



*Universitat
Abat Oliba CEU*

La implementación de un corredor interoceánico: el caso de Guatemala

TRABAJO FIN DE MÁSTER

Autor: Olga Caparrós Escayola
Tutor: María del Carmen Parra Rodríguez
Máster Universitario en Derecho y Negocio Marítimo
Año: 2018

DECLARACIÓN

El que suscribe declara que el material de este documento, que ahora presento, es fruto de mi propio trabajo. Cualquier ayuda recibida de otros ha sido citada y reconocida dentro de este documento. Hago esta declaración en el conocimiento de que un incumplimiento de las normas relativas a la presentación de trabajos puede llevar a graves consecuencias. Soy consciente de que el documento no será aceptado a menos que esta declaración haya sido entregada junto al mismo.

Firma:

Olga CAPARRÓS ESCAYOLA

*Lo que vemos cambia lo que sabemos.
Lo que conocemos cambia lo que vemos*

J. PIAGET

Resumen

El presente trabajo se ha elaborado con el objetivo de justificar la necesidad de establecer una vía alternativa de comercio en Latinoamérica y concretamente en Guatemala por su idoneidad en la localización y por la futura implementación de todo el proyecto. Tras las diferentes crisis que ha habido en los últimos años, el incremento y evolución del comercio y de los medios y modos de transporte, ha propiciado que se busquen otros métodos para transportar las mercancías economizando tiempos y costes. Estos medios que han surgido deben regirse por normativa relativa al transporte, al derecho marítimo y, en general, por toda la regulación concerniente a las plataformas logísticas. Tras acreditar esta necesidad y explicar el proyecto de Guatemala, se ha procedido a realizar un análisis de la normativa que le afectará y, concretamente, la relacionada con la estructura logística del mismo para determinar en qué aspectos cabría mejorar la regulación guatemalteca para poder llevar a cabo todo el proyecto.

Resum

El present treball s'ha elaborat amb l'objectiu de justificar la necessitat d'establir una via alternativa de comerç a l'Amèrica Llatina i concretament a Guatemala per la seva idoneïtat en la localització i per la futura implementació de tot el projecte. Després de les diferents crisis que hi ha hagut en els últims anys, l'increment i evolució del comerç i dels mitjans i modes de transport, ha propiciat que es busquin altres mètodes per transportar les mercaderies economitzant temps i costos. Aquests mitjans que han sorgit s'han de regir per normativa relativa al transport, al dret marítim i, en general, per tota la regulació que fa a les plataformes logístiques. Després acreditar aquesta necessitat i explicar el projecte de Guatemala, s'ha procedit a realitzar una anàlisi de la normativa que li afectarà i, concretament, la relacionada amb l'estructura logística del mateix per determinar en quins aspectes caldria millorar la regulació guatemalenca per poder dur a terme tot el projecte.

Abstract

The present work has been elaborated with the objective of justifying the need to establish an alternative way of commerce in Latin America and specifically in Guatemala for its suitability in the location and for the future implementation of the whole project. After the different crises that have occurred in recent years, the increase and evolution of trade and the kind and mode of transport, has led to seek other methods to transport the goods, saving time and costs. These modes that have

arisen must be governed by regulations on transport, maritime law and, in general, by all regulations concerning logistics platforms. After confirming this need and explaining the Guatemala's project, and after analyzing the regulations that will affect it, specially, the one related to its logistics structure, this study was carried out to determine in what aspects the Guatemala's regulation could be improved in order to be able to complete the whole project.

Palabras claves / Paraules Clau / Keywords

Comercio internacional – Transporte multimodal – Transporte marítimo internacional – Corredores interoceánicos – Guatemala – Zona logística – Derecho marítimo – Mercancías

Comerç internacional – Transport multimodal – Transport marítim internacional – Corredors interoceànics – Guatemala – Zona logística – Dret marítim – Mercaderies.

International trade – Multimodal transport – International maritime transport – Interoceanic corridors – Guatemala – Logistics area – Maritime law – Goods.

Sumario

Introducción	8
1. el comercio mundial y el derecho marítimo	10
1.1. Previsiones del comercio mundial	12
1.2. Transporte marítimo internacional	16
1.3. Transporte marítimo en Guatemala.....	16
1.4. Corredores interoceánicos y el itsmo centroamericano . ¡Error! Marcador no definido.	16
1.5. Tendencia del comercio marítimo mundial y redes de transporte	18
2. Rutas de transporte.....	21
2.1. Los proyectos de corredores centroamericanos	21
3. El corredor interoceánico de Guatemala	25
3.1. El modelo de negocio del Corredor interoceánico de Guatemala.....	27
4. Zona Logística.....	27
4.1. Regulación urbanística	29
4.2. Regulación de zona franca	32
4.3. Regulación para el almacenamiento de mercancías.....	53
5. Conclusiones.....	64
6. Bibliografía referenciada.....	66
7. Anexos.....	75

Introducción

A lo largo de los siglos, el comercio internacional, promovido por el fenómeno de la globalización, ha ido evolucionando y creciendo. La globalización ha motivado que las empresas hayan visto cómo estrategia comercial y de negocio, la integración comercial a nivel mundial, obteniendo grandes beneficios y oportunidades.

A pesar de ello, debido a las crisis económicas que se han vivido en los últimos años, este crecimiento se vio estancado e incluso minorado, causando resultados negativos para el comercio internacional. Poco a poco, fueron superándose estas recesiones económicas, hasta que, en el año 2017 se experimentó una recuperación de la demanda en el comercio mundial. Esta mejora ha reactivado el transporte, sobre todo el marítimo y el aéreo, dando lugar, además, a la aparición de nuevas formas de transportar mercancías más eficientes y con unos costes menores.

Este incremento del comercio internacional junto con la previsión de su evolución, la tendencia de construir buques cada vez con mayor capacidad y la exigencia impuesta a los puertos de invertir en la mejora de sus instalaciones, ha originado que los países de Latinoamérica hayan visto la necesidad de crear nuevos medios alternativos de comercio para hacer frente a la demanda futura. Países como Guatemala, Nicaragua el Salvador y Honduras, han elaborado diferentes proyectos consistentes en Corredores Interoceánicos o vías de transporte que van a suponer una competencia directa al Canal de Panamá,

En el presente trabajo se ha realizado un estudio con el objetivo de justificar la necesidad de que existan estas nuevas vías de transporte en Latinoamérica, y concretamente, dada la idoneidad del país, se ha estudiado la propuesta elaborada en Guatemala.

1. El comercio mundial y el derecho marítimo

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC) el comercio mundial de mercancías experimentó un crecimiento 2017 y se prevé que siga creciendo durante el 2018 y 2019, pero la continuación de su expansión depende de que exista un crecimiento mundial sólido y de que los gobiernos apliquen políticas monetarias, fiscales y sobre todo comerciales adecuadas (OMC,2018). Parte de este crecimiento se debe a que los volúmenes del comercio marítimo mundial aumentaron en 2016. En 2017 los países en desarrollo siguieron contribuyendo al comercio marítimo internacional, representando un 59% de las mercancías cargadas y una 64% de las mercancías descargadas (UNCTAD, 2017). Siendo la definición de derecho marítimo (Garrigues, 1947) como la parte del derecho mercantil que regula las relaciones jurídico-privadas que derivan del comercio y de la navegación marítima en general, el derecho marítimo tiene una enorme importancia en el comercio mundial y en su regulación

1.1.Previsiones en el comercio mundial

La última década se ha visto marcada por una serie de crisis económicas y situaciones negativas, empezando con la gran crisis financiera mundial de 2008-2009, pasando por la crisis de la zona euro de 2010-2012, hasta llegar a los reajustes de los precios mundiales de los productos básicos de 2014-2016.(Naciones Unidas, 2018)

A pesar de ir superando poco a poco estas vicisitudes con un renovado optimismo sobre las perspectivas de una amplia recuperación, este crecimiento de la economía mundial está siendo insuficiente ya que se prevé que no superará el 3,1% en 2018.

La mejora del desempeño se ve afectada por el bajo nivel de crecimiento de grandes potencias como son Japón, Estados Unidos, países centrales de la zona euro y Reino Unido, suponiendo un obstáculo para el crecimiento del desarrollo. Sólo se verá una mejora si se renuncia a la austeridad y prudencia fiscales en estas economías que son las directrices que imperan actualmente.

Todo ello afecta al comercio mundial y por ende a la demanda mundial ya que su recuperación viene marcada por la incertidumbre y la debilidad. Factores que no suponen ningún estímulo para el crecimiento económico mundial, pero aun así la demanda se está viendo incrementada tras el periodo de las grandes crisis mundiales vividas los últimos diez años.

En 2017, la demanda en el comercio mundial mostró ciertas señales de recuperación respecto de las depresiones registradas a finales de 2015 y principio

2016. Esta recuperación, la más sólida desde el año 2011, se produjo a raíz del incremento de importaciones de mercancías en países como los de Asia Oriental, Estados Unidos y América Latina a finales del año 2016 y principios de 2017. En Europa, fue a principios de 2016 cuando empezó a verse una cierta recuperación llegando a los niveles experimentados en 2013, todo ello contrastándose con la disminución de las importaciones en África y Asia Occidental (OMC, 2017).

En términos de datos, el incremento del volumen del comercio mundial de mercancías pasó en el año 2016 (OMC, 2018) del 1,8% al 4,7% en 2017, siendo esta aceleración generalizada debido al aumento de la demanda de importaciones en diferentes países. Las importaciones en las economías en desarrollo se vieron también aumentadas, pasando la tasa de crecimiento del comercio en el año 2016 de 1,9% a un 7,9% el 2017. En cuanto a los países desarrollados, éstos también experimentaron una recuperación, aunque más moderada, pasando de un 2% en 2016 a un 3,1% en 2017. En cuanto a las exportaciones, también se percibió cierta recuperación en cuanto que en 2016 éstas crecieron un 1,1% en los países desarrollados y un 2,3% en los países en desarrollo, mientras que en 2017 aumentaron un 3,5% y un 5,7%, respectivamente.

Esta recuperación de los volúmenes del comercio que se registró en el año 2017, tal y como ya se ha dicho, fue generalizada. En la esfera de las exportaciones tuvo un mayor auge en países de América del Norte, América Central y del Sur, el Caribe, Europa y Asia, mientras que, en la esfera de las importaciones, experimentaron un continuo crecimiento Asia y América del Norte y un crecimiento más acelerado en Europa, América Central, del Sur y el Caribe. La Organización Mundial del Comercio (OMI) pronostica un crecimiento del volumen del comercio de las mercancías, derivado del promedio entre las exportaciones y las importaciones del 4,4%.

En cuanto a los servicios de transporte internacional también están evolucionando e incrementando. En el pasado año, los servicios de transporte crecieron a un ritmo superior a la media mundial, con una tasa del 8%. No obstante, el que ha experimentado un mayor crecimiento desde 2013, ha sido el transporte por mar y aire.

Este incremento de tráfico del transporte internacional junto con la complejidad técnica y geográfica obliga cada vez de forma más habitual, a ejecutar estos servicios con la necesaria la participación de más de un transportista. Esta tendencia supone uno de los temas más relevantes en el Derecho de transportes ya que la multitud de sujetos participes en un mismo servicio de transporte implica conflictos entre ellos que se agravan con la aplicación de diferentes regímenes en función del sujeto y de la actividad (Piñoleta, 2006). No obstante, y a pesar de esta polémica, el transporte internacional se lleva a cabo con esta coexistencia de sujetos ya que con

ello se pueden combinar medios y modos de transporte resultando mucho más eficientes económica y empresarialmente.

Es por ello por lo que, día a día, se tiende hacia sistemas de transporte globales e integrales. Estos sistemas de transporte se constituyen como un conjunto de operaciones dirigidas a verificar el traslado de personas o de cosas materiales, con independencia de su origen o destino y del medio físico o el modo de locomoción utilizado para llevarlas a cabo.

Antiguamente, a medida que aparecían nuevas y distintas modalidades de transporte, surgían diferentes regímenes jurídicos para las mismas en función de las particularidades que cada uno tenía. Hoy en día, esta situación se ha visto modificada ya que todas esas diferencias técnicas entre los diferentes modos de transporte están, poco a poco, desapareciendo. Asimismo, esta fragmentación jurídica solo ha propiciado esos múltiples conflictos ya que han dado muchos problemas a la hora de organizar jurídicamente la ejecución de operaciones combinadas con varios modos y medios de transporte. Es por esta razón que se ha propuesto, en aras a poder armonizar la coexistencia de estos regímenes aplicables, buscar mecanismos para que este tipo de transportes combinados o multimodales se codifiquen y se regulen unitariamente (Sánchez Andrés, 1975).

En definitiva, se estima que 2018 será el primer año, desde la crisis financiera, en la que la economía mundial funcionará cerca la plena capacidad, aunque no existe una certeza absoluta de una recuperación total.

1.2.El transporte marítimo internacional

Según Salvador Poggio en el Tratado de Derecho Marítimo Internacional, “*El Derecho marítimo internacional es el conjunto de reglas para las relaciones marítimas entre naciones y estados soberanos*” (Poggio, 1894)

Durante el último siglo, el transporte marítimo internacional, entendido éste como un tipo de arrendamiento de obra basado en el acuerdo de voluntades en el que una de las partes se compromete frente a otra a trasladar por mar personas o mercancías de un lugar a otro a cambio de un precio (Bercovitz, et al, 2010), ha experimentado una evolución y ha cambiado su forma y/o modelo que, impulsado por las nuevas tecnologías, ha propiciado un entramado de convenios internacionales y conjunto de reglas que se ha convertido en una estructura jurídica básica (Alvares Rubio, 1996 y Bonassies, 2010).

El aumento de las relaciones jurídicas que están sujetas a diferentes ordenamientos, ha propiciado que, los Estados y las Organizaciones Internacionales, hayan

elaborado instrumentos de cooperación para poder fijar derechos y obligaciones entre ellos y proteger sus intereses y los de los ciudadanos. Mediante el desarrollo de este corpus de derecho internacional (Tratados, Convenios, normas, etc.) se han ido resolviendo las cuestiones planteadas por la interrelación de las diferentes leyes de todos los estados partícipes, siendo especialmente importante en la actividad comercial. Para ello se han creado leyes y reglamentos que sirven para facilitar a los comerciantes la ejecución de su actividad internacional, ayudando así a clarificar y dar certeza al comercio internacional.

En el contexto europeo, los principales reglamentos que operan en el área del comercio internacional y que constituyen la piedra angular en la realización del mercado interior son el Reglamento de Roma I¹ y el Reglamento Bruselas I².

En cuanto al transporte internacional marítimo que afecta directamente al área de la industria y del comercio internacional, también se sujeta a acuerdos internacionales tan importantes como los anteriores como son el Convenio de Bruselas (Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, págs. 1-7, 1924) junto con sus Protocolos incorporados en las Reglas de la Haya-Visby (Bercovitz et alr, págs. 8-12, 2010) o el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías o Reglas de Hamburgo (Naciones Unidas, 1994), los cuales ambos vigentes y aplicables paralelamente, rigen los derechos entre las partes en los contratos de transporte de mercancías por mar (Carballo, 2009. Págs. 21 a 41) y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS, 1974) y su protocolo, que establece la construcción y operación segura de los buques mercantes.

Existen varias iniciativas para poder unificar y actualizar todas las reglas internacionales relativas al transporte de mercancías por mar, como por ejemplo las Reglas de Rotterdam (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, 2009), cuya iniciativa corresponde a Naciones Unidas pero que aún no ha entrado en vigor, por falta países que se hayan ratificado. También existen otros códigos basados en derecho marítimo, como el Convenio de Montreal (al que España se adhirió en 2004) (BOE núm 122, 1999), que cubre el transporte de carga por vía aérea o el Sistema de Varsovia (Ministerio de negocios Extranjeros de la República de Polonia, 1929), que fija el sistema de responsabilidad limitada y subjetiva con inversión de la carga de la prueba. (Machín, 2016)

¹ Reglamento (CE) Nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008. Sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Diario Oficial de la Unión Europea. 4 julio 2008.

² Reglamento (UE) Nº 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo. 12 diciembre 2012. Relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Diario Oficial de la Unión Europea. 20 diciembre 2012

Todos estos instrumentos internacionales tienen una gran importancia en las regulaciones nacionales de los países y estados ya que son fuentes de su derecho en el momento en que se adhieren a ellos ya que adaptan su normativa a lo estipulado en ellos.

Por lo tanto, las fuentes generales del derecho que regula el comercio internacional son las leyes nacionales mercantiles vigentes, los usos de comercio, la regulación nacional civil, la autorregulación y los tratados internacionales (Chuliá, 2012). Asimismo, en cuanto al transporte marítimo se establece un orden de prelación en el que prevalecen las leyes nacionales que lo regulen siendo premisa imprescindible que no se opongan a los tratados internacionales en los que el país sea parte. De manera supletoria, y para el caso que las leyes nacionales no lo regulen, se determina que se debe acudir a las leyes y reglamentos complementarios, a los usos y costumbre relativos a la navegación marítima. Por último, a falta de ello, se acude al derecho común.

En España, La Ley de Navegación Marítima española (LNM) (BOE núm, 180, 2014) llevó a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos y responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Según el artículo 2 de la LNM, la interpretación de las normas que regulan el transporte marítimo se atiende a los tratados internacionales vigentes y siempre promoviendo la uniformidad regulatoria. (Girgado, 2016).

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. La ley regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo. Esta amplitud conlleva que esta Ley incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado

El transporte marítimo internacional, actualmente representa alrededor de un 90% del comercio mundial de mercancías. Es el sistema de transporte internacional más utilizado soportando el mayor movimiento de mercancías tanto en contenedor como a granel. Se trata, pues, de un sistema de transporte eficiente y rentable ya que se pueden enviar grandes cantidades de mercancías a un coste reducido (Universia, 2016).

Según Kitack Lim, Secretario General de la OMI, en el discurso que pronunció en la conferencia de la Asociación Internacional de Coordinación de Manipulación de la Carga (ICHCA), celebrada en Barcelona el 1 de marzo de 2016, *“el transporte marítimo es la única vía posible para sostener el comercio y la economía mundiales”*. Su discurso se centró en el vínculo clave entre el transporte marítimo y la sociedad mundial, así como en aumentar la toma de conciencia de la importancia de la función de la OMI como organismo normativo mundial del transporte marítimo internacional (OMI, 2018).

Naciones Unidas, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD, 2017) emite un informe anual sobre el Transporte marítimo. El informe publicado en 2017, determinaba que, la demanda a pesar de encontrarse por detrás de la oferta y por debajo del promedio histórico registrado durante los últimos decenios, los volúmenes del comercio marítimo en el año 2016 habían crecido un 2,6%, frente al 1,8% del año 2015. Para el año 2017, se preveía que el crecimiento sería ligeramente mayor, con un 2,8%, a tenor de la recuperación económica de ese mismo año. El informe de Naciones Unidas también señaló que, a pesar de que se mantenían las bajas tarifas de los fletes debido al persistente desequilibrio entre la oferta y la demanda, la flota comercial mundial había crecido un 3,2% a principios del 2017. Así mismo reconocía que los países en desarrollo siguieron contribuyendo al comercio marítimo internacional tanto en lo que respecta a las importaciones como a las exportaciones, representando un 59% de las mercancías cargadas y un 64% de las mercancías descargadas.

