, ofrecen Certificaciones de Gestión de la Calidad, de Gestión Ambiental y de Gestión Salud y Seguridad Ocupacional. Son parte del sistema nacional de calidad.

A nivel internacional, INTECO es miembro de la Comisión Panamericana de Normalización Técnica (COPANT), de la Organización Internacional para la Normalización (ISO), forma parte de la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC), tiene convenios con la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), con el IRAM -el organismo nacional de normalización argentino con cuya colaboración desarrolla actividades de certificación de EUREP GAP-, con la *American Society for Testing of Materials* (ASTM), con la *National Fire Protection Association* (NFPA) y con los *Underwriters Laboratories Inc.* (UL). Se ha integrado al Consejo de Armonización de Normas Electrotécnicas de las Naciones de las Américas (CANENA).

El órgano superior de INTECO es la Asamblea, su Consejo Directivo está integrado por 15 miembros, 4 de los cuales representan a instituciones públicas y el resto de los miembros son representantes del sector privado, la academia y de otros sectores (como los colegios profesionales).

INTECO es el ente a cargo de la normalización en Costa Rica: elabora, aplica y mejora las normas que se aplican a distintas actividades científicas, industriales o económicas, asegurando que las mismas cumplan con las buenas prácticas de normalización internacionalmente aceptadas. Para ello cuenta con "servicios de evaluación de la conformidad y productos relacionados a nivel nacional e internacional, con un equipo humano competente, con credibilidad e independencia" (INTECO)¹⁴.

El objetivo de toda norma es ayudar a la seguridad, la salud, el bienestar, la producción y el ambiente. El proceso para elaborar una regla técnica implica que la misma se elabore con base a normas internacionales, para ello hay 23 Comités que hacen normas voluntarias y, antes de ser aprobada, una norma es sometida a consulta pública, proceso que dura 60 días y que se hace a través de la Gaceta, de la página web de INTECO y de la sociedad civil, entre otros.

Una manera de generar recursos propios que son invertidos en la gestión de la institución es ofrecer servicios de certificación, de gestión, y ofrecen capacitaciones. Además de atender el mercado costarricense, INTECO tienen clientes en otros países centroamericanos, también Turquía, Colombia, México, Brasil, entre otros. Actualmente cuentan con una filial en República Dominicana y esperan poder abrir otra en Guatemala.

Simplificación de trámites para el registro de productos de interés sanitario en Costa Rica

El Ministerio de Salud de Costa Rica reconociendo la necesidad de simplificar y agilizar los trámites para lograr un Registro Sanitario eficiente, seguro y sencillo, ha introducido medidas que modernizan el servicio público mediante el uso de la tecnología. Así, en el mes de octubre de 2013 el Gobierno de Costa Rica, emitió el Reglamento para el funcionamiento y la utilización del Portal Regístrelo (No 37988-S). Regístrelo, es un sistema moderno de registro electrónico de productos, descentralizado e integrado, que permite la gestión eficiente de los Registros de Interés Sanitario a través de Internet. El portal brinda servicio las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año, las plataformas electrónicas de las diversas instituciones públicas que se interconecten con Regístrelo, están disponibles según el horario establecido por cada entidad.

El portal Regístrelo nace del reconocimiento de parte de las autoridades del Ministerio de Salud que el trámite de un registro sanitario en el país era complicado en gran parte debido

¹⁴ <http://inteco.or.cr/esp/>.

a que el proceso se realizaba en forma manual, lo cual implicaba mayor cantidad de tiempo y repetición de procesos y representaba en un mayor costo económico para los solicitantes.

¿Con cuáles instituciones se encuentra interconectado el sistema?

La plataforma Regístrelo se encuentra interconectada con el Registro Nacional para validar el representante legal. Cuando el registro del producto se está realizando para una cédula jurídica, se valida el nombre de la personería y si se encuentra al día con el pago de impuesto de sociedades. Con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), para verificar si la persona física o jurídica que está solicitando el registro se encuentra al día con la CCSS. Con el Banco Central para actualizar tipo de cambio. Con SINPE, para la verificación de vigencia del certificado de firma digital. Con la Dirección Nacional de Notariado (DNN) para validar si el notario que certifica se encuentra registrado y activo.

Adicionalmente, cabe resaltar los esfuerzos que el Ministerio de Salud de Costa Rica está realizando para flexibilizar los requisitos de la normativa de registros de interés sanitario, tomando como referencia experiencias de países desarrollados. Por ejemplo, identificar aquellos productos que son de bajo riesgo y clasificarlos como tales, lo cual resulta en un proceso más simple de registro a través de una notificación. Asimismo, se han realizado esfuerzos para reglamentar y reducir el tiempo requerido para los registros, como implementar la práctica de la declaración jurada como un mecanismo para facilitar y agilizar los procesos.

El Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones (CIEX) de El Salvador

El CIEX fue creado en enero de 2011 mediante Decreto Legislativo, y comenzó a operar en abril del mismo año. Es una institución desconcentrada administrada por el Banco Central de Reserva y opera en sus instalaciones. El Centro es un Sistema de Ventanilla Única de multiservicios “cuyo objeto es centralizar, agilizar y simplificar los trámites legalmente establecidos para el registro, autorización y emisión de los documentos de las diferentes instituciones del Estado para exportaciones e importaciones”. En el CIEX se integra a través de un sistema único a todas las instituciones principales vinculadas al comercio exterior.

Este es un sistema vía Internet para agilizar la tramitología respectiva y que, de acuerdo a funcionarios del CIEX, para las exportaciones se da respuesta en 24 horas y tiene un tiempo del proceso de 36 segundos por operación. El 8 de mayo se incorporó al sistema la ventanilla única de importaciones; anteriormente el trámite para las importaciones tardaba entre 3 y 4 días, y los trámites se tenían que realizar en diversas instituciones dependiendo el número de ellas del tipo del bien a importar. Como anécdota, el CIEX cuenta que antes de que la ventanilla operara, sólo el Consejo Superior de Salud Pública requería 16 sellos para autorizar una importación.

El sistema de la ventanilla única de importaciones se terminó de diseñar en 2014 con una inversión estimada de US\$4.2 millones. La ventanilla única de importaciones recibe entre 350 y 400 solicitudes de trámites de importación diarias. De acuerdo al informe diario de operaciones de la ventanilla de operaciones desde que inició operaciones al 31 de julio, el 65% de las solicitudes de importación en El Salvador se tramitaron en línea y el tiempo promedio de respuesta a una solicitud es de 33 minutos. El sistema permite que los usuarios puedan seguir el estado del trámite solicitado en tiempo real.

Prechequeo de exportaciones en las zonas francas

La Dirección General de Aduanas comenzó a fines de 2014 a implementar un nuevo procedimiento de *prechequeo* de productos de exportación en las 17 zonas francas que hay en El Salvador, lo cual la DGA considera es una buena práctica de facilitación de comercio.

Con el *prechequeo* del transporte de carga en las zonas francas se busca evitar que los motoristas (pilotos, conductores o choferes) tengan que estacionar sus camiones en y cerca de la frontera y que además tengan que recurrir a tramitadores para realizar los procesos requeridos para sacar la mercadería del país.

Con este procedimiento, las empresas llenan toda la documentación del transporte de carga que lleva sus mercancías en la zona franca, también allí compran y ponen el marchamo (sello de seguridad) y hacen el proceso de selectividad roja o verde de manera que el transportista sabe de antemano si será revisado por el escáner de rayos X al llegar al puesto fronterizo.

Además de facilitar el procedimiento para las empresas exportadoras y para los transportistas, se contribuye a descongestionar los puestos fronterizos lo que de acuerdo al Director de Aduanas vuelve más competitivas a las empresas, ya que estima que esta nueva modalidad ha reducido el tiempo de trámites de entre 12 y 18 horas a tan sólo 2 horas y media, pues las empresas y transportistas que participan de este sistema no tienen que hacer ningún trámite por documentos en el puesto fronterizo: únicamente se revisan los documentos y si la selectividad fue roja, el contenedor pasa por los rayos X.

Representantes del sector privado salvadoreño se muestran satisfechos por el nuevo sistema de trámite aduanero y opinan que “ahora las zonas francas se han convertido en aduanas improvisadas”. Dado el éxito que ha tenido este nuevo sistema, las zonas francas han pedido a la Dirección General de Aduanas que incremente el número de contadores vista porque ahora los Depósitos de Perfeccionamiento Activo (DPA) y otras empresas exportadoras llegan a las zonas francas a realizar sus trámites de exportación, y el personal que Aduanas ha asignado resulta insuficiente para atender la demanda de servicios.

Comité de Operación y Mantenimiento de la Bodega de Exportación COMBEX-IM (Guatemala)

COMBEX-IM “es una entidad privada no lucrativa que opera como Depósito Aduanero Temporal” autorizado para ello por la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el 1 de julio de 2007, tiene reconocida “experiencia en la recepción, manejo, estiba, custodia, conservación y despacho de toda la carga de Importación, Exportación y Courier de Guatemala transportada por vía aérea” (COMBEX-IM)¹⁵. Los servicios que proporciona COMBEX-IM son la recepción, almacenaje, control y resguardo de la mercancía que se importa y exporta por vía aérea.

COMBEX-IM surge de la iniciativa de un grupo de organizaciones del sector privado para mejorar el manejo de mercancía de productos perecederos que se exportan vía aérea. Desde sus inicios en la década de los ochenta, COMBEX-IM ha evolucionado en mandato y atribuciones. Su Junta Directiva la conforman, ad honorem: i) la Cámara de Comercio de Guatemala; ii) la Cámara de Industria de Guatemala; iii) la Asociación Guatemalteca de Exportadores –AGEXPORT-; iv) la Asociación de Almacenadoras Generales de Depósito de Guatemala –ASALGE-; v) la Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas –AGLA-, vi) la Gremial de Agencias de Carga y vii) el Comité Gremial de Compañías Internacionales de Mensajería Express–COURIER,

¹⁵ Fuente: <http://200.35.177.74/quienes.html>

El sector público y privado del país reconoce que la carga que arriba y se despacha desde el Aeropuerto Internacional La Aurora, cuenta con un buen control aduanero de lo cual es responsable la Aduana Express Aéreo de la Superintendencia de Administración Tributaria donde opera COMBEX-IM. El procedimiento de control de carga se ha mejorado, se cumplen los registros que exigen las normativas y las organizaciones internacionales relacionadas con la seguridad de aviación internacional, y se realiza de manera expedita.

De acuerdo a información brindada por la Intendencia de Aduanas de Guatemala¹⁶, en octubre de 2014 “el volumen de carga que se maneja por la vía aérea asciende a un promedio mensual de 5,000 toneladas, dentro de las cuales principalmente se exportan, alimentos, frutas, verduras, flores y hortalizas, así como productos artesanales y cargas especiales, entre otros, y en la importación se ingresan en su mayoría, productos derivados de la tecnología, telefonía, medicamentos, partes y repuestos, así como el despacho del correo, carga Courier y encomiendas”.

COMBEX-IM proporciona servicios de recepción, almacenaje, control y resguardo de la mercancía que se importa y exporta por vía aérea desde el aeropuerto La Aurora en Ciudad Guatemala. La carga es manejada por personal debidamente capacitado de acuerdo a los más altos estándares de eficiencia, seguridad y con tecnología de punta. La empresa es responsable de la guarda, custodia y conservación de la carga y cuenta con instalaciones adecuadas con estrictos “controles de seguridad para el resguardo correcto de mercancías”.

Registro Mercantil en Honduras

Un ejemplo de terciarización de servicios exitoso ha sido la delegación que el Gobierno de Honduras hizo a las Cámaras de Comercio e Industrias de Tegucigalpa (CCIT) y de Cortés (CCIC) de la administración del Registro Mercantil. Tegucigalpa y San Pedro Sula son las áreas urbanas con mayor concentración de negocios en Honduras y ambos registros funcionan como centros asociados a las Cámaras.

En el caso de la CCIT, esta potestad le fue delegada desde inicios de 2006, lo que le ha permitido a la Cámara incrementar sus acciones para constituirse en un ente facilitador de los negocios y el comercio. En 2010 el Registro Mercantil recibió el Certificado ISO 9001-2008 del Sistema de Gestión de calidad, que se garantiza a los usuarios el estricto cumplimiento a los procesos, su estandarización, mejor atención al cliente y reducción de los tiempos de respuesta.

El Registro Mercantil de Francisco Morazán en la CCIT ha desarrollado “herramientas de gestión que garantizan la seguridad jurídica y que permiten crear valor agregado para los empresarios, para los entes gubernamentales e inversionistas extranjeros”¹⁷ y al hacer más eficiente su administración se mejora la competitividad empresarial.

El Registro Mercantil de la CCIT opera como una ventanilla única para el registro de empresas en el Departamento de Francisco Morazán, al reunir en sus instalaciones oficinas de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI), del Instituto Hondureño de Seguridad Social (IHSS) y de la Alcaldía Municipal del Distrito Central, lo que facilita y agiliza el proceso de registro de las empresas.

¹⁶ http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Guatemala_Contrales_aduaneros_de_carga_area

¹⁷ <https://www.ccit.hn/registro/>.

A fin de mejorar los servicios que ofrece a los empresarios, el Registro implementa “El proyecto de extracto y migración de los libros del Registro Mercantil” que consta en los diferentes libros del Registro Mercantil, alimentando de toda esta información a la base de datos del Sistema Integral de Registros Públicos (SIREPH). Esta información estará disponible al público y a la fecha se ha “cargado la base de datos del Sistema con más de 41,559 fichas extractadas equivalentes a 21,146 matriculas asignadas”.

En San Pedro Sula, el Centro Asociado del Registro Mercantil que funciona en la (CCIC)¹⁸ desde enero de 2010. El Registro atiende a todas las municipalidades del departamento de Cortés, excepto las de Puerto Cortés y de Omoa que son atendidas por el Instituto de la Propiedad (IP). El Centro Asociado presenta informes trimestrales al IP y a la Junta Directiva,

El Registro mercantil de la CCIC opera también bajo la modalidad de la ISO 9001-2008 garantizando el tiempo de respuesta y satisfacción del usuario. El tiempo máximo de respuesta establecido es de 3 días, durante el primer semestre de 2015 el promedio mensual de respuesta fue de 1.5 días. En el primer semestre de 2015 se han registrado 1,060 sociedades y 2,352 comerciantes individuales, para un total de 3,412 nuevas empresas en Cortés, número mayor al del mismo periodo de 2014.

Los usuarios tienen acceso a este Registro a través de la página web de la CCIT y también pueden hacer consultas presenciales y/o vía telefónica. Desde que comenzó a operar, se ha modernizado el registro y la información sobre comerciantes sociales e individuales está disponible de manera electrónica para que el público tenga acceso a ella cumpliendo lo dispuesto en la Ley del IP.

El Módulo de Exoneraciones (MODEXO) de Nicaragua

MODEXO, es el Modelo de Exoneraciones por la Vía Electrónica que se estableció en 2010 y opera dentro del Sistema Informático Aduanero de la Dirección General de Servicios Aduaneros (DGA) de la República de Nicaragua.

La Circular CT/053/2013 de la Dirección General de Servicios Aduaneros de Nicaragua, establece que a partir del 3 de junio del 2013 todos los trámites de exoneración de impuestos de importación, solicitados por Agencias Aduaneras y Público en General, serán atendidos únicamente a través del "MODEXO".

El objetivo del Módulo es implementar un sistema para el control y gestión de las exoneraciones, que además de agilizar el proceso de evaluación y aprobación de exoneraciones aduaneras contribuya al fortalecimiento institucional permitiendo que “los Auxiliares de la Función Pública Aduanera (AFPA), como es el caso de las agencias y agentes aduaneros autorizados, puedan realizar de forma digital su trámite de exoneración, con la participación de las instituciones relacionadas con el proceso de avales y autorizaciones previas, las cuales se incorporarán paulatinamente”¹⁹.

Este módulo permite la realización del registro y consulta de la información respecto a las Exoneraciones Aduaneras solicitadas por los AFPA a la División de Asuntos Jurídicos de la DGA.

¹⁸ CCIC, Registradora del Registro.

¹⁹ <http://www.dga.gob.ni/SiduneaWorld/Manual%20de%20Usuario%20-%20MODEXO.pdf>

El proceso se hace ingresando al *SIDUNEA World*, donde se llena un Formato Único, una vez registrado el *MODEXO* le asigna un número de Solicitud de Exoneración. Luego inicia el proceso de trámite interno con las instituciones del Estado que están autorizadas por la DGA para otorgar su Autorización de Exoneración o emitir su Aval dentro del *MODEXO* en el Sistema Informático Aduanero. Antes que este modelo se implementara, las exoneraciones se aprobaban entre 15 y 25 días. Miembros del sector privado indican que hoy se aprueban en un lapso de entre 24 y 48 horas

Tramitesnicaragua²⁰

Tramitesnicaragua es un sistema de gobierno electrónico en línea de la Delegación Presidencial para la Promoción de las Inversiones y la Facilitación del Comercio Exterior (creada mediante decreto 12-2011), la Dirección de Facilitación, adscrita a la Delegación Presidencial, “es la encargada de operativizar los esfuerzos para la facilitación del comercio exterior” y coordina el proyecto tramitesnicaragua.gob.ni.

Este sitio web está “dirigido hacia la facilitación de negocios a través de la simplificación de las reglas y procedimientos relacionados con la creación y operaciones de las empresas. Este sistema contribuye a mejorar la transparencia y la eficiencia en el sector público, al buen gobierno y a la reducción de costos”. Presenta información sobre requisitos y procedimientos para invertir en Nicaragua y aspectos relacionados con la facilitación de comercio. El sitio se presenta como “Una guía paso a paso de los procedimientos administrativos en Nicaragua”. La página electrónica tiene traducción a varios idiomas.

La información relevante sobre procedimientos, formularios, costo y tiempo requerido para crear y operar empresas está agrupada en las aéreas siguientes: Creación de empresas, seguridad social, higiene y seguridad laboral, bienes raíces, propiedad intelectual, permisos sanitarios, alcaldía de Managua, Autoridad Nacional del Agua y Dirección General de Ingresos.

PanamaEmprende

PanamaEmprende es un sistema para fomentar la creación rápida de empresas, tanto de capital nacional como extranjero, aprobado mediante Ley en 2007. El objeto es crear un clima de negocios adecuado utilizando para ello la tecnología, pues permite la apertura de empresas de manera electrónica y en pocos minutos. Esto ha permitido posicionar a Panamá “en el primer lugar del mundo en cuanto a rapidez y facilidad de abrir empresas se refiere”²¹.

De acuerdo a la Constitución panameña, un particular puede realizar en el país cualquier actividad que no esté prohibida, con la única obligación de avisar al Estado de que inician una nueva operación. La Ley de 2007, “Que agiliza el proceso de apertura de empresas y establece otras disposiciones”, crea la figura de “Aviso de Operación”, documento que contiene “la información necesaria a fin de permitir la identificación y verificación del declarante y de la actividad que se proponga llevar a cabo. Igualmente contendrá una Declaración Jurada, la cual es obligatoria para que las actividades comerciales puedan iniciarse”²². El Aviso de Operación es el único requisito para iniciar operaciones en Panamá reemplazando los trámites para la mayoría de las empresas, y ello puede hacerse desde

²⁰ <http://www.tramitesnicaragua.gob.ni/?l=esLic>.

²¹ <https://www.panamaemprende.gob.pa/publico.php?pag=quienesomos>.

²² Artículo 1, Ley 5 de 11 de enero de 2007, “Que agiliza el proceso de apertura de empresas y establece otras disposiciones”.

cualquier lugar del mundo ingresando al portal de *PanamaEmprende*; también permite que de manera automática se hagan varios registros y trámites como la obtención del Registro Único de Contribuyente (RUC) ante la Dirección General de Ingresos del Ministerio de Economía y Finanzas y el Registro de Nuevos Negocios ante los municipios respectivos, permitiendo hacer pagos electrónicos.

