

ACUERDO DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OMC

UNA GUÍA DE NEGOCIOS PARA LOS
PAÍSES EN DESARROLLO



Centro de
Comercio
Internacional

EXPORTACIONES PARA UN
DESARROLLO SOSTENIBLE

ACUERDO DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OMC

UNA GUÍA DE NEGOCIOS PARA
LOS PAÍSES EN DESARROLLO

Resumen para los servicios de información comercial

ID=43065

2013

F-09.07 OMC

Centro de Comercio Internacional (ITC)

Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC: Una guía de negocios para los países en desarrollo

Ginebra: ITC, 2013. xi, 34 páginas (Documento técnico)

Doc. N° BTP-13-239.S

La presente guía explica la importancia del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC y las razones por las que se propuso, y tiene como objetivo que las comunidades empresariales de los países en desarrollo entiendan las obligaciones que los países han adquirido o que van a hacerlo en el futuro. Además, proporciona una visión general sobre las disposiciones del acuerdo, explica cómo se busca facilitar los controles fronterizos para las empresas y cómo estas pueden influir en la manera en la que los gobiernos pongan en marcha las obligaciones y los compromisos específicos que han adquirido con el acuerdo. Incluye, además, referencias bibliográficas (págs. 33 y 34).

Descriptores: **Facilitación del Comercio, OMC, PYME, Países en desarrollo**

Si desea más información sobre este documento técnico, póngase en contacto con el Sr. Rajesh Aggarwal (aggarwal@intracen.org)

Español

El Centro de Comercio Internacional (ITC) es la agencia conjunta de la Organización Mundial del Comercio y las Naciones Unidas.

ITC, Palais des Nations, 1211 Ginebra 10, Suiza (www.intracen.org)

Los puntos de vista expresados en este documento son aquellos de los consultores y no tienen por qué coincidir necesariamente con los del ITC, la ONU o la OMC. Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en la que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte del Centro de Comercio Internacional, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto a la delimitación de sus fronteras o límites.

La mención de empresas, productos o marcas no implica el endoso del ITC.

Este documento técnico no ha sido revisado formalmente por el Centro de Comercio Internacional.

Imagen de la portada: © Schutterstock, Erwyn van der Meer y el ITC

© Centro de Comercio Internacional 2013

El ITC promueve las reproducciones y traducciones de sus publicaciones para que estas alcancen a un mayor número de personas. Está permitida la reproducción de pequeños extractos de este documento técnico sin coste alguno, siempre y cuando se indique la fuente. En el caso de una reproducción y traducción más amplia, es necesario obtener el permiso del ITC. Se aconseja enviar una copia del material reimpresso o traducido al ITC.

Prólogo

Uno de los resultados principales de la Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio celebrada en Bali, Indonesia, en diciembre de 2013, ha sido la firma del Acuerdo de Facilitación del Comercio. La facilitación del comercio es de vital importancia ya que puede tener un gran impacto en la reducción de los costes de las transacciones del comercio y esencialmente los de despacho aduanero en los procesos de importación y exportación. A pesar de la gran atención que se le ha prestado a los costes de los controles aduaneros en los últimos 10 a 15 años, los bienes siguen sufriendo retrasos en las fronteras que pueden llegar a ser de días (o incluso semanas), con lo que se ralentizan los flujos de comercio y se añaden costes adicionales a los negocios que acaban repercutiendo normalmente en los consumidores. Los costes de las transacciones del comercio son mayores en los países en desarrollo, que son precisamente los que menos pueden soportar esta carga.

Muchos de los países menos adelantados (PMA) sufren problemas de mala conectividad por encontrarse en un área remota, no tener acceso al mar o ser pequeños estados insulares, con lo que la infraestructura de transportes es a menudo deficitaria. Como resultado de ello, el coste medio del comercio es mayor en los PMA que en los países en desarrollo. Por ejemplo, mover un contenedor a través de una frontera es el 43 % más caro.

Estos costes afectan de manera desproporcionada a las pequeñas y medianas empresas (PYME). En ocasiones no disponen de los medios y la capacidad para acatar normas complejas, y los altos costes del cumplimiento de los procedimientos aduaneros y de fronteras y de otras medidas no arancelarias (MNA) representan unas cargas significativamente altas en comparación con su pequeño volumen comercial. Esto hace que las PYME no sean proveedores competitivos y dificulta su integración en las cadenas de valor regionales y mundiales.

Se cree que el Acuerdo de Facilitación del Comercio, que será vinculante para todas las agencias en las fronteras, no solo para las autoridades aduaneras, de los 159 Estados miembros de la OMC, hará que todas las partes salgan ganando. Varios países en desarrollo, en especial los PMA, están preocupados por su aplicación, por lo que el acuerdo ofrece cierta flexibilidad y se ha incluido asistencia técnica para poder llevarla a cabo.

Para garantizar que las empresas, y en especial aquellas de los países en desarrollo, pueden beneficiarse, es importante que entiendan qué es lo que proporciona el acuerdo y cómo pueden influir en el proceso de aplicación. Esta sencilla guía explica las razones que llevaron a la propuesta de este acuerdo, cuáles son sus principales disposiciones, cómo pretende facilitar los controles fronterizos para las empresas y cómo estas pueden pedir a sus gobiernos que cumplan con las obligaciones y compromisos específicos que han asumido al alcanzar este acuerdo.

Esta guía no versa sobre la facilitación del comercio en sí mismo, sobre lo cual muchas otras organizaciones ya han publicado estudios y guías, en especial las realizadas por el Banco Mundial, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT/ONU), de forma independiente y bajo el auspicio de la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio (GFP).

El Centro de Comercio Internacional (ITC) está preparado para trabajar con las PYME en los países en desarrollo para que estas aumenten su conocimiento sobre las nuevas normas y los beneficios que les ofrece el acuerdo. También asistirá a los gobiernos de los países en desarrollo con la preparación de materiales publicados y en línea para informar a las PYME sobre las nuevas normas, como reza la disposición sobre transparencia del acuerdo. Además, el ITC facilitará el diálogo entre los sectores público

y privado, con lo que se le proporcionará a las PYME una plataforma para compartir con los representantes gubernamentales la información que necesitan para mejorar su competitividad en la exportación y para proporcionar un mecanismo de retroalimentación sobre la aplicación de las nuevas normas.



Arancha González
Directora Ejecutiva
Centro de Comercio Internacional

Agradecimientos

Malcolm McKinnon, antiguo Jefe de la sección Comercio en los Servicios del Ministerio de Comercio e Industria del Reino Unido, y antiguo Director Ejecutivo de SITPRO Ltd, el organismo de facilitación del comercio del Reino Unido, es el autor de esta guía. Para su redacción se basó en sus seis años de experiencia como Director Ejecutivo de SITPRO y en los once años como Oficial de comercio en la sección Comercio en los Servicios (de 1994 a 2005).