Otro aspecto que reconocía el informe de la UNCTAD (UNCTAD, 2017) es que, a pesar de que el volumen de carga aumenta de un modo sosegado, la tendencia de hoy en día es la de construir buques cada vez más grandes para poder transportar más carga, propiciando que los puertos de contenedores se vean sometidos a una gran presión creciente al tener que invertir en mayores instalaciones y más equipos. Además estos grandes buques empiezan a pasar por rutas secundarias, lo que implica que los puertos de estas rutas también deben mejorar sus instalaciones y equipos. De hecho el informe ya contemplaba una inversión privada de 68.800 millones de dólares de los Estados Unidos destinados a 292 proyectos de mejora de las infraestructuras y superestructuras portuarias entre 2.000 y 2.016.

Es por todo ello que, a pesar de no existir una total certeza, en este entorno de reactivación y ante el pronóstico de que el comercio internacional vaya creciendo, tal y como ya expresará a continuación en los siguientes epígrafes, países de Centroamérica se unieron a las iniciativas de elaborar proyectos de corredores interoceánicos como vías alternativas de comercio para unir los litorales de los

Océanos Pacífico y Atlántico, con la finalidad de convertirse en nuevos agentes competitivos en el comercio internacional.

1.3. El transporte marítimo en Guatemala

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM, 2018) anualmente realiza estadísticas marítimas portuarias vinculantes para la toma de decisiones en el sector marítimo. Estas estadísticas proporcionan información útil relativa al movimiento de cargas, buques y contenedores en los puertos de Centroamérica. Las últimas estadísticas realizadas corresponden al año 2017 los datos que se muestran en los anexos son cifras preliminares del año 2017.

Guatemala es el segundo país, después de Panamá, y junto con Costa Rica, del istmo centroamericano, que percibe y registra anualmente un mayor número de carga, mayor movimiento de contenedores y de buques. Cuenta con cuatro terminales marítimas: Boyas de San José, Quetzal, situadas en el Pacífico, y Puerto Barrios y Santo Tomas de Castilla, situadas en el Atlántico.

En 2017 se registró en el país un movimiento total de carga en todo el país de 27.437,35 miles de Toneladas de Mercancías, esto es un 18,03% de todo el Mercado Común Centroamericano (MCCA) (Anexo 1). De las cuatro terminales, el puerto por el que se movió más mercancías fue el de puerto Quetzal en el que se movió el 44,56% (12.226,26 Miles de TM) del volumen de mercancías que ingresaron y salieron por el país (Anexo 2).

Respecto al año anterior, Guatemala incrementó el total de carga casi un 4%, siendo principalmente carga que entra y sale del país es la de contenedores y la que se transporta a granel tanto líquido como sólido. Éstas representan un 38,71%, un 34,66% y un 20,99%, respectivamente (Anexo 3).

Por lo que respecta al movimiento de buques, Guatemala registró un total de 3.324 buques, representando un 32,02% del todo el MCCA (Anexo 4). Los puertos que percibieron un mayor número de movimiento de buques fueron Puerto Quetzal con un total de 1.285 buques y el Puerto de Santo Tomas de Castilla (Anexo 5).

Finalmente, en cuanto al movimiento de Contenedores calculado en TEUs Guatemala registró en 2017, un total de 1.474.200 de contenedores, tanto llenos como vacíos, desembarcados, embarcados, en tránsito y en transbordo que llegaron en Puerto Quetzal, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla. Este total representa un 35,48 % del total del MCCA (Anexo 6) siendo el puerto que más cantidad de contenedores recibió el de Santo Tomás de Castilla (Anexo 7).

1.4. Corredores Interoceánicos y el istmo centroamericano

Los corredores Interoceánicos de comercio Internacional constituyen un sistema privilegiado para favorecer el desarrollo del comercio internacional ya que se desarrollan y se estructuran sobre elementos geográficos, políticos, comerciales, jurídicos, sociales y ambientales.

Así, los corredores interoceánicos son corredores que incluyen varios medios de transporte a lo largo de ejes de circulación basados en rutas que van de una costa a otra. Es decir, permiten la salida eficiente al comercio exterior de la mercancía contemplando varios medios de transporte y recursos para hacer funcionar este transporte junto con el almacenamiento y la distribución de la carga.

El istmo de América Central es un territorio de gran valor económico y gubernamental ya que, es la única vía de comunicación entre las regiones Norte y Sur del continente americano. Abarca una porción de 522.760km² extendiéndose desde la frontera Sur de Méjico, en Norteamérica, hasta la frontera Norte de Colombia, en Sudamérica. Esta región está organizada en siete países independientes Belice, Guatemala, el Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá (Gómez-García, 1997).

La posición geográfica de estos países a excepción de El Salvador es excelente ya que se encuentran situados en una de las rutas marítimas de más concurrencia en el mundo que es la que conecta el Océano Atlántico con el Pacífico. Esta situación privilegiada ha propiciado el incremento de la competitividad de las exportaciones e importaciones en estos países, dando lugar a su desarrollo. Lo anterior junto con la consolidación de nuevos líderes de producción como China Continental e India y con las cadenas de suministro que se basan en el método Just-in-time, han forzado a transformar la industria del comercio marítimo en aras a poder cumplir con economías de escala más rentables y confiables a través buques de mayor capacidad

Las circunstancias anteriores han favorecido el desarrollo de iniciativas en todo el istmo como han sido la ampliación del Canal de Panamá, que permite la entrada de un mayor número de barcos y la circulación de buques de mayor tonelaje; la aplicación de los tratados de libre comercio firmados por los países de la región como el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica, que van a suponer un aumento significativo del comercio de mercancías; o, el proceso de integración centroamericana que supone un pilar básico en la unión aduanera y económica³, que a su vez, ha dado lugar a que, en los últimos años, los países del

³ En 2015 se firmaron los acuerdos para la supresión progresiva de las fronteras y aduanas entre los países del triángulo Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras) a los que se espera se incorpore el resto de naciones que integran el Sistema de Integración Centroamericano (SICA). El SICA lo integran Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana

istmo centroamericano hayan empezado a desarrollar proyectos de corredores bioceánicos o interoceánicos como alternativas a las rutas marítimas habituales para el transporte de mercancías.

Los corredores interoceánicos, como ya se ha hecho mención, son vías o puentes para el transporte de mercancías y/o personas que convierten espacios poco transitados comercialmente, en regiones de mayor alcance dando lugar a la consolidación de hubs⁴ regionales de transbordo (o puertos pivote de transporte multimodal en terminología especializada). Son vías de transporte que permiten que se consiga incrementar las exportaciones en los países generando el desarrollo en su economía y en el país en general. Es por ello que los países centroamericanos han promovido proyectos para construir estas nuevas vías interoceánicas.

1.5. Tendencia del comercio marítimo mundial y redes de transporte

El fenómeno de la globalización ha propiciado la desaparición de prácticamente todas las fronteras geográficas y la reducción de las distancias en todo el mundo, reflejándose, consecuentemente en la realidad social, en los costes de los transportes y, en definitiva, en las economías mundiales.

La reactivación del comercio tanto nacional como internacional ha dado lugar a la mejora de los sistemas de transporte y a la aparición de nuevas formas de trasladar las mercancías. Hoy en día, las formas que se emplean con más asiduidad para el transporte de mercancías son los denominados el transporte multimodal y transporte intermodal, que a pesar de que no hayan aparecido recientemente, sí han sufrido en los últimos años una evolución y una mejora exponencial con la modernización de las técnicas de unitarización o consolidación de la carga (Carballo, 2009. Págs. 148 a 166) (16). El uso de estos dos modos, diferenciados ambos por pequeños matices, es básico para trasladar las mercancías de un lugar a otro, utilizando diferentes vehículos para que la carga llegue a su destino de la forma más rápida y segura posible.

En el ámbito del transporte multimodal, han sido numerosos y variados los intentos de alcanzar una disciplina uniforme que lo regulase (Abril Rubio, 2014). Los primeros proyectos que se propusieron de organismos privados como el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), el Comité Marítimo Internacional (CMI) o la Cámara de Comercio Internacional (CCI) no prosperaron y no fue hasta que, en junio de 1973, el Consejo Económico y Social de la ONU, encargó a la UNCTAD la confección de un proyecto que normalizara el transporte

⁴ Un Puerto HUB es un puerto central o de redistribución de carga. Es decir, un puerto al que llegan las líneas navieras de largo recorrido, que descargan sus mercancías en dicho puerto, para que después se redistribuyan en líneas de recorrido más corto.

multimodal. Tras varias reuniones y conferencias diplomáticas, Naciones Unidas, el 24 de mayo de 1980, adoptó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, pendiente aún de entrar en vigor (Bercovitz et al., 2010 y UNCTAD, 1981). Según esta Convención, el transporte multimodal, en su artículo primero, se define como “*Transporte de mercancía utilizando al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente*” (Abril Rubio, 2014). En otras palabras, los contratos de transporte multimodal son aquellos contratos onerosos y unitarios de transporte de mercancías, en virtud de los cuales un empresario, denominado operador de transporte multimodal (MTO, Multimodal Transport Operator) asume la obligación de transportarlas, valiéndose para ello de al menos dos medios de transporte distintos (Bercovitz et al., 2010).

La CCI junto con UNCTAD han confeccionado una serie de reglas (Sánchez Andrés, 1975) que regulan la responsabilidad en red: las denominadas ICC “*Uniform Rules for combined transport document*”, de 1973, modificadas en 1975, y las UNCTAD/ICC “*Rules for multimodal transport documents*” de 1992 (UNCTAD, 1981) que sustituyeron las anteriores. No obstante, no tuvieron una gran aceptación ya que no resuelven de forma adecuada la totalidad de los problemas relacionados con el transporte multimodal de mercancías y han provocado el efecto contrario al pretendido, es decir, han promovido una tendencia hacia una mayor desunión e inseguridad jurídica en el plano internacional.

Por su parte, los países centroamericanos y concretamente Guatemala aún no han suscrito ni se han adherido a ninguna Convención o Acuerdo en relación a este tipo de transporte, salvo lo dispuesto en los Tratados de Montevideo a pesar de las iniciativas de los países vecinos miembros de la Comunidad Andina o del Mercado Común del Sur (MERCOSUR)(Naciones Unidas, 1994).

Dentro de este tipo de transporte existe la figura del corredor multimodal, el cual debe disponer de servicios, terminales especializadas y tecnología determinados. A través de estos corredores se permite la integración efectiva de todos los modos de transporte, proporcionando seguridad en la carga ya que los contenedores viajan en cualquier modo de transporte sin necesidad de tener que descargarse su contenido en los puertos de transferencia.

Por tanto se puede decir que la tendencia actual del comercio marítimo mundial se basa en la utilización de rutas donde el transporte multimodal e intermodal se utilicen fundamentalmente ya que promueven el ahorro de costos, aseguran la carga y disminuyen el tiempo empleado en la distribución de las mercancías.

2. Rutas de transporte

La universalidad, la intensificación de la movilidad de las mercancías y la expansión del comercio mundial han favorecido la aparición de nuevas rutas y corredores. Estas rutas se han concentrado principalmente en tres regiones: el Sureste Asiático, Norteamérica y la Unión Europea. Para poder cubrir estas nuevas rutas y evitar la saturación en el tránsito interoceánico, se están promoviendo, como ya se ha manifestado, proyectos de canales secos para que se pueda comercializar y utilizar los puertos centroamericanos como plataformas de transbordo de carga.

2.1. Los proyectos de corredores centroamericanos (33)

La ampliación del Canal de Panamá y la tendencia que se ha ido observando durante los últimos años de construir buques con mayor capacidad de carga son elementos que han favorecido que los demás países del istmo, como ya se ha reiterado, hayan confeccionado proyectos para construir nuevos corredores interoceánicos que compitan con el Canal de Panamá, ya sea mediante una nueva ruta marítima, como es el caso de Nicaragua, o a través de vías terrestres, mediante “canales secos” como sucede en Guatemala con el Corredor Interoceánico de Guatemala o el Corredor Seco de Honduras con El Salvador, los cuales pretenden unir la costa del Pacífico con la Costa del Atlántico.

▪ El Gran Canal de Nicaragua

Nicaragua ha desarrollado un proyecto para construir un canal húmedo, basado en un canal marítimo de una vía fluvial que conectaría el océano Atlántico con el océano Pacífico. Este canal, llamado Gran Canal, pretende ser una vía acuática interoceánica como el Canal de Panamá, pero de profundidad y dimensiones mayores.

El 7 de junio de 2013 Nicaragua entregó a la empresa Hong Kong Nicaragua Canal Development (HKND), la concesión por cincuenta años prorrogables por el mismo periodo del canal y el día 13 del mismo mes aprobó su construcción por parte de la firma china, además de la aprobación de una ley específica para el Canal, la Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas.

El proyecto consistirá en la construcción de un canal de longitud de 278 kilómetros cuadrados, con una profundidad de 26,7 a 30 metros, una anchura de entre 230 a 520 metros; una capacidad de tránsito de buques portacontenedores de hasta

25.000 TEUs, así como de buques de carga a granel de 400.000 toneladas y petroleros de 320.000 toneladas. El tiempo medio de tránsito estimado será de 30 horas para cada buque.

El proyecto está compuesto por sub-proyectos conformados por el Corredor Interoceánico; por dos puertos; por una zona de libre comercio formada por un área comercial, otra de procesamiento para exportar – con fábricas de acero y de cemento, un complejo turístico y una área de oficinas financieras además de la creación de una ciudad para 140.000 habitantes; un aeropuerto cerca del canal para poder satisfacer rutas internacionales de largo y mediano alcance; y, por último, la construcción de carreteras y puentes para unir Nicaragua con su región sur.



Fuente: La voz del sandinismo. Economía. Presentó HKND al Banco Mundial estudio sobre el Canal Interoceánico. 24 junio 2014. Recuperado el 31 mayo 2018, desde <http://www.lavozdelsandinismo.com/economia/2014-06-24/presento-hknd-al-banco-mundial-estudio-sobre-el-canal-interoceanico/>

Este proyecto y, concretamente el canal, permitiría aumentar el tránsito transoceánico a través de barcos de carga más grandes, pesados y de mayor calado, favoreciendo el comercio entre América Latina y Europa, entre China y América y entre Brasil y Europa.

La Ley Especial para el desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense que regula el Canal, la Zona de Libre Comercio e Infraestructuras asociadas otorga el “derecho irrestricto a usar la tierra, aire y espacio marítimo donde se desarrollarán los trabajos de construcción, derechos irrestrictos para extraer, almacenar y usar el

agua y todos los recursos naturales necesarios y entregarle al patrocinador todas las propiedades sin contraprestación alguna a cambio”⁵ Por lo que, se trata de una iniciativa público-privada entre Nicaragua y la empresa china. No obstante, este proyecto su ejecución y construcción se ha visto aplazado debido, entre otras razones, a la situación económica del presidente y Director General del Grupo HKND, por las opiniones expresadas por expertos internacionales y por la gran oposición generada en la comunidad nicaragüense. Esta oposición se sentó sobre la base de que este proyecto era sumamente dañino para la estabilidad del país ya que se violaba la Constitución de Nicaragua al entregarse la soberanía del país a la empresa china, con el proyecto podía dañarse el lago de Nicaragua que es la reserva de agua más grande de Centro América y, por último, por el hecho de que con el proyecto sólo se beneficiaba a la empresa china sin reportar ventaja alguna al país y dejándolo en una situación de inferioridad.

Asimismo, se trata de un proyecto muy ambicioso de un coste muy elevado. Se ha presupuestado que el importe que supondrá será de 25 mil millones de dólares estadounidenses. Por lo que, si se llegara a concretar este proyecto, se convertiría en el más grande competidor de Panamá.

▪ ***El Corredor Interoceánico de Guatemala***

Guatemala también se ha añadido a las iniciativas de llevar a cabo proyectos de construcción de corredores bioceánicos. En este caso, se ha querido aprovechar la posición geográfica del país con la tendencia actual del comercio, que tiende a hacer uso de buques cada vez con una mayor capacidad hasta tal punto que se prevé que, el Canal de Panamá no será capaz de soportar ni las cantidades ni las capacidades para atender a la demanda futura. Este corredor lo han nombrado Corredor Interoceánico de Guatemala y está basado en una iniciativa privada, la cual está reconocida por el Estado. Se prevé que tendrá un costo de entre 10.000 y 12.000 millones de dólares estadounidenses.

⁵ Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte Nicaragüense atingente a el canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas. Ley No. 840 de 13 de junio de 2013. La Gaceta, N° 110 (14-06-20113). Recuperado 20 mayo 2018, desde <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/nic138512.pdf>



Fuente: Buonamico J. (2014) *Corredor interoceánico de Guatemala, ¿la alternativa factible al Canal de Panamá?* Recuperado el 30 mayo 2018, desde <http://www.freshplaza.es/article/85407/Corredor-Interoce%C3%A1nico-de-Guatemala.-%C2%BF1a-alternativa-factible-al-Canal-de-Panam%C3%A1>

El proyecto consiste en una franja de tierra de 372 Kilómetros de largo por 140 metros de ancho en el que se van a construir dos puertos con seis muelles cada uno, un ferrocarril interoceánico para trasladar contenedores, una autopista, un poliducto dividido en cuatro ductos para poder transportar petróleo, derivados y gas, seis zonas francas a lo largo de la ruta para implantar parques industriales, dos zonas para actividades logísticas como zonas de libre comercio cerca de los puertos todo ello con el desarrollo de la infraestructura necesaria para brindar los servicios necesarios para operar el sistema de transporte (Buonamico, 2014).

- **El corredor logístico o “canal seco” de Honduras a El Salvador**

Honduras, por su parte, aspira a desarrollar un canal que uniría Honduras y el Salvador conectando así, ambos océanos. Se trata de una carretera con una longitud de 391,8 kilómetros que pretende ser una vía más rápida y económica para transportar mercancías menores que pasan actualmente por el canal de Panamá. La logística del canal sería descargar la carga en el puerto de La Unión en El Salvador, transportarla por carretera hasta Puerto Cortés, desde donde se reembarcaría a los puertos de costa Este de los Estados Unidos y Europa. Este proyecto incluirá en el

futuro la construcción de un aeropuerto para terminar siendo un centro logístico de transporte de carga y pasajeros.



Fuente: Diario la Noticia. (2014). *Listos los fondos para finalizar el canal seco de Honduras*. Recuperado 30 mayo 2018, desde: <http://lanoticia.hn/nacionales/listos-los-fondos-para-finalizar-el-canal-seco-de-honduras/>

El Salvador, a pesar de ser el único país del istmo no bioceánico, tiene una localización estratégica ya que se encuentra muy próximo a la ruta marítima transpacífica que conecta con Asia. Asimismo, dispone actualmente de una terminal de contenedores con capacidad de buques Post-Panamax y del aeropuerto internacional más grande de Centroamérica.

3. El Corredor Interoceánico de Guatemala

El proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG) nació en 1987, concluyendo los primeros estudios en 1999. Desde entonces, se llevaron a cabo varios estudios en colaboración con diferentes entidades, como el estudio elaborado el año 2003 basado en el desarrollo de la factibilidad y del modelo financiero y el elaborado en 2005 el cual estableció la oportunidad del Corredor Interoceánico de Guatemala.

Este proyecto, de iniciativa privada, constituye una franja de tierra de 372 km de largo por 140 metros de ancho que cruza el oriente de Guatemala de costa a costa integrando más de 20.391 hectáreas para el desarrollo de diferentes actividades económicas. Sobre la franja interoceánica se construirá una infraestructura para el transporte multimodal, consistente en un Corredor Intermodal, un Corredor de

Energía y zonas de actividades industriales, comerciales y de servicios a lo largo de la ruta a través de una cadena logística global (SIGSA, 2018).