Las actividades que están exentas de este sistema son “los establecimientos de alojamiento ocasional, clubes nocturnos, cabaretes, el expendio de bebidas alcohólicas, las derivadas de contratos de concesión administrativa del Estado, la banca, seguros, reaseguros, bienes raíces, empresas financieras, casa de valores, establecimientos farmacéuticos, hospitales, y las demás actividades”²³, requiriendo cumplir requisitos previos en la entidad reguladora correspondiente antes de poder realizar su Aviso de Operación.

Al ser un sistema totalmente electrónico, *PanamaEmprende* es un mecanismo transparente que elimina la posibilidad de pagos irregulares o retrasos de trámites por razones no legales. El sistema es administrado por el Ministerio de Comercio e Industrias.

²³Artículo 2, Ley 5 de 11 de enero de 2007, “Que agiliza el proceso de apertura de empresas y establece otras disposiciones”.

VI. MATRIZ DE OBSTÁCULOS AL COMERCIO EN CENTRO AMÉRICA

6.1 Introducción

Para efectos de este documento, se entenderá por “**obstáculos al comercio**” cualquier práctica comercial –además de las normas técnicas, formas de procedimientos reglamentarios procesos y trámites- que un país centroamericano adopte o mantenga y que cause efectos adversos limitando, dificultando y hasta desalentando el intercambio de bienes y servicios. Prácticas contra las cuales se puedan y deban tomar acciones ya sea por que contravienen las normas comerciales pactadas entre los países centroamericanos, así como las internacionales de las cuales los países son signatarios, o porque son procesos y/o procedimientos que entorpecen el comercio.

Este documento utiliza de referencia las matrices de obstáculos al comercio elaboradas por dos órganos del subsistema de integración económica: 1) la Matriz de obstáculos al comercio intrarregional - CCIE, elaborada en agosto de 2014 y 2) la Matriz de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional elaborada por la SIECA en marzo de 2014.

6.2 Matrices de obstáculos al comercio

Matriz de obstáculos al comercio intrarregional elaborada por el CCIE

El CCIE elabora una matriz de obstáculos al comercio intrarregional con base a las denuncias que el sector privado hace a cada una de sus asociaciones en los países y que luego le son trasladadas a la Secretaría del CCIE. Estas denuncias recogen incumplimientos y violaciones a la normativa regional y nacional relativa al intercambio comercial que se den en cualquiera de los países de la región, así como denuncias por actos administrativos arbitrarios que ocurren en cualquiera de las instancias de todos los países donde se realizan trámites y acciones relacionadas con la actividad comercial: instituciones nacionales, puestos fronterizos, puertos, aeropuertos, carreteras y rutas fiscales por donde transita la carga terrestre.

El fin de esta matriz es recabar estas denuncias, documentarlas y, una vez identificado plenamente el obstáculo *per se*, presentarlo a las autoridades competentes con el fin de eliminarlo. Esta matriz es actualizada en reuniones periódicas del CCIE y es un instrumento útil para identificar y denunciar aquellos aspectos que obstaculizan el comercio en la región con miras a buscar soluciones viables para eliminarlos de manera coordinada con las autoridades nacionales.

La información contenida en la matriz es la siguiente:

- a. institución que aplica la medida;
- b. país que aplica la medida;
- c. medida (en algunos casos se indica la normativa que se incumple o que se viola);
- d. comentarios: comentarios país (para casi todas las medidas denunciadas se incluyen observaciones hechas por el país con respecto a la medida denunciada) y observaciones (algunas de las medidas tienen comentarios a las observaciones del país y en algunas de estas se indica el tipo de perjuicio que causa).

Matriz de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional elaborada por la SIECA

Con base a lo dispuesto en el Acuerdo No. 01-2011, el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (COMIECO), "Procedimiento para la Revisión, Análisis y Solución de Barreras no Arancelarias en el Comercio Intrarregional Centroamericano", la SIECA elabora y da seguimiento a la Matriz de Barreras No Arancelarias en el Comercio Intrarregional.

Esta Matriz contiene la siguiente información:

- a. país denunciado y entidad que aplica la medida;
- b. país denunciante;
- c. medida;
- d. disposición legal del instrumento regional que se ha identificado como vulnerada;
- e. justificación presentada por parte del país denunciado, en los casos que haya respuesta.

De conformidad al procedimiento para la revisión, análisis y solución de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional centroamericano contenido en el Anexo del Acuerdo 01-2011, este incluye un artículo de definiciones de cada uno de los actores que intervienen en su aplicación, normativa y documento que contendrá las denuncias sobre irregularidades en el comercio intrarregional. El Acuerdo también especifica el procedimiento a seguir para tratar una denuncia (véase Anexo 2).

6.3 Propuesta de matriz

A partir de estas dos matrices, se ha elaborado una propuesta de matriz que, además de consolidar la información de ambas matrices, incorpora elementos adicionales para mejorar la eficacia de este instrumento en la toma de decisiones (véase Anexo 6).

Dentro de la información que se propone adicionar a la matriz está:

- Disposiciones legales o procedimentales que se violan
- Lugar donde ocurrió el hecho
- Fecha y hora cuando ocurrió el hecho
- Nombre y cargo del funcionario que ejecutó la medida (si procede)
- Nombre y/o razón social del que reporta o afectado (datos de contacto)
- Acciones realizadas por el afectado ante la autoridad correspondiente. Respuesta o resultados de la gestión
- Cuantificación del impacto (si es posible determinarlo)
- Limitantes identificadas para el cumplimiento de la disposición legal o procedimental

De acuerdo a las necesidades y al uso que se le dé a la matriz, se podrán ir adicionando o ajustando el contenido de esta información.

Adicionalmente, en esta propuesta se priorizan las quejas utilizando criterios definidos en la siguiente sección (véase Anexo 7) y se agrupan de acuerdo a la institución responsable de tomar medidas para eliminar el obstáculo. Es importante indicar que únicamente se incluyen aquellas "quejas" que violentan una norma claramente identificada, que resultan de la aplicación de normas y disposiciones nacionales constituyéndose en un obstáculo al comercio y otras que se aluden a procesos y procedimientos que obstaculizan el tránsito de las mercancías²⁴.

²⁴Aunque se reconoce la existencia de arbitrariedades administrativas que perjudican el intercambio comercial, al carecer de documentación que soporte la denuncia éstas serían desestimadas por las autoridades responsables de corregirlas, razón por la que no se incluyen en la matriz que se propone. Para efectos de

Criterios de priorización de los obstáculos

Para priorizar los obstáculos de la matriz, se proponen 6 criterios:

1. Alcance/Magnitud: Cantidad de sectores y empresas afectadas, puede ser en términos relativos y/o absolutos.
2. Urgencia: Denota la necesidad de actuar de manera inmediata.
3. Tendencia o evolución: Cómo evoluciona el problema en el tiempo.
4. Viabilidad: Posibilidad de enfrentar el problema en términos de decisión política y capacidad institucional.
5. Disponibilidad de recursos: Se cuenta con los recursos y fondos necesarios para enfrentarlo.
6. Costo/efectividad: Representa la relación entre los costos de la intervención y los beneficios a obtener.

En el caso de los **obstáculos regionales**, el puntaje asignado a cada uno de los criterios permite ordenar y priorizar los obstáculos, identificando cuáles son los prioritarios (aquellos con altos puntajes).²⁵ Para priorizar los obstáculos de la matriz, se propone la siguiente ponderación:

1. **Alcance/Magnitud:** Cantidad de países, sectores y empresas afectadas (en términos relativos y/o absolutos). Se considerará que la medida:
 - a. afecta a muchos (se valora con 2): involucra a 5 o 6 países;
 - b. afecta a algunos (se valora con 1): si incluye a 3 o 4 países; y
 - c. que afecta a pocos (se valora con 0): si la medida se aplica en 1 o 2 países
2. **Urgencia:** Denota la necesidad de actuar. Dependiendo del impacto que la medida tiene en la actividad económica/intercambio comercial:
 - a. afecta en general a todo el comercio. Las autoridades deberían actuar “de inmediato” (valoración = 2);
 - b. afecta a una parte importante del comercio. Se estima, alrededor del 50% (valoración = 1); y
 - c. la medida sólo afecta a un porcentaje menor del comercio (valoración = 0).
3. **Tendencia o evolución:** Cómo ha evolucionado el problema. Este análisis se realiza con base en el proceso de seguimiento de cada uno de los obstáculos de la matriz:
 - a. el problema tiende a empeorar (valoración = 2);
 - b. el problema permanece estable (valoración = 1); y
 - c. el problema tiende a desaparecer, o quizás las autoridades ya están actuando (valoración = 0).
4. **Viabilidad:** Existe la decisión política y la capacidad institucional para enfrentar la medida.

este documento, se definen como **arbitrariedades administrativas** todos aquellos requisitos exigidos por las autoridades o responsables administrativos que excedan los indicados en las leyes y reglamentos nacionales y regionales o que no estén claramente descritos en ellos; así como aquellos que sin estar incluidos en un documento legal son producto del “uso y costumbre” en la aplicación o desarrollo de un proceso o procedimiento, ya sea en las instituciones responsables de tramitar y/o emitir documentos requeridos para la importación y/o exportación de bienes y servicios, en los puestos fronterizos o en las rutas fiscales por donde transita la carga terrestre.

²⁵Preliminarmente se consideró que los criterios de priorización de estos obstáculos serían, por orden de importancia: i) la recurrencia del problema y ii) el costo asociado con la medida. No obstante, las matrices de obstáculos al comercio de la SIECA y del CCIE no presentan información sobre la recurrencia o número de veces que una “medida” denunciada ha ocurrido. Adicionalmente, durante la investigación realizada en los seis países objeto de estudio, se comprobó que son pocos los casos donde se ha cuantificado el costo de la medida.

- a. alta, existe voluntad política y capacidad institucional para enfrentar la medida (valoración = 2);
- b. relativa, se percibe un ambiente de las autoridades, pero no se concreta la acción (valoración = 1); y
- c. baja, se tiene acercamiento con las autoridades, pero se demuestra indiferencia en buscar una solución a la medida (valoración = 0).

Los representantes del país donde se aplica la medida tendrían la mayor capacidad de evaluar la viabilidad para eliminar el obstáculo.

5. **Disponibilidad de recursos:** Se cuenta con los recursos necesarios para enfrentar la medida.
 - a. los recursos están disponibles (valoración = 2);
 - b. existe la posibilidad de obtenerlos (valoración = 1); y
 - c. no existen recursos (valoración = 0).
6. **Costo/efectividad:** Representa la relación entre los costos de la intervención y los beneficios a obtener.
 - a. alta (valoración = 2),
 - b. intermedia (valoración = 1) y
 - c. baja (valoración = 0).

Los criterios anteriores podrán ayudar a determinar la relación costo/efectividad de la solución del obstáculo.

Asimismo, para los obstáculos nacionales se priorizan con base al puntaje resultante. Para priorizar los **obstáculos nacionales de la matriz**, se tomaron en consideración los siguientes criterios:

1. **Alcance/Magnitud:** sectores y/o empresas de un determinado país afectados por la medida:
 - a. afecta al comercio general del país (valoración = 2);
 - b. afecta a varios sectores (valoración = 1); y
 - c. afecta a un sector o un grupo de empresas (valoración = 0).
2. **Urgencia:** Denota la necesidad de actuar. Dependiendo del impacto que la medida tiene en la actividad económica del país:
 - a. afecta en general a todo el comercio o la importancia relativa del sector en la actividad económica del país es alta y/o el número de empresas afectadas es grande. Las autoridades deberían actuar “de inmediato” (valoración = 2);
 - b. afecta a un sector con una importancia relativa media o el número de empresas representa alrededor del 50% del total de las empresas del país (valoración = 1); y
 - c. la medida afecta a un sector con una importancia relativa baja, o a un porcentaje mínimo de empresas del país (valoración = 0).
3. **Tendencia o evolución:** Cómo ha evolucionado el problema. Este análisis se realiza con base en el proceso de seguimiento de cada uno de los obstáculos de la matriz nacional:
 - a. el problema tiende a empeorar (valoración = 2);
 - b. el problema permanece estable (valoración = 1); y
 - c. el problema tiende a desaparecer, o quizás las autoridades nacionales ya están actuando (valoración = 0).
4. **Viabilidad:** Existe en el país la decisión política y la capacidad institucional para enfrentar la medida.
 - a. alta, existe voluntad política y capacidad institucional para enfrentar la medida (valoración = 2);
 - b. relativa, se percibe un ambiente de las autoridades, pero no se concreta la acción (valoración = 1); y

- c. baja, se tiene acercamiento con las autoridades, pero se demuestra indiferencia en buscar una solución a la medida (valoración = 0).

Los representantes del país donde se aplica la medida tendrían la mayor capacidad de evaluar la viabilidad para eliminar el obstáculo.

5. **Disponibilidad de recursos:** Se cuenta con los recursos necesarios para enfrentar la medida.
 - a. Los recursos están disponibles (valoración = 2);
 - b. existe la posibilidad de obtenerlos (valoración = 1); y
 - c. no existen recursos (valoración = 0).
6. **Costo/efectividad:** Representa la relación entre los costos de la intervención y los beneficios a obtener.
 - a. alta (valoración = 2),
 - b. intermedia (valoración = 1) y
 - c. baja (valoración = 0).

Los criterios anteriores podrán ayudar a determinar la relación costo/efectividad de la solución del obstáculo.

Con estos criterios se elaboró un instrumento que, con base al puntaje asignado a cada uno de los criterios, permitió identificar cuáles son los obstáculos prioritarios (aquellos con altos puntajes). Se propone una revisión periódica de la ponderación de los criterios y de los obstáculos.

6.4 Propuestas de mapas de rutas para mejoras

El instrumento para priorizar los obstáculos se aplicó a las medidas contenidas en la matriz de obstáculos al comercio que, con base a la información que tenían, se estimó pueden constituir un obstáculo al comercio y/o se tiene la suficiente información de soporte para ellas (ya sea porque se cita la norma que violan o por que fueron mencionadas de manera repetida durante las entrevistas). Así, de los obstáculos regionales se mantuvieron 13 (pero se evaluaron sólo 12 ya que 2 se refieren a la misma temática) mientras que de los nacionales quedaron 27 (se priorizaron 26 por duplicarse algunos tipos de obstáculos), así el instrumento se aplicó a un total de 38 obstáculos al comercio.

Con base al puntaje resultante de la aplicación de los criterios seleccionados, se acordó clasificarlos de la siguiente manera:

- Máxima prioridad: 9 o más puntos
- Prioridad intermedia: 6 a 8 puntos
- Prioridad baja: 1 a 5

Como resultado, de los obstáculos regionales 5 resultaron de prioridad alta (4 son relacionados con aduanas: inspecciones, no permiten consolidación de carga y horarios) y 1 se refiere a la aplicación de medidas fitosanitarias por parte de agricultura (no hay reconocimiento mutuo de permisos y autorizaciones); mientras que 7 resultaron de prioridad intermedia: 4 en la categoría de "otros" (cobros obligatorios por servicios, exigencia de seguro a terceros para vehículos, limitación al libre tránsito), 1 de aduanas, 1 de salud y 1 de migración.

De los obstáculos nacionales evaluados, 14 resultaron ser de máxima prioridad: 8 están relacionados con la aduana, 2 con agricultura, 1 se relaciona con la aplicación discrecional de normas técnicas –etiquetado- y 3 corresponden a la categoría de otros: policía, cobros municipales, no respeto a documentos de transportistas; Nicaragua es el país donde se identifican mayor cantidad de obstáculos de prioridad máxima (5), seguido de Honduras (4),

Guatemala (3) y Panamá (1). 9 de los obstáculos nacionales tiene prioridad intermedia: 3 corresponden a aduanas, 2 a migración y 1 a agricultura, salud, policía e infracciones administrativas, respectivamente; del total de los obstáculos que resultaron con prioridad intermedia, 6 ocurren en Nicaragua y 3 en Costa Rica. Únicamente 3 obstáculos nacionales resultaron ser de prioridad baja: 2 relacionados con aduanas y 1 con salud; 2 de identificaron en Guatemala y 1 en Panamá.

Con base a estos resultados, los obstáculos se agruparon en función de las instituciones responsables de atenderlos y eliminarlos. Así, en total se identificaron 18 obstáculos relacionados con la aduana, de los cuales 12 tienen máxima prioridad (estos obstáculos pueden a su vez catalogarse en tres áreas: infraestructura, sistemas de información y personal); 4 de prioridad intermedia y 2 de prioridad baja..

Únicamente se identificaron 4 obstáculos relacionados con agricultura, 3 de máxima prioridad y 1 de prioridad intermedia. 2 obstáculos de salud de prioridad intermedia y 1 de prioridad baja. En el área de migración se identificaron 3 obstáculos, 2 de prioridad intermedia y 1 de prioridad baja. En la categoría de otros se identificaron 10 obstáculos: 5 de máxima prioridad (1 de ellos relacionado con acciones policiales) y 5 de prioridad intermedia (de los cuales 1 está relacionado con acciones policiales y otro con cobro municipal).

Se consideran entonces 8 mapas de rutas para las siguientes áreas:

1. Aduana (3 Componentes, un mapa de ruta para cada uno de ellos);
 - 1.1 infraestructura
 - 1.2 sistemas de información
 - 1.3 personal
2. Sistemas Informáticos de las entidades vinculadas con el intercambio comercial
3. Medidas fitosanitarias
4. Medidas de salud
5. Migración
6. Otros

Los mapas de ruta que se proponen para eliminar o disminuir los diferentes obstáculos identificados, tienen como fin establecer un plan que a grandes rasgos, y de manera general, establezca la secuencia de las diferentes acciones de corto, mediano y largo plazo, que deberán realizarse para ello.

El mapa de ruta identifica los procedimientos que deberán realizarse en cada caso partiendo de la situación real que se enfrenta, en la medida de lo posible las dependencias y funcionarios participantes responsables de realizarlas y establecer su nivel de responsabilidad, así como el tiempo que se estima debería tomar realizar cada una de las acciones propuestas.