Malcolm ha viajado por todo el mundo, y en especial por el África Subsahariana, donde ha visto de primera mano los problemas para conseguir una gestión eficiente de las fronteras en los propios pasos fronterizos. Junto con su predecesor en el cargo y el Commonwealth Business Council, Malcolm ha facilitado las labores del Boksburg Group, un grupo informal de oficiales del comercio y aduaneros y de representantes del sector privado de los países en desarrollo, que unieron sus capacidades personales e influyeron en el posible alcance de un acuerdo de facilitación del comercio de la OMC.

Para la redacción de esta guía se ha consultado a otros expertos en el ámbito de la facilitación del comercio. El autor está particularmente en deuda con Nora Neufeld, Secretaria de la OMC, cuya labor de asesoramiento en los últimos años durante el desarrollo del texto de la facilitación del comercio es impagable, así como a los antiguos compañeros en SITPRO, en particular a Shondeep Banerji y Graham Bartlett, quienes leyeron y comentaron el texto para mejorarlo.

Rajesh Aggarwal, Jefe de la sección de Aspectos Empresariales y Política Comercial, supervisó las labores de redacción de este documento junto con Jean Sébastien Roure, Oficial Sénior y Charlotta Falenius, Experta Asociada de la Sección de Aspectos Empresariales y Política Comercial.

Índice

Prólogo	iii
Agradecimientos	v
Abreviaturas	ix
Resumen analítico	xi
Capítulo 1 Historia de la negociación	1
Los miembros de la OMC esperaban un acuerdo desde hacía 20 años	1
Costes y beneficios de la facilitación del comercio	1
La facilitación del comercio se convierte en uno de los "Temas de Singapur"	4
Los Estados miembros incluyen la facilitación del comercio en el "paquete de julio de 2004"	4
La preocupación de los países en desarrollo sobre los costes de su aplicación	5
Capítulo 2 Por qué el GATT no era suficiente	7
Artículos V, VIII y X	7
Libertad de tránsito (Artículo V)	7
Derechos y formalidades (Artículo VIII)	8
Transparencia (Artículo X)	8
Identificación de las necesidades de las empresas	8
Capítulo 3 El nuevo Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC	10
Forma general del acuerdo	10
Asuntos específicos acordados	10
Artículo 1: Publicación y disponibilidad de la información	11
Artículo 2: Publicación y consulta previa	11
Artículo 3: Resoluciones anticipadas	11
Artículo 4: Procedimientos de apelación o revisión	12
Artículo 5: Otras medidas para mejorar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia	13
Artículo 6: Sanciones sobre las tarifas o cargos a las importaciones y exportaciones	13
Artículo 7: Levante y despacho de bienes	14
Artículo 8: Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera	16
Artículo 9: Movimiento de bienes para la importación bajo control aduanero	19
Artículo 10: Formalidades relacionadas con la importación, la exportación y el tránsito	19
Artículo 11: Libertad de tránsito	22
Artículo 12: Cooperación aduanera	23
Artículo 13: Acuerdos institucionales	24

Capítulo 4	Cuestiones relativas a la aplicación del acuerdo	25
	Trato especial y diferenciado para los países en desarrollo	25
	Modo de aplicación del acuerdo	25
Apéndice I	Modalidades para las negociaciones sobre la facilitación del comercio (Anexo D del "paquete de julio de 2004")	27
Apéndice II	El Convenio de Kyoto Revisado	29
Apéndice III	Recomendaciones del CEFACT/ONU	30
Referencias		33
Figura 1:	Modelo Comprar-Enviar-Pagar del CEFACT/ONU	2
Figura 2:	Medición de la mejora del comercio transfronterizo	3
Figura 3:	Cómo la facilitación del comercio puede contribuir a la consecución de los objetivos de desarrollo	6
Figura 4:	Concepto de ventanilla única	20
Cuadro 1.	Seis problemas relacionados con la facilitación del comercio para el sector privado africano	9
Cuadro 2.	El Convenio de Kyoto Revisado	14
Cuadro 3.	Puesto fronterizo de parada única: Chirundu, entre Zambia y Zimbabwe	17
Cuadro 4.	Puesto fronterizo de parada única: Malaba, entre Kenya y Uganda	18
Cuadro 5.	Ventanilla única de Mozambique	21
Cuadro 6.	Ventanilla única de la ASEAN	21
Cuadro 7.	Agentes de aduanas en Malawi	22

Abreviaturas

En el presente documento se usan las siguientes abreviaturas:

ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
CAO	Comunidad del África Oriental
UE	Unión Europea
GATT	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio
GFP	Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CFI	Corporación Financiera Internacional
ITC	Centro de Comercio Internacional
IDL	Índice de Desempeño Logístico
NMF	Nación más favorecida
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
PIB	Producto interior bruto
PMA	Países menos adelantados
PYME	Pequeñas y medianas empresas
TEU	Contenedor equivalente a veinte pies
CEPE	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
CEFACT/ONU	Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio

Resumen analítico

El Acuerdo de Facilitación del Comercio fue adoptado en la Novena Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio celebrada en Bali, Indonesia, en diciembre de 2013; y constituye el primer gran acuerdo alcanzado por los Estados miembros de la OMC desde la clausura de la Ronda Uruguay hace 20 años.

Apenas se había secado la tinta de los documentos de la Ronda Uruguay sobre las negociaciones multilaterales de comercio de 1993 cuando varios Estados miembros estaban ya pensando en la siguiente ronda. Entre los asuntos que querían tratar se encontraba la facilitación del comercio. La incertidumbre sobre el tiempo se va a tardar en los procedimientos fronterizos crea imprevisibilidad y añade costes a los negocios, lo que repercute finalmente en los consumidores de los países en los que estos al menos se lo pueden permitir. Por su parte, la incertidumbre en las cadenas de abastecimiento también actúa como un desincentivo para los inversores potenciales, los cuáles confían en la efectividad de estas para minimizar los costes de inventario. Las empresas tienen que inmovilizar parte de su capital en costes de mantenimiento extra que son superiores a los niveles que necesitarían. Esto es especialmente cierto en el caso de las empresas en los países en desarrollo, que tienen que hacer frente a estos retrasos e incertidumbres diariamente.

Los procedimientos ineficientes en las fronteras también añaden costes a las mismas autoridades que se encargan de controlarlas. Además, una inspección extremadamente pormenorizada puede retrasar la recaudación de ingresos. Cuando las autoridades están decididas a maximizar el cobro de los derechos de importación y otros impuestos fronterizos por medio de la comprobación de toda consignación que cruce la frontera se crean colas en los puestos fronterizos; y en cambio, con unos flujos de tráfico más rápidos, se podrían recaudar a posteriori de una forma más eficiente los ingresos de los comerciantes que cumplan con las normas.