El proyecto ha sido conducido por la Oficina de Enlace y Negocio para América Latina, S.A. (ODEPAL Internacional) (Álvarez, 2017) y será un sistema integral de transporte, logístico, industrial y de servicios, a disposición del mercado internacional bajo el régimen de Zona Franca.

La competitividad de este Proyecto viene dada principalmente por la privilegiada posición geográfica del país. Guatemala se encuentra en el centro de las principales rutas comerciales del momento y con ello pretende aprovechar su estratégica situación, cerca de la Costa Este de los Estados Unidos, para llegar a convertirse en una plataforma logística en Centro América suministrando el Comercio Internacional. El proyecto se ve fortalecido además porque es el primer país con un Tratado de Libre Comercio suscrito con América del Norte.

Pero sus estudios y viabilidad no se basan únicamente en la ubicación del país. El proyecto, es factible también por la tendencia de crecimiento del comercio mundial, creciendo con ello la demanda de servicios de transporte marítimo; por la saturación que actualmente existe en las rutas y en las infraestructuras logísticas y de los transportes; por el hecho de que cada vez más, en el comercio se van utilizado buques con una mayor capacidad pronosticándose que el Canal de Panamá no será capaz de soportar ni las cantidades ni las capacidades para atender a la demanda futura; y, por el hecho de que Asia cada vez más está incrementando su demanda de energía, surgiendo la necesidad de transportar hidrocarburos desde los países de producción sitios en el Atlántico hasta el Pacífico (Costa este de América a la costa Este de Asia) (SIGSA, 2018).

El proyecto, como ya se ha dicho, procede de iniciativa privada por lo que lo hace único con respecto a los proyectos de corredores. Ello es posible ya que el marco legal constitucional de Guatemala permite que exista propiedad privada frente al mar y establece que los servicios de transporte sean una autorización del Estado posibilitando con ello que el Corredor Interoceánico se establezca bajo el ámbito del derecho privado (Constitución política de la República de Guatemala, 1993). A lo anterior, se debe añadir la participación institucional de los municipios del área de influencia como accionistas del Corredor Interoceánico de Guatemala, quienes han declarado el corredor como de utilidad e interés público municipal mediante el uso de su Autonomía Municipal y de las competencias que les otorga la Constitución Política de la República (Diario de Centro América, 2013).

A todo lo anterior, cabe sumarle el hecho de que el proyecto tiene un enfoque eminentemente social. El proyecto permite que las comunidades sean partícipes y socias de la mercantil, Sistema Interoceánico de Guatemala (SIGSA, 2018), entidad

que es dueña del proyecto. Para ello se elaboró una Alianza Público-Privada desde lo Local en la que las Mancomunidades de Municipios por donde va a construirse el corredor, formadas por 58 municipalidades, 224 comunidades de campesinos, 3 comunidades indígenas y 1.200 Consejos Comunitarios de Desarrollo, aceptan y se comprometen a participar y apoyar la implementación del Corredor. Asimismo, el proyecto prevé que las familias propietarias de las parcelas de tierra que van a constituir la franja del corredor van a obtener beneficios de éste a través de la recompra de sus tierras y por medio de contraprestación a través de Acciones.

3.1. El modelo de negocio del Corredor Interoceánico de Guatemala

El modelo que se pretende establecer en el CIG se basa en el siguiente mecanismo: establecer un contrato de arrendamiento entre los armadores y/o los operadores y la sociedad en el que se establece que SIGSA les otorga los espacios físicos para que a cambio construyan las infraestructuras, operen y/o presten servicios a los usuarios durante el tiempo determinado en el contrato. Para ello van a elaborar un contrato para regular y establecer las bases de la construcción, la operación y en cuyo caso su transferencia denominado "*Building Operation and Transfer*" (BOT) (Cemil, 2006, Págs 15-17) por el que se registrarán todas las características técnicas, operativas, de calidad de las infraestructuras, áreas comunes, mantenimiento, servicios, aspectos de seguridad, laborales, ambientales y en general para poder asegurar toda la operación.

Asimismo, el modelo de negocio recoge la posibilidad de que los servicios de transporte, los logísticos y los negocios en general que se lleven a cabo en las terminales portuarias y en los parques industriales se presten en régimen de zona franca.

En definitiva, el Corredor Interoceánico de Guatemala pretende ser una ruta de comercio que brinde de oportunidades económicas de transporte y desarrollo industrial y logístico al mundo, cambiando con ello la realidad de Guatemala beneficiando consecuentemente a El Salvador y Honduras.

4. Zona Logística

El desarrollo tecnológico, económico y político del último siglo ha propiciado el desarrollo de la logística de cargas la cual se ocupa de planear, ejecutar y controlar el flujo de productos, información y dinero en la cadena de producción y distribución de mercancías.

En la práctica empresarial moderna, el transporte de mercancías no se concibe como un eslabón aislado, sino como parte de un proceso económico mucho más amplio denominado logística, que trata de abarcar la totalidad de las operaciones relativas al suministro, almacenaje, manipulación y distribución de las mercancías objeto de aprovechamiento empresarial. La especialización y el desarrollo logístico de las empresas inciden profundamente en la actual configuración de las actividades empresariales de almacenaje y transporte, debido sobre todo a su mayor implicación en los procesos mercantiles de producción y comercialización. Esta circunstancia también contribuye a explicar las ventajas del ejercicio integrado de ambas funciones y la consiguiente ampliación del contenido tradicional de las actividades desarrolladas por los empresarios de uno y otro sector (Piñoleta Alonso, 2006).

La logística de cargas comprende todas aquellas actividades asociadas al movimiento físico de los bienes dentro del sistema económico, es decir involucra tanto al transporte y el almacenamiento (gestión de inventarios), como también a la gestión comercial que cada una de dichas actividades implica. Su objetivo primordial es la minimización de costos y tiempos para mejorar la competitividad de los productos (Cámara Argentina de la construcción, 2014).

Según la Asociación Europea EUROPLATFORMS (Stock Logistic, 2015), una plataforma logística es una zona delimitada en el interior de la cual los operadores logísticos ejercen todas las actividades relativas a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para transportes internacionales como nacionales. Estos centros logísticos permiten a los usuarios reducir los costes de gestión y aumentar la rapidez de circulación de sus mercancías, lo que se ve reflejado en el precio final y la calidad del servicio prestado.

Las plataformas logísticas presentan una serie de áreas para atender diferentes funciones:

- 1.1. Servicios a los trabajadores, donde se encuentran desde restaurantes y áreas de descanso hasta talleres para los vehículos de transporte, sin olvidarse de cajeros y asuntos aduaneros.
- 1.2. Servicios a las empresas logísticas en los que pueden llevar a cabo diferentes tareas específicas como almacenaje, manipulación de la mercancía, preparación de pedidos (picking), etc.
- 1.3. Servicios intermodales que permiten la articulación entre diferentes modos de transporte utilizando una única medida de carga, generalmente el contenedor (TEUs).

Los nombres que reciben los distintos tipos de plataformas son los siguientes:

- Puertos secos: un tipo de terminal intermodal de mercancías que suele situarse en el interior de una zona referencia bien comunicada para poder conectarse con los puertos más cercanos mediante el ferrocarril o el transporte por carretera.
- Centros Integrados de Mercancías (CIM): plataformas logísticas de un único modo, la carretera, que prestan servicio al entorno de un área industrial y de consumo.
- Zonas de Actividades Logísticas (ZAL): ubicadas en lugares cercanos a puertos y terminales de contenedores, ofrecen una logística intermodal bien comunicada con el transporte aéreo, a través de ferrocarril o por carretera.

Estos tipos de plataformas sirven a muchas empresas de servicios logísticos integrados para descentralizar sus mercancías y reducir costes, ofreciendo así de una manera más rápida los productos a sus clientes.

El CIG pretende construir un Sistema Transporte Multimodal integrado por un “Corredor Intermodal” y un “Corredor de la Energía”. El Corredor Intermodal consistiría en un sistema de transporte de contenedores compuesto por dos puertos de gran calado con seis muelles cada uno, dos líneas de Ferrocarril y una zona de transferencia para la conexión de Guatemala con los mercados locales y regionales. El Corredor de la Energía estaría estructurado en oleoductos y/o gaseoductos para el transporte de hidrocarburos e incluiría cuatro ductos para petróleo, derivados y gas, cuatro monoboyas con tuberías submarinas en las costas y una zona de almacenamiento por cada monoboya (SIGSA, 2018).

El CIG es un proyecto que engloba diferentes aspectos, tanto legales, de trabajos de ingeniería, medios de inversión, como logística entre otras. El presente trabajo es fruto de las prácticas realizadas en la empresa Axon Consulting SA de Guatemala (Xiomesh, 2018), dónde se me encargó, entre otras, la realización de una exhaustiva investigación sobre la viabilidad y las implicaciones que tendría el corredor dentro de las zonas de actividades logísticas. Por lo tanto, en lo sucesivo se describirá la situación normativa urbanística, la regulación de Zona Franca y normativa de almacenaje de mercancías por las que deben regirse las ZAL, todo ello para que el corredor pueda llegar a ser, como plataforma logística, industrial, comercial y de servicios, una herramienta eficaz.

4.1.Regulación urbanística

El Proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala consistirá en una franja de tierra de 372 km de largo y 140 metros de ancho sobre la cual se va a construir infraestructura para el transporte multimodal de mercancías. El recorrido de la franja

afectará a 22 municipios y atravesará dos de ellos: los Municipios de Jutiapa y el de Ipala (SIGSA, 2018).

Interesa que la franja del Corredor esté reconocida como zona franca. Una zona franca es considerada como la zona delimitada de territorio de un país que se destina a la industrialización con fines de exportación. Es decir, es un espacio del territorio donde la legislación aduanera o no se aplica, o bien se aplica de un modo distinto, de manera que las mercancías que provienen del extranjero pueden ingresar y permanecer o ser transformadas sin estar sujetas al régimen tributario del país.

Para ello, es necesario revisar la normativa urbanística, tanto general como la de las municipalidades. Es preciso ver cómo está regulado el suelo y observar si la regulación permite la existencia de zonas francas a lo largo de la franja del Corredor. En primer lugar, acudir a la normativa urbanística general de Guatemala y determinar qué dice esta acerca de las zonas portuarias.

4.1.1. Regulación general urbanística.

- Ley Preliminar de Urbanismo. Decreto Número 583 (Ministerio de Gobernación, 1956)

Esta ley surge para regular el desarrollo de las poblaciones por medio de lineamientos y criterios de urbanismo evitando que el crecimiento de las ciudades genere problemas. Se aprobó por medio del Decreto número 783 publicado en el Diario Oficial el 8 de marzo de 1956.

Tiene por objeto *“el establecimiento de las normas preliminares que las municipalidades de la República deberán poner en práctica en el estudio del plan regulador de su jurisdicción, así como lo trabajos iniciales básicos que ayuden a resolver en forma técnica los problemas que presentan el desarrollo de la planificación urbanística de las poblaciones, dentro de las áreas de influencia urbana que se delimiten.”* (Artículo 2)

En ella se estipula cómo las municipalidades deben determinar sus áreas de influencia urbana y cómo deben aprobar y poner en práctica su plan regulador. Asimismo, se distinguen las áreas de influencia urbana entre la Ciudad de Guatemala y las demás ciudades y poblaciones departamentales.

- Código Municipal, Decreto Número 12-2002 (Congreso de la República de Guatemala, 2002)

Este código se crea para dar una mejor definición y organización al régimen municipal, derogando el anterior Código Municipal. Entró en vigor el uno de julio del

año 2002 y tiene por objeto “desarrollar los principios constitucionales referentes a la organización, gobierno, administración y funcionamiento de los municipios y demás entidades locales determinadas en este Código y el contenido en las competencias que correspondan a los municipios en cuanto a las materias que éstas regulen.” (Artículo 1).

En el mismo Código se estipula que los municipios gozan de autonomía en el gobierno y la administración de sus intereses y obtiene y dispone el ordenamiento territorial de su jurisdicción. Asimismo, la municipalidad según el artículo 142 de este cuerpo normativo “está obligada a formular y ejecutar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de su municipio en los términos establecidos por las leyes.”

En cuanto al uso del suelo, sólo se regula el hecho de que se deben respetar los lugares sagrados o de significación histórica o cultural. Es decir, aquellos donde están los monumentos, áreas, plazas, edificios de valor histórico y cultural de las poblaciones, además de áreas de influencia.

- Proyecto de Desarrollo Urbano y Gestión Territorial (ONU HABITAT, 2016)

El Gobierno de Guatemala con la finalidad de impulsar soluciones en la vivienda y de promover una política de desarrollo urbano el 6 de agosto de 2017 emitió su Agenda Urbana para los próximos 50 años la cual establece la hoja de ruta para crear el marco legal del desarrollo urbano del país. De las cinco iniciativas que contempla este proyecto, una de ellas es la aprobación de la Ley de Desarrollo Urbano y Gestión Territorial en la que se van a contemplar los criterios de planificación territorial.

Es importante tenerlo en consideración, ya que a pesar de que se trata de un proyecto que se va a llevar a cabo en el transcurso de un periodo dilatado de tiempo, las disposiciones que se van a establecer en esa Ley podrán afectar a la construcción del Corredor.

4.1.2. Regulación urbanística de las municipalidades

El Proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala, en términos urbanísticos, como ya se ha expresado, constituye una franja que conecta los dos océanos la cual va a afectar a 22 municipios y más concretamente a los municipios de Jutiapa e Ipala. Se ha investigado y buscado la regulación urbanística de cada uno de estos municipios ya que la normativa estatal determina que las municipalidades tienen la obligación de elaborar reglamentos y normativa urbanística (Argueta y Valdez, 2017).

Pero, a pesar de que la normativa estatal lo estipule, hoy por hoy, ninguna de estas municipalidades dispone de una normativa como tal, sino que se basan en planes de desarrollo municipal los cuales se basan en documentos que recogen la situación actual de los municipios más bien en a nivel social. El único requisito para poder construir es pedir autorización a la municipalidad y será el Concejo quien deliberará y decidirá. Por lo que, esto ha propiciado que el crecimiento de las ciudades en sus áreas comerciales, residenciales en muchos casos sea caótico y no responda a un plan de desarrollo integral.

4.1.3. Conclusiones sobre la regulación urbanística en Guatemala:

Las ciudades, los pueblos o los municipios, sea cual sea su tamaño, responden a realidades complejas de carácter social, económico y cultural, manifestándose por la existencia de un área física donde un colectivo se encuentra ubicado. Este espacio debe responder a proyectos en los que ir construyendo y dónde se formen las ciudades, pueblos o municipios. Tras el estudio de toda la regulación guatemalteca a nivel urbanístico se puede concluir que Guatemala está totalmente desprovista de una normativa que aplique como planificar u ordenar sus estructuras demográficas, sociales y económicas. Por tanto es necesaria una regulación de edificación en base al principio de orden en aras a conseguir la mejora de las condiciones de vida, adecuar el sistema urbano a un máximo desarrollo de factores productivos, lograr una integración espacial y funcional en la ciudad, evitar la dispersión y el sobredimensionamiento del planeamiento y proteger el medio natural y el patrimonio cultural e inmobiliario de Guatemala.

No obstante, y como ya se ha expresado en el epígrafe tercero existe un proyecto con cinco iniciativas de ley, en la que se encuentra la “Ley de Desarrollo Urbano y Gestión Territorial” la cual se prevé su próxima aprobación la cual será relevante para el planeamiento urbanístico de Guatemala pudiendo afectar a Corredor. Por lo que, en este sentido cabrá esperar que se disponga de esta regulación en aras a seguir profundizando y estudiando en un futuro sobre el plan urbanístico de Guatemala y la afectación que éste pueda tener en el Corredor.

4.2.Regulación Zona Franca

El régimen bajo el que se pretende que esté sujeto el Corredor es el de Zona Franca. Para ello es necesario ver que cumple con los requisitos de Zona Franca.

Las Zonas Francas en Guatemala se encuentran reguladas en la Ley de Zonas Francas (Congreso de la República de Guatemala, 1989), en el Código de Comercio (Congreso de la República de Guatemala, 1970 y en el Reglamento de las mismas.

A pesar de ello, y teniendo en cuenta que, en virtud del artículo 2 de la Ley de Zonas Francas, ésta es el área de terreno física delimitada, planificada y diseñada, sujeta a un Régimen Aduanero Especial, es importante también hacer un estudio pormenorizado de las leyes aduaneras. Éstas son el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA, 2008 y COMIECO-XLIX, 2008), el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA, 2008), el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, el Acuerdo relativo a la aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio 1994, el Reglamento sobre el Régimen del Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, formulario de declaración, el Reglamento para el Funcionamiento de Almacenes Fiscales, la Ley Nacional de Aduanas y las Disposiciones legales para el Fortalecimiento de la Administración Tributaria.

4.2.1. Análisis de la regulación relacionada con las Zonas Francas

- Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA, 2008)

El Código Aduanero Uniforme de Guatemala fue aprobado por medio de la Resolución número 223-2008 del Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) (Congreso de la República de Guatemala, 1989). Pretende establecer una *“legislación aduanera básica de los Estados Parte conforme a los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.”* (Artículo 1)

Los Estados Parte son El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En el código se regula y fijan las disposiciones generales donde se incluye el ámbito de aplicación, finalidades y definiciones; el sistema aduanero, determinando sus potestades y responsabilidades y regulando los auxiliares de la función pública aduanera y el uso de los sistemas informáticos; los elementos en que se basa la aplicación de los derechos arancelarios y demás medidas previstas en el marco de los intercambios de mercancías incluyendo el arancel, el origen, el valor en aduana de las mercancías y las obligaciones aduaneras; el ingreso y salida de personas, mercancías y medios de transporte, regulando la carga, descarga, el transporte, el reembarque y almacenamiento temporal de mercancías; el despacho aduanero y sus actos previos; los regímenes aduaneros además de las modalidades especiales de importación y exportación definitivas; el abandono y las formas de disposición de las mercancías como la subasta o la venta; las infracciones, los recursos aduaneros

y el tribunal aduanero; y las disposiciones finales, transitorias, derogatorias y de vigencia.

- Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA, 2008)

El Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) emitió el 25 de abril de 2008 la resolución número 224-2008 aprobando este Reglamento. Tiene como fin desarrollar los principios y compromisos en materia aduanera que se encuentran regulados en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, para su eficaz aplicación (RECAUCA, 2008).

- Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano

Los Gobiernos de la República de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica suscribieron este Convenio para establecer un nuevo Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano (SIECA, 1997) para reactivar y reestructurar el proceso de integración económica centroamericana además del desarrollo económico y social. Es decir, pretende y persigue orientar y fortalecer el desarrollo de los sectores productivos; tender necesidades fiscales y de balanza de pagos; estimular la eficiencia productiva y racionalizar el costo de la protección arancelaria, especialmente para el consumidor; coadyuvar al logro de los objetivos de la política comercial externa de los Estados Contratantes; contribuir a la distribución equitativa de los beneficios y de los costos de la integración económica, y perfeccionar la organización y administración de los servicios aduaneros centroamericanos, con el propósito de consolidar gradual y progresivamente un sistema arancelario y aduanero regional.

Se regula además los Órganos creados del Régimen, el arancel centroamericano de importación, los derechos arancelarios a la importación, las franquicias y exenciones de derechos arancelarios, la modificación de los derechos arancelarios a la importación y aplicación de medidas complementarias, las prácticas de salvaguardia y la cláusula de salvaguarda que disponen los Estados Parte.