A continuación se presentan los 8 mapas de ruta que se proponen:

Figura 6.1

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA MEJORAR LA OPERACIÓN DE LAS ADUANAS

Componente 1. Personal: capacitar funcionarios aduaneros

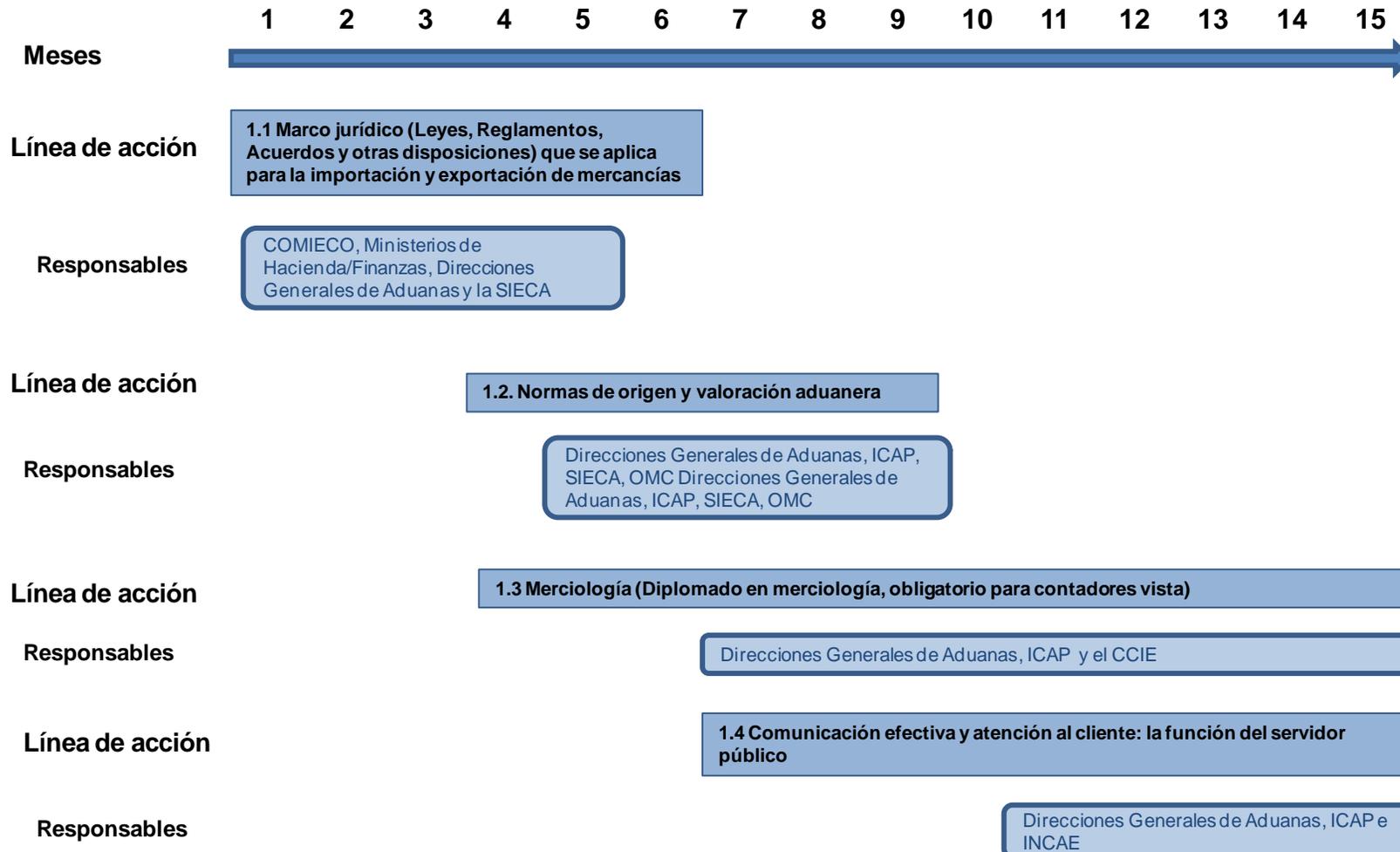


Figura 6.2

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA MEJORAR LA OPERACIÓN DE LAS ADUANAS
Componente 2. Infraestructura física: mejorar la infraestructura física de las aduanas

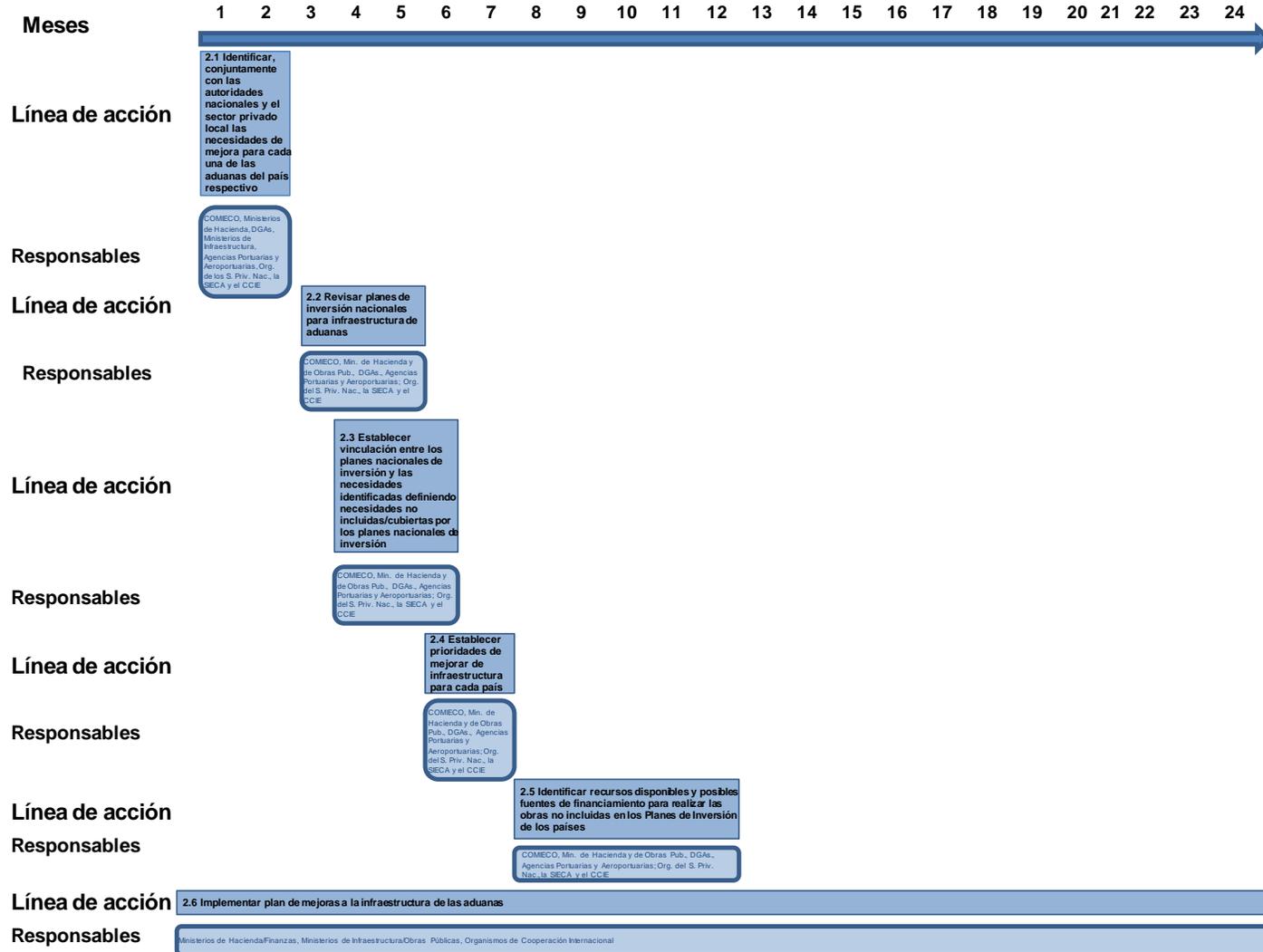


Figura 6.3

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA MEJORAR LA OPERACIÓN DE LAS ADUANAS

Componente 3. Sistema informático



Figura 6.4

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA REDUCIR LOS OBSTÁCULOS QUE AFECTAN A LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y AGROINDUSTRIALES EN LA REGIÓN

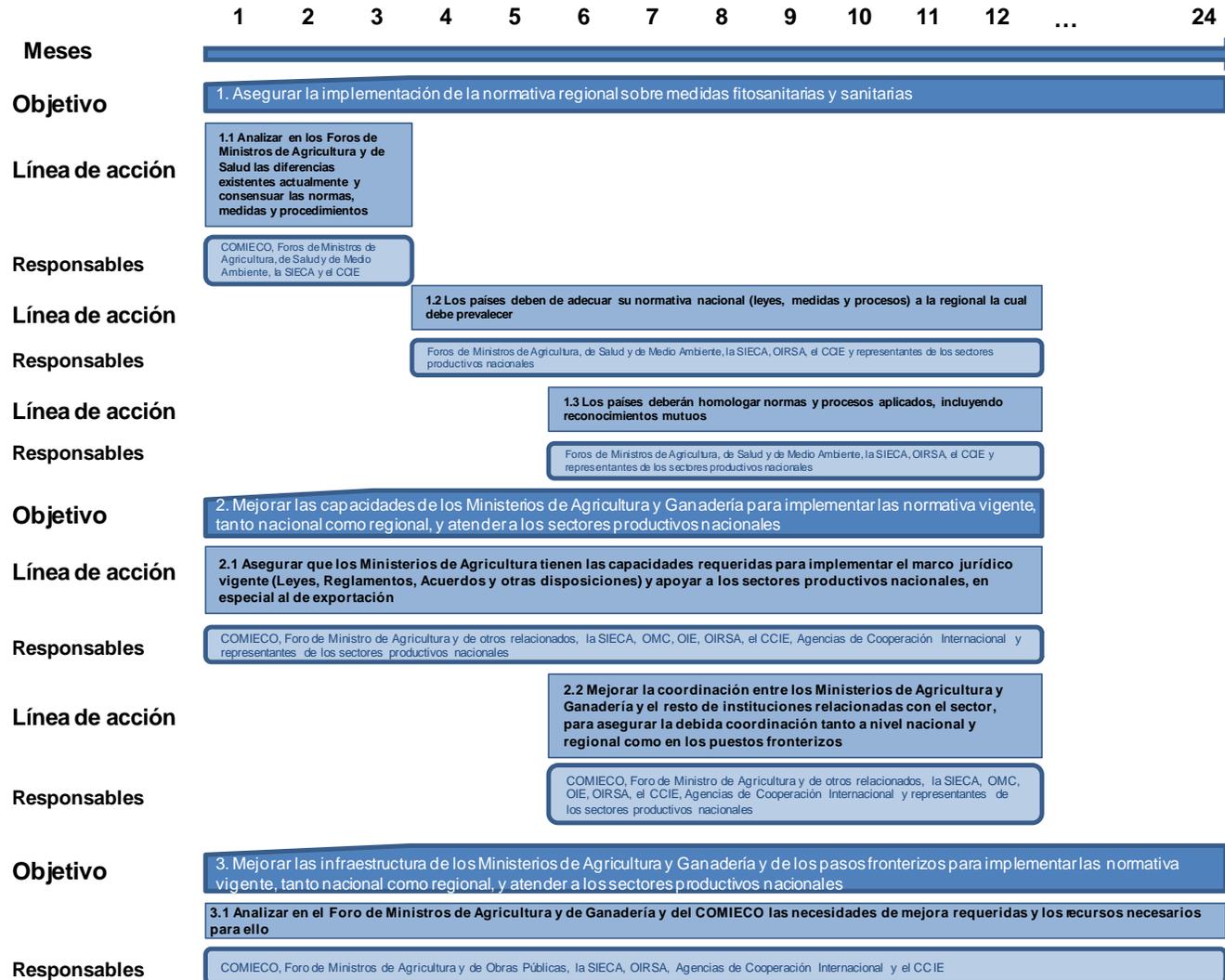


Figura 6.5

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA MEJORAR LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA DE SALUD Y REDUCIR LOS OBSTÁCULOS VINCULADOS A ELLA QUE AFECTAN AL COMERCIO INTRARREGIONAL

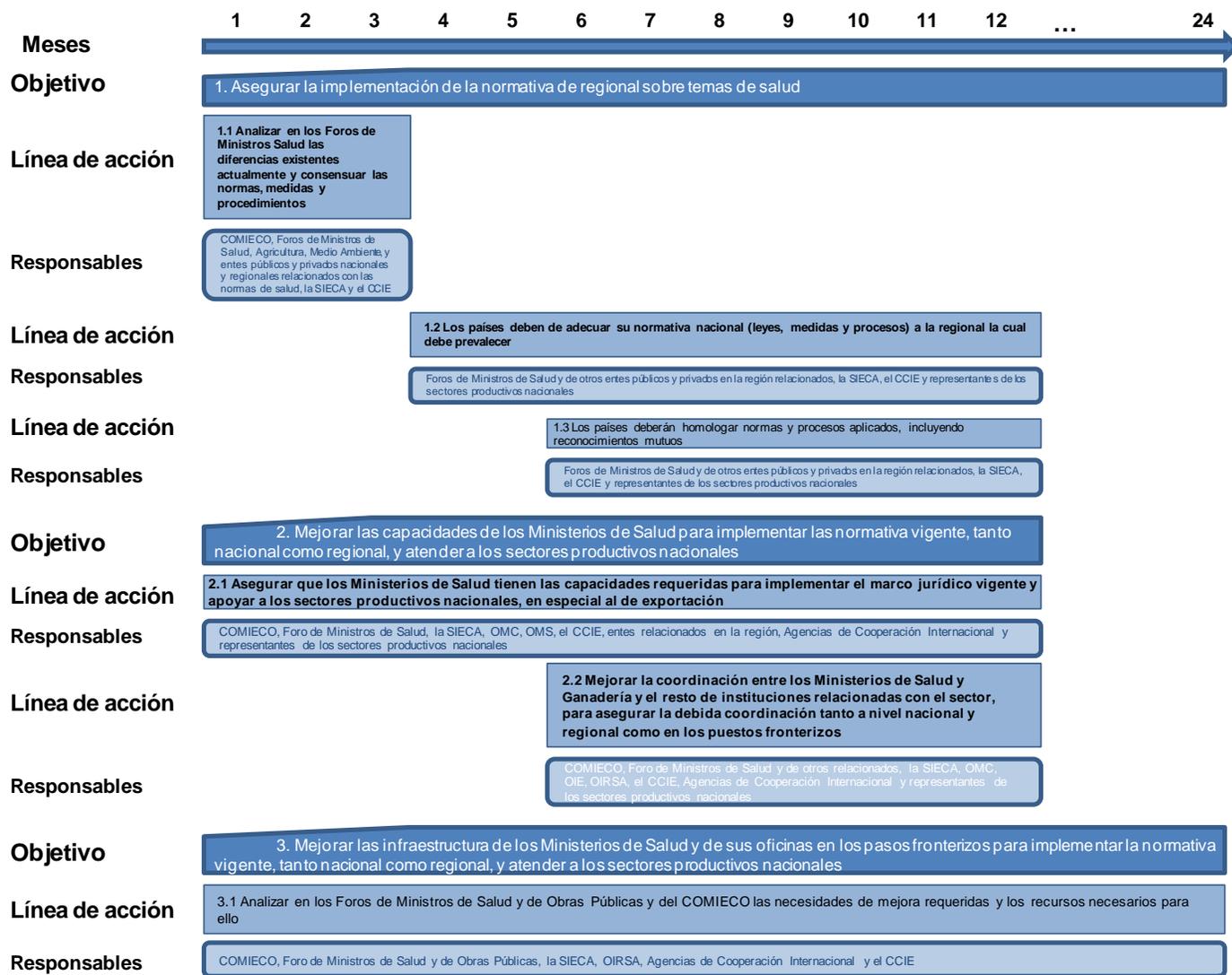


Figura 6.6

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA MEJORAR LOS SISTEMAS INFORMÁTICOS DE LAS ENTIDADES VINCULADAS CON EL INTERCAMBIO COMERCIAL

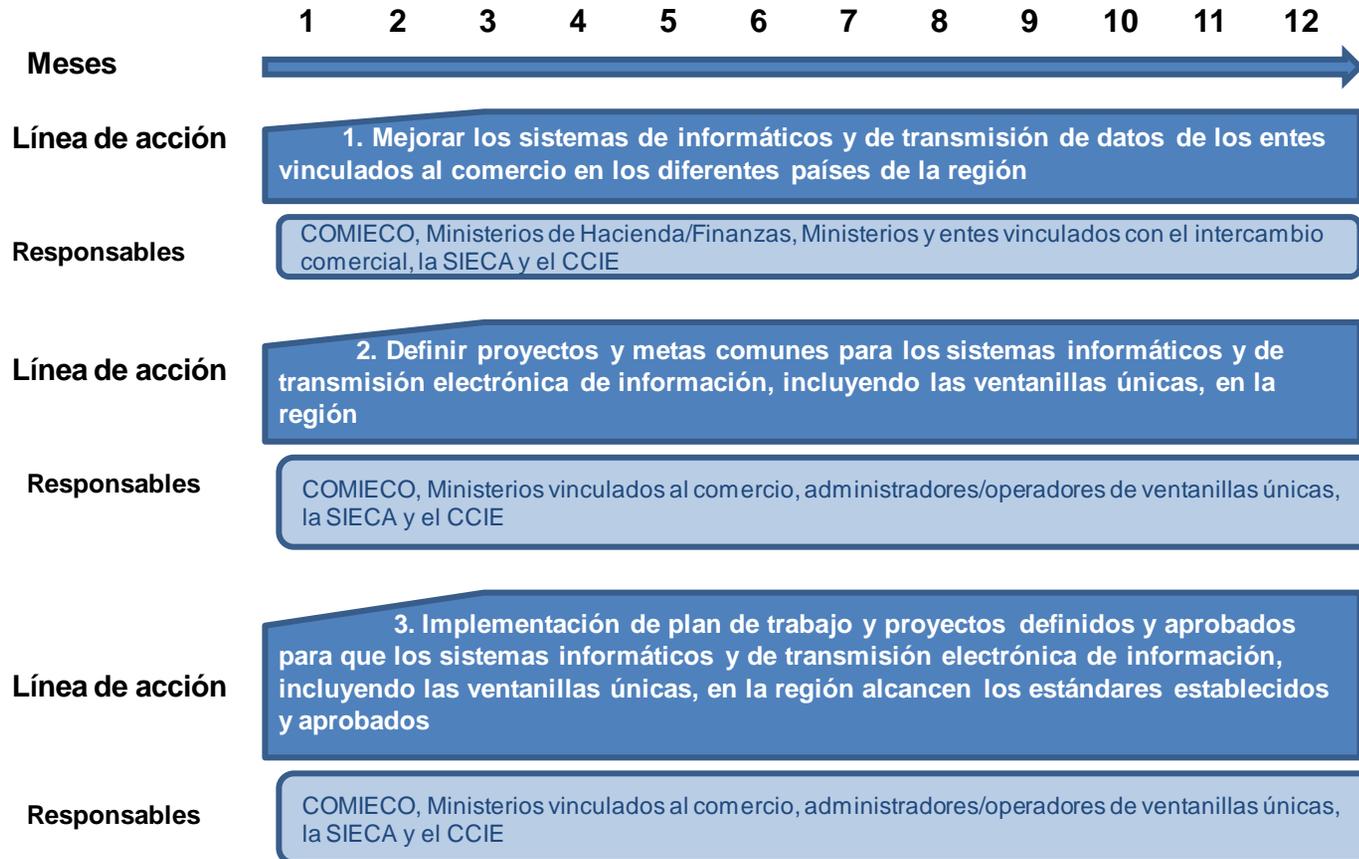


Figura 6.7

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA MEJORAR LA LIBRE MOVILIZACIÓN DE PERSONAS Y MEDIO DE TRANSPORTE EN LA REGIÓN