La facilitación del comercio trata de simplificar no solo la documentación requerida para despachar bienes, sino también los procedimientos de las agencias en las fronteras. Al centrarse en los mayores riesgos, las agencias en las fronteras pueden acelerar el flujo de bienes a través de la frontera y con ello aumentar la recaudación. En la facilitación del comercio no existen perdedores, ya que todas las partes interesadas ganan, ya sean los países en desarrollo o los países desarrollados. Aún así, algunos países en desarrollo, preocupados por los costes potenciales derivados del cumplimiento de los compromisos sobre la facilitación del comercio, han buscado compromisos por parte de los países desarrollados y otros donantes para que les asistan en el proceso de aplicación.

Los miembros de la OMC acordaron añadir la facilitación del comercio al Programa de Doha para el Desarrollo del 2004. El acuerdo que se alcanzó en Bali a finales del 2013 proporciona un marco de derechos y obligaciones que hará que se produzcan reformas en los procedimientos fronterizos en todo el mundo, siempre y cuando se cumplan las peticiones legítimas de asistencia técnica por parte de los países en desarrollo.

El acuerdo puede ser particularmente beneficioso para los comerciantes en los países en desarrollo, quienes tienen que hacer frente de manera continua a grandes y costosos retrasos en las fronteras. Será importante para los negocios en los países en desarrollo supervisar su aplicación en los países con los que comercian. Esta sencilla guía trata de ayudar a que las empresas entiendan las obligaciones que han aceptado o que van a aceptar pronto los países en desarrollo, para que trabajen conjuntamente con los gobiernos y conseguir así unos resultados que beneficien tanto a estos mismo como a los comerciantes.

Capítulo 1 Historia de la negociación

Los miembros de la OMC esperaban un acuerdo desde hacía 20 años

Apenas se había secado la tinta de los documentos de la Ronda Uruguay sobre las negociaciones multilaterales de comercio de 1993 cuando varios Estados miembros estaban ya pensando en la siguiente ronda. Entre los asuntos que querían tratar se encontraba la facilitación del comercio.

No existe en la actualidad una definición compartida por todos sobre la facilitación del comercio. El antiguo Representante del comercio de los Estados Unidos de América, Robert Zoellick, definió las medidas de facilitación del comercio como "básicamente una extensión de los procedimientos de acceso al mercado que abaratan los costes de transacción y aumentan la puntualidad del tránsito." La definición de la OMC, que ha sido la base del nuevo acuerdo es la siguiente:

"La simplificación y armonización de los procedimientos de comercio internacional," siendo los procedimientos de comercio "las actividades, prácticas y formalidades que comporta la recopilación, presentación, comunicación y otra información necesaria para el desplazamiento de mercancías en el comercio internacional."

La incertidumbre sobre el tiempo se va a tardar en los procedimientos fronterizos crea imprevisibilidad y añade costes a los negocios, lo que repercute finalmente en los consumidores de los países en los que estos al menos se lo pueden permitir. Por su parte, la incertidumbre en las cadenas de abastecimiento también actúa como un desincentivo para los inversores potenciales, los cuáles confían en la efectividad de estas para minimizar los costes de inventario. Las empresas tienen que inmovilizar parte de su capital en costes de mantenimiento extra para compensar esta situación.

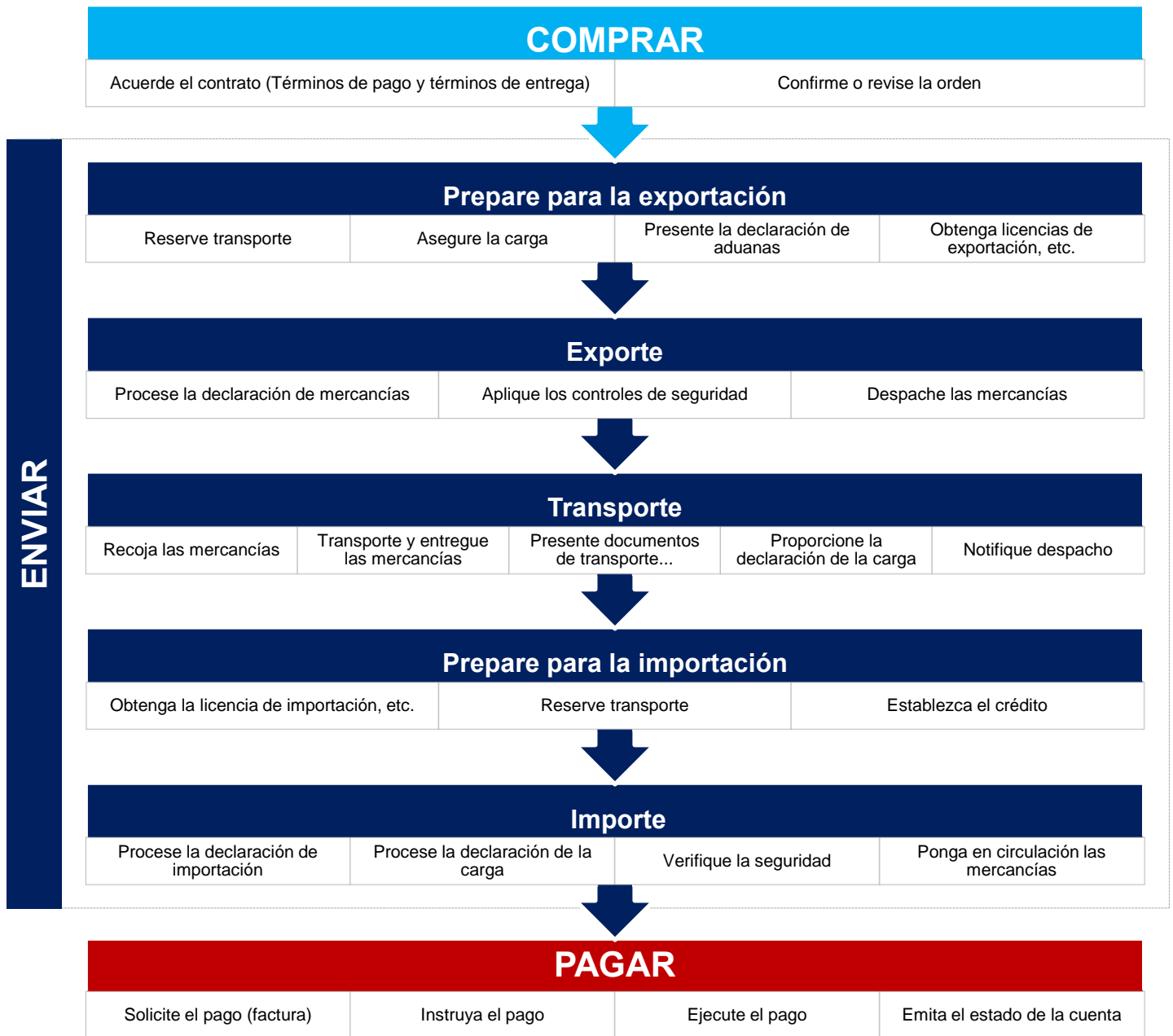
En 2003, la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que representa a 8.000 empresas en todo el mundo, indicó que "era necesario un acuerdo de facilitación del comercio para establecer un proceso de gestión mejorado y más eficiente para el comercio internacional de bienes a escala mundial. Los compromisos vinculantes son esenciales ya que solo la OMC puede garantizar el apoyo político necesario para realizar mejoras duraderas en el comercio mundial." También indicó que los mayores beneficiarios de un acuerdo serían los países en desarrollo, ya que con este se aumentaría su capacidad para manejar y aumentar su participación en el comercio internacional, y sin duda con otros países en desarrollo.