- Acuerdo relativo a la aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio 1994 (OMC, 1994)

Guatemala en el año 1995 se adhirió a la Organización Mundial del Comercio por medio del Decreto número 37-95 (Quetzales, 1995), adquiriendo con ellos derechos y obligaciones con los demás Estados parte de la Organización. Una de las obligaciones que asumió Guatemala fue la aplicación del Acuerdo relativo a la

aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio – GATT, General Agreement on Tariffs and Trade – formando así parte este Acuerdo a la legislación aduanera en materia de Valoración de Mercancía en Aduana.

Este acuerdo se basa en la noción positiva del Valor y en la aplicación del Precio Realmente Pagado o por Pagar, para determinar el valor en aduana de las mercancías.

- Reglamento sobre el Régimen del Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, formulario de declaración

Guatemala, el 18 de abril del 2001 por medio de acuerdo de aprobación número 192-2001 publicó la resolución número 65-2001 (COMRIEDRE) de fecha 16 de marzo en la que se acordaba establecer un mecanismo de tratamiento recíproco y no discriminatorio para el servicio de transporte de carga entre Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, que comprenda plena libertad de tránsito a través de sus territorios para los medios de transporte de carga terrestre de mercancías procedentes de o destinadas a cualquiera de los Estados Miembros (Ministerio de Economía del Gobierno de la República de Guatemala, 2013).

Concretamente se concreta y establece como se debe realizar la Declaración de las mercancías transportadas bajo el Régimen Aduanero Internacional, los documentos a presentar para la autorización de la Declaración, el procedimiento en la verificación de la Declaración, las formalidades a las que están sujetas las mercancías en Tránsito Aduanero, las condiciones que tienen que reunir las unidades de transporte que contengan mercancías al amparo de la Declaración y la obligación de cooperar entre aduanas; también se regulan los precintos Aduaneros, los cuales serán adquiridos por el Servicio Aduanero; se fijan los procedimientos durante el recorrido y en la Aduana de Destino; se determina que las unidades de transporte se constituyen como garantía exigible, válida y ejecutoria para responder por los derechos e impuestos aplicables sobre las mercancías transportadas bajo el régimen de Tránsito Aduanero Internacional; además se especifican las obligaciones y las responsabilidades que asume el Transportista, las infracciones y las sanciones en el régimen de Tránsito Aduanero Internacional, la responsabilidad del cumplimiento del reglamento por parte de los Estados Parte y de cooperar entre ellos y, por último se regula el establecimiento de un registro de transportistas nacionales que se dediquen al transporte internacional de mercancías así como los datos necesarios para inscribirse en el mismo.

- Reglamento para el Funcionamiento de Almacenes Fiscales

Por medio del acuerdo Gubernativo número 447-2001 Guatemala el 15 de noviembre de 2001 emitió este reglamento que pretende regular los requisitos que los Almacenes Generales de Depósito autorizados para operar como Almacenes Fiscales (Ministerio de finanzas públicas, 2001) así como las obligaciones que adquieren en su calidad de Auxiliares de la Función Pública Aduanera.

- Ley de Almacenes Fiscales de Depósito, Decreto número 1746 del Congreso de la República

En esta ley (Congreso de la República de Guatemala, 2013) se regula la naturaleza y el objeto de los mismos; el capital mínimo en para su constitución; la vigilancia de éstos por parte de la Superintendencia de Bancos para garantizar su solvencia y los intereses del público depositante; las funciones que pueden llevar a cabo los Almacenes así como las responsabilidades que tienen y la titularidad que pueden asumir sobre los bienes; las solicitudes de depósito, los certificados de depósito y los bonos prenda; y, el procedimiento de cobro y disposiciones como la prescripción, la similitud con las letras de cambio, el extravío o deterioro de títulos y el régimen legal.

- Ley Nacional de Aduanas

La necesidad de desarrollar y sistematizar las normas aduaneras en materia de infracciones administrativas que permitiesen un mejor conocimiento de las mismas para el contribuyente y facilitaran la gestión del Servicio Aduanero Nacional propició que se decretara la Ley de Aduanas (CENADOJ, 2013), por medio del Decreto de aprobación número 14-2013.

Esta ley establece los procedimientos y disposiciones complementarias aduaneras, las infracciones aduaneras y sus sanciones. Concretamente se establece la responsabilidad en general y específicamente en la que incurre cada una de las personas que incumple las normas jurídicas relativas a obligaciones administrativas en materia aduanera; los casos en que se produce suspensión o cancelación de la autorización conferida por el Servicio Aduanero a los auxiliares de la función pública aduanera y a los beneficiarios; otras disposiciones como el proceder en los supuestos de que se detecten excedentes no declarados o la obligación de cooperar con a la Autoridad Aduanera; el recurso a interponer para el caso de querer impugnar resoluciones y actos del Servicio Aduanero; los procedimientos aplicables en la aparición de discrepancias en la verificación de la clasificación arancelaria, el origen de las mercancías u otra información suministrada por el declarante o su

representante, el procedimiento en la aplicación de sanciones cuando se produzcan infracciones o la autorización de levante de las mercaderías mediante garantía, dispone la obligación de utilizar el marchamo electrónico por parte de los transportistas aduaneros, los importadores, los consignatarios o quien compruebe el derecho sobre las mercancías, regula el supuesto de la omisión del pago de tributos y la aplicación de la mora en estos supuestos; las reformas a la ley contra la defraudación y el contrabando aduaneros, las reformas al código de salud y las reformas a la ley del impuesto a la distribución del petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo; y, por último, disposiciones finales que regulan los procedimientos, formas, medios, condiciones, parámetros, formatos y otros requisitos que se requieran para el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el CAUCA y el RECAUCA, además de los epígrafes, transitorio, la derogación de la anterior ley y vigencia de la esta.

- Disposiciones legales para el Fortalecimiento de la Administración Tributaria

Estas disposiciones se aprobaron por medio del Decreto número 20-2006 (60) y regulan todo lo referente a los agentes de retención desde la determinación del porcentaje a devengar y a soportar del Impuesto al Valor Agregado en función del tipo de agente, las obligaciones que asumen éstos o las exenciones en las retenciones; también reglamenta el registro fiscal de imprentas con el objeto de llevar el control de las imprentas u de las personas individuales o jurídicas denominados auto-impresores que se dediquen a la impresión de facturas, facturas especiales, notas de débito o notas de crédito y otros documentos de los que se requiere autorización de la Administración Tributaria; también se establece la bancarización en materia tributaria, es decir, los medios de pago que los contribuyentes tienen facilitados por los bancos y la obligación de conservar en sus archivos contables por parte de los mismos contribuyentes las transacciones comerciales; y, las reformas al Código tributario, a la Ley del Impuesto al Valor Añadido y en la Ley contra la defraudación y el contrabando aduaneros.

- Ley de Zonas Francas, Decreto número 65-89 y su reforma en la Ley emergente para la conservación del empleo, Decreto número 19-2016

La Ley de Zonas Francas tiene por objeto *“incentivar y regular el establecimiento en el país de Zonas Francas, que promuevan el desarrollo nacional a través de las actividades que en ellas se realicen particularmente en acciones tendientes al fortalecimiento del comercio exterior, la generación de empleo y la transferencia de tecnología.”* (Artículo 1)

En ella se regulan disposiciones generales en el que entre otros se definen los conceptos de Zona Franca, Entidad Administradora y Usuario; se estipulan los órganos competentes en materia de Zonas Francas y sus atribuciones, siendo éstos los Ministerios de Economía y Finanzas Públicas y el Consejo Nacional de Promoción de Exportaciones CONAPEX; se regula su creación y administración, distinguiendo entre Zonas Francas públicas y privadas; se concretan las atribuciones y obligaciones de las Entidades Administradoras; se fijan los incentivos fiscales y los beneficios tanto de las Entidades Administradoras como de los Usuarios además de las excepciones a estos privilegios dados en régimen de Zona Franca; se regula el régimen aduanal en las producción, exportación tanto definitiva como temporal o reexportación de mercancías y expresa como se procede en los supuestos en los que no se cumpliera el plazo máximo de reexportación, en los que haya subproductos derivados de la actividad productiva de las empresas que se encuentren instaladas en la Zona Franca o los subproductos defectuosos; también las obligaciones y prohibiciones que tienen las Entidades Administradoras de las Zonas Francas y de los Usuarios y la posibilidad que tienen de instalarse en una Zona Franca personas Jurídicas o individuales dedicadas a unas determinadas actividades sin gozar de los beneficios e incentivos fiscales; además las sanciones que se imponen por incumplimiento de los objetivos, las obligaciones y requisitos contenidos en la resolución de autorización; por causa imputable a los Usuarios o bien a las Entidades Administradoras no se diera inicio a las operaciones en el término señalado en la resolución de calificación, o dentro del plazo establecido en la prórroga respectiva; por tráfico ilícito de mercancías; o cuando ingresen a la Zona Franca mercancías que pongan en peligro el medio ambiente o la salud de la población.

En cuanto a su reforma, el Decreto número 19-2016 de fecha 30 de marzo de 2016 (Diario de Centro América, 2016), se ven modificados ciertos artículos de la ley tales como, el cuarto en el que se suprime la calificación de usuario comercial, se modifica la denominación del usuario industrial por productor de bienes industriales y se le añaden actividades a desarrollar; se adiciona el artículo 5bis, en el que se enumera quien no puede acogerse a la ley, y el 35 bis, que se especifican más obligaciones de las empresas bajo el régimen de Zonas Francas; se reforman el artículo 22, en relación a los incentivos fiscales de los usuarios productores de bienes industriales o de servicios autorizados para operar en las zonas francas, y el artículo 24, al modificarse el artículo 22; y, finalmente, se ven también modificados el artículo 38, en cuanto a las obligaciones de los usuarios de Zonas Francas, y el artículo 41, en cuanto a la prohibición de producción, comercialización y desarrollo de determinadas actividades.

- Reglamento de la Ley de Zonas Francas, Acuerdo Gubernativo 242-90

Este reglamento se emitió para la aplicación de la Ley de Zonas Francas. Se regula el procedimiento para la autorización de instalaciones de desarrollo de Zonas Francas, para autorizar la operación de Zona Franca, para autorizar la instalación de usuarios en las Zonas Francas, para la aplicación de beneficios fiscales, los procedimientos aduaneros, las obligaciones y prohibiciones de la Entidad Administradora y finalmente las disposiciones finales.

- Código de Comercio de Guatemala, Decreto número 2-70

El código de comercio e Guatemala fue aprobado el 28 de enero de 1970 y entró en vigor el 1 de enero de 1971 regula las relaciones mercantiles entre comerciantes en su actividad profesional actuando en nombre propio y con fines de lucro. Es decir, es el cuerpo de leyes relativas al derecho mercantil que rigen la relación mercantil o actos de comercio, a los sujetos de esa relación mercantil, a los objetos de la relación mercantil y a los procedimientos judiciales o administrativos.

En relación con las Zonas Francas, el Código de Comercio estipula como se constituyen las sociedades, los requisitos para su constitución y su procedimiento.

4.2.2. El Corredor Interoceánico bajo el régimen de Zona Franca

El Corredor Interoceánico de Guatemala es propiedad de Sistema Interoceánico Logístico, Franco, Industrial, Comercial y de Servicios de Guatemala, S.A. (Sistema Interoceánico de Guatemala o SIGSA), sociedad guatemalteca de capital privado en la cual se rige la estructura jurídica del proyecto. Como entidad matriz, aglutina y administra los activos que forman el patrimonio del proyecto (Gómez-García, 1997)).

Lo que se pretende es que el Corredor Interoceánico de Guatemala se rija bajo el régimen de Zona Franca. Para ello, SIGSA va a arrendar el área a dos sociedades que se han creado, San Luis y San Jorge, con el fin de que éstas sean Entidades Administradoras de las Zonas Francas privadas. Como Entidades Administradoras su principal función será la de tramitar las solicitudes de autorización que le presenten los usuarios interesados para instalarse en la Zona bajo su administración. Asimismo, también contratarán las condiciones que regirán su instalación en la Zona Franca con las personas individuales o jurídicas, fijarán las tarifas de arrendamiento de los locales para los usuarios y los precios de venta de los inmuebles de su propiedad y de los servicios en la Zona Franca. En definitiva, llevarán a cabo la dirección, administración y manejo de la Zona Franca.

Los usuarios a su vez se van a encargar de construir las infraestructuras, operarán y/o prestarán los servicios durante un tiempo determinado. Se desea que estos servicios de transporte, servicios logísticos y negocios se presten en régimen de Zona Franca para que se goce de los beneficios y exoneraciones fiscales que las mismas ofrecen. Para ello deben cumplir con todo lo estipulado en la regulación anteriormente mencionada y estudiada para determinar la factibilidad de este régimen.

4.2.3. Comparativa entre la regulación guatemalteca y de otros países respecto al régimen de zonas francas.

La necesidad de ordenar y garantizar la vida en sociedad propicia por parte de los Estados la promulgación de leyes y reglamentos que regulen la conducta de las personas para poder respetar sus derechos y las libertades.

Estas normas establecen el orden público y regulan los procedimientos en la resolución de conflictos dando con ello seguridad y certeza jurídica a la sociedad. Es decir, el establecimiento y ejecución por parte de los Estados de reglas que regulen determinados comportamientos supone una ausencia de duda o temor que produce la posibilidad de conocimiento previo de los ciudadanos de las consecuencias jurídicas de sus actos.

A pesar de ello, es necesario ir actualizando las leyes existentes para que respondan a las demandas y necesidades del momento. El claro ejemplo de que es necesario actualizar las leyes, es la Ley de Zonas Francas decreto número 65-89 y su última reforma Decreto número 19-2016 al surgir necesidad de incluir bajo este régimen los puertos del Corredor, San Jorge y San Luis.

La ley de Zonas Francas es una ley del año 1989 y su reforma es del 2016. Regula el establecimiento en el país de Zonas Francas, pero lo hace de un modo sucinto y general. Necesita ser actualizada y/o completada y para ello, se ha acudido a la legislación sobre zonas francas de países cuya legislación incluye más aspectos que no se encuentran regulados en la ley nacional y sobre todo buscando aquellas en las que se contempla específicamente la posibilidad de que los puertos puedan encontrarse bajo este régimen. Los países en los que se ha estudiado su Ley de Zonas Francas son Panamá, República Dominicana y Colombia.

Tras su estudio se ha visto que no solo regulan este aspecto, sino que son mucho más completas y disponen preceptos que es importante tener incluidos en una ley como por ejemplo disposiciones laborales.

a) Panamá:

En Panamá las Zonas Francas se encuentra regulado en su Ley número 32 de 5 de abril de 2011 que establece un régimen especial, integral y simplificado para el establecimiento y operación de Zonas Francas y dicta otras Disposiciones. Esta ley a comparación con la ley de Zonas Francas de Guatemala es mucho más completa y explícita.

Empieza con las disposiciones generales en las que se expresa la finalidad de la ley y a quien se aplica la misma. Tras estas disposiciones regula el organismo encargado de la reglamentación, el fomento y el desarrollo de las zonas francas, que en este caso es la Comisión Nacional de Zonas Francas, matizando mucho más quien es, los miembros que lo integran, las funciones que tienen sus órganos. Además, se especifica la obligación que tiene este organismo a reunirse.

Sigue con un capítulo en el que se centra en las Zonas Francas en sí, las define, determina los tipos que hay, aspecto que en Guatemala no se tiene en cuenta; también define el concepto de operador de Zona Franca, que sería el equivalente de la Entidad Administradora, y el de Promotor de Zona Franca, siendo el equivalente de usuario en el Decreto número 65-89; especifica, a diferencia de lo que sucede en Guatemala, las actividades que se pueden desarrollar en Zonas Francas, incluyéndose en este artículo la opción de que un puerto pueda encontrarse bajo este régimen; y también se estipula como obtener la Licencia de Zona Franca, el registro de la misma y las obligaciones que se asumen al tener la autorización para operar, aspectos que si bien en la ley guatemalteca se regulan, se encuentran mucho más especificados en el Reglamento de la Ley de las Zonas Francas.

En cuanto al aspecto del régimen fiscal en estas zonas la ley panameña dispone la exoneración de impuestos directos e indirectos en las actividades, operaciones, transacciones, trámites y transferencias; las obligaciones de pago de impuestos que tienen las empresas beneficiarias del régimen además del pago de impuestos y aranceles aduaneros por los bienes producidos en la Zona Franca. En este sentido la Ley de Zonas Francas guatemalteca sí regula la exoneración de determinados impuestos tanto para las Entidades Administradoras como para los usuarios, así como los incentivos fiscales. Además, en el Reglamento de la Ley también se dispone un capítulo sobre la aplicación de los beneficios fiscales.

Otro aspecto que se regula es la cancelación de la Licencia y el Registro de Zonas Francas por incumplimiento de las obligaciones, el procedimiento a seguir ante el incumplimiento, determinándose también qué sucede cuando se cancela una Licencia de Zona Franca privada. En el caso de Guatemala sí se contemplan las sanciones que se imponen por el incumplimiento de los requisitos legales, las obligaciones y los objetivos o por el tráfico o ingreso ilícito de mercancías, pero sin

entrar más en detalle que determinar valor de la sanción en los diferentes casos en los que no se cumpla.

Tras este capítulo sigue el capítulo que dispone el régimen migratorio especial, es decir, el capítulo en el que se regulan los permisos de residencia tanto permanentes como temporales, así como los visados, los beneficios concedidos en los permisos y las circunstancias que hacen que se pierdan estos beneficios. La Ley de Zonas Francas guatemalteca no regula nada al respecto.

Finalmente, y como aspecto relevante en esta ley número 32 de la República de Panamá (63) se regulan las disposiciones Laborales Especiales en las Zonas Francas. Éstas pretenden potenciar formas de capacitación y mejora de los trabajadores que prestan servicios en las Zonas Francas. Se prevé, aunque siempre dirigiéndose a la regulación laboral nacional, la resolución de conflictos y las condiciones de los contratos laborales, determinando las potestades que tiene el empleador frente al trabajador en cuanto a la ubicación del puesto de trabajo, la obligación al pago del salario mínimo, las condiciones de los incentivos, el disfrute de vacaciones y del día de descanso semanal, la limitación con el fin de promocionar mayor empleo de horas extraordinarias y la finalización de la relación laboral. En este sentido, la ley guatemalteca, sólo menciona que los trabajadores extranjeros se regirán por la Ley de Migración y el Código del Trabajo.

b) República Dominicana

Las Zonas Francas en República Dominicana se rigen por la Ley 8-90 sobre Fomento Zonas Francas. Esta Ley, a pesar de ser del año 1990, es más completa y regula aspectos relevantes para el funcionamiento de éstas.

Empieza determinando el propósito de la ley y define los conceptos de zona franca, exportación, importación, la venta de artículos a estas zonas y a quien se aplica la ley. Tras este capítulo con disposiciones más genéricas, entra en materia determinando los beneficiarios de la legislación, los cuales son las operadoras de las Zonas Francas, siendo el equivalente a las Entidades Administradoras; las empresas de Zonas Francas, siendo el equivalente de los usuarios en la ley guatemalteca; y por último incluye un beneficiario que no se regula en el Decreto 65-89 que son los inversionistas. Tras la anterior disposición, aspecto que, como ya se ha mencionado en el análisis de la anterior ley panameña, no se regula en la ley de Guatemala, se clasifican las zonas francas y se determina su ubicación en función de esta clasificación.