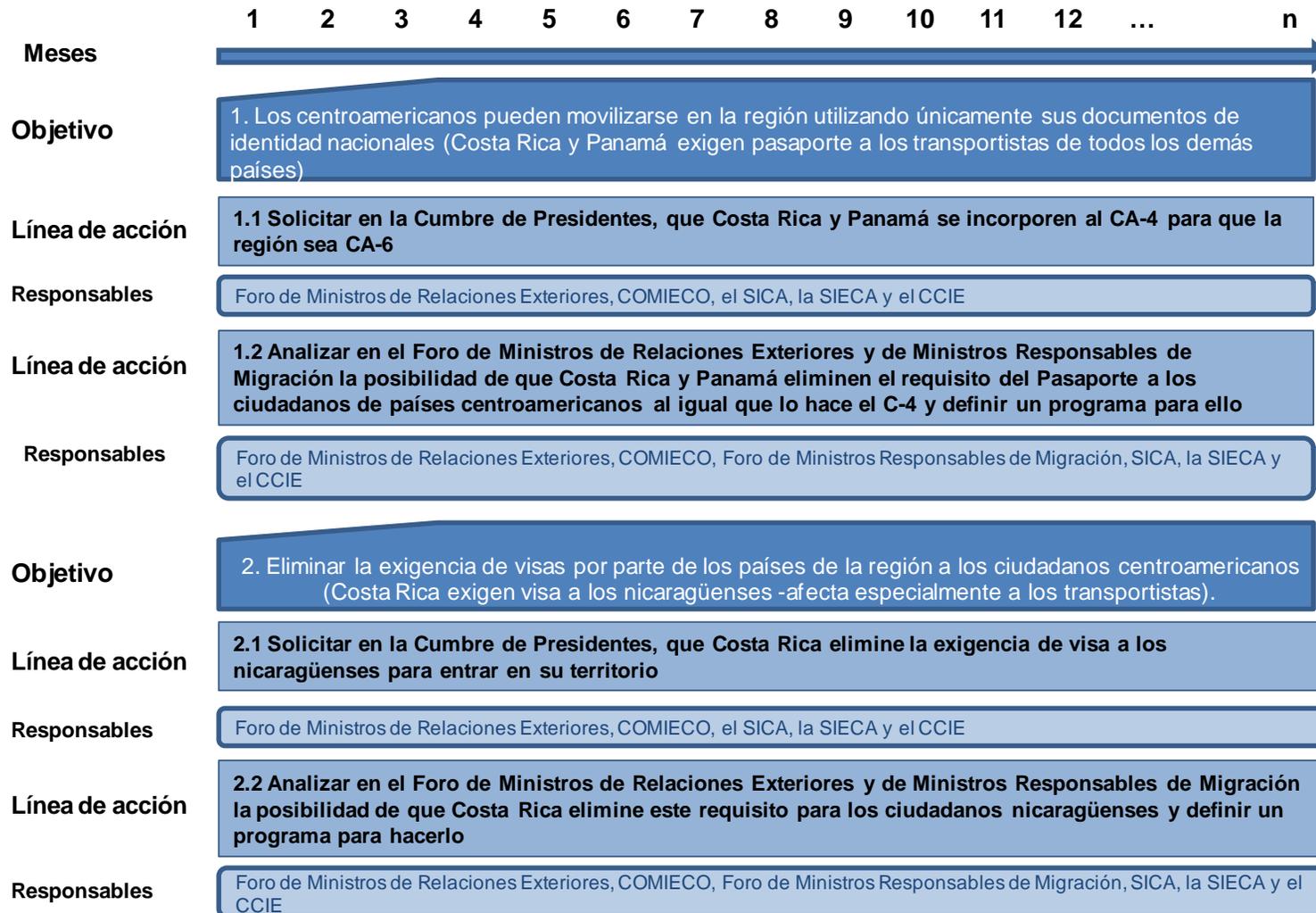
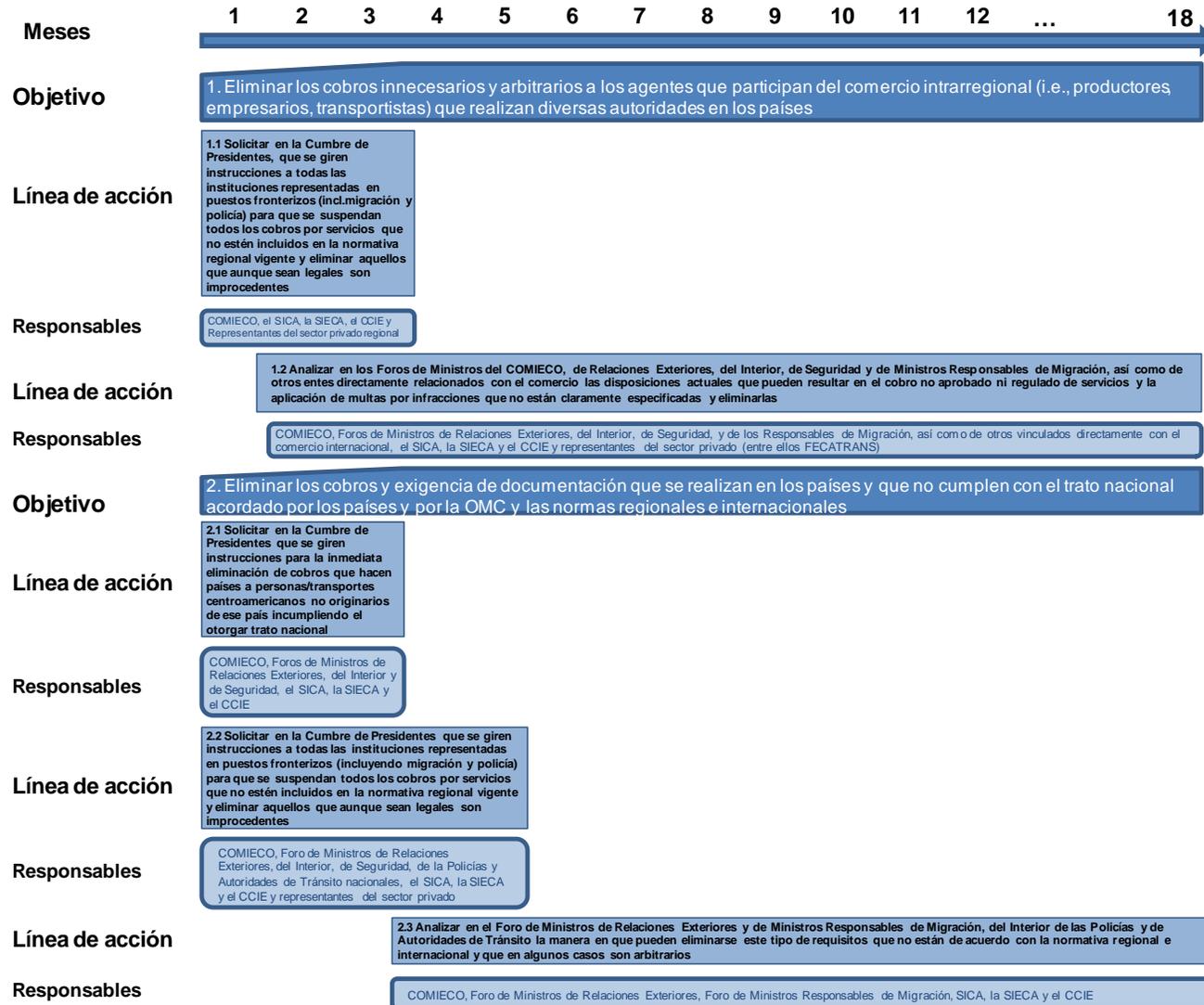


Figura 6.8

PROPUESTA DE MAPA DE RUTA PARA REDUCIR Y ELIMINAR OBSTÁCULOS E ARBITRARIEDADES ADMINISTRATIVAS AL COMERCIO INTRARREGIONAL



6.5 Plataforma de facilitación de comercio que desarrolla FUNDEVI

Elementos actuales que contiene la plataforma

La Fundación de la Universidad de Costa Rica para la Investigación (FUNDEVI), como parte de las actividades del “Fondo para Promover el Comercio y los Agronegocios en Centroamérica” del Proyecto Regional de USAID para Comercio y Alianzas de Mercado, está desarrollando una plataforma para contar con indicadores de tiempos en pasos en fronteras. También estará orientada al sector de transporte terrestre de carga en la región así como para empresas y otros sectores relacionados²⁶.

En esta plataforma se mantendrá una base de datos actualizada con indicadores logísticos sobre el transporte terrestre, como ser costos de combustible, rodaje de llantas por tramo carretero, entre otros. Se busca que esta información contribuya a reducir los costos y tiempos del transporte terrestre en los 6 países ya que la misma se proporcionará en tiempo real y los usuarios podrían tener acceso a la misma desde sus diferentes equipos electrónicos.

La plataforma incluirá un módulo para que las empresas de la región puedan solicitar cotizaciones en línea para transportar su carga y de manera simultánea a diversas empresas de transporte.

En una etapa posterior, se incluiría un módulo para realizar subastas de servicios de carga terrestre en línea, con lo que se espera los transportistas de la región y las empresas puedan tener una relación más eficiente que resulte en más beneficios para las partes²⁷.

Propuesta para vincular la matriz de obstáculos al comercio con la plataforma de FUNDEVI

Con el fin de aprovechar el potencial de esta plataforma para monitorear aspectos relacionados con la facilitación comercial en Centroamérica, se propone que se desarrolle un módulo adicional en la plataforma donde se ingrese y de seguimiento a la matriz de obstáculos al comercio que elabora el CCIE. El módulo debe ser amigable para el usuario, incluyendo una aplicación para aparatos móviles, lo cual permitiría hacer los reportes en tiempo real.

Este módulo debería tener una sección de quejas en la que los usuarios reporten todas aquellas medidas y acciones que constituyen un obstáculo al comercio en cualquiera de los seis países, con campos obligatorios a ser llenados por el denunciante para que la queja sea registrada por el sistema. La exigencia de campos obligatorios es un mecanismo de control automático para que al sistema ingrese quejas con un nivel mínimo de información que es requerida para dar seguimiento a estos problemas. Entre los campos obligatorios que deben de incluirse se proponen los siguientes:

- Nombre y/o razón social y datos de contacto del que reporta

²⁶El Proyecto Regional de USAID para Comercio y Alianzas de Mercado, incluye dentro de su estructura al “Fondo para Promover el Comercio y los Agronegocios en Centroamérica”. A través de este Fondo se fortalecen iniciativas relacionadas con la facilitación del comercio incluyendo el desarrollo de una plataforma de monitoreo virtual en facilitación de comercio que será desarrollada por FUNDEVI Costa Rica.

²⁷Información proporcionada por FUNDEVI en reunión sostenida el 17 de julio de 2015 en San José Costa Rica.

- Breve descripción del hecho u obstáculo reportado (incluyendo disposiciones legales o procedimentales que se violan)
- País que aplica la medida
- Institución o instituciones involucradas
- Lugar donde ocurrió el hecho
- Fecha y hora cuando ocurrió el hecho
- Nombre y cargo del funcionario que ejecutó la medida, si procede
- Copia electrónica de la evidencia del obstáculo (foto o archivo digital)

Adicionalmente, el módulo debe registrar arbitrariedades administrativas, que por su naturaleza no son fáciles de documentar. El sistema podrá identificar el número de veces que se reporta un hecho de este tipo –inclusive clasificarlas por tema o institución que los comete-, de tal manera que cuando éstas alcancen un nivel de recurrencia determinado (a ser determinado por el CCIE en consulta con los sectores y podría variar de acuerdo al tipo de infracciones), se pueda elaborar un informe que se presentaría a las autoridades competentes solicitando una investigación para eliminarlo.

El CCIE sería el administrador del sistema con el mayor nivel de acceso al mismo, los representantes nacionales del CCIE en cada uno de los países serían los encargados en primera instancia de revisar los reportes que se hayan hecho por parte de sus empresas o en su país, teniendo para ello un nivel de acceso inferior pero que les permita poder ingresar a toda la información requerida para decidir si la queja es aceptada o rechazada.

La decisión de aceptar o rechazar una queja debería hacerse sobre criterios objetivos, siendo la suficiente información de prueba la más relevante, y luego de un proceso de investigación de la misma que no debería ser superior a los 10 días. Una vez que los representantes nacionales den por aceptada esta queja, la misma se eleva a la siguiente categoría donde el CCIE, como administrador y responsable de la matriz tomaría la decisión final de aceptar o rechazar la queja luego de un proceso de investigación previamente establecido el cual incluya los tiempos para cada uno de los pasos a seguir.

Los procedimientos para aceptar o rechazar una denuncia a nivel de país o del CCIE, en su condición de administrador del sistema y responsable de la matriz, deberán ser acordados por consenso entre el CCIE y los representantes nacionales. Se recomienda que un criterio fundamental para ello debiera ser contar con la información de soporte suficiente para presentar la denuncia ante las autoridades respectivas. Una vez el administrador de por aceptada una denuncia, la misma se incluiría de manera automática en la matriz.

Los encargados nacionales deberán revisar las quejas de sus respectivos países a fin de actualizar el *status* de las mismas y retirar de la matriz todas las que hayan sido resueltas o desestimadas después de la investigación respectiva.

El Sistema permitirá contabilizar el número de quejas recibidas, por país, institución y medida respectivas. Así, el CCIE podrá dar seguimiento a los temas donde haya mayor recurrencia de quejas tratar de solucionarlos con las autoridades respectivas. Adicionalmente, en el momento de diseñar este módulo el CCIE podría solicitar se incluya otra información que considere de relevancia.

Las reuniones periódicas del CCIE serían el foro regional donde deberían discutirse aspectos relacionados con el seguimiento y la implementación de cambios a la matriz. A

nivel de país, los representantes del CCIE deberían establecer el procedimiento nacional para este propósito.

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Durante las visitas a los países se pudo constatar los avances importantes en temas de facilitación que ya se están aplicando en los países. Así, en la medida de lo posible, con el fin de replicar esas buenas prácticas, las autoridades nacionales y el sector privado países deberían promover esas prácticas en los países.

Se pudieron identificar la existencia de buenas prácticas de facilitación de comercio en todos los países, las cuales pueden ser replicadas en el resto de países.

Los ministros del COMIECO deben considerar constituir un comité regional de facilitación de comercio. Este Comité, que podrían integrarlo representantes de instituciones públicas y del sector privado, debería estar informado de la evolución de los compromisos adquiridos por los países, en el marco del Acuerdo de Bali. Asimismo, daría seguimiento a los asuntos relacionados con la facilitación del comercio en la región y coordinaría las diferentes iniciativas, a nivel regional, que impulsa sobre esta temática la cooperación internacional.

Las autoridades nacionales encargadas de la facilitación del comercio deberán evaluar la conveniencia de tener organismos *supra* nacionales responsables de la normativa, implementación y seguimiento de disposiciones acordadas para ser aplicadas por todos los países. Por ejemplo, comités regionales de normalización y certificación, cuyas resoluciones sean vinculantes para todos los países.

Se requiere de una mayor coordinación regional entre los funcionarios de las diversas instituciones públicas y asociaciones privadas nacionales, y, entre sus contrapartes en los países. Asimismo, la falta de homologación de requisitos y procesos en los países es una limitante importante al intercambio comercial. Los requisitos y procesos deben homologarse a través de los RTCA y ser de cumplimiento obligatorios asegurando que prevalezca la normativa regional.

Uno de los mayores reclamos de parte del sector privado en la región, es la necesidad de mejorar los servicios ofrecidos en aduanas y puestos fronterizos, incluyendo la modernización de la infraestructura, capacitación del personal y simplificación de trámites.

Usar instancias regionales, como el ICAP e INCAE, para capacitar al personal que opera en los puestos fronterizos de la región –terrestres, aéreos y marítimos-, con el fin de asegurar uniformidad de conocimientos y criterios para la aplicación de las disposiciones regionales.

A partir de la matriz de obstáculos al comercio intrarregional elaborada por el CCIE y de la matriz de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional elaborada por la SIECA se ha elaborado una matriz que, además de consolidar la información de ambas, incorpora elementos adicionales para mejorar la eficacia de este instrumento en la toma de decisiones. En esta propuesta se priorizaron los problemas reportados utilizando criterios definidos y se agruparon de acuerdo a la institución responsable de tomar medidas para eliminar el obstáculo. Los obstáculos de la matriz se priorizaron tomando en consideración los criterios siguientes: Alcance/magnitud, urgencia, tendencia/evolución, viabilidad, disponibilidad de recursos y costo/efectividad.

Para eliminar o reducir el impacto de los diferentes obstáculos identificados en la matriz, el Informe propone *mapas de ruta* que establecen un plan que, a grandes rasgos y de manera general, establece la secuencia de las diferentes acciones de corto, mediano y largo plazo que deberán realizarse. Se desarrollaron ocho mapas de rutas para las siguientes áreas: tres para aduanas (infraestructura, sistemas informáticos y personal); medidas fitosanitarias; medidas de salud; sistemas de información y electrónicos de transmisión de datos y ventanillas únicas; migración y otros.

El COMIECO mediante Acuerdo No. 01-2011, de fecha 27 de julio de 2011, establece que la SIECA es la encargada de elaborar y dar seguimiento a la matriz de medidas contrarias al libre comercio intrarregional. Asimismo, el CCIE elabora una matriz de obstáculos al comercio con base a las denuncias del sector privado a través de sus asociaciones en los países. Este documento propone fortalecer la matriz del CCIE como instrumento para reducir los obstáculos al comercio en la región, por lo que es procedente buscar la forma de vincular el trabajo del CCIE con el de la SIECA. Por lo tanto, a manera de sugerencia, el COMIECO podría revisar el Acuerdo No. 01-2011, para actualizarlo en función de vincular los esfuerzos de la SIECA y el CCIE, para alcanzar el objetivo común de eliminar los obstáculos al comercio en Centroamérica.

Finalmente, la plataforma orientada al sector de transporte terrestre de carga en la región, que desarrolla FUNDEVI, presenta un potencial para vincular la matriz de obstáculos al comercio. Así, se propone que se desarrolle un módulo adicional en la plataforma donde se ingrese y de seguimiento a la matriz de obstáculos al comercio que elabora el CCIE. El módulo debe ser amigable para el usuario, incluyendo una aplicación para aparatos móviles, lo cual permitiría hacer los reportes en tiempo real.

BIBLIOGRAFÍA

Acuerdo Regional Para la Importación Temporal de Vehículos de Carretera

Banco Mundial. **Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy.**

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2014/09/08/000470435_20140908131444/Rendered/PDF/904190WP0LPI0R00Box385316B00PUBLIC0.pdf

Banco Mundial. **Doing Business 2014. Regional Profile: Latin America.**

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2014/06/04/000260600_20140604142620/Rendered/PDF/834100DB140Lat0Box0382128B00PUBLIC0.pdf

Banco Mundial. **¿Qué factores aumentan los precios del transporte terrestre de carga en Centroamérica?**

<http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2014/03/06/centroamerica-elevados-costos-transporte-terrestre-carga-freno-competitividad>

BID. 2015. **La facilitación del comercio en América Latina y el Caribe. Una agenda de implementación.**

<http://publications.iadb.org/handle/11319/6864?locale-attribute=es>

BID. Monitor de Comercio e Integración 2014.

http://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6662/Monitor_2014.pdf?sequence=2

Cámara de Comercio e Industrias de Tegucigalpa. <https://www.ccit.hn/registro/>

Central American Data. com

http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Guatemala_Controles_aduaneros_de_carga_area

CEPAL/División de Comercio Internacional e Integración. **Facilitación del comercio: un concepto urgente para un tema recurrente.** 2001. Santiago de Chile, Chile.

CEPAL. **Panamá y el proceso de integración centroamericana.** 2009.

<http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/04492.pdf>

CEPAL/División de Comercio Internacional e Integración. **Facilitación del comercio: un concepto urgente para un tema recurrente.** 2001. Santiago de Chile, Chile.

COMBEX-IM. <http://200.35.177.74/quienes.html>.

COMIECO. 2014. **Resolución No. 338-2014 (COMIECO-EX).**

<http://www.sieca.int/Documentos/DocumentosMostrar.aspx?SegmentoId=2&DocumentoId=4946>

Comisión Europea. http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/index_en.htm

Comisión Europea. http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/index_en.htm

Comisión Europea. http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/es/trade_es.pdf

Comisión Europea. **Diario Oficial n° L 349 de 31/12/1994 p. 0071 – 0078. Reglamento (CE) n° 3286/94 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la organización Mundial del Comercio.**

Comisión Europea. **Guía de instrumentos defensa comercial para exportadores. Instrumentos de defensa comercial. Medidas antidumping, antisubvención y de salvaguardia.** <http://www.comercio.mineco.gob.es/es-ES/comercio-exterior/politica-comercial/Paginas/default.aspx>

Comisión Europea. **Introduction to trade defence Policy.** <http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/>

Comisión Europea. **Mercado interior.** http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/es/trade_es.pdf

Comisión Europea. **Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO** relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo de enmienda del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio. <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/ES/1-2015-50-ES-F1-1.PDF>

Comisión Europea. 2014. **Reforzar el papel del sector privado para lograr un crecimiento inclusivo y sostenible en los países en desarrollo.** [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/com/com_com\(2014\)0263/com_com\(2014\)0263_es.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/com/com_com(2014)0263/com_com(2014)0263_es.pdf)

Comité Económico y Social Europeo. <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.about-the-committee>

Corte Centroamericana de Justicia. <http://portal.ccj.org.ni/ccj2/>

Del Valle Gálvez, Alejandro. **Control de fronteras y la Unión Europea.** <https://www.uam.es/otros/afduam/pdf/7/067-092.pdf>

EUR-Lex. http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/external_trade.html?root_default=SUM_1_CODED=07

FECAICA. <http://www.fecaica.org/>

Gobierno de Nicaragua. <http://www.tramitesnicaragua.gob.ni/?l=esLic>.