A principios del 2013, el antiguo Director General de la OMC Pascal Lamy afirmó ante la Cámara de Comercio de Chittagong, en Bangladesh (OMC, 2013a) que "En ocasiones es difícil relacionar las negociaciones multilaterales de comercio con el trabajo diario en las operaciones comerciales. En cambio, esto no ocurre con la facilitación del comercio. Una facilitación del comercio efectiva incrementa la productividad de las aduanas, mejora el cobro de impuestos en las fronteras y ayuda a atraer inversiones extranjeras directas. Un acuerdo multilateral sobre la facilitación del comercio podría acelerar el movimiento transfronterizo de bienes y mejorar la transparencia y predicción del comercio y de las operaciones comerciales. Con una prevalencia cada vez mayor de las cadenas de abastecimiento regionales y mundiales, una facilitación del comercio efectiva y predecible resulta un ingrediente esencial para hacer que las cadenas de abastecimiento funcionen en los países en desarrollo."

Costes y beneficios de la facilitación del comercio

Se han realizado numerosos estudios para medir y hacer un seguimiento de los costes de los controles fronterizos. El Banco Mundial, la OCDE, la UNCTAD y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) han tenido una gran importancia, mientras que Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT/ONU) se ha centrado en las mejores prácticas y el desarrollo de las normas internacionales, como el modelo Comprar-Enviar-Pagar". Vea la Figura 1.

Figura 1: Modelo Comprar-Enviar-Pagar del CEFAC/ONU



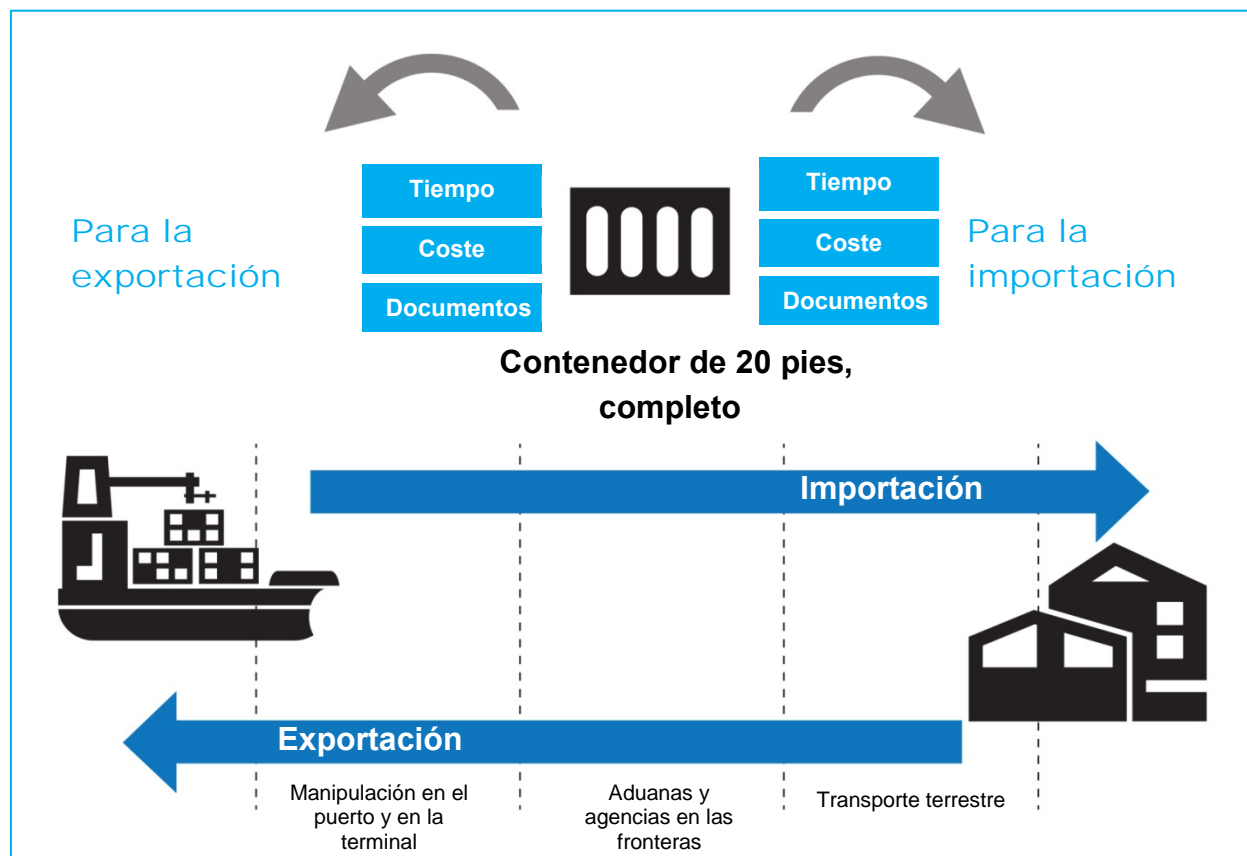
Fuente: Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio, CEPE, 2013.

(El modelo Comprar-Enviar-Pagar ha sido desarrollado por el CEFAC/ONU y describe los principales procesos y partes en la cadena de abastecimiento internacional. La cadena de suministro garantiza que las mercancías sean pedidas, enviadas y pagadas al mismo tiempo que se cumple con los requisitos reglamentarios y que se respalda la seguridad del comercio. El modelo Comprar-Enviar-Pagar identifica los procedimientos comerciales, logísticos, reglamentarios y de pago fundamentales en la cadena de suministro internacional y proporciona una visión general del intercambio de información entre las partes a lo largo de sus diversas etapas. Este modelo presenta una visión "vertical" de la cadena de suministro que une las acciones "de abajo a arriba" que se derivan de los requisitos de comercio que se especifican en los procesos de desarrollo de estándares del CEFAC/ONU).

El informe anual Doing Business del Banco Mundial incluye un capítulo sobre el comercio transfronterizo en el que se mide el tiempo, el coste, la documentación y los procedimientos requeridos para despachar

un contenedor de 20 pies (TEU) en la importación y la exportación, y compara esos factores en 189 países (Banco Mundial/CFI, 2013). Vea la Figura 2. Este se ha convertido en un importante indicador y estímulo para la reforma de los procedimientos fronterizos y la mejora de la clasificación de los países.

Figura 2: Medición de la mejora del comercio transfronterizo



Fuente: Banco mundial, Informe Doing Business.