En un cuarto capítulo se entra en más detalle acerca de los operadores de las Zonas Francas determinando quienes son, a qué tipo de entidades se le pueden asignar los

permisos para operar, los derechos y obligaciones que tienen, así como los requisitos que deben satisfacer antes de comenzar a operar. En este sentido, la Ley de Zonas Francas de Guatemala, lo regula más sucintamente determinando solo sus atribuciones y el Reglamento de la Ley sólo determina los procedimientos para la autorización de la instalación de desarrollo de Zonas Francas y para autorizar la operación. Se dispone seguidamente el capítulo que regula las empresas de Zonas Francas de exportación, determinando que empresas pueden ser y que derechos y obligaciones adquieren, se determina la información que deben consignar para solicitar su instalación en régimen de Zona Franca y finalmente las actividades que pueden llevar a cabo. En este sentido, la ley de zonas francas de Guatemala no lo regula prácticamente, solamente determina quien solicita y ante qué órgano se solicita la autorización o modificación, el plazo y el órgano que determinará la procedencia o no de la autorización. Por su parte, el Reglamento de la Ley de Zonas Francas de Guatemala, regula el procedimiento para la autorización de usuarios de estas zonas.

En cuanto a las disposiciones acerca del organismo encargado y responsable para que se aplique y regule esta ley de Zonas Francas de República Dominicana, en comparación con el Decreto número 65-89, también es más completo, especificándose sus funciones, los miembros que lo constituyen y la obligatoriedad que tienen a reunirse mensualmente tal y como se establece en la ley panameña.

Por lo que respecta a los incentivos y las exenciones, se hace una enumeración de las mismas, determinando cuando se empieza a beneficiar de las mismas, se regulan los requisitos y limitaciones existentes en la inversión de acciones, títulos o valores que se hayan tomado con exenciones y, por último, la concesión de unos beneficios especiales a determinadas provincias. En este sentido, la ley guatemalteca, como ya se ha mencionado hace la enumeración de los incentivos y exenciones de los que se benefician los usuarios y entidades administradoras de estas zonas además de determinar cómo se aplican estos beneficios en su reglamento.

El régimen aduanero se contempla como un capítulo más y en él se especifica la mercancía que está permitida y la que está prohibida para ser introducida o retirada bajo este régimen, además de estipular la obligación de establecer oficinas de la Dirección General de Aduanas para llevar a cabo su trabajo de control en la importación y exportación de mercancías. Guatemala, en su ley también destina un capítulo a este régimen aduanero en la exportación y la importación de las mercancías y en su reglamento otro capítulo para regular el procedimiento aduanero.

Un aspecto que se regula también es el canje de divisas. En este sentido la ley de República Dominicana determina que las empresas que están establecidas en las zonas francas de exportación, con relación a sus exportaciones e importaciones están sujetas a un tipo de cambio y a unos gastos de gestión, que son determinados por el Banco Central de la República Dominicana y también regula las operaciones a las que pueden optar las operadoras y empresas en Zona Franca para obtener créditos y avales. La ley guatemalteca sólo dispone en este aspecto que el canje de divisas está sujeto al Reglamento Cambiario específico.

Por último, en esta ley también se regula como se procede en la ley panameña pero no en Guatemala, un capítulo sobre el régimen laboral en las Zonas Francas. Este capítulo estipula que las empresas y operadoras que están instaladas en las Zonas Francas deben cumplir con las leyes laborales de la República dominicana y más concretamente regula las condiciones laborales tales como la determinación de la condición de aprendiz, los requisitos para finalizar las operaciones en régimen de Zona Franca como operadores o como empresa y los efectos de la violación e incumplimiento de las disposiciones laborales.

c) Colombia

En Colombia las Zonas Francas se encuentran regidas según los preceptos del Decreto número 2147 de 23 de diciembre de 2016 por el que se modifica el régimen de zonas francas y se dictan otras disposiciones. Este decreto es el más actual y más completo con respecto a las demás leyes analizadas. Incluye disposiciones que las demás leyes no consideran.

En primer lugar, en las disposiciones generales artículo primero se definen un conjunto de conceptos que se tienen en cuenta en la misma ley, tales como activos fijos reales y productivos, área de ampliación, área de extensión, empleo directo, empleo vinculado, nueva inversión, operador de comercio exterior, patrimonio, plan maestro de desarrollo general, proceso industrial puesta en marcha, regulación aduanera, régimen de tránsito en movimiento de mercancías de zona franca y otras operaciones aduaneras de transporte en movimientos de mercancía de zona franca. De todas estas expresiones son significativas las dos últimas ya que la operativa del Corredor estará basada en las operaciones que comprenden estos dos conceptos y, hoy por hoy, la ley de zonas francas guatemalteca sólo remite a la legislación nacional, la cual no lo regula de un modo muy explícito.

El régimen de tránsito contempla el régimen de tránsito aduanero que permite, entre otros, el traslado de la mercancía por transporte terrestre o férreo, bajo control aduanero. Asimismo, como otras operaciones aduaneras de transporte en

movimientos de mercancías de zona franca se consideran aquellas que permiten el transporte a través de operaciones de transporte multimodal, transporte combinado, en modo terrestre, ferroviario, aéreo, marítimo y/o fluvial. Se entiende transporte multimodal aquél amparado bajo un único contrato o documento de transporte en el que se utilizan por lo menos dos modos de transporte diferentes, y la operación de transporte combinado en territorio nacional, que permite el traslado de mercancías bajo responsabilidad de los usuarios de zona franca, utilizando mínimo dos y máximo tres modos de transporte.

Otro aspecto relevante, que sí disponen las leyes de Panamá y Costa Rica pero no la de Guatemala es que clasifica en diferentes tipos las zonas francas.

En cuanto a los usuarios de las mismas, los clasifica, pero incluyendo en ésta tanto los usuarios como las entidades administradoras e incluso los depositarios aduaneros o los almacenes fiscales que se encuentran contemplados en la Ley de Zonas Francas de Guatemala. Permite, además, que éstos contraten empresas de apoyo en sus operaciones de la zona franca para que lleven actividades como la vigilancia, mantenimiento restauración o atención medica básica entre otras. Pero, restringe y limita, salvo las excepciones contempladas por la ley, la instalación de éstos en las áreas específicas de Zonas Francas y la calificación económica o societaria simultánea.

Se incluye también el régimen aduanero y de comercio exterior, así como el ingreso de mercancías, la situación de los bienes inmuebles en las zonas francas, el registro de bienes que se dan en garantía y las restricciones y las prohibiciones en la introducción de determinados bienes y en la realización de determinadas operaciones. En todos estos aspectos se destina, además capítulos que especifican todo lo que éstos comportan.

Para la declaración de las Zonas Francas, se determina cuál es el organismo encargado, sus miembros y las funciones que desempeñan, las restricciones para que pueda declararse zona franca, los plazos y las prórrogas para su declaración y la posibilidad de poder realizar inversiones y generar empleo previo a la declaratoria de zona franca. Asimismo, dedica un capítulo en establecer los requisitos de forma más completa, específica y pautada para poder solicitar la declaratoria de la Zona Franca con respecto a las demás regulaciones. Se incluye la solicitud; requisitos generales los cuales también comprenden el contenido mínimo que deben contener los estudios de factibilidad técnica, económica, financiera, de mercado y jurídica; las modificaciones y su procedimiento; los requisitos del área de las zonas francas, los especiales para la declaratoria de zonas francas permanentes, para zonas francas permanentes de parques tecnológicos, para zonas francas permanentes especiales, especiales de bienes, de servicios, agroindustriales, las dedicadas exclusivamente al

sector lácteo, para determinados departamentos, de servicios de salud, las especiales de servicios portuarios y, por último, por sociedades que están desarrollando las actividades propias que el proyecto planea promover.

En este sentido, a pesar de que todos los requisitos son importantes, es importante destacar para el Proyecto del Corredor la disposición que estipula los requisitos para la declaratoria de zonas francas permanentes especiales de servicios portuarios, ya que se pretende que sus puertos actúen bajo el régimen de Zona Franca. Este artículo determina que los puertos pueden actuar como un tipo especial de zona franca la cual incluye todas las actividades que se llevan a cabo en un área portuaria. Define seguidamente el concepto de área portuaria como *“espacio físico delimitado por las áreas privadas y públicas, donde se facilita el desarrollo de actividades portuarias y de infraestructura portuaria marítima o fluvial. El área portuaria incluye los terrenos correspondientes a zonas de uso público (terrestre y acuático, playas, zonas accesorias y terrenos de bajamar) y los terrenos adyacentes (terrenos aledaños y zonas accesorias) con uso exclusivo a la explotación de actividades portuarias.”* Dictamina qué actividades podrá ejecutar una sociedad portuaria tales como actividades de ingreso o salida de bienes y equipo de infraestructura necesarios para el adecuado funcionamiento, servicios de uso de instalaciones portuarias, actividades y servicios que se encuentran reguladas en las leyes nacionales. Por último, determina obligaciones que asumen los puertos para tener esta calificación dirigiendo en último término a la regulación portuaria.

Se tiene en cuenta también la declaratoria de zonas francas permanentes costa afuera, la pérdida de la declaratoria de Zona Franca, la Zona Franca transitoria, la ampliación, extensión y reducción de áreas declaradas como zonas francas, determinando todos los aspectos que los envuelven. Tras estos capítulos se centra en cada uno de los usuarios, determinando su calificación, los requisitos para que sean autorizados a actuar, el contenido de la solicitud, criterios adicionales para su autorización, las funciones que desempeñan, las obligaciones que tienen como usuarios además de la obligación concreta que asume el usuario operador a contratar una empresa de auditoría especializada para formular la auditoría anual y el procedimiento y consecuente la pérdida en la calificación de usuario. Finalmente termina la reglamentación de los usuarios con un capítulo destinado a la reglamentación sobre las infracciones cometidas por éstos.

Otro aspecto importante en esta ley es que se destina un título a las operaciones entre Zonas Francas. Este título se inicia con un capítulo destinado a disposiciones generales en las que se determina el órgano competente para la fiscalización y vigilancia del tratamiento aduanero, tributario y cambiario de las operaciones de comercio exterior de los usuarios instalados en las zonas francas y como ejerce su

potestad; la obligación por parte de los usuarios en constituir y en su caso renovar una garantía a favor de este órgano; el formulario que autoriza el movimiento de mercancías; la posibilidad de mantener mercancía en las zonas francas; como se efectúa el tratamiento de los subproductos, los productos defectuosos, las mercancías deterioradas, los residuos, los desperdicios y los saldos; el abandono voluntario a favor de la Nación de mercancía que se encuentra en zona franca por parte del poseedor del derecho de disposición de las mismas; el procedimiento de terminación de la operación como usuario o como zona franca; se regulan casos especiales para el transporte de mercancía o carga, también la mercancía que ingresa a la mano de un viajero en modo aéreo, así como casos especiales. El segundo capítulo está destinado a disposiciones especiales para zonas francas permanentes costa a fuera.

A partir del tercer capítulo y hasta el séptimo se regula el tratamiento de las mercancías procedentes de otros países, del territorio nacional o de una zona franca con destino a una zona franca, al territorio nacional o al resto del mundo, teniendo en cuenta en cada caso si el destino tiene la misma jurisdicción aduanera o distinta. En este sentido es importante porque se establecen obligaciones, formalidades y tratamientos, plazos, procedimientos y pasos a seguir y los términos y condiciones en cualquiera de las situaciones y regímenes u operaciones de transporte en las que la mercancía entre en un territorio aduanero o zona franca. En el octavo capítulo se regulan otras disposiciones como la salida de mercancías en unos departamentos determinados; tratamientos especiales que pueden tener los usuarios de zona franca; la opción que tienen las agencias de aduanas de actuar en representación del declarante o usuario de la zona franca respaldándose de la garantía global constituida en el momento de ser autorizados como operadores de comercio exterior; y determina cuando las declaraciones aduaneras no producen efecto. Por último, en el noveno capítulo de este segundo título establece las obligaciones asociadas a las operaciones de comercio, es decir, por un lado las obligaciones que deben cumplir los usuarios operadores, los usuarios industriales de bienes, los usuarios industriales de servicios, los usuarios comerciales y sus usuarios administradores en su calidad de operadores de comercio exterior; y por otro las obligaciones especiales del transportador, del agente aeroportuario, del agente marítimo, del agente terrestre, de los agentes de carga internacional, de los operadores de transporte multimodal, de los depósitos habilitados, de los titulares de puertos y de las agencias de aduana.

Finalmente, este Decreto finaliza, aparte de con el habitual título en el que se establecen disposiciones finales, con un tercer título en el que se regula la fiscalización y el control de las operaciones de comercio exterior, en el que se

incluyen los procedimientos y las sanciones que se imponen a los usuarios de zonas francas, a los transportadores internacionales, a los agentes marítimos, a los agentes aeroportuarios y a los agentes terrestres por el incumplimiento de sus obligaciones.

Por lo tanto, en comparación con la Ley de Zonas Francas de Guatemala, este Decreto es, como ya se venía anunciando muchísimo más completo abarcando circunstancias y aspectos que no se contemplan en la regulación guatemalteca y que tendrían que ser tenidas en cuenta para dar una mayor seguridad y certeza jurídicas a los usuarios que se rijan por las disposiciones de la misma.

4.2.4. Conclusiones sobre la regulación de la zona franca en Guatemala:

Tras el profundo análisis de la anterior legislación, se desprende que no se podrá gozar de los beneficios ni de los incentivos fiscales del régimen de Zona Franca por parte del Corredor. El artículo 40 de la Ley de Zonas Francas, Decreto 65-89 determina lo siguiente: *“Podrán instalarse sin autorización previa del Ministerio de Economía, pero no gozarán de los beneficios e incentivos fiscales de esta Ley, las personas individuales o Jurídicas que dentro de una Zona Franca se dediquen a las actividades siguientes: b) Transporte aéreo, marítimo o terrestre.”* Esta disposición puede dar a entender que, si se solicita previamente una autorización al Ministerio de Economía, el Corredor Intermodal por el que se transportaran los contenedores a través de los puertos y ferrocarril sí podría gozar de los beneficios e incentivos que la Zona Franca ofrece.

El concepto de Zona Franca no concibe la estructura del Corredor, ya que ésta se define en el artículo número dos del mismo cuerpo legal como *“el área de terreno física delimitada, planificada y diseñada, sujeta a un Régimen Aduanero Especial establecido en la presente Ley, en la que personas individuales o jurídicas se dediquen indistintamente a la producción o comercialización de bienes para la exportación o reexportación, así como a la prestación de servicios vinculados con el comercio internacional.”* Asimismo, y, por otro lado, el mismo Ministerio de Economía que es el departamento del que depende la Dirección de Servicios al Comercio y a la Inversión la cual se encarga de administrar este régimen, entiende la Zona Franca como un espacio físico delimitado y aunque la norma mencione dicha autorización, ésta no se lleva a cabo porque el transporte no es visualizado dentro del régimen de zona franca. Por lo que la opción de sujetar al Corredor bajo el régimen de Zona Franca para que pueda beneficiarse de los incentivos fiscales que la misma ofrece, no sería viable debido a la naturaleza del servicio.

Por lo tanto, es necesario buscar una figura que sea afín a la naturaleza del Corredor. Para ello se ha acudido de nuevo al Código Aduanero Uniforme Centroamericano o CAUCA y al Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano o RECAUCA, donde aparecen todas las figuras a las que el Corredor se podría acoger y regir.

En virtud del artículo 18 del CAUCA el Corredor sería un auxiliar de la función pública aduanera, entendidos como *“aquellas personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que participan ante el Servicio Aduanero en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera.”* Y concretamente dentro de la clasificación del CAUCA se podría considerar como transportista aduanero, entendido este como *“el auxiliar encargado de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación ante el Servicio Aduanero, del medio de transporte y carga, a fin de gestionar su ingreso, tránsito o salida de las mercancías. El transportista será responsable directo ante el Servicio Aduanero, por el traslado o transporte de las mercancías objeto de control aduanero.”* Asimismo, el RECAUCA en su artículo 99 determina quién puede ser transportista aduanero. En el apartado a) determina que podrán ser transportistas aduaneros *“las empresas de transporte internacional marítimas, aéreas y terrestres que efectúen directamente el arribo, salida, tránsito, traslado o transbordo de mercancías hacia, desde o a través del territorio aduanero”*. Para ser transportista aduanero se tiene que pedir una autorización al Servicio Aduanero. Los requisitos para solicitarla se encuentran regulados en los artículos 56, 58 y 100 y siguientes del RECAUCA y en el Procedimiento para la autorización y registro de auxiliares de la función pública aduanera (Pineda, 2017). Dicho procedimiento con número de Identificación PR-IAD/DNO-AR-01 fue aprobado el 26 de noviembre de 2013, entró en vigor el 3 de diciembre del mismo año y procede de la Intendencia de Aduanas (SAT). El objetivo de este procedimiento pretende *“establecer la secuencia de actividades y requisitos que deben cumplir y presentar las personas naturales o jurídicas para la autorización y registro de auxiliares de la función pública aduanera ante el Servicio Aduanero y proporcionar una herramienta a los funcionarios y empleados de la Unidad de Calificación, Registro y Control de Auxiliares de la Función Pública de los Departamentos de Gestión Aduanera, que permita conocer los lineamientos que deben considerar para el proceso de autorización y registro de auxiliares de la función pública aduanera.”*

En relación con los transportistas internacionales se fijan normas específicas para la autorización y registro de transportistas aduaneros. Son normas que determinan los requisitos y los términos para presentar la solicitud, remitiéndose a lo establecido en el CAUCA, el RECAUCA, el Reglamento de Tránsito Aduanero Internacional

Terrestre, las circulares emitidas por la Dirección General de Aduanas y las disposiciones administrativas o normativas.

Este procedimiento es importante ya que determina que sí es posible que el Corredor, a través de una sociedad, actúe como un transportista aduanero puesto que está estipulado en la norma número 55 donde determina, remitiéndose al CAUCA y al Reglamento de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, que se considera como medio de transporte para ser transportista.

Se considera medio de transporte en virtud del artículo 4 del CAUCA las naves, aeronaves, vagones ferroviarios, vehículos de automotor o cualquier otro medio utilizado para el transporte de personas o mercancías.

Según el artículo 5 literal p) del Reglamento de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, *“se consideran medios de transporte aquellos utilizados para la movilización de mercancías de un lugar a otro que reúnen las condiciones exigidas en el mismo reglamento como vehículos automotores de transporte terrestre; remolques, semirremolques y contenedores con una capacidad de un metro cúbico o más, tirados o transportados por tracción motriz y coches o vagones de ferrocarril”*.

Por lo que teniendo en cuenta lo dispuesto en esta normativa y en base a la operativa del Corredor el cual estará integrado por el Corredor Intermodal y el Corredor de Energía compuestos a su vez por un ferrocarril interoceánico para trasladar contenedores y un poliducto dividido en cuatro ductos, por medio de una sociedad, sí podrá ser transportista aduanero.

Asimismo, y aún más importante es que la norma número 58 regula la posibilidad de presentar la autorización para ser transportista aduanero para medios de transporte especiales. Éstos son considerados como aquellos medios de transporte que son utilizados en el traslado de mercancías sujetas a control aduanero que por su naturaleza, peso o dimensión no pueden ser transportadas en medios que cumplen con las condiciones estipuladas en el Reglamento de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre. Por lo que, no solo se podría incluir al Corredor Intermodal sino también al Corredor de Energía como transportista aduanero internacional.