Gobierno de Nicaragua. **Circular CT/053/213.** <http://www.dga.gob.ni/circulares/2013/CT-53-2013-Disposiciones%20generales%20para%20la%20aplicacion%20de%20exenciones%20y%200exoneraciones%20a%20traves%20del%20MODEXO.pdf>

Gobierno de Nicaragua/Dirección de Servicios Aduaneros DGA. **Manual de Usuario. Módulo de Exoneraciones Versión 1.11.** <http://www.dga.gob.ni/SiduneaWorld/Manual%20de%20Usuario%20-%20MODEXO.pdf>

ICTSD. **Acuerdo sobre facilitación del comercio: ¿a quién beneficiará?** Puentes, Volume 14 - Number 5 <http://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/acuerdo-sobre-facilitaci%C3%B3n-del-comercio-%C2%BFa-qui%C3%A9n-beneficiará%C3%A1>

INTECO, <http://inteco.or.cr/esp/>.

Ministerio de Comercio e Industrias. <https://www.panamaemprende.gob.pa/>

Servicio de Administración Tributaria de México. http://www.sat.gob.mx/informacion_fiscal/glosario/Paginas/glosario_a.aspx

SIECA. www.sieca.int

SIECA. **Acuerdo No. 012012 (COMIECOLXIII)**. 29 de junio de 2012.

SIECA. **Facilitación del comercio en Centroamérica: retos y condiciones actuales**. <http://www.sieca.int/Documentos/DocumentosMostrar.aspx?SegmentoId=2&DocumentId=4980>

Sistema de Integración Centroamericana. <http://www.sica.int/sica/instituciones.aspx>

OMC. 2014. **Acuerdo sobre Facilitación del Comercio**.

OMC. **Informe del Director General al órgano de examen de las políticas comerciales sobre los hechos ocurridos recientemente en relación con el comercio (De mediados de octubre de 2014 a mediados de mayo de 2015)**. Julio de 2015. <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/TPR/OVW9.pdf>

Unión Europea. **Reglamento de Obstáculos al Comercio (ROC): Abrir los mercados a los exportadores europeos**. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2005/april/tradoc_122570.pdf

Unión Europea. **Reglamento (UE) n ° 654/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014 , sobre el ejercicio de los derechos de la Unión para aplicar y hacer cumplir las normas comerciales internacionales y por el que se modifica el Reglamento (CE) n ° 3286/94 del Consejo por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio**. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1438397606698&uri=CELEX:32014R0654>

Unión Europea. **Constitución Europea**. <http://eur-lex.europa.eu/>

Unión Europea. 2010. **Libre circulación de mercancías Guía para la aplicación de las disposiciones del Tratado que rigen la libre circulación de mercancías**. http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/goods/docs/art34-36/new_guide_es.pdf

Unión Europea. 2014. **Mercado Interior**.

Tratado General de Integración Centroamericana de 1960.
http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/es/caei/trt_caei.pdf

PARLACEN. <http://www.parlacen.int>

ANEXOS

ANEXO 1

Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio²⁸

Las negociaciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio concluyeron en diciembre de 2013 durante la Conferencia Ministerial de Bali, Indonesia, en la cual los Miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) aprobaron la Decisión relativa al Protocolo de Enmienda para insertar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en el Anexo IA del Acuerdo sobre la OMC. En noviembre de 2014 el Consejo General de la OMC adoptó el Protocolo y lo abrió a la aceptación de los Miembros. El Acuerdo entrará en vigor una vez que dos-tercios de los Miembros hayan completado el proceso de ratificación (al 26 de abril de 2015, los Miembros de la OMC son 161). Al entrar en vigencia, se espera que el Acuerdo reduzca los costos totales del comercio en más del 13 por ciento para los países de ingresos bajos y medios, al agilizar el flujo de comercio a través de las fronteras.

Al reconocer que los países en desarrollo y países menos desarrollados pueden requerir apoyo para implementar el Acuerdo, los Miembros de la OMC establecieron el mecanismo o Facilidad para el Acuerdo Sobre Facilitación del Comercio (TFAF, siglas en Inglés).

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Además, establece medidas para lograr una cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros. También contiene disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera.

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio consta de tres secciones:

La **sección I** contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de aduana de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Aclara y mejora los artículos pertinentes (V, VIII y X) del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994. Contiene también disposiciones de cooperación aduanera.

La **sección II** contiene disposiciones sobre trato especial y diferenciado que permiten a los países en desarrollo y menos adelantados determinar cuándo aplicarán disposiciones específicas del Acuerdo e identificar las disposiciones que solo podrán aplicar después de recibir asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad. Para beneficiarse del trato especial y diferenciado, un Miembro debe clasificar cada disposición del Acuerdo según se indica a continuación y notificar a los demás Miembros de la OMC esa clasificación en los plazos específicos establecidos en el Acuerdo:

- **Categoría A:** disposiciones que el Miembro aplicará en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo (o, en el caso de un país menos adelantado Miembro, en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor).
- **Categoría B:** disposiciones que el Miembro aplicará tras un período de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo.

²⁸OMC, WT/L/931. 15 de Julio de 2014.

- **Categoría C:** disposiciones que el Miembro aplicará en una fecha posterior a un período de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo y que requieren la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad.

En el caso de las disposiciones que se clasifiquen en las categorías B y C, el Miembro deberá comunicar las fechas en que aplicará las disposiciones, como se señala en las siguientes hojas informativas referidas al trato especial y diferenciado para los países Menos Adelantados (PMA) y países en desarrollo.

La **sección III** contiene disposiciones que establecen en la OMC un Comité de Facilitación del Comercio y exigen que los Miembros establezcan un Comité Nacional de Facilitación del Comercio, para facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones del Acuerdo. También contiene algunas disposiciones finales.

Asistencia técnica y creación de capacidad

Es importante señalar que la obligación de poner en aplicación el Acuerdo está vinculada directamente a la capacidad del país para hacerlo. Además, el Acuerdo establece que debe prestarse asistencia y apoyo para ayudar a esos países a lograr esa capacidad.

En ese sentido la OMC, los Miembros de la OMC y otras organizaciones intergubernamentales, como el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), prestarán asistencia técnica para la facilitación del comercio.

En julio de 2014, la OMC anunció la puesta en marcha del Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que ayudará a los países en desarrollo y menos adelantados a aplicar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC. El Mecanismo pasó a ser operativo con la adopción del Protocolo relativo a la facilitación del comercio.

El nuevo Mecanismo complementará los esfuerzos que están realizando organismos regionales y multilaterales, donantes bilaterales y otras partes interesadas con el fin de prestar asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad en materia de facilitación del comercio, y servirá para coordinar los esfuerzos de aplicación. Entrará en funcionamiento cuando los Miembros de la OMC hayan adoptado el protocolo para insertar el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en el marco reglamentario existente. Las funciones del Mecanismo incluirán:

- ayudar a los PMA y los países en desarrollo a evaluar sus necesidades específicas e identificar posibles asociados para el desarrollo que les ayuden a satisfacer esas necesidades.
- velar por que haya las mejores condiciones posibles para el flujo de información entre los donantes y los receptores mediante la creación de una plataforma de intercambio de información sobre la oferta y la demanda de asistencia técnica relacionada con la facilitación del comercio.
- difundir prácticas óptimas para la aplicación de medidas de facilitación del comercio.
- prestar apoyo para encontrar fuentes de asistencia para la aplicación, incluida la presentación de una solicitud formal al Director General para que actúe de facilitador a fin de obtener fondos para la ejecución de proyectos específicos

- conceder donaciones para la preparación de proyectos en los casos en que un Miembro haya identificado un posible donante pero no haya podido elaborar un proyecto para que ese donante lo examine, y no pueda encontrar financiación de otras fuentes para respaldar la preparación de una propuesta de proyecto
- conceder donaciones para la ejecución de proyectos relacionados con la puesta en aplicación de las disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en los casos en que hayan fracasado los intentos de encontrar asistencia de otras fuentes. Estas donaciones se limitarán a proyectos de “infraestructura no física”, como la modernización de la legislación aduanera mediante servicios de consultoría, talleres en los países o formación de funcionarios.

ANEXO 2

Acuerdo no. 01-2011 (COMIECOLX) "Procedimiento para la revisión, análisis y solución de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional centroamericano"

El 27 de julio de 2011 mediante Acuerdo No. 01-2011, el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (COMIECO), conformado por los Ministros de Comercio de Centroamérica que tienen bajo su competencia los asuntos de la Integración Económica Centroamericana y, como tal, les corresponde aprobar los actos administrativos aplicables en los Estados Parte del Subsistema Económico, aprobaron el nuevo "Procedimiento para la Revisión, Análisis y Solución de Barreras no Arancelarias en el Comercio Intrarregional Centroamericano", en relación a los criterios acordados en diciembre de 2004, por considerar necesario su actualización e incorporación de nuevos requisitos que contribuyan a la efectiva eliminación de los obstáculos al comercio intrarregional.

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) en su carácter de órgano técnico y administrativo del Proceso de Integración Económica Centroamericana y del Subsistema Económico y consecuentemente es la encargada de elaborar y dar seguimiento a la matriz de medidas contrarias al libre comercio intrarregional.

De conformidad al procedimiento para la revisión, análisis y solución de barreras no arancelarias en el comercio intrarregional centroamericano, contenido en el Anexo del Acuerdo 01-2011 se incluye un artículo de definiciones de cada uno de los actores que intervienen en su aplicación, normativa y documento que contendrá las denuncias sobre irregularidades en el comercio intrarregional.

Para iniciar el procedimiento es necesario que el usuario o sector que se considere afectado por una medida que un Estado Parte aplique en el intercambio comercial intrarregional, dirija una comunicación por escrito a la autoridad competente de su país, describiendo en forma detallada el problema (i.e., sanitario, fitosanitario o de inocuidad de los alimentos) y de ser posible el artículo o artículos del instrumento legal regional que considera contraviene la medida aplicada.

La solicitud deberá contener como mínimo información referida a: Generales del solicitante o de la empresa que representa; descripción de la actividad comercial que realiza; descripción detallada de los hechos (país que aplica la medida, productos o servicios afectados por la medida, fecha a partir de la cual se aplica la medida, etc.); documentación o cualquier prueba que sustente el reclamo

La autoridad competente al recibir la solicitud deberá analizarla y si estima que se aportan los elementos de juicio y las pruebas necesarias, enviará comunicación escrita a la autoridad competente del país denunciado solicitando la eliminación de la medida, con copia a la SIECA.

El País denunciado, cuenta con diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la comunicación para responder, indicando las gestiones llevadas a cabo con las autoridades pertinentes las justificaciones técnicas legales suficientes que sustenten la aplicación de la medida, así como cualquier otra información que considere pertinente.

En caso de que el país denunciado no responda dentro del plazo de diez días o si la respuesta brindada no es satisfactoria a criterio del país denunciante, este último podrá solicitar a través de la SIECA una reunión del Grupo de Revisión, Análisis Solución de Barreras No Arancelarias para que conozca de la denuncia (en adelante el Grupo).

El Grupo deberá reunirse dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha en que el país denunciado debió haber presentado su respuesta o habiéndola presentado en tiempo y ésta no fue satisfactoria a criterio del país denunciante.

La reunión podrá realizarse de manera presencial o virtual y en caso de no ser posible la participación de todos los países, se podrá llevar a cabo entre los países involucrados en la denuncia, los cuales comunicarán los resultados de la misma al resto de países. En cualquiera de estos casos, siempre se contará con la presencia de un representante de la SIECA.

La SIECA elaborará y dará seguimiento a la Matriz de Barreras No Arancelarias en el Comercio Intrarregional, la que contiene la siguiente información:

- a. país denunciado y entidad que aplica la medida;
- b. país denunciante;
- c. medida;
- d. disposición legal del instrumento regional que se ha identificado como vulnerada;
- e. justificación presentada por parte del país denunciado, en los casos que haya respuesta.

La SIECA, al recibir una solicitud para convocar al Grupo, procederá inmediatamente a incluir la medida en la matriz, la que remitirá a los Estados Parte, cada dos meses. Sin embargo, cualquier modificación que ésta sufra deberá ser notificada al momento que la SIECA tenga conocimiento de ello, igualmente la publicará en su página web

Los Viceministros de Integración Económica se reunirán en caso de que la denuncia no sea resuelta por el Grupo o cuando la reunión del Grupo no se haya realizado en la fecha prevista por causa del país denunciado. Esta reunión se realizará dentro de los diez días hábiles de forma presencial o virtual.

La medida podrá ser eliminada de la Matriz en caso de que la denuncia sea resuelta por el Grupo o por los Viceministros de Integración Económica; cuando el país denunciante lo solicite o en aquellos casos en que se compruebe que el país denunciado ha eliminado la medida.

En el caso de que una medida incluida en la matriz se haya dejado sin efecto por parte del país denunciado, éste le notificará con prontitud al país denunciante, con copia a la SIECA, a fin que esta pueda eliminar dicha medida de la matriz. Previo a que la SIECA proceda a la eliminación, el país denunciante confirmará la situación expresada por el país denunciado durante los 5 días siguientes a la notificación de parte del país denunciado. Si dentro de dicho plazo, el país denunciante no responde, la SIECA procederá a su eliminación.

Si transcurrido el plazo de un año desde la fecha de la inclusión de una medida en la matriz, la SIECA no recibe comunicación por parte del país denunciante solicitando que ésta se mantenga, ésta procederá a su eliminación.

No obstante, si el país denunciante tiene interés de mantener la medida cuenta con quince días previos a este vencimiento deberá enviar comunicación a la SIECA con copia al país denunciado, en la cual indicará los elementos que demuestren la vigencia de la medida denunciada.

Para el caso de mercancías perecederas de extrema urgencia, todos los plazos regulados en el presente procedimiento se reducirán a la mitad. Todos los plazos regulados en el presente procedimiento, podrán modificarse de común acuerdo entre los Estados Parte involucrados.

Se deberá remitir copia a la SIECA de todas las comunicaciones intercambiadas entre por los Estados Parte, a fin que esta notifique a los demás Estados Parte.

En cualquier etapa del presente procedimiento, el Estado Parte denunciante podrá recurrir al Mecanismo de Solución de Controversias Comerciales entre Centroamérica.

ANEXO 3

Instancias regionales del SICA²⁹

El Protocolo de Tegucigalpa crea el SICA, el cual cuenta con los siguientes órganos:

1. La Reunión de Presidentes
2. El Consejo de Ministros
3. El Comité Ejecutivo (CE-SICA)
4. La Secretaría General (SG-SICA)

También forman parte del Sistema:

1. La Reunión de Vicepresidentes
2. El Parlamento Centroamericano (PARLACEN)
3. La Corte Centroamericana de Justicia (CCJ)
4. El Comité Consultivo (CC-SICA)

Las Secretarías del Sistema que están relacionadas directamente con la Secretaría General del SICA son las siguientes:

1. Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).
2. Secretaría de la Integración Social Centroamericana (SISCA).
3. Secretaría Ejecutiva de la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (SE-CCAD).
4. Secretaría Ejecutiva del Consejo Agropecuario Centroamericano (SE-CAC).
5. Secretaría Ejecutiva del Consejo de Ministros de Salud de Centroamérica (SE-COMISCA).
6. Secretaría Técnica del Consejo de Ministras de la Mujer de Centroamérica (ST-COMMCA).
7. Secretaría de Integración Turística Centroamericana (SITCA).
8. Secretaría General de la Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana (SG-CECC).
9. Secretaría Ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano (SE-CMCA).
10. Secretaría Ejecutiva del Consejo de Ministros de Hacienda o Finanzas de Centroamérica y República Dominicana (SE-COSEFIN).

Adicionalmente cuenta con las siguientes Instituciones especializadas:

1. Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).
2. Consejo Fiscalizador Regional del SICA (CFR-SICA).
3. Centro de Coordinación para la Prevención de Desastres Naturales en América Central (CEPREDENAC).
4. Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP).
5. Centro para la Promoción de la Micro y Pequeña Empresa en Centroamérica (CENPROMYPE).
6. Instituto de Nutrición de Centroamérica y Panamá (INCAP).
7. Consejo Superior Universitario Centroamericano (CSUCA).
8. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

²⁹Fuente: SICA, <http://www.sica.int/sica/instituciones.aspx>.

9. Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo Centroamericano (OSPESCA).
10. Comisión para el Desarrollo Científico y Tecnológico de Centroamérica, Panamá y República Dominicana (CTCAP).
11. Comité de Cooperación de Hidrocarburos de América Central (CCHAC).
12. Consejo de Electrificación de América Central (CEAC).
13. Comisión Regional de Interconexión Eléctrica (CRIE).
14. Ente Operador Regional (EOR)
15. Comisión Técnica Regional de Telecomunicaciones de Centroamérica (COMTELCA).
16. Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).
17. Comité Regional de Recursos Hidráulicos (CRRH).
18. Foro Centroamericano y República Dominicana de Agua Potable y Saneamiento (FOCARD-APS).
19. Consejo de Institutos de Seguridad Social de Centroamérica y República Dominicana (CISSCAD).
20. Consejo del Istmo Centroamericano de Deportes y Recreación (CODICADER).
21. Comisión Centroamericana Permanente para la Erradicación de la Producción, Tráfico, Consumo y Uso Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas y Delitos Conexos (CCP).
22. Comisión Trinacional del Plan Trifinio (CTPT).
23. Comisión Centroamericana de Estadísticas del Sistema de la Integración Centroamericana (CENTROESTAD)
24. Consejo Centroamericano de Protección al Consumidor (CONCADECO).
25. Consejo Registral Inmobiliario de Centroamérica y Panamá (CRICAP).

ANEXO 4

Federaciones del Sector Privado Centroamericano que conforman el CCIE

1. AICA Azucareros del Istmo Centroamericano
2. CMC Consejo Mipyme Centroamericano
3. FECAEXCA Federación de Cámaras y Asociaciones de Exportadoras de Centroamérica y el Caribe
4. FECAGRO Federación Centroamericana de Cámaras Agropecuarias y Agroindustriales
5. FECAICA Federación de Cámaras y Asociaciones Industriales de Centroamérica y República Dominicana
6. FECALAC Federación Centroamericana del Sector Lácteo
7. FECAMCO Federación de Cámaras de Comercio del Istmo Centroamericano.
8. FECCAPORC La Federación Centroamericana y del Caribe de Porcicultura
9. FECARROZ Federación Centroamericana de Arroceros
10. FECATRANS Federación Centroamericana de Transporte
11. FECECABO Federación Centroamericana del Sector Cárnico Bovino
12. FEDAVICAC Federación de Empresas Avícolas de Centroamérica y Panamá
13. FEDECARGA Federación centroamericana de Agencias de Carga y Logística
14. FEDEPRICAP Federación de Entidades Privadas de Centroamérica, Panamá y República Dominicana
15. INTEGRARSE Integración Centroamericana por la Responsabilidad Social Empresarial
16. REDCAMIF Red Centroamericana y del Caribe de Microfinanzas

ANEXO 5

Listado de los reglamentos centroamericanos aprobados³⁰

1. Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Consejos: de Ministros de Integración Económica, Intersectorial de Ministros de Integración Económica y Sectorial de Ministros de Integración Económica
2. Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías
3. Reglamento Centroamericano de Medidas de Normalización, Metrología y Procedimientos de Autorización
4. Reglamento Centroamericano sobre Medidas y Procedimientos Sanitarios y Fitosanitarios
5. Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional, Formulario de Declaración e Instructivo
6. Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano
7. Reglamento Centroamericano sobre Prácticas Desleales de Comercio
8. Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías
9. Reglamento Centroamericano sobre Medidas de Salvaguardia
10. Reglamentos Técnicos Centroamericanos (RTCA)

³⁰Fuente: SIECA, <http://www.sieca.int/Documentos/DocumentosMostrar.aspx?SegmentoId=2&DocumentoId=2357>.