El Banco Mundial también publica un Índice de Desempeño Logístico (IDL), que es una herramienta interactiva de evaluación comparativa creada para ayudar a que los países identifiquen los retos y oportunidades que tienen en el ámbito de la logística comercial, así como aquello que necesitan hacer para mejorar su desempeño. El IDL de 2012 permite la comparación entre 155 países (BIRF/Banco Mundial, 2012). La OCDE también ha publicado estudios sobre el impacto de la facilitación del comercio en los costes comerciales (OCDE, 2011).

Constantemente se estima que un acuerdo de facilitación del comercio reduciría los costes empresariales entre \$EE.UU. 350.000 millones y \$EE.UU. 1 billón y podría aumentar el valor de las exportaciones mundiales anuales entre \$EE.UU. 33.000 millones, y \$EE.UU. 100.000 millones y en \$EE.UU. 67.000 millones el PIB mundial (Banco Mundial, OCDE, 2011). Hufbauer y Schott indican que el incremento de \$EE.UU. 950.000 millones en el comercio bilateral, como consecuencia de una significativa facilitación del comercio, haría que el PIB creciera alrededor de \$EE.UU. 440.000 millones. Para los países en desarrollo, se estima que el incremento de \$EE.UU. 1 billón en el comercio bilateral haga que el PIB creciera en \$EE.UU. 520.000 millones. En resumen, el potencial de expansión del comercio desde que se alcance el acuerdo de facilitación del comercio podría hacer que el PIB mundial creciera \$EE.UU. 960.000 millones al año (Hufbauer y Schott, 2013).

La facilitación del comercio se convierte en uno de los "Temas de Singapur"

En la Primera Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en Singapur en 1996, los Estados miembros acordaron el establecimiento de grupos de trabajo para estudiar y trabajar en los cuatro temas. En el caso de la facilitación del comercio, los Estados miembros acordaron

"la realización de trabajos exploratorios y analíticos, aprovechando los trabajos de otras organizaciones internacionales pertinentes, con objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia."

La facilitación del comercio, junto con los otros tres temas fueron llamados los "Temas de Singapur".

Cuando se adoptó el Programa de Doha para el Desarrollo en 2001, la Declaración Ministerial de Doha indicó que el Consejo del Comercio de Mercancías

"examinará y, según proceda, aclarará y mejorará los aspectos pertinentes de los artículos V (Libertad de tránsito), VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y la exportación) y X (Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales) del GATT de 1994 e identificará las necesidades y prioridades de los miembros, en particular los que son países en desarrollo y menos adelantados, en materia de facilitación del comercio."

Esto no constituía un mandato negociado, pero clarificaba su alcance para futuras negociaciones. En consecuencia, los Estados miembros de la OMC revisaron estos tres artículos del GATT desde el punto de vista de su impacto en las medidas aplicadas en la frontera.

Los Estados miembros incluyen la facilitación del comercio en el "paquete de julio de 2004"

En julio de 2004, y como consecuencia del trabajo de exploración y revisión que se había llevado a cabo desde 1996, los Estados miembros acordaron añadir la facilitación del comercio en la agenda de negociación del Programa de Doha para el Desarrollo. El acuerdo del llamado "paquete de julio" indica en el párrafo 27 lo siguiente:

"Reconociendo las razones en favor de agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y el levante de mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, y la necesidad de potenciar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esta esfera, convenimos en que después del quinto período de sesiones de la Conferencia Ministerial se celebrarán negociaciones sobre la base de una decisión que se ha de adoptar, por consenso explícito, en ese período de sesiones respecto de las modalidades de las negociaciones. En el período que transcurra hasta el quinto período de sesiones, el Consejo del Comercio de Mercancías examinará y, según proceda, aclarará y mejorará los aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994 e identificará las necesidades y prioridades de los Miembros, en particular los que son países en desarrollo y menos adelantados, en materia de facilitación del comercio. Nos comprometemos a asegurar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad adecuados en esta esfera."

El mandato para esas negociaciones se establece en el Anexo D (Modalidades para las Negociaciones sobre la Facilitación del Comercio) del "paquete de julio de 2004", que se reproduce en el apéndice I. En virtud de este mandato, los Estados miembros acordaron lo siguiente:

- **Las reglas del GATT:** Las negociaciones "tendrán por finalidad aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, con miras a agilizar aún más el movimiento, el levante y el despacho de aduana de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito";
- **Asistencia técnica y creación de capacidad:** Las negociaciones también tienen por finalidad "potenciar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad en esta esfera", y establecer "disposiciones para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras o cualesquiera otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento

de los procedimientos aduaneros". Los resultados "tendrán plenamente en cuenta el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y menos adelantados";

- **Infraestructura:** Se acordó que los países menos adelantados no estarían obligados a "realizar inversiones en proyectos de infraestructura por encima de sus posibilidades."

En octubre de 2004 se estableció un Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la OMC. Desde entonces, los Estados miembros se reunieron periódicamente en el marco de este grupo con el fin de alcanzar el acuerdo que finalmente se ha adoptado en la Conferencia Ministerial de Bali.

La preocupación de los países en desarrollo sobre los costes de su aplicación

Con tantos indicadores apuntando a los beneficios de la facilitación del comercio, y con la afirmación casi universal de que esta puede arrojar resultados positivos para los países desarrollados y los países en desarrollo, puede parecer sorprendente que varios países en desarrollo hayan sido poco entusiastas en la acogida al Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC. Se ha relacionado esta reticencia en cierto sentido con el hecho de que no se ha avanzado lo suficiente en algunos de los temas vigentes tratados en la Ronda Uruguay como para justificar nuevas normas en otras áreas. Por el contrario, otras preocupaciones están relacionadas con el miedo a los costes del cumplimiento de los compromisos de la facilitación del comercio.

Existe un gran apoyo por parte de grupos industriales para la rápida conclusión del acuerdo en su estado actual gracias a las estimaciones de la OCDE de una reducción de los costes de las transacciones comerciales de entre el 13 % y el 15,5 % en los países en desarrollo (Business Standard, 2013). El Banco Mundial ha estimado que los costes de la aplicación de las medidas que se espera que estén recogidas en el Acuerdo de Facilitación del Comercio sean de entre solo \$EE.UU. 7 millones y \$EE.UU. 11 millones en los países estudiados (Banco Mundial, 2013). Además, un estudio realizado por Rippel indica que si se tiene en cuenta cómo la facilitación del comercio podría contribuir a la consecución de los objetivos de desarrollo, los costes que supondría no poner en marcha el acuerdo podrían ser mucho mayores que si se hiciera, como indica la Figura 3:

Figura 3: Cómo la facilitación del comercio puede contribuir a la consecución de los objetivos de desarrollo



Fuente: Rippel, 2011.