No obstante, y volviendo a la clasificación que hace el CAUCA de los auxiliares de la función pública aduanera éste a su vez remite al RECAUCA, concretamente al artículo 118 el cual dice que *“Conforme el literal d) del Artículo 19 del Código, se considerarán como auxiliares, entre otros, los depósitos aduaneros temporales, los apoderados especiales aduaneros, las empresas de entrega rápida o courier, las empresas consolidadoras o desconsolidadoras de carga y los operadores de tiendas libres. Asimismo, se considerarán como auxiliares las empresas acogidas a los regímenes o modalidades de despacho domiciliario, zona franca, de perfeccionamiento activo, y otros que disponga el Servicio Aduanero.”* Por lo que, en

base a este precepto también cabría la opción de crear una figura para el corredor si el Servicio Aduanero lo dispusiere.

Sobre el incumplimiento de disposiciones en la Ley de Zonas Francas con relación a la operativa del Corredor de Energía, el primer punto letra a) del artículo 41 de la Ley de Zonas Francas determina lo siguiente: *“No podrán producirse o comercializarse desde Zona Franca, ni podrán desarrollarse dentro de ellas las actividades siguientes: a) Explotación, comercialización, depósito o almacenamiento temporal con suspensión de derechos e impuestos, de petróleo crudo y combustibles derivados del petróleo, así como gas natural. Se exceptúa de esta disposición, el depósito de los productos antes señalados, que tengan para sí, en lugares de almacenamientos propios, quienes utilicen esos productos en procesos productivos a su cargo. Tal circunstancia deberá acreditarse con la licencia correspondiente extendida por la dependencia respectiva del Ministerio de Energía y Minas.”*

El Corredor Interoceánico, va a disponer de tres actividades económicas diferentes: en primer lugar, el transporte de contenedores a través de los puertos y del ferrocarril, en segundo lugar, el transporte de petróleo y gas a través de un poliducto y, en tercer lugar, aunque no ha sido del todo definido, actividades de servicios múltiples como sistemas de telecomunicaciones, desarrollos industriales, refinerías de petróleo, proyectos ecológicos y sociales, entre otros.

La operativa del transporte de gas y de petróleo va a consistir en la disposición de un oleoducto y dos monoboyas, en el que va a depositarse temporalmente el petróleo o el gas. Por lo tanto, se incurre en una contradicción entre lo que estipula la Ley de Zonas Francas y la operativa del Corredor. Se tienen que buscar otro régimen o figura a la que sujetar la actividad de transporte de este tipo de mercancías.

En conclusión, la estructura del Corredor no sería viable, como sistema de transporte multimodal, si se encuentra bajo el régimen de Zona Franca por no permitirlo la ley. La legislación nacional sí que estipula que el Corredor será un auxiliar de la función pública aduanera, pudiendo ser la sociedad que gestione el Corredor un transportista aduanero internacional o bien otra figura si el Servicio Aduanero lo acuerda.

Por último respecto a los puertos de San Luis y San Jorge bajo el régimen de Zona Franca, el proyecto del Corredor incluye en sus dos sistemas de transporte de contenedores y de hidrocarburos, los dos puertos que conectarán los dos océanos.

El régimen de Zona Franca ofrece ventajas tributarias y financieras. Dado que los dos Corredores, el Intermodal y el de Energía, no pueden actuar bajo este régimen, se quiere que los puertos puedan actuar bajo el régimen de Zona Franca de igual forma que sucede en otros países en los que sí cabe esta posibilidad como los

Puertos de Colón y Balboa en Panamá; el Puerto de Caucedo en la República Dominicana; o los Puertos de Cartagena, Buenaventura y Barranquilla en Colombia. Para ello es necesario ver si la ley nacional permite o no que un puerto se encuentre bajo este régimen y saber los requisitos que solicitan para obtenerlo.

La ley de Zonas Francas no contempla esta posibilidad, pero tampoco la prohíbe ya que ésta las concibe como ya se expresó anteriormente como un “*área de terreno física delimitada, planificada y diseñada, sujeta a un Régimen Aduanero Especial, en la que personas individuales o jurídicas se dediquen indistintamente a la producción o comercialización de bienes para la exportación o reexportación, así como a la prestación de servicios vinculados con el comercio internacional.*”

Los puertos marítimos son importantes interfaces dentro de una cadena logística ya que conectan el transporte marítimo y terrestre con los elementos de distribución de la carga en la entrada y salida de la mercancía de un país. Participan en el intercambio internacional de mercancías y, por consiguiente, prestan servicios vinculados con el comercio internacional. Por lo tanto, podrían encontrarse bajo el régimen de Zona Franca, solicitando autorización ante la Dirección General de Política Industrial del Ministerio de Economía para que los puertos funcionaran bajo este régimen.

No obstante, hoy por hoy en Guatemala no existe de ningún puerto que actúe bajo este régimen por no haberse solicitado nunca. Además, la ley, como ya se ha expresado no lo regula específicamente. Por lo que sería conveniente, dado el impacto que va a suponer el proyecto del Corredor para el país, que la ley general se modificara y lo especificara. Para ello, se puede acudir a la legislación de aquellos países que ya lo contemplan y ver cómo adaptar su legislación a la propia para así actualizar la propia ley.

4.2.5. Conclusiones de la comparativa de Zonas Francas entre diferentes países:

Las Zonas Francas son instrumentos que fomentan la inversión extranjera y nacional, impulsan las exportaciones de productos nacionales hacia el mercado internacional y potencian la creación de empleo.

El Corredor Interoceánico de Guatemala por su parte, va a constituirse como una nueva ruta comercial en Centroamérica, generando un gran impacto en su economía, en el mercado y en el comercio internacional, así como en la cadena logística global. El Corredor va a llegar a ser la principal y mayor fuente de oportunidades de desarrollo y fuentes de trabajo. Por lo tanto, es de gran importancia que los puertos actúen bajo este régimen de zona franca, porque no

sólo será beneficioso en cuanto a los incentivos que este régimen confiere, sino que promoverá que éstos sean mucho más competitivos.

Es por ello por lo que es necesario actualizar la actual Ley de Zonas Francas introduciendo disposiciones que hicieran que la misma fuese mucho más explícita, de manera que cualquier usuario al que se le aplicara esta ley tuviera la certeza de las consecuencias jurídicas de todos los actos.

Después del análisis de las diferentes regulaciones, la Ley de Zonas Francas debería completarse en los siguientes puntos:

- Regular y pautar más explícitamente el órgano competente encargado de la reglamentación, el fomento y el desarrollo de las zonas francas en el sentido de incluir los miembros que lo integran, las funciones que tienen sus órganos y establecer la obligatoriedad a reunirse mensualmente.
- Especificar las actividades permitidas para actuar bajo el régimen de Zona Franca donde incluir las actividades que se llevan a cabo en el área portuaria. Así quien pretenda solicitar actuar bajo este régimen le resulte más fácil tener conocimiento de si la actividad que pretende llevar a cabo está permitida legalmente.
- Regular de un modo más exhaustivo el procedimiento en caso de incumplimiento por parte de los usuarios y entidades administradoras.
- Establecer disposiciones laborales.
- En cuanto a cada uno de los usuarios de este régimen, exponer con más detalle como calificarlos y los requisitos que deben cumplir para ser calificados, determinar qué actividades y operaciones pueden llevar a cabo, los derechos y obligaciones que asumen y las infracciones a las que incurrir.
- Introducir un título regulando las operaciones de comercio exterior en las Zonas Francas tal y como está establecida en la regulación colombiana.

4.3. Regulación para el almacenamiento de mercancías

El Corredor pretende ser una vía de comercio alternativa. Una parte importante dentro del comercio exterior que además está estrechamente relacionado con la gestión logística es la figura del depósito aduanero. Esta figura incluye diferentes modelos de recintos que son controlados por las aduanas y permiten realizar operaciones para importar y exportar en unas condiciones óptimas durante su ejecución. Los depósitos aduaneros se sitúan en el territorio nacional y son habilitados por la administración y bajo el control de una aduana. En ellos se

almacenan las mercancías y se permite someterlas a determinadas operaciones autorizadas acogiéndose a incentivos de tipo fiscal.

Existen diferentes depósitos en los que el Corredor, en base a su estructura de negocio, podría tener. El proyecto del Corredor es una iniciativa privada por lo que el almacenaje de las mercancías se va reservar al uso exclusivo del depositario. En el Proyecto del Corredor cabe la opción que se habiliten Depósitos Aduaneros, Depósitos Aduaneros Temporales o Almacenes Fiscales. Para ello se ha hecho un estudio meticuloso de la normativa que los regula para determinar qué es más beneficioso para el Corredor.

Se ha estudiado todo lo dispuesto acerca de los mismos en:

- a) El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA).
- b) El Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA).
- c) Ley de Almacenes Fiscales de Depósito, Decreto número 1746 del Congreso de la República.
- d) Reglamento para el Funcionamiento de Almacenes Fiscales.
- e) Procedimiento para la autorización y registro de auxiliares de la función pública aduanera (Castillo, 2017).

En el caso del depósito aduanero, en primer lugar, éste se entiende en virtud de lo dispuesto en el CAUCA como *“el régimen mediante el cual, las mercancías son almacenadas por un plazo determinado, en un lugar habilitado al efecto, bajo potestad de la Aduana, con suspensión de tributos que correspondan. Las mercancías en depósito de aduanas estarán bajo custodia, conservación y responsabilidad del depositario. Los depósitos de aduana podrán ser públicos o privados.”*

Los aspectos relevantes y que lo diferencian con los demás depósitos es el plazo de autorización, las actividades permitidas y la caución.

El plazo de autorización para establecer y operar un depósito aduanero es de quince años prorrogable por periodos iguales y sucesivos a petición del depositario según el RECAUCA. La prórroga se concede por parte del Servicio Aduanero previa evaluación del desempeño de las actividades realizadas por el depositario.

Las actividades permitidas sobre las mercancías que estén bajo control de la aduana en el depósito aduanero son la consolidación o desconsolidación; la división y clasificación de bultos; el empaque, desempaques y reempaque; el embalaje; el marcado, remarcado y etiquetado; la colocación de leyendas de información comercial; la extracción de muestras para su análisis o registro; y cualquier otra actividad afín, siempre que no altere o modifique la naturaleza de las mercancías.

Asimismo, es necesario, con el fin de rendir y mantener vigente la garantía de operación, constituir garantía a favor del Servicio Aduanero por una cantidad no menor a ciento cincuenta mil pesos centroamericanos o su equivalente en moneda nacional.

Por su parte, los depósitos aduaneros temporales, se entienden en base al artículo 124 del CAUCA como aquellos *“lugares habilitados por la autoridad superior del Servicio Aduanero, para el almacenamiento temporal de mercancías, en espera de que se presente la declaración de destinación a un régimen o la solicitud de una operación aduanera.”*

La autorización, el plazo de operación y la garantía de estos depósitos se rigen por las condiciones, obligaciones y procedimientos de autorización y operación establecidos para el depositario aduanero. No obstante, éstos tienen ciertas diferencias con respecto a los demás depósitos.

En primer lugar, la obligatoriedad de su existencia. Es necesario habilitar un lugar para depositar temporalmente hasta que no se le dé el régimen a las mercancías que se encuentran bajo régimen aduanero. También se diferencian por el plazo máximo que las mercancías pueden permanecer en el depósito temporal. En este caso sólo son veinte días.

Otra diferencia son las actividades que se permiten en el depósito temporal con respecto a los demás depósitos. Las mercancías en el depósito temporal sólo podrán ser previamente examinadas; reconocidas, pesadas, medidas o contadas; se les puede colocar marcas o señales para identificar los bultos; se les puede extraer muestras para su análisis o registro; pueden ser divididas o vueltas a embalar; ser vaciadas o descargadas parcialmente; destruidas; se puede hacer un control del funcionamiento de maquinaria o su mantenimiento, siempre y cuando no se modifique su naturaleza; para el supuesto que las mercancías fueren animales vivos, cuidarlos; y si fuesen mercancías perecederas llevar a cabo las actividades necesarias para preservarlas y realizar todas aquellas acciones que se tengan que adoptar en caso fortuito o fuerza mayor. Por lo que, aunque en todos los casos de almacenaje la finalidad es que no se vea alterada o modificada la naturaleza de las mercancías en el caso del depósito temporal son más limitadas.

Más diferencias con respecto a los depósitos aduaneros es que en los depósitos temporales no se tienen que presentar a la aduana los primeros quince días de cada mes un listado de las mercancías que en el mes anterior hayan cumplido un año de haber sido recibidas en depósito o que hayan causado abandono ya que lo máximo que pueden estar almacenadas son veinte días transcurrido el plazo, se consideran abandonadas. Además, salvo autorización expresa, suelen estar situados en la zona primaria aduanera de los puertos y aeropuertos.

Por último, los almacenes fiscales son el área separada y adecuadamente delimitada dentro de un Almacén General de Depósito, en el que almacenan mercancías que funcionan bajo vigilancia de la Dirección General de Aduanas y ofrecen el beneficio de diferir el pago de los impuestos de importación en el momento del despacho en la aduana de origen. El Almacén General de Depósito en este caso es la institución marco en la que tras su creación se ha solicitado y autorizado para operar como Almacén Fiscal. Por lo que para diferenciarlos de los depósitos aduaneros y de los depósitos temporales es necesario acudir también a las características que tienen los Almacenes Generales de Depósito.

Éstos son empresas privadas, que tienen el carácter de instituciones auxiliares de crédito, constituidas en forma de sociedad anónima guatemalteca, cuyo objeto es el depósito, la conservación y custodia, el manejo y la distribución, la compra y venta por cuenta ajena de mercancías o productos de origen nacional o extranjero y la emisión de los títulos-valor o títulos de crédito. Por lo tanto, prestan servicios financieros.

Los almacenes generales de depósito que actúan como Almacenes Fiscales, a pesar de que su finalidad principal es la misma que la de los depósitos aduaneros la cual es la de resguardar mercancías de forma temporal, se diferencian de éstos en determinados aspectos como son los plazos de permanencia, ciertos manejos y actividades permitidas y los ciertos requisitos que deben cumplir para poder establecerse como tal.

En cuanto a los Almacenes Generales de depósito como requisitos y características relevantes son en primer lugar el capital mínimo que se debe aportar que son de 250.000 quetzales. Son necesarios además un dictamen favorable de la Superintendencia de Bancos y una autorización de la Junta Monetaria cuando cumplan con los requisitos legalmente establecidos. Responden ante la Superintendencia de Bancos, que le compete su vigilancia, y contribuyen a su sostenimiento con una cuota fija anual determinada por la Junta Monetaria, a propuesta razonada de la Superintendencia de Bancos y tomando en consideración los costos que para esta entidad represente la vigilancia antes indicada.

Entre sus funciones los Almacenes generales tienen el control del traslado, la recepción, clasificación para almacenaje, custodia y despacho de las mercancías. Se diferencian de los demás depósitos porque éstos pueden emitir títulos de crédito. Asimismo, y dado que una de las finalidades es la prestación de servicios financieros en estos almacenes todo banco puede suscribir y poseer acciones de ellos hasta por un valor total de diez por ciento de su propio capital pagado y reservas legales.

Las peculiaridades y requisitos adicionales que tienen los Almacenes Fiscales con respecto a los Almacenes Generales de Depósito que además los diferencian de los

demás depósitos son en primer lugar, la imposición de un requisito previo al inicio de las operaciones para poder funcionar como tal. Deben constituir una póliza de fianza no menor de quinientos mil quetzales (Q500,000,00) a favor de la Superintendencia de Administración Tributaria, para responder en cualquier momento por el pago de los derechos arancelarios, impuestos, cargos, recargos, sobrecargos y cualquier servicio aduanero prestado y que se adeude por la mercancía ingresada a sus bodegas y bajo su custodia.

En segundo lugar, como Almacenes Fiscales asumen obligaciones con la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- como por ejemplo están obligados a reintegrar, cada fin de mes, los sueldos, salarios, bonificaciones, vacaciones, aguinaldos y cualquiera otra prestación que la SAT pague a sus empleados delegados en el Almacén, conforme liquidación que para el efecto le presente la Dirección de Recursos Humanos de la SAT.

Por su parte, las mercancías que son entregadas a los Almacenes Fiscales cómo máximo pueden permanecer un año improrrogable, contado a partir de la fecha de ingreso de las mercancías del Almacén Fiscal y quedan pignoradas de pleno derecho a favor del Estado, con preferencia absoluta sobre cualquier otro gravamen que haya sobre los mismos, por la cantidad total de las sumas adeudadas al Fisco. Asimismo, a diferencia de los almacenes generales de depósitos, los almacenes fiscales no pueden emitir bonos de prenda con garantía de mercancías. Solamente se puede emitir a los depositantes un certificado de depósito, con la cláusula “no negociable o no transferible”.

Por último, la ley exige que los Almacenes lleven controles de ingreso y salida de mercancías por cada consignatario, mediante un sistema de inventario perpetuo que permita, en cualquier momento, la fácil determinación de las existencias en presencia del personal de la delegación de la aduana por lo menos cada tres meses.

4.3.1. Conclusiones de la regulación para el almacenamiento de las mercancías:

La operativa el Corredor es que las mercancías lleguen a uno de los puertos, se descarguen del buque y se carguen en el medio por el que se trasladarán las mismas, a través de la línea de ferrocarril o en las tuberías submarinas, hasta llegar al otro puerto donde éstas serán de nuevo descargadas para cargarse de nuevo en un segundo buque. Por lo tanto, será necesaria la instalación de almacenes o depósitos en los puertos para almacenar estas mercancías mientras no se procede al transbordo de las mismas.

Por lo tanto, y en base a todo lo estudiado, en el proyecto se deberá disponer de unos depósitos temporales para almacenar las mercancías en espera de que se

presente la declaración de destinación a un régimen o la solicitud de una operación aduanera y también cabrá la posibilidad de habilitar depósitos cuya finalidad sea el almacenaje por un periodo más dilatado en el tiempo.

De las dos restantes posibilidades estudiadas de depósitos, la que sería más beneficiosa para el Corredor, en aras a que, en una proyección futura, éste pudiese constituirse como una institución financiera, es la creación de Almacenes Fiscales. Asimismo, y a pesar de que los requisitos para poder operar como almacenes fiscales son más rigurosos, ello a su vez supone un aspecto beneficioso con respecto a los demás ya que la constitución de la fianza y la doble supervisión al final proporcionan seguridad al proyecto y a sus inversores. Los almacenes fiscales, como ya se ha mencionado, deben constituir una póliza a favor de la SAT no menor de quinientos mil quetzales que sirve de fianza la cual se traduce en una garantía y en seguridad para los empresarios que operaran en el Corredor. Además, el hecho de que los Almacenes fiscales no sólo están supervisados por la autoridad aduanera sino que también por la Superintendencia de Bancos potencia aún más esta seguridad jurídica al ser dos entes los que vigilan la buena gestión en el almacenaje de la mercancía.

4.3.2. Comparativa de la regulación para el almacenamiento de mercancías entre diferentes países.

Hoy en día nos encontramos en un sistema de globalización donde las distintas economías, políticas e incluso la legislación se subsumen y rearticulan dentro de procesos e interacciones internacionales. Asimismo, surgen nuevos vínculos y situaciones entre diferentes sujetos de tipo internacional al interrelacionarse de un modo global y no tan nacional. En este entorno de globalización e internacionalización muchas veces la legislación propia de cada país se ve desprovista o desactualizada siendo en muchos casos necesaria su revisión y estudio para determinar si es necesaria su posterior modificación.