ANEXO 6

Propuesta de Matriz de Obstáculos al Comercio Intrarregional-Regional

No.	OBSTÁCULO IDENTIFICADO	COMENTARIOS								DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN
		CCIE	COSTA RICA	EL SALVADOR	GUATEMALA	HONDURAS	NICARAGUA	PANAMÁ	SIECA	
1	Inestabilidad de Sistemas Informáticos de los servicios aduaneros.	Sistemas interconectados de forma coordinada. Más capacidad, e inversión en tecnología con equipo adecuado. Tomar como base el proyecto implementado por USAID y el elaborado por la SIECA de Observatorio de Nodo Regional para la realización de estas labores. Sector Transportista enviarán información sobre las dificultades que presenta el sistema	El proyecto de mejoramiento de puestos fronterizos que impulsa CR incluye un componente de US\$13 millones para mejoras en el sistema aduanero TICA, desarrollo de interfaces para la Ventanilla Única y un sistema de gestión de fronteras. Actualmente se analizan opciones para llevar a cabo las reformas en el TICA.	Si lo que se está cuestionando en la respuesta medida es la capacidad de respuesta de los sistemas informáticos aduaneros, se considera que este tipo de inconvenientes relacionados con la tecnología deben ser atendidos por las autoridades correspondientes, según la disponibilidad presupuestaria con que cuenten y en ese sentido, no deberían ser catalogados como obstáculos al comercio.	En el caso de Guatemala, no siempre existe inestabilidad, se tiene contemplado que se incrementará el monitoreo sobre los servicios que se tienen con SIECA, dicho monitoreo se presta en horario de 6 am a 10 pm adicionalmente se han implementado alertas sobre la continuidad de los servicios con la SIECA. Se hicieron las consultas, donde se responde que entre GT-ES existe una transmisión del 99% de eficiencia, para el resto de países existe un 80% de eficiencia.	A partir de noviembre del año 2012, la Dirección Ejecutiva de Ingresos ha realizado inversiones adicionales en equipamiento (hardware), optimización de la Base de Datos en cuanto a su arquitectura y afinamiento del aplicativo con lo que tiene relación a la Base de Datos, actualización de la tecnología en que basa el S400M y se han instalado enlaces de alta disponibilidad en modo redundante en todas las aduanas del país.				
2	La base de datos de transportistas que usan para verificar los registros esta "DESACTUALIZADA", ocasionando atrasos a los transportistas al llegar a las aduanas de paso o destino paralizando los vehículos de transporte por varios días.	Mecanismo electrónico en línea para la actualización de base de datos de transportistas, de los servicios aduaneros con el servidor de SIECA. Dar un seguimiento permanente de la actualización de datos, establecer un mecanismo para resolver el problema. En los países que generalmente se da este problema es en El Salvador y en Guatemala	Solicita confirmación de la SIECA		Sobre este tema el grupo técnico normativo de aduanas viene trabajando. Para el caso de Guatemala ya se inició el registro de conductores y se tiene 88 registrados a la fecha. (Abril II Ronda).	En el mes de julio del 2013 se cambió el aplicativo de registro de los transportistas ante la DEI, con lo cual ahora se tiene información actualizada y en tiempo real a través de un expediente digital de cada uno de los transportistas y sus unidades de transporte.	Los registros de los transportistas tanto de bajas como de altas son actualizados por cada uno de los países, lo cual de manera automática se replica a la Base de Datos Regional del Transportista (BDRT). En algunos casos si se han encontrado problemas de replica a la BDRT. Así mismo, cada país tiene una réplica idéntica de la BDRT manera local para consulta interna de las aduanas.			
3	Falta de condiciones de infraestructura y de personal para atención, aforo, vistas, revisión, manejo de perecederos, etc. Irregularidades en atención al público por falta de personal o ineficiencia. Infraestructura inadecuada de pasos fronterizos y otras administraciones de aduana.	Que se establezca como Política de Estado la mejora de los recintos aduaneros, con una fuerte base tecnológica. En cuanto al tema de atención al público, incrementar el personal para las épocas de mayor exportación.	El proyecto de mejoramiento de puestos fronterizos que impulsa CR incluye un componente de US\$78 millones para infraestructura y equipamiento de los cuatro principales pasos de frontera del país. Adicionalmente, se están elaborando planes de corto y mediano plazo para atender las necesidades más urgentes de las instituciones, incluyendo la transferencia de recursos para financiar algunas plazas.	Aún cuando el señalamiento identificado podría causar inconvenientes a los transportistas, no se considera un obstáculo al comercio, sino más bien una sugerencia que deberá ser atendida, según la disponibilidad presupuestaria, por las autoridades correspondientes.	MINECO, SAT y CIV suscribieron el 11 de marzo de 2014 un Convenio de Entendimiento que con el apoyo técnico del BID impulsará la definición de propuestas de mejora y optimización en el paso de Frontera PdA. De igual manera con recursos del BCIE se estarán realizando por parte del CIV, mejoras a la infraestructura que une los puertos del Pacífico con la frontera de El Salvador y ésta con la frontera de México.	Desde el año 2011 la DEI ha venido realizando inversiones en la remodelación de las diferentes aduanas del país, en ese sentido se han remodelado las Aduanas de Florida, La Fraternidad, El Amatillo para tránsito internacional (instalaciones temporales), El Guasaule. Se continuará con las aduanas de Agua Caliente y Puerto Cortés.	Está trabajando con el apoyo inicial del BID en la definición de la operación y optimización de los pasos de frontera, entre ellos Peña Blanca.			
4	Infraestructura inadecuada de pasos fronterizos y otras administraciones de aduana.		expertos y validados con las instituciones		Aplica explicación del numeral # 3. De igual manera se encuentra ya concluido un estudio liderado por la ANADIE (Agencia Nacional de Alianzas Público-Privado) para el desarrollo de infraestructura en la principal aduana comercial con México. Se continuará con las aduanas de Agua Caliente y Puerto Cortés.	Desde el año 2011 la DEI ha venido realizando inversiones en la remodelación de las diferentes aduanas del país, en ese sentido se han remodelado las Aduanas de El Florida, La Fraternidad, El Amatillo para tránsito internacional (instalaciones temporales), El Guasaule. Se continuará con las aduanas de Agua Caliente y Puerto Cortés.	Está trabajando con el apoyo inicial del BID en la definición de la operación y optimización de los pasos de frontera, entre ellos Peña Blanca y la Central de Carga Aérea.			
5	Horarios de atención en aduanas varían de país a país.	Coordinar con las demás instituciones que se encuentran en el puesto fronterizo, para coordinar los horarios. Establecer una autoridad responsable del puesto aduanero (fronterizo).	En Peñas Blancas todas las instituciones deben brindar servicio hasta las 12 media noche. Se recomienda documentar casos específicos. Las agencias aduanales son actores privados y su horario responde a las necesidades de sus clientes y no a la administración pública.		En el caso de Guatemala, las aduanas colindantes con El Salvador y Honduras trabajan las 24 horas, excepto Agua Caliente y el Florida que tiene horario de 6:00 a 21:00 debido a que no hay servicio bancario a partir de dicha hora. Se consultará con la Dirección Ejecutiva de Ingresos.		Hasta el momento no se conoce sobre diferencias en los horarios de atención de las aduanas de la región, para el caso del CA4 todas laboran las 24 horas. Si bien hubo diferencias de horarios en un momento eso fue superado desde el foro de los DGA.			

No.	OBSTÁCULO IDENTIFICADO	COMENTARIOS								DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN
		CCIE	COSTA RICA	EL SALVADOR	GUATEMALA	HONDURAS	NICARAGUA	PANAMÁ	SECA	
6	Las aduanas no permiten que se incluya la carga de exportación, al bajar la carga en los recintos aduaneros de paso, hacia el destino final.	En el manejo de consolidados (es que ocurre este problema) No se permite reutilizar los espacios que se liberan al hacer entrega de carga (en consolidados).	Se solicita mayor detalle sobre este punto.	Se requiere de información adicional respecto al obstáculo señalado, así como las pruebas documentales correspondientes para realizar consultas con las autoridades competentes.	Guatemala permite la consolidación de carga en almacenes fiscales con destino a Centroamérica. El párrafo 24 y 34 del artículo 7 del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre contempla de manera "implícita" que: Cuando se trate de mercancías consolidadas, el transportista elaborará y presentará una "Declaración" por cada país de destino, las que entregará en un solo depósito, según la aduana competente, para su desconsolidación y demás trámites correspondientes. Si en el transcurso de la operación de tránsito se cargan nuevos embarques, el transportista elaborará y presentará una "Declaración" que los ampare según lo establecido en el párrafo anterior y anotará el nuevo número de precinto en el resto de declaraciones.	El Artículo 7 del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre en su segundo párrafo establece "Cuando se trate de mercancías consolidadas, el transportista elaborará y presentará una "Declaración" por cada país de destino, las que se entregará en un solo depósito, según la aduana competente, para su desconsolidación y demás trámites correspondientes."	Revisarán el planteamiento expuesto.			
7	No hay uniformidad de precios de los dispositivos de seguridad (marchamos). Precios altos.	Honduras US\$ 23.00 Guatemala: US\$ 11.00 aprox El Salvador US\$ 4.58 Nicaragua: US\$ 5.00 Costa Rica US\$ 5.00 Que se emita un Acuerdo de COMIECO, que establece el compromiso de uniformizar los precios al más bajo.	Se solicita la realización del estudio. Se recomienda el seguimiento con el Comité Aduanero Centroamericano.	Esta situación no debe ser catalogada como obstáculo al comercio o violación a los instrumentos de la Integración. No existe disposición legal que armonice la tarifa a nivel centroamericano.	COMIECO instruyó al Grupo Técnico Normativo actualizar el reglamento de tránsito internacional, podría ser un tema a discutirse.	No existe ninguna disposición regional respecto al precio de los precintos. De acuerdo al Reglamento Sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre De los Precintos Aduaneros, Artículo 15- los precintos serán adquiridos por el Servicio Aduanero de cada país o por las instituciones o personas autorizadas, conforme al modelo aprobado por la autoridad aduanera y su costo será cubierto por el interesado.	El costo de los precintos se encuentra regulado en disposición administrativa N° 254-2009, estableciendo un costo CA \$ 7.50 e incluye elaboración de la DTI.			
8	Panamá/Costa Rica/Nicaragua. No se permite iniciar tránsito desde la Zona Libre de Colón a los centroamericanos, incluyendo Almacenes Fiscales, como medida de reciprocidad ante la disposición de la Dirección General de Aduana de Costa Rica y de Nicaragua, que restringe a los transportistas Panameños, a iniciar tránsito en Zonas Francas, Almacenes y Depósitos Fiscales.	Permitir que todo transportista centroamericano pueda iniciar carga dentro de ZLC El Gobierno de Panamá debe de retirar toda normativa nacional que sea violatoria a los instrumentos de la integración regional	En el 2007 se emitió una circular en la cual se restringió que los transportistas panameños pudieran cargar en Depósitos Fiscales y Zonas Francas. Como bien se indica, Costa Rica ha tomado medidas de reciprocidad debido al tratamiento que reciben los transportistas costarricenses en Panamá.				La medida de reciprocidad fue aplicada por Nicaragua tomando en consideración que Panamá no permite a transportistas nacionales levantar carga desde su territorio. El Obstáculo expuesto no corresponde a Nicaragua sino a Panamá. La comunicación fue publicada mediante disposición administrativa N° 071-2002.			Resolución 65- 2001 (21 de marzo de 2001) del Consejo de Ministros Responsables de la Integración Económica y Desarrollo Regional (CORIEDRE), que se sustenta en el Artículo 28 del Protocolo de Guatemala al Tratado General de Integración Económica Centroamericana
9	Panamá/Regional. En la zona libre de Colón, no se le permite al transportista de los países de Centroamérica cargar libremente por no ser nacional. No se está permitiendo ingresar a descargar.	Permitir que todo transportista centroamericano pueda iniciar carga dentro de ZLC El Gobierno de Panamá debe de retirar toda normativa nacional que sea violatoria a los instrumentos de la integración regional	Se recomienda que el tema sea tratado en el Comité Aduanero Centroamericano.				Efectivamente Panamá no permite que transportistas nacionales levanten carga desde su territorio.			Se viola la Resolución 65- 2001 (21 de marzo de 2001) del Consejo de Ministros Responsables de la Integración Económica y Desarrollo Regional (CORIEDRE), sustentada en el Artículo 28 del Protocolo de Guatemala al Tratado General de Integración Económica Centroamericana

No.	OBSTÁCULO IDENTIFICADO	COMENTARIOS								DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN
		CCIE	COSTA RICA	EL SALVADOR	GUATEMALA	HONDURAS	NICARAGUA	PANAMÁ	SIECA	
10	No existe reconocimiento mutuo de permisos y autorizaciones (MSF) del país de exportación, exigiéndose incluso en el tránsito.	Acuerdos de Equivalencias entre los países de la región que sea trasladado al Comité de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias.	Promover los acuerdos de equivalencia sanitaria y fitosanitaria conforme al reglamento de MSF.	Actualmente existe el reconocimiento mutuo para un limitado número de productos, por lo que los países deben continuar realizando sus mejores esfuerzos en esta materia.		Actualmente solo existe reconocimiento mutuo para medicamentos veterinarios, semillas, alimentos para animales. Por lo que no existe reconocimiento mutuo para permisos de importación. A la mercadería en tránsito es el país de destino el que le exige el permiso de importación y el país de procedencia extender la documentación que ampare la exportación.	Las medidas Sanitarias y Fitosanitarias no son aplicadas por aduana. Se requiere el permiso para la importación de la mercancía cuando así lo establece la legislación de la materia			
11	No hay coordinación entre las instituciones para las inspecciones físicas de mercancías y medios de transporte. Horarios de trabajo de otras instituciones ubicadas en puestos fronterizos no compatibles con los horarios de Aduanas.	Establecer una autoridad en el puesto fronterizo	En Peñas Blancas todas las instituciones incluyendo la Aduana, deben brindar servicio hasta las 12 media noche. Se recomienda documentar casos específicos.	Aún cuando el señalamiento identificado podría causar inconvenientes a los transportistas, no se considera un obstáculo al comercio, sino más bien una sugerencia que deberá ser atendida, según la disponibilidad presupuestaria, por las autoridades correspondientes.		En el caso de SEPA/OIRSA el horario es de 24 horas, La DEI tiene personal las 24 horas en todas las aduanas del país, en los casos que se hace necesario realizar las inspecciones conjuntas.	Se encuentra trabajando con el apoyo inicial del BID en la definición de la operación y optimización de los pasos de frontera. Este trabajo también considera los controles integrados entre autoridades que realizan un control determinado en aduana.			
12	Costa Rica/Regional. Obligan a aportar el monto de \$20.00 por vehículo anual, para el programa de seguridad vial.	Que se reconozca la libertad de tránsito y el seguro emitido en otros países de la región/Equivalencia	Realizar un análisis legal sobre esta medida, particularmente en su relación con los instrumentos regionales, para evaluar la pertinencia de una reforma legal.							
13	Costa Rica/Regional. Obligación de comprar seguro a terceros. No aceptar cobertura regional.	Que se reconozca la libertad de tránsito y el seguro emitido en otros países de la región/Equivalencia	Para transitar en suelo costarricense, los vehículos extranjeros deben obtener un seguro de conformidad a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial n° 9078 Se puede adquirir el mismo por un periodo de 3 meses y mediante el sitio web del Instituto Nacional de Seguros.							

Propuesta de Matriz de Obstáculos al Comercio Intrarregional, Por Países

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE: RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
1	Costa Rica	Obligación de realizar una DUA de Exportación para los tránsitos internacionales.	Aduana	No se cumple con las disposiciones del Tratado General de Integración Económica Centroamericana en lo referente a libre movilidad de mercancías y personas								Las aduanas costarricenses si solicitan una declaración aduanera, pues a la fecha no ha sido posible homologar los datos del FAUCA en el sistema aduanero nacional. Se está coordinando con la DGA corregir esta situación e impulsar la aprobación del documento único centroamericano (DUCA), con el cual se homologa toda la información en un solo documento.	Violación al Tratado General de Integración Económica Centroamericano y al FAUCA.
2	Costa Rica	Se presentan problemas para los transportistas del CA-4 en el Comercio Regional en cuanto a la falta de libre movilización de personas y medios de transporte: Exigen pasaporte a los transportistas de todos los demás países.	Migración									Costa Rica solicita pasaporte para el ingreso al país a todas las personas extranjeras.	
3	Costa Rica	Exigen visa a los transportistas de Nicaragua.	Migración									El establecimiento de requisitos migratorios a determinadas nacionalidades es una potestad de la autoridad migratoria. Para facilitar los trámites de los transportistas nicaragüenses se les otorga una visa de múltiple ingreso.	No le otorga el mismo tratamiento a un transportista nicaragüense que a los centroamericanos, violando el Tratado General de Integración Económica. No se viola ninguna disposición regional ni internacional

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
1	El Salvador	Medidas aplicadas a productos lácteos procedentes de Honduras, impuestos por las autoridades del Ministerio de Agricultura, Aduana o de policía en la frontera del Amatillo	Ministerio de Agricultura, Aduana o de policía en la frontera del Amatillo			2012						Honduras dice que éste no es un problema reciente, pero se ha agravado desde 2009, al aplicar serias restricciones al comercio de esos productos ocasionando pérdidas económicas a los productores. Honduras dice que solicitó a El Salvador, una reunión de consulta bilateral al amparo del Mecanismo de Solución de Controversias (Caso MSC-02-2012) la cual se realizó el 14 de diciembre de 2012, en la ciudad de San Salvador, El Salvador para tratar el problema de la comercialización de los quesillos, a nivel industrial y artesanal, en donde se acordaron compromisos que no han sido cumplidos por las autoridades sanitarias del Gobierno de El Salvador. Honduras se reserva el derecho de continuar con el procedimiento dentro del Mecanismo de Solución de Controversias.	Comentarios SV: Se ha enviado comunicación oficial el día 25 de febrero por parte del Viceministro de Economía de El Salvador a su homólogo de Honduras, en el que se le indica el estatus de la solicitud de la empresa Hondureña. Asimismo, autoridades de agricultura de Honduras manifestaron que el 26 de febrero enviarían un paquete de información al MAG de El Salvador, con lo que se espera avanzar con los trámites de certificación.