Capítulo 2 Por qué el GATT no era suficiente

Artículos V, VIII y X

Se acordó que la base del Acuerdo de Facilitación del Comercio serían los Artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994. Estos artículos proporcionan reglas que existían desde 1947 y cubrían los siguientes puntos:

- Artículo V - Libertad de tránsito
- Artículo VIII - Derechos y formalidades relativos a las importaciones y exportaciones
- Artículo X - Publicación y administración de los reglamentos del comercio

Se creía que estos artículos capturaban la esencia de la facilitación del comercio. Además, fue más fácil basar el trabajo sobre la facilitación del comercio en la OMC en la clarificación de las disposiciones existentes en vez de diseñar un acuerdo desde el principio. Como consecuencia, el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio se ha encargado de analizar si dichos artículos eran adecuados para promocionar la facilitación de comercio a través de procedimientos nacionales eficientes y una gestión de fronteras efectiva. La clarificación y mejoras de estos artículos dispuestas en su mandato se han basado en propuestas de los Estados miembros de la OMC.

Este capítulo trata sobre las disposiciones actuales de cada uno de estos artículos.

Libertad de tránsito (Artículo V)

El objetivo del Artículo V es asegurar que los Estados miembros de la OMC permiten la libertad de tránsito de mercancías en su territorio con destino u origen cualquier otro Estado miembro de la OMC. Para ello establece dos obligaciones:

- No obstaculizar el tráfico de tránsito mediante la imposición de demoras innecesarias, restricciones ni derechos excesivos;
- Conceder el trato de Nación más favorecida (NMF) a las mercancías en tránsito de todos los miembros.

La OMC ha interpretado esto como que los Estados miembros solo podrán imponer cargos al tráfico en el tránsito de dos maneras: cargos al transporte y cargos por los gastos administrativos derivados del tránsito o servicios relacionados. Dichos cargos deben ser razonables (no definido) y no discriminatorios. Con respecto a esto, todo Estado miembro tiene la obligación de tratar a los productos que han estado en tránsito a través del territorio de otro país miembro de una forma igual de favorable que si esos productos hubieran sido transportados desde su lugar de origen a su destino sin haber pasado por el territorio del Estado miembro en cuestión.

Nunca se ha citado el Artículo V en los procedimientos de solución de diferencias y, aunque se han reclamado violaciones del artículo, nunca se ha establecido un panel arbitral.

Sin embargo, cuando el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio estaba revisando este artículo, los Estados miembros de la OMC propusieron las siguientes enmiendas y mejoras:

- Disposiciones de no discriminación fortalecidas (Trato NMF y trato nacional);
- Tarifas y cargos predecibles, reducidos y simplificados;
- Mayor transparencia en las formalidades del tránsito y en la documentación para los comerciantes;
- Uso de las normas internacionales;
- Promoción de los acuerdos de tránsito regionales;
- Limitación de las inspecciones y los controles (transporte bajo control aduanero);

- Tránsito libre de contingentes.

Derechos y formalidades (Artículo VIII)

El objetivo del Artículo VIII es limitar los costes y la complejidad de los procesos de importación y exportación. Impone obligaciones legales específicas a los Estados miembros en lo referido a las tarifas y cargos que puedan aplicarse a la importación y la exportación, y de las sanciones que puedan imponerse por quebrantamientos menores de los procedimientos aduaneros. También reconoce explícitamente la necesidad de reducir el número y la complejidad de las tarifas y formalidades relacionadas con la importación y la exportación, aunque no proporciona requisitos legales para hacerlo.

Las disposiciones del Artículo VIII han sido sujeto de muchos procedimientos de solución de diferencias. En consecuencia, los Estados miembros de la OMC han acordado que es necesario aclarar el artículo y propusieron diversas enmiendas y mejoras entre las que podemos encontrar las siguientes:

- Mayor previsibilidad y confiabilidad de los procedimientos;
- Límites a las tarifas y cargos basados en los costes;
- Formalidades y documentación simplificadas;
- Uso de las normas internacionales;
- Adopción de las ventanillas únicas para los comerciantes;
- Eliminación de inspecciones previas al embarque, agentes de aduanas obligatorios y trámites consulares;
- Levante de bienes y despacho de aduanas rápidos;
- Mayor uso de técnicas de evaluación del riesgo y regímenes autorizados para comerciantes;
- Auditorías a posteriori.

Transparencia (Artículo X)

Las principales obligaciones recogidas en el Artículo X son que los Estados miembros publiquen sus leyes comerciales de una manera rápida y accesible, que se abstengan de reforzar las medidas antes de su publicación y que administren dichas medidas de una manera uniforme, imparcial y razonable. Los Estados miembros deben crear o mantener tribunales u otros procedimientos para revisar y corregir de una manera rápida las acciones administrativas relacionadas con las cuestiones aduaneras.

Los grupos especiales han proporcionado orientación interpretativa sobre algunas de las disposiciones recogidas en este artículo.

Los Estados miembros, al revisar el Artículo X, propusieron las siguientes enmiendas y mejoras:

- Un acceso mejor y más sencillo a la información para los comerciantes;
- Uso de tecnología moderna para la publicación (por ejemplo internet);
- El establecimiento y publicación de servicios de información para cuestiones comerciales;
- Publicación y consulta previa;
- Resoluciones anticipadas sobre cuestiones aduaneras;
- Derecho de apelación para los comerciantes.

Identificación de las necesidades de las empresas

Durante las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio se han intentado identificar los intereses de los negocios. En 2003-2004, SITPRO y el Commonwealth Business Council crearon el Grupo

Boksborg, formado por oficiales del comercio y aduaneros, así como representantes empresariales de los países en desarrollo para considerar los objetivos de un posible acuerdo de facilitación del comercio. Más tarde, cuando comenzaron las negociaciones como parte del "paquete de julio", el Grupo Boksborg continuó discutiendo sobre los temas que podrían incluirse en el acuerdo, y ayudó a que los países en desarrollo generaran propuestas para las negociaciones.

Más tarde, en 2007, un estudio sobre las necesidades empresariales en África Oriental, Occidental y Meridional ofreció una lista de temas comunes. Este estudio fue una iniciativa de la Acción Empresarial para la Mejora de la Administración Aduanera en África (BAFICAA, por sus siglas en inglés), en respuesta al informe de la Comisión por África en 2005. Los problemas identificados se indican en el cuadro 1.

Cuadro 1. Seis problemas relacionados con la facilitación del comercio para el sector privado africano

1. La necesidad de servicios aduaneros rápidos para los contribuyentes y los comerciantes de bajo riesgo que cumplan las normas.
2. La necesidad de que las aduanas trabajen conjuntamente con el sector privado y consulten a este regularmente para garantizar el apoyo a los cambios y reformas en la administración aduanera.
3. La necesidad de acelerar la automatización de todos los procesos y procedimientos aduaneros.
4. La redacción de una carta de servicios entre el departamento de servicios aduaneros y el sector privado en la que se establezcan las expectativas de cada parte, así como el establecimiento de parámetros para el nivel y la calidad de los servicios esperados.
5. La eliminación de duplicidades y procesos burocráticos en auditorías a posteriori y procesos de evaluación.
6. La necesidad de formación profesional, acreditación y certificación para la agencias de despacho, transportes y aduanas.