La comparación entre diferentes regulaciones es una de las vías para poder determinar si la propia regulación debe ser modificada ya que lleva a mejorar aquellos aspectos que la regulación propia a veces adolece.

Guatemala dispone de regulación sobre el almacenamiento de mercancías, pero la comparativa con otras regulaciones puede llevar a ver aspectos que la propia no regula y que pueden beneficiar al proyecto del Corredor y al país.

Por lo tanto, se va a proceder a hacer el estudio de las legislaciones de almacenaje de mercancías de Costa Rica y Nicaragua. Se han convenido estos países porque son integrantes del Mercado Común Centroamericano. Esto significa que su regulación aduanera se rige en primer lugar por las disposiciones del CAUCA y el

RECAUCA y, en segundo lugar, por las propias, respetando las disposiciones de las primeras. Además, estos países disponen de leyes explícitas sobre el almacenamiento de mercancías y concretamente sobre los depósitos fiscales o almacenes fiscales por lo que con su análisis se podrá determinar si es necesario hacer una propuesta de modificación de ley.

a) Costa Rica

En Costa Rica la ley que regula los almacenes fiscales es la Ley General de aduanas, número 7557 y el Reglamento a la Ley General de Aduanas Ley número 7557 de 20 de octubre de 1995. Esta ley general determina, igual que se hace en la legislación guatemalteca, que el depósito fiscal es un régimen aduanero en el que pueden destinarse las mercancías.

Se regula este régimen aduanero en la sección V del capítulo IV, del Título VI. En primer lugar se define el concepto de ese régimen, se determina la obligación del depositario a efectuar informes a la autoridad aduanera después del ingreso de mercancías al depósito; se regula el plazo máximo de permanencia de las mismas, que es de un año igual que en Guatemala; las operaciones que se permiten bajo este régimen; la posibilidad de constituir un gravamen prendario a favor del depositario por parte del dueño de las mercancías; y la posibilidad de poder importar mercancías dañadas o destruidas.

Asimismo, cabe destacar que de igual forma que en la regulación guatemalteca para disponer de un depósito fiscal este debe ser previamente un almacén general de depósito, en la regulación de Costa Rica, no es un requisito indispensable. Se puede poseer a la vez la concesión de almacén general de depósito pudiendo con ello prestar ambos servicios. La condición para ello es que se mantengan las bodegas separadas para cada actividad, según el régimen bajo el cual se encuentren almacenadas las mercancías.

En cuanto al reglamento se regula en el Capítulo IV, del Título VII regímenes aduaneros. Se reestructura en diferentes secciones. En la primera sección se estipula el horario en el que debe proporcionar sus servicios el depositario aduanero y la potestad que tiene la autoridad aduanera para ordenar de oficio el traslado de mercancías a depósitos fiscales. En la segunda sección, destinada a la recepción de bultos, se determina la obligación que tiene el depositario aduanero a consultar a la aduana de control si se deben descargar los bultos con intervención o sin intervención de un funcionario de aduanas y ambos supuestos según lo estipule aduanas; el plazo que se dispone para finalizar la descarga de la unidad de transporte y como se procede en la descarga y recepción de bultos; y, por último, la excepción de permitir que las mercancías permanezcan en la unidad de transporte.

En la tercera sección se regulan los reportes que se deben de hacer a la aduana, es decir, se obliga al depositario aduanero a transmitir a aduanas por vía electrónica en 3 horas hábiles desde la finalización de la descarga y también debe hacer un listado de las mercancías caídas en abandono durante los primeros 15 días del mes. En la sección cuarta se establece el almacenamiento de bultos indicando que el depositario debe informar a aduanas con una hora de anticipación si la mercancía debe ser reacondicionada o reembalada y también determinando cuando se entiende que finaliza el régimen de depósito fiscal. La sección quinta regula el depósito en bodegas de aduana, el cual es parecido a la figura del depósito temporal aduanero de la regulación guatemalteca. Y por último en la sección séptima se estipula la posibilidad de que la Dirección General autorice al depósito fiscal a prestación para sí o para terceros, en áreas definidas y separadas dentro de sus propias instalaciones, servicios de desempaque, división, clasificación, empaque, reempaque, reembalaje, remarcación, etiquetado y distribución de mercancías recibidas del exterior, excluyendo posteriormente determinadas actividades; también determina el carácter independiente de esta actividad, cómo se presenta la declaración de este régimen de reempaque y distribución en los depósitos y cómo deben ingresarse las mercancías en libre circulación que se deban utilizar en el reempaque y la distribución; finalmente se establece cuando se considera que son abandonadas las mercancías en este régimen y cómo se declara a aduanas su salida.

Esta regulación, a pesar de ser parecida a la guatemalteca, se diferencia de ella en algunos aspectos. Las más notables son en relación con la concesión para ser depósito fiscal y en relación con la autorización para emitir estos títulos.

En cuanto a la concesión, en Costa Rica no existe la obligación de que el depósito fiscal sea previamente un almacén general de depósito, sino que un almacén puede prestar ambos servicios. La única exigencia que la ley establece es que se deben mantener las bodegas separadas para cada actividad.

Y en cuanto a la autorización, en Guatemala los almacenes fiscales no pueden emitir bonos de prenda con garantía de mercancías a diferencia de Costa Rica que sí está permitido.

Asimismo, existen otras diferencias que no son tan importantes ya que éstas varían siempre según el país. Éstas son en relación con el importe a abonar para constituirse, los plazos y la mayor o menor presencia de las autoridades aduaneras en el almacenaje.

b) Nicaragua

Los almacenes fiscales se encuentran regulados en la Ley número 734, de almacenes generales de depósito. Esta ley regula “la constitución, organización, funcionamiento, supervisión y liquidación de los Almacenes Generales de Depósito, como instituciones financieras no bancarias auxiliares de crédito.” Los Almacenes Generales de depósito pueden actuar como almacenes fiscales previa autorización por parte de las autoridades de Aduanas.

Esta ley es mucho más completa que la Ley de almacenes generales de depósito de Guatemala. A pesar de que la finalidad es la misma, en la ley nicaragüense se regulan disposiciones que en el caso de Guatemala no se contempla.

En primer lugar, de forma más explícita se establece la autoridad competente, como se deben constituir los almacenes, su naturaleza y los requisitos para constituir e iniciar las operaciones como almacén. Asimismo, se regula la apertura tanto de sucursales por parte de los almacenes autorizados para operar tanto a territorio nacional como internacional, así como el establecimiento de sucursales de almacenes extranjeros en territorio nicaragüense.

Por otra parte, se determinan los supuestos en los que un almacén opera o deja de operar como tal cuando deja de emitir certificados de depósito o cuando voluntariamente solicita a la Superintendencia la disolución anticipada. También se regulan aquellos casos, junto con su procedimiento, en los que se pueden adquirir las acciones de los almacenes a través de reestructuraciones societarias.

Otras disposiciones que la ley guatemalteca no regula de forma tan concreta son el capital, las reservas y las utilidades. En la ley nicaragüense se establece el capital mínimo a aportar y como se debe expresar el capital; la obligación de constituir una reserva de las utilidades netas; como se procede a los aumentos de capital; como se determinan las utilidades, se cubren las pérdidas y se distribuyen las utilidades y reparte el capital.

En Guatemala no se regula el control y la administración los almacenes. Y, en cuanto a las operaciones que celebran los almacenes, a pesar de que sí se regulan en la regulación guatemalteca, en Nicaragua se hace de una manera mucho más concreta, indicando una por una las condiciones, requisitos, limitaciones, prohibiciones y potestades para llevar a cabo las mismas.

La ley nicaragüense, a diferencia con Guatemala, hace una enumeración de cada una de las funciones que los almacenes pueden llevar a cabo clasificándolos a su vez en servicios fiscales, financieros y logísticos; dedica, también, un capítulo a las bodegas y locales, pudiendo ser estos propios, rentados o recibidos en comodato e indica en el mismo capítulo las obligaciones y responsabilidades asumidas respecto de las mercancías depositadas; y, dispone un capítulo exclusivamente destinado a las mercancías, teniendo en cuenta y determinando todos los supuestos, aspectos

derechos, procedimientos, requisitos y obligaciones relacionados con la entrada y el depósito de las mismas en todas sus clases.

En cuanto a los bonos de prenda y los certificados de depósito que pueden emitir, igual que lo hace el Decreto 1746 de la República de Guatemala, esta ley destina un capítulo, pero de nuevo, de forma mucho más concreta cubriéndose todas las situaciones. Lo mismo sucede con la supervisión y las sanciones que se imponen. En cuanto a la supervisión, en Nicaragua se incluye un capítulo que establece como debe llevarse a cabo la contabilidad en los almacenes y también como se ejercita la supervisión minuciosa tanto preventiva, de subsanación, de disolución y de liquidación por parte de la Superintendencia de Bancos. En relación con las sanciones, se regula una por una las sanciones por incumplimiento, por violaciones o por infracciones de las disposiciones de la ley determinando en cada una su valor, incluyendo también la imposición de multas y sanciones a los diferentes sujetos y usuarios que participan en los almacenes.

Por último se establece un capítulo destinado a aspectos limitativos en los mismos almacenes tales como la imposición de un límite en los gastos en Materia de Organización e Instalación de los Almacenes; el impedimento de parentesco para ser empleados, la veracidad que debe tener la publicidad y propaganda de los almacenes; como se procede en la suspensión de actividades en Días laborables; la incorporación de sistemas computarizados y otros sistemas; la posibilidad de asistir la Superintendencia a las Juntas Generales de accionistas; como se deben hacer las provisiones para el saneamiento de Activos; la denominación social que deben tener las empresas; la información necesaria que se debe tener sobre los accionistas que representen el 5% o más del capital de los almacenes; los recursos que se permiten contra las resoluciones de la Superintendencia; obligación de publicación determinada información en la página web de la Superintendencia y libertad en la facultad del Consejo Directivo para dictar regulaciones en aras a la consecución del objeto de la ley.

4.3.3. Conclusiones de la comparativa de la regulación para el almacenamiento de mercancías entre diferentes países.

La regulación guatemalteca regula el almacenaje de mercancías en diferentes leyes. No obstante, dado que el proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala es un proyecto único, en aras a darle más seguridad jurídica, se consideró la posibilidad de estudiar otras regulaciones con el fin de analizarlas, compararlas y determinar si fuese conveniente la actualización y modificación de la legislación guatemalteca sobre almacenaje de mercancías. Se escogieron países integrantes del Mercado Común Centroamericano porque estos aplican y se rigen en primer lugar por el

Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento igual que Guatemala. Los países fueron Nicaragua y Costa Rica. Además, éstos disponen de una legislación específica sobre almacenes o depósitos fiscales, los cuales, previo estudio, se consideró que eran la opción más recomendable para el almacenaje de mercancías para el Proyecto del Corredor.

Tras el análisis y la posterior comparativa de la propia regulación y las regulaciones de estos países se pueden extraer las siguientes conclusiones con el fin de mejorar la regulación guatemalteca.

- En relación a la legislación de Costa Rica, las diferencias proporcionan más seguridad a los depósitos fiscales en Guatemala por las exigencias que la misma ley impone a los mismos y no cabría modificar estos aspectos.

En relación con la normativa de Nicaragua, este país dispone de un cuerpo normativo mucho más completo que el de Guatemala, puesto que regula mucho más las circunstancias que afectan a los almacenes generales de depósito, generando más certeza jurídica. En el caso de Guatemala, es una ley mucho más general, por lo tanto, en este sentido sería recomendable hacer una ley más explícita que regulara todos aquellos aspectos que actualmente no regula y que sí lo hace la ley nicaragüense.

5. Conclusiones

Después del análisis de la situación del transporte multimodal, del estudio de las leyes que existen en Guatemala y en otros países latinoamericanos, podemos concluir que:

- Guatemala no dispone de una normativa que ayude a planificar sus estructuras demográficas, sociales y económicas. Actualmente existen un proyecto con cinco iniciativas de ley en las que se prevé el planteamiento urbanístico de Guatemala. Éste nuevo replanteamiento podría afectar al corredor
- El concepto de Zona Franca no concibe la estructura del Corredor, por cuanto se debería buscar una figura afín o solicitar una autorización expresa. La estructura del Corredor no sería viable, como sistema de transporte multimodal, si se encuentra bajo el régimen de Zona Franca por no permitirlo la ley. La legislación nacional sí que estipula que el Corredor será un auxiliar de la función pública aduanera, pudiendo ser la sociedad que gestione el Corredor un transportista aduanero internacional o bien otra figura si el Servicio Aduanero lo acuerda. La ley de Zonas Francas (48) no contempla la posibilidad que los puertos actúen bajo el régimen de Zona Franca, pero tampoco lo prohíbe. Sin embargo en Guatemala no existe ningún puerto que actúe bajo este régimen por no haberse solicitado nunca. Dado el impacto que va a suponer el proyecto del Corredor para el país, sería conveniente que la ley general se modificara y lo especificara. Para ello, se puede acudir a la legislación de otros países que ya lo contemplan para actualizar la propia ley.
- Dado que las Zonas Francas son instrumentos que fomentan la riqueza económica de un país, y que el Corredor Interoceánico de Guatemala va a constituirse como una nueva ruta comercial en Centroamérica, es de gran importancia que los puertos o el mismo corredor, puedan actuar bajo este régimen. Sin embargo para ello es necesario actualizar la actual Ley de Zonas Francas introduciendo disposiciones que la completen, entrando a regular disposiciones que la convirtieran en una ley que contemple todos los aspectos que afectan al régimen de Zona franca, dándole más certeza legal.
- Dado que la operativa el Corredor es que las mercancías lleguen a uno de los puertos, se descarguen del buque, se transporten a otro puerto y se carguen a un nuevo buque, el proyecto deberá disponer de unos depósitos temporales (o de almacenaje por un período más largo) para almacenar las mercancías en espera de que se presente la declaración de destinación a un régimen o la solicitud de una operación aduanera.

- El análisis y comparación de la regulación para el almacenamiento de mercancías que se realizó entre algunos países integrantes del Mercado Común Centroamericano y Guatemala dio como resultado que sería recomendable hacer una ley más explícita en Guatemala, con mayor cuerpo normativo, que regulara todos aquellos aspectos que actualmente no regula y que le diera mayor certeza jurídica, similar a la que existe en Nicaragua.

6. Bibliografía

6.1. Monografías, artículos y páginas WEB

Abril Rubio, A. (2014). *Régimen jurídico del transporte multimodal internacional*. Ars Iuris Salanticensis ESTUDIOS. Vol 2, 71-93.

Álvarez Rubio, JJ (1996) *Alcance del Derecho Uniforme*, en Fernández Rozas JC (dir): *Derecho del comercio internacional*. Eurolex, Madrid. P.501

Álvarez, L. (2017). Resurge la idea del Corredor Seco. *El periódico online*. Recuperado 01 junio 2018, desde <https://elperiodico.com.gt/wp-content/uploads/2017/03/7uhj-1.jpg>

Argueta, M. Valdez, LE. (2017). *Marco de referencia legal de la municipalidad. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias económicas. Departamento de prácticas estudiantiles en la comunidad-PROPEC-Practica integrada*. <https://es.scribd.com/document/339458701/Leyes-y-Reglamentos-de-Las-Municipalidades>

Bercovitz Rodríguez-Cano, R; Bercovitz Álvares, G; Emparanza Sobejano, A; IribarrenBlanco, M; Petit Lavall, MV; Piñoleta Alonso LM; et. Alt. (2010). *Contratación del transporte y la navegación*. Valencia: Tirant lo Banch.

Bonassies P., Scapel, Ch. (2010). *Traité de Droit Maritime*. LGDJ, Paris

Buonamico, J. (2014) *Corredor interoceánico de Guatemala, ¿la alternativa factible al Canal de Panamá?* Recuperado el 30 mayo 2018, desde <http://www.freshplaza.es/article/85407/Corredor-Interoce%C3%A1nico-de-Guatemala,-%C2%BFa-alternativa-factible-al-Canal-de-Panam%C3%A1>

Cámara Argentina de la Construcción. (2014). *Las zonas e actividad logística en la experiencia internacional. Su rol estratégico para incrementar la competitividad*. Área de pensamiento estratégico. Argentina

Carballo Leyda, A. (2009) *Elección de foro en el transporte internacional*. Ed. Tirant lo Blanch, Valencia.

Castillo, AM. (2017). *Procedimiento para administración de auxiliares de la función pública aduanera*. Superintendencia de Administración Tributaria (SAT).

Cemil ACAR, M. (2002) *Turkish Model. The build-Operate-Transfer Model for Aerodrom Terminal Buildings*. (Publication N° HAD/A-02). Ankara: Publications of Directorate General of Civil Aviation.

Chuliá, FV. (2013). *Introducción al Derecho Mercantil. Vol I-II*. Ed Tirant lo Blanch. 23ª Ed.

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). (2018). *Estadísticas Marítimas Portuarias*. Recuperado 20 mayo 2018, desde <http://www.cocatram.org.ni/redmarport.html>

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho mercantil Internacional. (2009). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo*. Viena. Publicación de las Naciones Unidas.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) (2017). *Informe sobre el comercio y el desarrollo, 2017. Un New Deal mundial como alternativa a la austeridad*. Nueva York y Ginebra: Naciones Unidas. Recuperado 20 mayo 2018 desde http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (UNCTAD). (1981). *Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de una convenio sobre el transporte multimodal internacional*. Ginebra: Naciones Unidas. Recuperado 20 mayo 2018, desde http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (UNCTAD). (1991). *Información sobre facilitación del comercio. Aprobación de las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal*. Ginebra: Naciones Unidas. Recuperado el 31 mayo 2018, desde http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tradewp4inf.117_corr.1_es.pdf

Economic Analysis and Policy Division (2018). *Situación y perspectivas de la economía mundial 2018: Resumen*. Recuperado 30 mayo 2018, desde <https://www.un.org/development/desa/dpad/publication/situacion-y-perspectivas-de-la-economia-mundial-2018-resumen/>

Garrigues, J (1947-63). *Tratado de derecho mercantil*. Madrid: Rev. Dº Mercantil.

Girgado Perandones, P. (2016). *Reforma del derecho de la navegación en España (I). Normativa aplicable y fuentes*. Actualidad jurídica Iberoamericana. Revista on line. Nº 5, 1, 2016. Págs 365-373.