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
1	Guatemala	Detención de medios de transporte y exigencia de pago de impuestos de vehículos con matrícula extranjera que han ingresado al país al amparo de Admisión Temporal de Contenedores ATC, en los casos en que SAT no realizó los registros de prueba de salida del medio de transporte extranjero. (Chasis, contenedores, furgones.	SAT	Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos de Carretera								Aduanas de Guatemala inició acciones para regularizar operaciones de las Admisión Temporal de Contenedores, que tienen pendientes de cierre, en todas las aduanas de la República, desde mayo del presente año. Se le ha solicitado a los transportistas internacionales que tienen inconvenientes que se acerquen a las aduanas correspondientes a regularizar su situación.	
2	Guatemala	Falta de un proceso específico y ágil para desaduanaje de tejidos vivos (Córneas) Impacto en vida útil del tejido.	Aduana									La aduana de Guatemala ya cuenta con un procedimiento específico en aduanas aéreas el cual se llama "otras modalidades especiales de importación y exportación definitivas" cuyo código de proceso es (PR- IAD/DNO-DE-17 versión 3), donde se especifica el tratamiento de carácter urgente de material perecedero o de uso inmediato, para esto se solicita sea enviado a la autoridad aduanera el formulario (RE- IAD/DNO-DE-05) debidamente llenado, el cual se encuentra incluido dentro del procedimiento antes mencionado.	
3	Guatemala	No hay tiempos definidos o uniformes para despachos de acuerdo a resultados aleatorios. Los delegados no dan información o retardan las revisiones.	Aduana									Puerto Quetzal esta próximo a ser incluido dentro del sistema de Gestión de calidad de ISO 9001 por lo que próximamente serán establecidos indicadores de gestión bajo los cuales dicha aduana deberá de registrarse. Adicionalmente es importante resaltar que el despacho aduanero en su integralidad comprende los 6 pasos: (1) Transmisión de DUA por Agente Aduanero (2) Pago de impuestos por Agente Aduanero o Importador (3) Requerir selectivo por Agente Aduanero o Gestor (4) Presentar documentos por Agente Aduanero o Gestor (5) Revisión física por Aduana y (6) Salida del recinto por Transportista o Naviera. De igual manera el tiempo promedio entre la gestión de carga y el inicio del despacho en PQ es de 3.53 días (el promedio más alto marítimo en GT); el tiempo promedio para realizar pagos a mercancía que se importó vía marítima es de 7.76 hrs.; el tiempo para requerir selectivo (vía marítima) es de 10.28 hrs.;	Existe un mecanismo de trazabilidad mediante el cual con el # de declaración debe divulgarse entre los dueños de las mercancías, a efecto de evitar que se les brinde información errónea sobre la situación de su carga.
4												LAS INSPECCIONES PARA ROJOS SON DE 8.40 DÍAS (PUERTOS), ESTANDO EL 80% ENTRE 1 Y 3 DÍAS Y EL 20% EN MÁS DE 3 DÍAS. SIN EMBARGO EL TIEMPO PROMEDIO ENTRE LA OBTENCIÓN DEL SELECTIVO Y LA PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN ANTE LA ADUANA ES DE 12.7 DÍAS. Los tiempos de despacho promedios entre aceptación hasta confirmación son (verde 3.12 días y rojo 4.27 días). EN TAL SENTIDO EL TIEMPO TOTAL PROMEDIO VÍA PQ PARA EL INGRESO DE MERCANCÍA AL PAÍS ES DE 8.87 DÍAS, ESTANDO EL 25% EN MENOS DE 5 DÍAS, EL 40% ENTRE 6 Y 10 DÍAS Y EL 29% MÁS DE 10 DÍAS. (tiempo transcurrido desde el arribo del medio de transporte al país hasta la salida del recinto aduanero).	
5	Guatemala	Alto índice de rojos en la aplicación del sistema de gestión de riesgo.	Aduana									Aduanas de Guatemala, en el mes de septiembre implemento una disminución del selectivo rojo para las verificaciones inmediatas.	Actualmente el mismo está en un promedio de 42% aprox. Con un porcentaje de hallazgo del 4%. El promedio de mejor práctica a nivel internacional es de 20% es decir encontrar incidencias en 1 de cada 5 revisiones realizadas y no 1 de cada 25 como sucede actualmente. La sugerencia es AFINAR el sistema de Gestión de Riesgo, para enfocar los esfuerzos en aquellos casos con verdadero riesgo.

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCDEE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
1	Honduras	A partir del mes de Mayo 2008 están obligando a los transportistas que realizan tránsitos internacionales que pasen a una agencia aduanal a registrar las DTI's cobrándoles la cantidad de US \$ 5.60 por cada una.	Aduana	Tratado General de Integración Económica Centroamericana								De conformidad con el segundo párrafo del Artículo 19 del Reglamento de Tránsito, dice que "Autorizado el tránsito, la información suministrada en la "Declaración", podrá presentarse en las aduanas de paso de frontera y de destino electrónicamente, en soportes magnéticos u otros medios autorizados al efecto, por el servicio aduanero". La actividad que realiza las administraciones de aduana en frontera, es la de cerrar el tránsito tránsito aduanero internacional y replicarlo a la aduana siguiente, lo que no tiene costo alguno, salvo la mercancía que se nacionaliza en frontera y requiere la generación de manifiesto de carga, que es generado por INFOCENTROS que son oficina Privadas. Esta disposición fue tomada por los mismos transportistas, la DEI les autorizó para transmitir la información y los transportistas suscribieron convenio con algunas agencias aduaneras para que les digitaran los Tránsitos internacionales.	
2	Honduras	Los embarques con destino a un almacén fiscal o aduana interna, amparados bajo el régimen de tránsito internacional, se está exigiendo que se nacionalicen en esa aduana o que se pague una garantía de los impuestos o que se entregue	Aduana									A partir del mes de Julio de 2013, la DEL no está exigiendo ninguna garantía por parte de las autoridades de la aduana de las Manos, pues la misma no está fundamentada en ninguna ley o disposición interna.	
3	Honduras	Incumplimiento de plazos en inspecciones sanitarias, para emisión de certificado de libre venta.	Ministerio de Agricultura	Reglamento Centroamericano sobre Medidas y Procedimientos Sanitarios y Fitosanitarios								Lo que emite la Secretaría de Agricultura y Ganadería es un certificado de importación no de libre venta. • Si la consulta se refiere a las visitas de inspección en origen o certificación de plantas, se requiere información puntual especificando el país y descripción de la Planta, Empresa o Matadero para brindar información sobre la situación de las mismas. • Se solicita que se indique cuáles son los problemas identificados a fin de proceder a realizar las consultas con la institución correspondiente.	Constituye una barrera importante al comercio, ya que sin esta autorización no es posible vender productos alimenticios (procesados en Honduras).
4	Honduras	Discrecionalidad en aplicación de reglamento de etiquetados.	Ministerio de Salud	Reglamento Centroamericano de Medidas de Normalización, Metrología y procedimientos de Autorización.								Temas administrativos, en ese sentido la Secretaría de Salud de Honduras está mejorando su sistema para dar pronta respuesta a las solicitudes. Esa discrecionalidad resulta en que no existe criterios unificados entre los responsables de la secretaria de salud, cuando un expediente ha sido revisado en una de las oficinas, luego lo regresan y le dictaminan auto por otro técnico que considera que la evaluación del expediente no ha sido correcta por parte del primer técnico. Eso atrasa y genera más gastos.	Atrasos e incremento de costos al solicitar se cambien los envases aduciendo que no cumplen los requisitos de etiquetado. Esa discrecionalidad resulta en que no existe criterios unificados entre los responsables de la secretaria de salud, cuando un expediente ha sido revisado en una de las oficinas, luego lo regresan y le dictaminan auto por otro técnico que considera que la evaluación del expediente no ha sido correcta por parte del primer técnico. Eso atrasa y genera más gastos.

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
1	Nicaragua	Se está aplicando multa de 50 PCCA a documento de embarque en la Aduana Aérea y se está obligando al consignatario a endosar documento de embarque por error en consignatario.	Aduana									Mediante Disposición Administrativa 001-2010 se comunicó a los administradores de aduana el tratamiento aduanero a ser aplicado siendo para este caso: "No se deberá aplicar la infracción administrativa en aquellos casos en que sean solicitas correcciones de documentos, mediante carta de corrección dirigida y autorizada por el administrador de aduana. Apegarse al cumplimiento de lo establecido en el Arto. 314 del RECAUCA.	
2	Nicaragua	No se despacha mercadería si no se paga infracción administrativa.	Aduana									Mediante acuerdo entre la DGA y el Sector Privado del 12 de diciembre del año 2012, si el transportista tiene una infracción pendiente debía pagar, si ésta no había sido recurrida de revisión.	
3	Nicaragua	Caso de formularios aduaneros únicos, que tienen dos regímenes aduaneros diferentes. Se están exigiendo dos (2) formularios diferentes.	Aduana									Se cuenta con una propuesta de procedimiento que será discutida con el Comité Técnico Operativo conformado por la DGA y el sector privado. Así mismo, se están realizando los cambios necesarios en el Sistema Informático, para poder cumplir con dicha normativa.	
4	Nicaragua	Valoración de vehículos repuestos y accesorios usados, importados son arbitrarios, el valor asignado es 4 veces mayor que el precio realmente pagado o por pagar. No se respeta el valor de transacción ni los métodos de valoración. No se toma en cuenta el estado del vehículo y todos los elementos que influyen en su valor, como establece el método de valoración GATT.	Aduana	Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías??								La DGA tomará en cuenta la información mencionada.	
5	Nicaragua	Incorrecto conteo del plazo de permanencia de las mercancías en el depósito temporal. En la Delegación Managua no se está respetando el conteo de plazo para el depósito temporal a como se indica en el RECAUCA, dado que se incluye en el conteo el día de ingreso	Aduana	RECAUCA								Mediante acuerdo entre la DGA y el Sector Privado del 20 de diciembre del año 2012, el plazo de permanencia de 20 días se empezará a contar de acuerdo a la ley, por lo que será diferenciada según el tipo de transporte.	
6	Nicaragua	Retención de contenedores vacíos en tránsito por los puertos marítimos. Retención de contenedores en lastre en Corinto.	Aduana	Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos de Carretera								Finalizaron el desarrollo de la aplicación informática que nos permitirá controlar el ingreso y salida de contenedores. La segunda fase a implementar es el control de los contenedores, prevista para inicios del próximo año.	
7	Nicaragua	Los adeudos originados en ajustes a los valores en aduana de declaraciones de importaciones definitivas no deben ser imputados a las agencias aduaneras. A causa de auditoría por fiscalización. Suspensión e Inhabilitación de operaciones a las agencias aduaneras, en el SIADUNA WORLD injustificadamente y sin previo aviso.	Aduana	Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías?								En el caso particular de Nicaragua, por disposición administrativa, los Agentes Aduaneros pueden firmar, si así lo indica el poder de representación otorgado por el importador, las declaraciones de valor en aduana, por tanto, en estos casos si son notificados los adeudos a los agentes aduaneros.	
8	Nicaragua	La autoridad aduanera ha implementado la retención del 20% de impuesto de renta sobre el valor del flete, en la aduana de Peñas Blancas, Nicaragua, se le retiene a todo transportista terrestre no nicaragüense que sale de ese país, el	DGI	Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías?								Que la DGA se abstenga de efectuar este cobro, en vista que la legislación tributaria establece que si no se hizo la retención al prestador del servicio, lo paga el contribuyente de manera solidaria.	

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
9	Nicaragua	En el módulo de Policía de Narcóticos en la aduana de Sapoa se realizan registros y rotura de los marchamos a la mayoría de vehículos. En el registro dañan las mercancías y la estructura de las unidades de transporte ya que realizan perforaciones y desarmen partes de los vehículos. Hay casos donde han pedido desarmar partes del motor.	Policía	Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera								De conformidad con el artículo XX del GATT cualquier disposición de seguridad no debe ser un obstáculo técnico al comercio, ni atentar contra la propiedad privada. Que las revisiones sean definidas en base al estándar internacional y se tomen acciones para utilizar equipo adecuado y evitar los daños a los medios de transporte. El horario de trabajo de la policía de narcóticos es de 7.00 a 17.00 mientras que la aduana atiende de 6.00 a 12 media noche. Es urgente homologar el horario.	
10	Nicaragua	No se respeta el carnet de afiliación como transportista.	Migración									Que se respete y valide el carnet federado.	
11	Nicaragua	Exigen que cada uno de los huecos de una empresa hondureña tengan marcado el logo de la empresa	Ministerio de Agricultura	Reglamento Centroamericano de Normas Técnicas y Etiquetado???. Reglamento Centroamericano de Medidas de Normalización, Metrología y procedimientos de Autorización.		2013/2014						Las autoridades SENASA de Honduras consideran que este es un obstáculo técnico. En primera instancia se sometieron al proceso de solución de controversias sin resultado positivo. El problema se presentó en el Foro de Ministros de Agricultura de CA y no se resolvió, y actualmente hay instalado un Panel Arbitral en el marco de las disposiciones de la SIECA, solicitado por Honduras.	
12	Nicaragua	Falta de exenciones establecidas en los artículos 127 y 131 de la Ley de Concertación Tributaria para productos textiles procedentes de El Salvador. La Dirección General de Aduanas ha retenido los formatos de exoneración del pago del IVA desde hace cinco meses y no se le ha dado trámite alguno, de acuerdo con lo establecido en la Ley antes citada, pese a contar con las autorizaciones de las exenciones por parte de la Viceministra de Hacienda y Crédito Público de Nicaragua.	Dirección General de Aduanas	Artículos 127 y 131 de la Ley de Concertación Tributaria para productos textiles procedentes de El Salvador.		2013		DATCO				El Salvador expone las diversas gestiones realizadas ante la Dirección General de Aduanas por parte de las empresas afectadas desde el mes de junio del presente año. DATCO remite carta 353-2013 de fecha jueves 5 de septiembre del presente año al MFIC solicitándole su urgente intervención en el caso. Se solicita nuevamente respuesta el día 4 de octubre, mediante correo electrónico, ya que hasta la fecha no se ha tenido noticias sobre las gestiones. Comentario ES: En fecha 07 de febrero del presente año, el Viceministro de Economía de El Salvador remitió nota al Director de Comercio Exterior de Nicaragua, en la cual se hace referencia a la retención de los formatos de exoneración del pago de IVA que las autoridades nicaragüenses continúan realizando sin justificación legal, por lo que se solicitan las gestiones pertinentes. A la fecha, no se ha recibido respuesta por parte de Nicaragua, mientras los productos salvadoreños continúan en desventaja, pues son objeto de costos adicionales.	

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
13	Nicaragua	Procedimiento para autorización de la importación de alimentos y bebidas, emitido por la Dirección de Regulación de Alimentos de Nicaragua que está afectando a las compañías de Galletas Pozuelo y Kraft Foods.	Aduanas y Ministerio de Salud	Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano -RECAUCA-		2013	Galletas Pozuelo y Kraft Foods.					En oficio No. DGCE-00608-13-S del 12 de noviembre de 2013 y recibido en la SIECA el 15 del mismo mes y año. La Coordinadora Foro Centroamérica, Panamá y República Dominicana del Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica, se dirigió a la SIECA poniendo en su conocimiento, en el marco del Procedimiento para la Revisión, Análisis y Solución de Barreras no Arancelarias al Comercio Intra-regional Centroamericano, que la Dirección de Regulación de Alimentos de Nicaragua está afectando a las compañías Galletas Pozuelo y Kraft Foods, las que argumentan que el nuevo procedimiento de importación establece requisitos adicionales en la factura comercial, no usar abreviaturas, el número del registro sanitario asignado en Nicaragua, nombre y país del exportador. También indican que antes de la vigencia de ese procedimiento no se requería previa autorización del Ministerio de Salud y que en la factura que acompañaba la exportación se utilizaban las abreviaturas para la descripción del producto, además que no se incluía el número de registro sanitario de ese país. Debido a que las empresas antes mencionadas cuentan con un sistema de	

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	MEDIDA	INSTITUCIÓN QUE APLICA LA MEDIDA	DISPOSICIONES LEGALES O PROCEDIMENTALES QUE SE VIOLAN	LUGAR DONDE OCURRIÓ EL HECHO	FECHA Y HORA CUANDO OCURRIÓ EL HECHO	NOMBRE Y CARGO DEL FUNCIONARIO QUE EJECUTÓ LA MEDIDA, SI PROCEDE	NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL DEL QUE REPORTA O AFECTADO, DATOS DE CONTACTO	ACCIONES REALIZADAS POR EL AFECTADO ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE. RESPUESTA O RESULTADOS DE LA GESTIÓN	CUANTIFICACIÓN DEL IMPACTO (SI ES POSIBLE DETERMINARLO)	LIMITANTES IDENTIFICADAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIÓN LEGAL O PROCEDIMENTAL	COMENTARIOS PAÍS	OBSERVACIONES
1	Panamá	Aplican cobro de US \$ 15.00 por parte de la Municipalidad de Changuinola a todos los transportistas extranjeros que ingresan por ese puesto.	Municipalidad de Changuinola	No se otorga trato nacional									

ANEXO 7 Criterios para priorizar los obstáculos

INSTRUMENTO DE CRITERIOS PARA PRIORIZAR LOS OBSTÁCULOS REGIONALES AL COMERCIO INTRARREGIONAL

No.	PROBLEMA/MEDIDA	1	2	3	4	5	6	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
		Alcance/Magnitud ¹	Urgencia ^b	Tendencia o evolución ^c	Viabilidad ^d	Disponibilidad de recursos ^e	Costo/efectividad ^f		
		Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		

Elaboración propia.

NOTAS:

1. **Alcance/Magnitud:** Cantidad de países, sectores y empresas afectadas (en términos relativos y/o absolutos). Se considerará que la medida:

- a. afecta a muchos (se valora con 2): involucra a 5 o 6 países;
- b. afecta a algunos (se valora con 1): si incluye a 3 o 4 países; y
- c. que afecta a pocos (se valora con 0): si la medida se aplica en 1 o 2 países.

2. **Urgencia:** Denota la necesidad de actuar. Dependiendo del impacto que la medida tiene en la actividad económica/intercambio comercial:

- a. afecta en general a todo el comercio. Las autoridades deberían actuar "de inmediato" (valoración = 2);
- b. afecta a una parte importante del comercio. Se estima, alrededor del 50% (valoración = 1); y
- c. la medida sólo afecta a un porcentaje menor del comercio (valoración = 0).

3. **Tendencia o evolución:** Cómo ha evolucionado el problema. Este análisis se realiza con base en el proceso de seguimiento de cada uno de los obstáculos de la matriz:

- a. el problema tiende a empeorar (valoración = 2);
- b. el problema permanece estable (valoración = 1); y
- c. el problema tiende a desaparecer, o quizás las autoridades ya están actuando (valoración = 0).

4. **Viabilidad:** Existe la decisión política y la capacidad institucional para enfrentar la medida.

- a. Alta, existe voluntad política y capacidad institucional para enfrentar la medida (valoración = 2);
- b. Relativa, se percibe un ambiente de las autoridades, pero no se concreta la acción (valoración = 1); y
- c. Baja, se tiene acercamiento con las autoridades, pero se demuestra indiferencia en buscar una solución a la medida (valoración = 0).

Los representantes del país donde se aplica la medida tendrían la mayor capacidad de evaluar la viabilidad para eliminar el obstáculo.

5. **Disponibilidad de recursos:** Se cuenta con los recursos necesarios para enfrentar la medida.

- a. Los recursos están disponibles (valoración = 2);
- b. existe la posibilidad de obtenerlos (valoración = 1); y
- c. no existen recursos (valoración = 0).

6. **Costo/efectividad:** Representa la relación entre los costos de la intervención y los beneficios a obtener.

- a. alta (valoración = 2),
- b. intermedia (valoración = 1), y
- c. baja (valoración = 0).

Los criterios anteriores podrán ayudar a determinar la relación costo/efectividad de la solución del obstáculo.

Instrumento con criterios para priorizar los obstáculos regionales de la matriz

No.	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
		Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
1	Inestabilidad del Sistema informático	2	2	0	2	1	2	9	Máxima
2	Horarios de atención	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
3	Consolidación de carga de exportación	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
4	No existe reconocimiento mutuo de permisos y autorizaciones (MSF) del país de exportación, exigiéndose incluso en el tránsito.	2	2	2	1	1	2	10	Máxima
5	No hay coordinación para inspecciones físicas en las aduanas	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
6	Base de datos de transportistas	2	2	0	1	1	2	8	Intermedia
7	Autoridades de Panamá no permiten ingreso de unidades de transporte a su territorio ni libre tránsito a Zona de Colón ni cragar allí	2	2	1	0	2	1	8	Intermedia
8	No hay uniformidad de precios de los dispositivos de seguridad (marchamos)	2	1	1	0	2	1	7	Intermedia
9	CR exige aportar \$20 por vehículo para programa seguridad vial	2	1	1	0	2	1	7	Intermedia
10	Infraestructura física de aduanas	2	2	0	1	0	1	6	Intermedia
11	Etiquetado: equipo detecta modificaciones al arte como envase "sucio"	0	2	1	1	1	1	6	Intermedia
12	CR obliga a comprar seguro a terceros	2	1	1	0	1	1	6	Intermedia

Elaboración propia.

INSTRUMENTO DE CRITERIOS PARA PRIORIZAR LOS OBSTÁCULOS NACIONALES AL COMERCIO INTRARREGIONAL

No.	PROBLEMA/MEDIDA	1	2	3	4	5	6	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
		Alcance/Magnitud ¹	Urgencia ^b	Tendencia o evolución ^c	Viabilidad ^d	Disponibilidad de recursos ^e	Costo/efectividad ^f		
		Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		

Elaboración propia.