Fuente: BAFICAA, 2007.

No todo lo anteriormente mencionado es relevante para un acuerdo de la OMC, pero lo que sí es, ha sido incluido en cierta medida en el acuerdo adoptado en Bali.

Capítulo 3 El nuevo Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC

Forma general del acuerdo

El nuevo Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC (OMC, 2013b) está dividido en dos secciones: Sección I, que trata sobre las medidas de facilitación del comercio y las obligaciones; y Sección II, que se centra en los acuerdos de flexibilidad para los países en desarrollo y los países menos adelantados (también llamados "trato especial y diferenciado").

Esta guía va a centrarse en la Sección I principalmente. Sin embargo, también considerará en el Capítulo 4 las implicaciones para los negocios de la Sección II.

Asuntos específicos acordados

Los asuntos de facilitación del comercio en la Sección I están dispuestos en los 12 artículos que se indican a continuación:

- Artículo 1: Publicación y disponibilidad de la información
- Artículo 2: Publicación y consulta previa
- Artículo 3: Resoluciones anticipadas
- Artículo 4: Procedimientos de apelación o revisión
- Artículo 5: Otras medidas para mejorar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia
- Artículo 6: Sanciones sobre las tarifas o cargos a las importaciones y exportaciones
- Artículo 7: Levante y despacho de bienes
- Artículo 8: Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera
- Artículo 9: Movimiento de bienes para la importación bajo control aduanero
- Artículo 10: Formalidades relacionadas con la importación, la exportación y el tránsito
- Artículo 11: Libertad de tránsito
- Artículo 12: Cooperación aduanera

La OCDE ha desarrollado un conjunto de 12 indicadores de facilitación del comercio que corresponden con estas categorías de medidas (Moïse, Orliac y Minor, 2011). Los resultados de la investigación sugieren que las mayores contribuciones en la reducción de los costes de comercio vendrán de las medidas para racionalizar los procedimientos y de las resoluciones anticipadas. Otras áreas con cierto potencial son la automatización, y las medidas para racionalizar las tarifas y cargos. La OCDE ha concluido que la reducción potencial del coste cumulativo de todos los indicadores de la facilitación del comercio es el 10 % de los costes comerciales, una estimación que, según se indica, es consistente con otros estudios sobre el impacto de la facilitación del comercio en los costes comerciales. Es en estas áreas en las que más se tienen que interesar las empresas.

Este documento considerará ahora las disposiciones de cada uno de los artículos en la Sección I y sus implicaciones para las empresas.

Transparencia

En el primer grupo de artículos (Artículos 1-5) se tratan los asuntos de la transparencia y amplía el Artículo X del GATT.

Artículo 1: Publicación y disponibilidad de la información

Los asuntos tratados en este artículo son los siguientes:

1. Publicación
2. Información disponible por internet
3. Servicios de información
4. Notificación

Las obligaciones principales aquí son que los Estados miembros deben publicar sin demora información específica relacionada con los requisitos y procedimientos para el despacho aduanero en la importación y la exportación. En ello se incluyen los procedimientos, formularios y documentos; tipos impositivos y tasas; normas para la clasificación y la valoración de las mercancías en aduana; normas de origen; restricciones al tránsito y procedimientos; sanciones; procedimientos de apelación; acuerdos comerciales; y acuerdos de gestión de los contingentes arancelarios.

Además, los Estados miembros deben publicar esta información en internet, sobretudo los procedimientos, formularios y documentación, junto con información sobre los servicios nacionales de información, que tienen que ser designados y notificados a la OMC.

El Artículo X del GATT se refería específicamente a solo algunos de estos requisitos, como la valoración y clasificación en aduana, los tipos impositivos, tasas y otros cargos. Estos requisitos adicionales y específicos de transparencia deberían ayudar a que las empresas obtengan información actualizada sobre todos los procedimientos y requisitos de importación y exportación.

Artículo 2: Publicación y consulta previa

El acuerdo impone que los Estados miembros deben consultar a los comerciantes y otras partes interesadas antes de aprobar nuevas leyes o reglamentos o modificar las existentes que estén relacionadas con el movimiento, levante o despacho de aduanas. También estipula que se realicen consultas entre agencias, comerciantes y otras partes interesadas dentro de su territorio.

Una de las quejas más comunes de las empresas es que no disponen de suficiente acceso a las agencias en las fronteras para realizar consultas sobre aduanas y otros asuntos fronterizos (aunque esta situación varía mucho entre países). Los factores que pueden haber contribuido a ello son las sospechas sobre los niveles de cumplimiento de las partes interesadas que tienen algunas agencias en las fronteras y la preocupación de los comerciantes acerca de la integridad de los oficiales fronterizos responsables de reforzar el cumplimiento. Al garantizar las consultas regulares se reducirán dichas preocupaciones, y con ello los comerciantes y los oficiales de fronteras tendrán la oportunidad de discutir sobre las estrategias más eficientes y menos onerosas para conseguir los objetivos normativos.

Artículo 3: Resoluciones anticipadas

Esta es un área nueva en las reglas de la OMC pero que refleja las prácticas existentes en muchos, si no casi todos, Estados miembros. La OCDE ha indicado que esta es una de las medidas más efectivas en el acuerdo de facilitación del comercio.

Importadores y exportadores se enfrentan a menudo a decisiones contradictorias sobre la clasificación y el origen dependiendo, por ejemplo, de la oficina de aduanas para la importación o exportación, o la rotación de los oficiales de evaluación. Esta situación hace que toda la transacción comercial esté rodeada de una

cierta incertidumbre, ya que todas estas decisiones tienen un impacto en las cantidades que hay que pagar y por ello en el precio final del producto. El efecto de todo ello puede ser que las cadenas de abastecimientos se trasladen a países y lugares que ofrezcan una mayor seguridad, previsibilidad y confiabilidad, lo que tendrá un impacto obvio en el desarrollo comercial.

La incongruencia en las decisiones constituye una gran fuente de disputas entre los oficiales aduaneros y los comerciantes. Las decisiones erróneas en la evaluación, la clasificación de bienes o las normas de origen pueden constituir obstáculos no arancelarios al comercio si se usan como una manera de facto para eludir la lista arancelaria oficial. Además, si los comerciantes recurren al soborno para obtener un mejor trato para sus bienes puede que aumente la corrupción.

Las resoluciones anticipadas son decisiones vinculantes tomadas por las aduanas a petición del interesado, sobre aspectos específicos de los bienes, en particular sobre la clasificación y el origen de los bienes que van a importarse o exportarse. Las resoluciones anticipadas facilitan la declaración, y por tanto los procesos de levante y despacho aduanero, ya que la clasificación de los bienes ya viene determinada en la resolución anticipada, y es vinculante para todos los oficiales aduaneros por un período específico de validez, que puede ser de tres meses o un año.