Gómez-García, V. (1997). *Corredores interoceánicos e integración en la economía mundial*. La Paz. UDAPEX- ILDIS. Recuperado 20 mayo 2018, desde <http://www.bivica.org/upload/economia-integracion.pdf>

Machín N. (2016). *Las leyes que regulan el comercio internacional*. Recuperado el 29 mayo 2018 desde <https://blogs.imf-formacion.com/blog/corporativo/comercio-internacional/leyes-que-regular-comercio-internacional/>

Ministerio de Negocios Extranjeros de la República de Polonia (1929). *Convenio de Varsovia*. Recuperado 30 mayo 2018 desde <http://tramites.gob.sv/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf>

Naciones Unidas (1994). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías 1978 (Reglas de Hamburgo)*. Recuperado 29 mayo 2018 desde https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf

ONU HABITAT. Por un mejor futuro urbano. (2016). *Desarrollo humano y ordenamiento territorial son pilares de la Agenda Urbana de Guatemala*. Recuperado 30 mayo 2018, desde: <https://es.unhabitat.org/desarrollo-humano-y-ordenamiento-territorial-pilares-de-la-agenda-urbana-de-guatemala/>

Organización Marítima Internacional (OMI). (2018). *La importancia del transporte marítimo señalada por el Secretario General de la OMI*. Recuperado 20 mayo 2018, desde <http://www.imo.org/es/MediaCentre/WhatsNew/Paginas/Archive-2016.aspx>

Organización Marítima Internacional. *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)*. Recuperado 29 mayo 2018 desde [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Organización Mundial del Comercio (1994). *Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio de 1994*. Publicaciones de la OMC. Recuperado 02 junio 2018, desde https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/20-val.pdf

Organización Mundial del Comercio (2017). *Se prevé una recuperación del comercio en 2017 y 2018, en un contexto de incertidumbre sobre las políticas*. Recuperado 30 mayo 2018, desde https://www.wto.org/spanish/news_s/pres17_s/pr791_s.htm

Organización Mundial del comercio (2018). *La fortaleza del crecimiento del comercio en 2018 dependerá de las decisiones de política*. Recuperado 20 mayo 2018, desde https://www.wto.org/spanish/news_s/pres18_s/pr820_s.htm

Organización Mundial del Comercio. (2018). *Estadísticas y perspectivas comerciales. La fortaleza del comercio en 2018 dependerá de las decisiones de política*. Recuperado 20 mayo 2018, Recuperado desde https://www.wto.org/spanish/news_s/pres18_s/pr820_s.pdf

Pastor, ML. (2016). *Los corredores bioceánicos del istmo centroamericano, una fortaleza geoeconómica subregional*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos. Recuperado 20 mayo 2018, desde http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA19-2016_Corredores_Bioceanicos_MLPG.pdf

Pineda Hernández, RE. (2017). *Procedimiento para autorización y registro de auxiliares de la función pública aduanera*. Superintendencia de Administración Tributaria. Recuperado 01 junio 2018, desde <file:///C:/Users/Xavier/Downloads/PR-IAD-DNO-AR-01-Procedimiento-para-autorizaci%C3%B3n-y-registro-de-auxiliares-de-la-funci%C3%B3n-publica-aduanera.pdf>

Piñoleta Alonso, LM. *El subtransporte: análisis crítico y teórico de un concepto práctico*. (2006). Revista de Derecho Mercantil. Núm. 262. Editorial Civitas, SA

Poggio, S. *Tratado de derecho marítimo internacional. Teórico y práctico*. 1894. Barcelona. Establecimiento tipográfico de Redondo y Xumetra. Pág 16

Sánchez Andrés, A. *El transporte combinado de mercancías*. Revista de Derecho Mercantil. 1975 (núms 135-136). Páginas 49-50.

Sistema Interoceánico de Guatemala. S.A. (2018). *Sistema Interoceánico de Guatemala*. Recuperado 01 junio 2018, desde <http://www.sistemainteroceanico.com.gt/es/>

Stock Logistic. (2015) *¿Qué son las plataformas logísticas?* Recuperado 30 mayo 2018, desde <https://www.stocklogistic.com/que-son-las-plataformas-logisticas/>

Universia. (2016). *El comercio marítimo, gran motor de la economía mundial, reclama profesionales cualificados*. Recuperado 20 mayo 2018 desde <http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html>

Xiomesh. (2018). *Axon Consulting Group*. Recuperado 01 junio 2018, desde <http://www.sistemainteroceanico.com.gt/es/>

6.2. Leyes

Acuerdo Gubernativo N°. 270-2013 de 9 de julio de 2013. Acuérdese declarar de Utilidad Pública e interés Nacional el proyecto Corredor Interoceánico. Diario de Centro América. Órgano oficial de la República de Guatemala. Recuperado 01 junio 2018, desde http://www.minfin.gob.gt/images/downloads/leyes_acuerdos/acuerdogub270_170713.pdf

Acuerdo Gubernativo número 242-90 de 5 de marzo de 1990. Reglamento de la ley de Zonas francas. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado el 03 junio 2018, desde <http://asisehace.gt/media/ACUERDO%20GUBERNATIVO%20242-90.pdf>

Acuerdo Gubernativo número 447-2001 de 15 noviembre de 2001. Reglamento para el funcionamiento de almacenes fiscales. Guatemala.

Código aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA). Anexo de la Resolución No. 223-2008 (COMIECO-XLIX) Recuperado 01 junio 2018, desde <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/sv/sv038es.pdf>

Constitución política de la república de Guatemala. Reformada por Acuerdo legislativo nº 18-93 del 17 de noviembre de 1993. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado 01 junio 2018, desde https://www.oas.org/juridico/mla/sp/gtm/sp_gtm-int-text-const.pdf

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque del 25 de agosto de 1924. Bruselas. Recuperado 29 mayo 2018 desde <http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/150-prot-conoc-embarque-1979.pdf>

Decreto número 12-2002 de 2 de abril de 2002. Código Municipal. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado 30 mayo 2018, desde: <https://www.unicef.org/guatemala/spanish/CodigoMunicipal.pdf>

Decreto número 14-2013 del 29 de octubre de 2013. Ley Nacional de Aduanas. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado el 03 junio 2018, desde <http://ww2.oj.gob.gt/es/QueEsOJ/EstructuraOJ/UnidadesAdministrativas/CentroAnalisisDocumentacionJudicial/cds/CDs%20leyes/2013/pdfs/decretos/D14-2013.pdf>

Decreto número 1476 del 26 marzo de 1968. Ley de almacenes Generales de Depósito. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado el 03 junio 2018, desde <file:///C:/Users/convidat/Downloads/08%20Decreto%201746.pdf>

Decreto número 19-2016. Ley emergente para la conservación del empleo. Congreso de la República de Guatemala: Diario de Centro América del 30 marzo 2016. Recuperado el 03 junio 2018, desde http://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/Inversion%20y%20Competencia/decreto_19-2016_publicacion_dca_300316.pdf

Decreto número 20-2006 del 20 de junio de 2006. Fortalecimiento de la administración tributaria. Congreso de la República de Guatemala. Diario de Centro América el 28 de junio de 2006. Recuperado el 03 junio 2018 desde <http://asisehace.gt/media/Dto%2020-006%20Disposiciones%20Legales%20para%20el%20Fortalecimiento%20de%20la%20Administraci%C3%B3n%20Tributaria.pdf>

Decreto número 2147 de 23 diciembre de 2016. Por el cual se modifica el régimen de zonas francas y se dictan otras disposiciones. Colombia. Recuperado el 03 junio 2018, desde <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%202147%20DEL%203%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202016%201.pdf>

Decreto número 2-70. Código de Comercio de Guatemala. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado 01 junio 2018, desde <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/gt/gt010es.pdf>

Decreto número 583 del 29 de febrero de 1956. Ley preliminar de Urbanismo. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado 30 mayo 2018, desde: https://www.rgp.org.gt/docs/legislacion_registral/Ley%20Preliminar%20de%20Urbanismo.pdf

Decreto número 65-89 de 22 de noviembre de 1989. Ley de zonas francas. Congreso de la República de Guatemala. Recuperado el 02 junio 2018, desde http://www.sice.oas.org/Investment/NatLeg/GTM/ZFrancas_s.pdf

Instrumento de Ratificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. Boletín Oficial del Estado, núm 122 de 20 de mayo de 2004. Recuperado el 30 mayo 2018 desde <https://www.boe.es/boe/dias/2004/05/20/pdfs/A19035-19045.pdf>

Ley 14/2014, de 24 de julio de 2014. Ley de Navegación Marítima. Boletín Oficial del Estado, núm 180, de 25 julio 2014. Recuperado 31 mayo 2018 desde <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

Ley 5 del 15 de octubre de 1934. Ley de Almacenes Generales de Depósito. Sistema Costarricense de información jurídica (SCIJ). Recuperado 03 junio 2018, desde http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=8185&nValor3=86568&strTipM=TC

Ley 8-90 de 10 de enero de 1990. *Fomento de zonas francas. Santo Domingo de Guzmán*. Recuperado el 03 junio de 2018, desde <https://www.dgii.gov.do/legislacion/leyesTributarias/Documents/8-90.pdf>

Ley General de Aduanas y su reglamento N° 7557. Editorial Digital-Imprenta Nacional. Costa Rica. San José: Imprenta Nacional. Recuperado el 03 junio 2018, desde https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/ley_aduanas_y_reglamento_edincr.pdf

Ley N° 32 de 5 abril de 2011. Que establece un régimen especial, integral y simplificado para el establecimiento y operación de zonas francas y dicta otras disposiciones Gaceta oficial Digital N° 26757-B.Panamá. Recuperado 03 junio 2018, desde https://www.gacetaoficial.gob.pa/pdfTemp/26757_B/GacetaNo_26757b_20110405.pdf

Ley N° 734 de 22 de octubre de 2010. Ley de almacenes Generales de Depósito. Managua: La Gaceta, Diario Oficial Números 201 y 202. Recuperado 03 junio 2018, desde

http://www.bcn.gob.ni/banco/legislacion/documentos/leyes_financieras/Ley_734_Almacen_Generales_Depositos.pdf

Ley No. 840 de 13 de junio de 2013. Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte Nicaragüense atinente a el canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas. La Gaceta, N° 110 (14-06-20113). Managua. Recuperado 20 mayo 2018, desde <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/nic138512.pdf>

Quetzales, L. Decreto 35-95 del 15 mayo 1995. Acuerdo por el que se establece la organización Mundial del Comercio y Anexos. Guatemala. Recuperado el 02 junio 2018, desde http://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/acuerdo_37-95.pdf

Reforma Ley de Régimen de Zonas Francas, N° 7210 de 23 noviembre de 1990. *Modificación a la Ley de Régimen de Zonas Francas*. Sistema Costarricense de Información Jurídica (SCIJ). Recuperado 03 junio 2018, desde http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=67099&nValor3=79355&strTipM=TC

Reglamento (CE) N° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008. Sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Diario Oficial de la Unión Europea. 4 julio 2008. Recuperado 03 junio 2018, desde https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2008.177.01.0006.01.SPA

Reglamento (UE) N° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo. 12 diciembre 2012. Relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Diario Oficial de la Unión Europea. 20 diciembre 2012. Recuperado 03 junio 2018, desde <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32012R1215>

Reglamento del código aduanero uniforme centroamericano (RECAUCA). Anexo a la Resolución no. 224-2008 (COMIECO - XLIX). Recuperado 01 junio 2018, desde <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/sv/sv039es.pdf>

Reglamento sobre el régimen de transito aduanero internacional Terrestre. Formulario de declaración e instructivo. República de Guatemala. Recuperado el 02 junio 2018, desde http://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/reglamento-regimen-de-transito-aduanero-internacional-terrestre_0.pdf

Resolución no. 23-2008 (COMIECO-XLIX) El consejo de ministros de Integración Económica. Recuperado 1 junio 2018, desde http://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/pdfs/res_223-2008_modificacion_cauca.pdf

SIECA (1997). Edición actualizada del Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, de acuerdo con las modificaciones incorporadas por el Primero, Segundo y Tercer Protocolos. Guatemala: Publicación Oficial de la SIECA. Recuperado el 02 junio 2018, desde http://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/convenio-arancelario-y-aduanero-centroamericano_0.pdf

7. Anexos

Anexo I

BOE	Boletín Oficial del Estado
BOT	Building Operation and Transfer
CAUCA	Código Aduanero Uniforme Centroamericano
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CENADOJ	Ley de Aduanas de Guatemala
CIG	Corredor Interoceánico de Guatemala
CIM	Centros Integrados de Mercancías
CMI	Comité Marítimo Internacional
COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
COMIECO	Consejo de Ministros para la Integración Económica
COMRIEDRE	Resolución número 65-2001 de fecha 16 de marzo en la que se acordaba establecer un mecanismo de tratamiento recíproco y no discriminatorio para el servicio de transporte de carga entre Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, que comprenda plena libertad de tránsito a través de sus territorios para los medios de transporte de carga terrestre de mercancías procedentes de o destinadas a cualquiera de los Estados Miembros.
CONAPEX	Consejo Nacional de Promoción de Exportaciones
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
HKND	Hong Kong Nicaragua Canal Development
ICHCA	(International Cargo Handling Coordination Association) Asociación Internacional de Coordinación de Manipulación de la Carga
LNM	Ley de Navegación Marítima
MCCA	Mercado Común Centroamericano
MERCOSUR	Mercado común del Sur
MTO	Multimodal Transport Operator
ODEPAL	Oficina de Enlace y Negocio para América Latina,
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
RECAUCA	Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano
SAT	Servicio de Administración Tributaria (La Superintendencia de Aduanas)
SICA	Sistema Integración Centro Americana
SIECA	Convenio para establecer un nuevo Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano
SIGSA	Sistemas Interoceánicos de Guatemala S.A.
TM	Toneladas Métricas
TEU's	Twenty-foot Equivalent Unit
UNCTAD	The United Nations Conference on Trade and Development
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law (Institut international pour l'unification du droit privé)
ZAL	Zonas de Actividades Logísticas

Anexo II: Resumen Total Movilizado por país (Miles de TM). Año 2017

País	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total (TM)	Total (%)
	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total		
Guatemala	3,782.82	3,203.25	6,986.07	4,395.32	3,198.39	7,593.71	3,894.99	2,556.31	6,451.30	3,819.22	2,587.05	6,406.27	27,437.35	18.03%
El Salvador	1,166.57	447.09	1,613.66	1,556.60	337.69	1,894.29	1,277.26	263.17	1,540.43	1,347.97	162.83	1,510.80	6,559.18	4.31%
Honduras	2,162.99	1,530.59	3,693.59	2,347.96	1,391.62	3,739.58	2,141.58	1,209.63	3,351.21	2,167.60	1,141.65	3,309.25	14,093.62	9.26%
Nicaragua	773.64	379.51	1,153.15	888.27	402.88	1,291.15	982.86	269.75	1,252.61	907.93	222.97	1,130.90	4,827.81	3.17%
Costa Rica	2,422.42	1,859.63	4,282.05	2,420.41	2,092.38	4,512.79	2,238.48	1,822.44	4,060.92	2,414.88	1,872.15	4,287.03	17,142.78	11.27%
MCCA	10,308.44	7,420.08	17,728.52	11,608.56	7,422.95	19,031.52	10,535.17	6,121.30	16,656.47	10,657.61	5,986.63	16,644.24	70,060.74	46.04%
Panamá	10,945.82	8,216.69	19,162.51	12,019.85	8,148.17	20,168.03	14,135.66	8,011.58	22,147.24	11,613.06	9,016.11	20,629.17	82,106.94	53.96%
Total	21,254.26	15,636.77	36,891.02	23,628.42	15,571.13	39,199.54	24,670.82	14,132.88	38,803.70	22,270.67	15,002.74	37,273.41	152,167.68	100%

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro1/>

Anexo III: Movimiento de carga en Guatemala (Miles de TM). Año 2017

País / Puerto	Litoral	Trimestre 1			Trimestre 2			Trimestre 3			Trimestre 4			Total
		D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	D	E	Total	
Boyas de San José	P	648.01	194.20	842.21	561.77	92.52	654.28	552.30	34.44	586.73	629.20	100.01	729.21	2,812.44
Quetzal	P	1,970.79	1,028.76	2,999.55	2,633.97	1,035.14	3,669.11	2,217.88	713.46	2,931.35	1,986.05	640.20	2,626.26	12,226.26
Puerto Barrios	A	418.83	522.81	941.64	385.94	520.36	906.29	368.37	529.02	897.39	394.24	481.43	875.67	3,621.00
Santo Tomas de Castilla (SANTOCAS)	A	745.19	1,457.48	2,202.67	813.65	1,550.37	2,364.02	756.44	1,279.39	2,035.83	809.73	1,365.40	2,175.13	8,777.65
Total país		3,782.82	3,203.25	6,986.07	4,395.32	3,198.39	7,593.71	3,894.99	2,556.31	6,451.30	3,819.22	2,587.05	6,406.27	27,437.35

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro1/>

Anexo IV: Distribución comparativa de la carga por tipo de manipulación (Miles de TM). Año 2017

País / Año	Carga General		Contenerizada		Ro-Ro		Granel Sólido		Granel Líquido		Otros		Carga total (Miles de TM)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Guatemala	2,169.58	1,477.56	9,594.36	10,620.24	48.51	51.87	8,732.08	9,510.15	5,800.72	5,760.83	69.65	16.70	26,414.89	27,437.35

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro/comparativotm/>

Anexo V: Total buques por país (unidades). Año 2017

País	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4	Total
Guatemala	836	834	797	857	3,324
El Salvador	202	236	206	197	841
Honduras	691	596	524	606	2,417
Nicaragua	194	203	187	210	794
Costa Rica	857	742	666	741	3,006
MCCA	2,780	2,611	2,380	2,611	10,382
Panamá	1,849	1,774	1,805	1,837	7,265
Total	4,629	4,385	4,185	4,448	17,647

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro2/>

Anexo VI: Movimiento de buques en Guatemala por puerto. Año 2017

País / Puerto	Litoral	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4	Total
GUATEMALA						
Boyas de San José	P	44	38	35	42	159
Quetzal	P	310	331	312	332	1,285
Puerto Barrios	A	131	134	131	131	527
Santo Tomas de Castilla (SANTOCAS)	A	351	331	319	352	1,353
Total país		836	834	797	857	3,324

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro2/>

Anexo VII: Movimiento de contenedores en TEUs. Año 2017.

País	Desembarque		Embarque		Tránsito Desembarque		Tránsito Embarque		Transbordo Desembarque		Transbordo Embarque		Total Módulos		Total
	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	
Guatemala	448,082	206,271	493,414	154,655	33,139	1	22,362	256	46,907	7,475	47,631	14,007	1,091,535	382,665	1,474,200
El Salvador	103,141	1,251	33,152	70,100	0	0	0	0	1,015	116	1,014	116	138,322	71,582	209,903
Honduras	255,162	104,093	264,380	84,233	25,759	166	31,808	264	12,928	0	11,754	0	601,790	188,756	790,546
Nicaragua	73,839	20,206	55,221	40,905	474	0	0	0	61	0	50	0	129,645	61,111	190,756
Costa Rica	357,338	391,075	580,748	155,454	92	2,896	100	1,508	0	0	0	0	938,278	550,932	1,489,210
MCCA	1,237,562	722,896	1,426,915	505,347	59,464	3,063	54,270	2,028	60,911	7,591	60,449	14,123	2,899,570	1,255,046	4,154,616
Panamá	405,475	32,081	163,355	279,763	0	0	0	0	2,131,189	891,046	2,117,994	878,351	4,818,013	2,081,241	6,899,254
Total	1,643,037	754,977	1,590,270	785,110	59,464	3,063	54,270	2,028	2,192,100	898,637	2,178,443	892,474	7,717,583	3,336,287	11,053,870

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro7teu/>

Anexo VIII: Distribución de contenedores en Guatemala por puerto. Año 2017

Puertos / Módulos	L	Desembarque		Embarque		Tránsito Desembarque		Tránsito Embarque		Transbordo Desembarque		Transbordo Embarque		Total Módulos		Total
		Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	Llenos	Vacíos	
GUATEMALA																
QUETZAL	P	158,245	61,372	143,541	68,853	6,165	0	5,038	0	3,114	815	3,516	1,031	319,618	132,071	451,689
PUERTO BARRIOS	A	100,632	60,871	149,001	29,976	26,974	1	17,324	256	28,952	6,264	28,993	6,729	351,876	104,097	455,973
SANTO TOMAS DE CASTILLA (SANTOCAS)	A	189,205	84,028	200,873	55,827	0	0	0	0	14,842	396	15,122	6,247	420,041	146,498	566,539

Fuente: <http://www.cocatram.org.ni/estadisticas/cuadro7teu>