NOTAS:

1. **Alcance/Magnitud:** sectores y/o empresas de un determinado país afectados por la medida:
 - a. afecta al comercio general del país (valoración = 2);
 - b. afecta a varios sectores (valoración = 1); y
 - c. afecta a un sector o un grupo de empresas (valoración = 0).
2. **Urgencia:** Denota la necesidad de actuar. Dependiendo del impacto que la medida tiene en la actividad económica del país:
 - a. afecta en general a todo el comercio o la importancia relativa del sector en la actividad económica del país es alta y/o el número de empresas afectadas es grande. Las autoridades deberían actuar "de inmediato" (valoración = 2);
 - b. afecta a un sector con una importancia relativa media o el número de empresas representa alrededor del 50% del total de las empresas del país (valoración = 1); y
 - c. la medida afecta a un sector con una importancia relativa baja, o a un porcentaje mínimo de empresas del país (valoración = 0).
3. **Tendencia o evolución:** Cómo ha evolucionado el problema. Este análisis se realiza con base en el proceso de seguimiento de cada uno de los obstáculos de la matriz nacional:
 - a. el problema tiende a empeorar (valoración = 2);
 - b. el problema permanece estable (valoración = 1); y
 - c. el problema tiende a desaparecer, o quizás las autoridades nacionales ya están actuando (valoración = 0).
4. **Viabilidad:** Existe en el país la decisión política y la capacidad institucional para enfrentar la medida:
 - a. alta, existe voluntad política y capacidad institucional para enfrentar la medida (valoración = 2);
 - b. relativa, se percibe un ambiente de las autoridades, pero no se concreta la acción (valoración = 1); y
 - c. baja, se tiene acercamiento con las autoridades, pero se demuestra indiferencia en buscar una solución a la medida (valoración = 0).

Los representantes del país donde se aplica la medida tendrían la mayor capacidad de evaluar la viabilidad para eliminar el obstáculo.
5. **Disponibilidad de recursos:** Se cuenta con los recursos necesarios para enfrentar la medida:
 - a. los recursos están disponibles (valoración = 2);
 - b. existe la posibilidad de obtenerlos (valoración = 1); y
 - c. no existen recursos (valoración = 0).
6. **Costo/efectividad:** Representa la relación entre los costos de la intervención y los beneficios a obtener.
 - a. alta (valoración = 2),
 - b. intermedia (valoración = 1); y
 - c. baja (valoración = 0).

Los criterios anteriores podrán ayudar a determinar la relación costo/efectividad de la solución del obstáculo.

Instrumento con criterios para priorizar los obstáculos nacionales de la matriz

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
			Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
1	Guatemala	Alto índice de rojos en la aplicación del sistema de gestión de riesgo.	2	2	2	1	2	2	11	Máxima
2	Guatemala	Detención de medios de transporte y exigencia de pago de impuestos de vehículos con matrícula extranjera que han ingresado al país al amparo de Admisión Temporal de Contenedores ATC, en los casos en que SAT no realizó los registros de prueba de salida del medio de transporte extranjero. (Chasis, contenedores, furgones, semirremolques, remolques, etc.).	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
3	Guatemala	No hay tiempos definidos o uniformes para despachos de acuerdo a resultados aleatorios. Los delegados no dan información o retardan las revisiones.	2	2	2	1	2	1	10	Máxima
4	Honduras	A partir del mes de Mayo 2008 están obligando a los transportistas que realizan tránsitos internacionales que pasen a una agencia aduanal a re digitar las DTI's cobrándoles la cantidad de US \$. 5.60 por cada una.	2	2	1	1	2	2	10	Máxima

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
			Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
5	Honduras	Los embarques con destino a un almacén fiscal o aduana interna, amparados bajo el régimen de tránsito internacional, se está exigiendo que se nacionalicen en esa aduana o que se pague una garantía de los impuestos o que se entregue una dádiva para poder continuar.	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
6	Honduras	Incumplimiento de plazos en inspecciones sanitarias, para emisión de certificado de libre venta.	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
7	Honduras	Discrecionalidad en aplicación de reglamento de etiquetados.	2	2	2	2	1	1	10	Máxima
8	Nicaragua	Caso de formularios aduaneros únicos, que tienen dos regímenes aduaneros diferentes. Se están exigiendo dos (2) formularios diferentes.	1	2	1	2	2	2	10	Máxima
9	Nicaragua	Incorrecto conteo del plazo de permanencia de las mercancías en el depósito temporal. En la Delegación Managua no se está respetando el conteo de plazo para el depósito temporal a como se indica en el RECAUCA, dado que se incluye en el conteo el día de ingreso del medio de transporte.	2	2	1	1	2	2	10	Máxima

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
			Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
10	Nicaragua	La autoridad aduanera ha implementado la retención del 20% de impuesto de renta sobre el valor del flete, en la aduana de Peñas Blancas, Nicaragua; se le retiene a todo transportista terrestre no nicaragüense que sale de ese país; el 20% del valor del flete.	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
11	Nicaragua	No se respeta el carnet de afiliación como transportista.	2	2	1	1	2	2	10	Máxima
12	El Salvador	Medidas aplicadas a productos lácteos procedentes de Honduras, impuestos por las autoridades del Ministerio de Agricultura, Aduana o de policía en la frontera del Amatillo	1	2	2	1	2	1	9	Máxima
13	Nicaragua	Retención de contenedores vacíos en tránsito por los puertos marítimos. Retención de contenedores en lastre en Corinto.	1	2	1	2	2	1	9	Máxima
14	Panamá	Aplican cobro de US \$.15.00 por parte de la Municipalidad de Changuinola a todos los transportistas extranjeros que ingresan por ese puesto.	2	2	1	1	1	2	9	Máxima

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
			Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
15	Nicaragua	En el módulo de Policía de Narcóticos en la aduana de Sapoa se realizan registros y rotura de los marchamos a la mayoría de vehículos. En el registro dañan las mercancías y la estructura de las unidades de transporte ya que realizan perforaciones y desarman partes de los vehículos. Hay casos donde han pedido desarmar partes del motor.	1	2	1	0	2	2	8	Intermedia
1	Costa Rica	Obligación de realizar una DUA de Exportación para los tránsitos internacionales.	2	1	1	1	2	0	7	Intermedia
2	Costa Rica	Se presentan problemas para los transportistas del CA-4 en el Comercio Regional en cuanto a la falta de libre movilización de personas y medios de transporte: Exigen pasaporte a los transportistas de todos los demás países.	2	1	1	0	2	1	7	Intermedia
3	Nicaragua	Se está aplicando multa de 50 PCA a documento de embarque en la Aduana Aérea y se está obligando al consignatario a endosar documento de embarque por error en consignatario.	0	2	1	1	2	1	7	Intermedia

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
			Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
4	Nicaragua	No se despacha mercadería si no se paga Infracción administrativa.	0	1	1	1	2	1	6	Intermedia
5	Nicaragua	Exigen que cada uno de los huevos de una empresa hondureña tengan marcado el logo de la empresa	0	2	2	0	2	0	6	Intermedia
6	Nicaragua	Falta de exenciones establecidas en los artículos 127 y 131 de la Ley de Concertación Tributaria para productos textiles procedentes de El Salvador. La Dirección General de Aduanas ha retenido los formatos de exoneración del pago del IVA desde hace cinco meses y no se le ha dado trámite alguno, de acuerdo con lo establecido en la Ley antes citada, pese a contar con las autorizaciones de las exenciones por parte de la Viceministra de Hacienda y Crédito Público de Nicaragua.	0	2	1	1	2	0	6	Intermedia
7	Nicaragua	Procedimiento para autorización de la importación de alimentos y bebidas, emitido por la Dirección de Regulación de Alimentos de Nicaragua que está afectando a las compañías de Galletas Pozuelo y Kraft Foods.	0	2	1	1	2	0	6	Intermedia
8	Costa Rica	Exigen visa a los transportistas de Nicaragua.	0	1	1	0	2	1	5	Intermedia

No.	PAIS QUE APLICA LA MEDIDA	PROBLEMA/MEDIDA	Alcance/Magnitud	Urgencia	Tendencia o evolución	Viabilidad	Disponibilidad de recursos	Costo/efectividad	Puntaje total	Clasificación: *Máxima prioridad (9 o más puntos): *Prioridad intermedia (6 a 8 puntos) *Prioridad baja (1 a 5)
			Afecta a muchos sectores y/o empresas (2), a algunos (1) o a pocos (0)	¿Es imprescindible actuar ahora (2), es indiferente (1) o se puede esperar (0)?	¿El problema tiende a empeorar (2), está estable (1) o tiende a mejorar (0)?	Existe alta posibilidad de enfrentar el problema(2), posibilidad relativa (1), poca posibilidad (0)	¿Se cuenta con los fondos necesarios o no se requieren para solucionar el problema (2)? ¿Existe la posibilidad de obtenerlos (1)? ¿No hay recursos (0)?	Grande (2), intermedio (1) y menor (0)		
9	Guatemala	Falta de un proceso específico y ágil para desaduanaje de tejidos vivos (Córneas) Impacto en vida útil del tejido.	0	1	1	2	1	0	5	Baja
10	Nicaragua	Los adeudos originados en ajustes a los valores en aduana de declaraciones de importaciones definitivas no deben ser imputados a las agencias aduaneras. A causa de auditoría por fiscalización. Suspensión e Inhabilitación de operaciones a las agencias aduaneras, en el SIDUNEA WORLD injustificadamente y sin previo aviso.	0	1	1	1	2	0	5	Baja
11	Nicaragua	Valoración de vehículos repuestos y accesorios usados, importados son arbitrarios, el valor asignado es 4 veces mayor que el precio realmente pagado o por pagar. No se respeta el valor de transacción ni los métodos de valoración. No se toma en cuenta el estado del vehículo y todos los elementos que influyen en su valor, como establece el método de valoración GATT.	0	0	1	1	2	0	4	Baja

ANEXO 8
Listado de personas entrevistadas para este estudio
28 de junio al 17 de julio de 2015

Nombre	Cargo	Institución
San Salvador, El Salvador, 29 de junio al 1 de julio		
Amy Angel	Coordinadora	FUSADES
Pedro Argumedeo	Investigador	FUSADES
Claudia Maceda	Abogada	Villatoro y Asociados
Ana Leonor Díaz de Pocasangre	Grupo Técnico	COEXPORT
Silvia Cuéllar	Directora Ejecutiva	COEXPORT
Karla Domínguez Zarco	Analista Económica, Gerencia de Inteligencia Industrial y A. Técnico al CIFACIL	ASI
Masiel Zepeda	Gerente de Comunicaciones	ADES
Carmen Aída Muñoz	Directora Ejecutiva	AMCHAM/CIFACIL
Rigoberto Monge	Asesor Económico	ASI
Carmen Aída de Meardi	Vice Presidenta ASI y Presidenta Ejecutiva	CIFACIL
Mauricio Ernesto Rodríguez	Coordinador Técnico-Comercial	CAMTEX
Regina Díaz	Asesora Despacho Ministerial	Ministerio de Economía (MINEC)
Mario Gallardo	Su-Director de Integración Económica	Ministerio de Economía
Romeo Romero	Facilitación de Comercio	Dirección General de Política Comercial, MINEC
Rodrigo Rivas Melhado	<i>Trade Specialist Component 2</i>	<i>USAID Regional Trade and Market Alliances Project</i>
Carlos Obando	Especialista	<i>USAID Regional Trade and Market Alliances Project</i>
Gilberto Suria	Sub-Director General de Aduanas	Dirección General de Aduanas, Ministerio de Hacienda
Imelda Alvarenga	Jefe	Atención al Cliente, Dirección General de Aduanas
Beatriz Jiménez	Encargada de atención al cliente y reclamaciones	Atención al Cliente, Dirección General de Aduanas
Víctor Torres	Director de Ganadería	Ministerio de Agricultura
Guadalupe Nuila	División de Inocuidad	Ministerio de Agricultura
José Álvarez	Cuarentena Animal	Ministerio de Agricultura
Celia Alfaro de Hidalgo	Coordinadora	Dirección Salud Ambiental, Unidad Control de Alimentos, ministerio de Salud
Rodolfo Peñate	Colaborador Técnico	Dirección de Salud Ambiental, Ministerio de Salud

Nombre	Cargo	Institución
Katy Ochoa de Saravia	Coordinadora Centro de Cómputo	Dirección de Salud Ambiental, Ministerio de Salud
José Cornelio Deras Robles	Jefe Departamento	Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones, CIEX El Salvador
Tegucigalpa, Honduras, 1 al 3 de julio		
Enrique Miselem	Presidente	FPX
Jerónima Urbina	Directora General de Política Comercial	Secretaría de Desarrollo Económico
Janitza Romero	Encargada de Facilitación de Comercio ante la OMC, Dirección de Política Comercial	Secretaría de Desarrollo Económico
Lidabel Almendárez	Gerente de Política Comercial	COHEP
Helui Castillo Hung	Oficial de Política Comercial	COHEP
Paulina Quiñonez	Oficial de Política Comercial	COHEP
Ranfis Mercado	Sub Director Técnico de Salud Animal	SENANSA, Secretaría de Agricultura y Ganadería
Céleo Osorio	Director Ejecutivo	FENAGH
Rafael Medina	Presidente	Cámara de Comercio e Industrias de Tegucigalpa
Edison Eliezer Rivera	Oficial de Asuntos Económicos	Cámara de Comercio e Industrias de Tegucigalpa
Vilma Sierra	Presidenta Ejecutiva	FIDE
Fernando García Merino	Director Ejecutivo	Asociación Nacional de Industriales (ANDI)
Ciudad Guatemala, Guatemala, 6 y 7 de julio		
Vera Calderón	Coordinadora Dirección de Competitividad	AGEXPORT
Sonia Ramos	Analista Competitividad	AGEXPORT
Karla de la Cruz	Coordinadora OMC	Ministerio de Economía (MINECO)
Boris Cabrera	Asesor de facilitación de Comercio	Ministerio de Economía (MINECO)
César Estrada	Jefe de Departamento	Superintendencia de Administración Tributaria (SAT)
Marta María Peláez	Apoyo	CCIE
Ana Morales	Asistente Presidencia	CCIE
Eddy Fuentes	Sup. Logística Inf.	Grupo Bimbo
Jennifer Mendoza	Coordinadora Comisión Alimentos y Bebidas	AGEXPORT
Evelyn Gutiérrez	Coordinadora Comisión de Manufacturas y Cosméticos	AGEXPORT
Vinicio Rosales	Gerente Asuntos Jurídicos C.A.	Productos AVON de Guatemala S.A.

Nombre	Cargo	Institución
Flor Arévalo	SIEX/Logístico	SIEX/AGEXPORT
César A. Zamora	Director Ejecutivo	CENCIT
Claudia Barrios	Asesora en Comercio Exterior	Cámara de Industria
Shirley Aguilar	Asesora	Cámara de Comercio
Úrsula Quintana	Asesora	
María Luisa Soto	Directora Ejecutiva	CUTRIGUA
Wendy Mena	Analista	AGEXPORT/FECAEXCA
Ingrid Barillas	Asesora	PRONACOM
Karen Chinchilla Arévalo	Técnico en Comercio Exterior	Cámara de Industria
Héctor Fajardo	Director General	CATRANSCA
Milton Funes	Asesor	CATRANSCA
Byron Gil	Epidemiólogo	MAGA
Fernando Herrera	Director División Servicios al Exportador	AGEXPORT
Leticia Salazar	Gerente General	Carga Global, S.A.
Yadira Duarte	Agente Aduanero 340	Grupo S.I.C.I.
William García	Director de Integración Económica y Competitividad	SIECA
Marco Tulio Recinos	Especialista en Comercio Exterior y Competitividad	SIECA
Managua, Nicaragua, 8 al 10 de julio		
Juan Sebastián Chamorro	Director Ejecutivo	FUNIDES
Kenia Sánchez	Asesora Legal	Cámara de Industrias de Nicaragua (CADIN)
Juan Carlos Amador	Director Ejecutivo	Cámara de Industrias de Nicaragua (CADIN)
Sonia Somarriba	Directora de Mercados y Relaciones Internacionales	Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua (APEN)
Dulce María		Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua (APEN)
Mario F. Amador Rivas	Gerente General	Comité Nacional de Productores de Azúcar de Nicaragua (CNPA)
Ernesto Pérez Delgado	Director DOCI	Ministerio de Fomento, Industria y Comercio (MIFIC)
Maricruz Prieto S.	Directora Aplicación y Negociación de Acuerdos Comerciales	Ministerio de Fomento, Industria y Comercio (MIFIC)
Ixchen Trigueros	Especialista OMC	Ministerio de Fomento, Industria y Comercio (MIFIC)
Engelsberth Gómez	Director de Promoción de Exportaciones	PRONicaragua

Nombre	Cargo	Institución
Karina Mejía	Coordinadora de Post-Establecimiento	PRONicaragua
José Adán Aguerri	Presidente	Consejo Superior de la Empresa Privada (COSEP)
Rafael López Altamirano	Economista	Consejo Superior de la Empresa Privada (COSEP)
Eduardo Fonseca	Director de Consejo Directivo	Consejo Superior de la Empresa Privada (COSEP)
Ciudad Panamá, Panamá, 14 al 16 de julio		
Daniel Vega	Director Ejecutivo	Asociación Panameña de Exportadores (APEX)
Julio Vidal	Director de Desarrollo Organizacional	Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAP)
Rosemary Rodríguez	Coordinadora Dirección de Asuntos Económicos y Asesoría (CEECAM)	Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAO)
Ruth Harding	Directora General <i>a.i.</i> DINATRADEC	Ministerio de Comercio e Industrias
Alexis Pineda	Director DINATRADEC	Ministerio de Comercio e Industrias
Esther Vergara	Secretaria	Autoridad Panameñas de Seguridad de Alimentos (AUPSA)
Cristal Salcedo F.	Oficial de Normas	Autoridad Panameñas de Seguridad de Alimentos (AUPSA)
Juana Ruiz Beleño	Oficial Fitosanitaria	Autoridad Panameñas de Seguridad de Alimentos (AUPSA)
Luis Benavides	Jefe del Departamento de Elaboración de Normas para la Importación de Alimentos	Autoridad Panameñas de Seguridad de Alimentos (AUPSA)
Rogelio Alvarado	Director de Análisis Económico y Social	Ministerio de Economía y Finanzas
San José, Costa Rica, 16 y 17 de julio de 2015		
Bernardo Jaén	Director General	SENASA
Alexis Sandi Muñoz	Sub Director	
Luis Zamora Ch.	Jefe de Registro Medic.	SENASA
José Hugo Guzmán A.	Auditor Cuarentena Animal	SENASA
Myriam Jiménez Mata	Jefe Unidad Comunicación	SENASA
Daniella Gamboa	Coordinadora Comercio Internacional	SENASA
Laura Escalante	Coordinadora Facilitación de Comercio	Ministerio de Comercio Exterior (COMEX)

Nombre	Cargo	Institución
Indiana Trejos	Coordinadora Temas OMC	Ministerio de Comercio Exterior (COMEX)
Alejandra Porras	Coordinadora OTC MSF	Ministerio de Comercio Exterior (COMEX)
Ileana Herrera Gallego	Jefe Unidad de Registros	Ministerio de Salud
Roberto Guillén Pacheco	Delegado Ejecutivo	FUNDEVI
María Fernanda Hidalgo	Asistente de Proyectos	FUNDEVI
Rafael Cordero Marín	Asistente de Proyectos	FUNDEVI
Isabel Martínez Fonseca	Delegación Adjunta	FUNDEVI
Martín Calderón Chávez	Director Ejecutivo	Cámara Nacional de Agricultura y Agroindustria (CNAACR)
Alexandra Rodríguez	Directora Normalización	INTECO
Eliécer Castro	Director Desarrollo de Mercados	INTECO