Las guías de la OMA sobre las resoluciones anticipadas de acuerdo con las disposiciones de la norma 9.9 del Convenio de Kyoto Revisado define el término como: "La expresión 'resoluciones vinculantes' (o 'resoluciones anticipadas') designa generalmente a la opción de las aduanas de tomar una decisión, a petición de un operador económico que planea una operación comercial extranjera, relacionada con los reglamentos vigentes. El principal beneficio que se obtiene es la garantía legal de que la decisión que se tome va a ejecutarse" (vea <http://www.wcoomd.org>).

Las resoluciones anticipadas favorecen la seguridad y la previsibilidad de las transacciones comerciales transfronterizas. Con ellas se reducen las disputas con las autoridades aduaneras sobre las partidas arancelarias, la evaluación y el origen (influyendo en la posibilidad de trato preferente) en el momento del levante o despacho aduanero, y en consecuencia se evitan retrasos. Además, la integridad de las aduanas no se pondrá en riesgo durante el despacho de remesas, y se reduce la posibilidad de corrupción.

Por tanto, el nuevo acuerdo es un gran avance en la facilitación del comercio. Las obligaciones de los Países miembros son las siguientes:

- Expedir resoluciones anticipadas en un tiempo específico y razonable al solicitante que lo haya pedido por escrito y que haya proporcionado toda la información necesaria; o si se rechaza, proporcionar por escrito las razones por las que no se puede expedir (se proporcionan varios ejemplos en el artículo);
- Garantizar que las resoluciones anticipadas tendrán vigencia durante un período razonable de tiempo y estarán regidas por él;
- Publicar los requisitos de solicitud de resoluciones anticipadas y los plazos de validez, así como información sobre cómo un solicitante puede pedir una revisión de las mismas;
- Publicar dichas resoluciones anticipadas, ya que pueden ser de interés para otros comerciantes.

Artículo 4: Procedimientos de apelación o revisión

El nuevo acuerdo aumenta las disposiciones sobre los procedimientos de apelación o revisión, ya sean administrativos o judiciales, que estaban recogidas en el Artículo X del GATT. Aunque esto se dirige a las decisiones tomadas por las autoridades aduaneras, se anima a los Estados miembros a que extiendan estas disposiciones a otras agencias en las fronteras.

Esta disposición se hace eco del Capítulo 10 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado. Es importante que cuando un comerciante considere que una decisión u omisión de la autoridad aduanera le ha afectado directamente, esta le proporcione, si el comerciante lo solicita, una explicación de las razones

de su decisión u omisión, y le ofrezca al comerciante el derecho de apelación a la autoridad competente. El propósito de este derecho de apelación es proteger a los individuos o comerciantes de las decisiones y omisiones de las aduanas que no cumplan con lo recogido en las leyes y reglamentos de las que ellas mismas son responsables de su administración y ejecución. Además, la revisión que realice la autoridad competente en la materia y el veredicto puede ser un método adecuado para garantizar la uniformidad en la aplicación de las leyes y reglamentos.

Artículo 5: Otras medidas para mejorar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia

Este artículo recoge las nuevas obligaciones de los Estados miembros de la OMC sobre los controles fronterizos y las inspecciones a alimentos, bebidas o piensos. Mientras que un Estado miembro expide notificaciones y proporciona orientación para mejorar el nivel de control o inspección de dichos bienes, el artículo obliga a que el Estado miembro en cuestión establezca dichos controles o inspecciones sobre el riesgo, aplique dichas medidas de forma uniforme en los puntos de entrada relevantes, elimine los procedimientos rápidamente cuando las circunstancias ya no los justifique y publique sin dilación un anuncio en el que se indique la supresión de las medidas. También requiere que el importador o su representante autorizado estén informados en cualquier caso sobre dónde se han retenido los bienes, y si la primera prueba tiene resultado negativo, obliga al Estado miembro a realizar una segunda en el caso de que se pida..

Los comerciantes que importan dichos bienes tienen conocimiento de que estos son objeto de controles sanitarios con el objetivo de proteger a los consumidores de productos no aptos que puedan llegar al mercado. Cuando el alimento que no es seguro para su consumo forma parte de un lote o envío, las autoridades de control asumen en ocasiones que todo el lote o envío es peligroso. Esto se aplica también al pienso para animales, el cual se somete a controles para prevenir que entren piensos peligrosos en el mercado o que se usen para alimentar a animales que producen comida. Los análisis sobre el riesgo en la salud deberían estar basados en las evidencias científicas disponibles y tienen que estar realizados de una manera independiente, objetiva y transparente. Dados los costes que supondría a los comerciantes perder envíos que sean considerados peligrosos, quizás estos querrían tener una segunda opinión. Este artículo les proporciona dicha opción que tiene que ser ofrecida por los Estados miembros.

Tarifas y formalidades para la importación, la exportación y el tránsito

El siguiente grupo de artículos, los Artículos 6-12, se centran principalmente en las tarifas, cargos y formalidades en la importación, la exportación y el tránsito, con lo que se expanden los Artículos V y VIII del GATT.

Artículo 6: Sanciones sobre las tarifas o cargos a las importaciones y exportaciones

El objetivo de este artículo es limitar las tarifas y cargos al coste aproximado de los servicios prestados, de acuerdo con las obligaciones actuales del GATT. Se ha incluido el requisito de publicación junto con una cláusula en la que se pide a los Estados miembros que revisen sus tarifas y cargos periódicamente y que no exijan el pago de cargos revisados antes de se haya publicado la información referente a los mismos. Se han incluido también disciplinas en los procesos de sanción. Estas garantizan que las sanciones se imponen solo a las personas responsables del incumplimiento de las leyes y reglamentos y previenen los conflictos de intereses en el cálculo y cobro de las sanciones y deudas. También especifican que las sanciones impuestas deberían ser proporcionales a la falta realizada, que hay que tener en cuenta las circunstancias de mitigación, que las sanciones tienen que ser comunicadas por escrito, e imponerse en un período determinado y fijo de tiempo desde que se cometió presuntamente el delito.

Las empresas deberían beneficiarse de la prevención de la imposición arbitraria de tarifas y sanciones, así como de las nuevas oportunidades para superar los obstáculos, los derechos ejercidos por sus gobiernos y las medidas que son potencialmente desproporcionadas.

Artículo 7: Levante y despacho de bienes

Este artículo establece los procedimientos que los Estados miembros están obligados a establecer o mantener para el levante o despacho aduanero de bienes para la importación, la exportación o el tránsito. De hecho, proporciona las mejores prácticas en aduanas y otros procedimientos fronterizos e incluye las recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas, en especial las del Convenio de Kyoto Revisado - vea el cuadro 2 y el apéndice II.¹

Cuadro 2. El Convenio de Kyoto Revisado

El Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) entró en vigor en 1974 y fue revisado y actualizado para asegurar que cubre las exigencias actuales de los gobiernos y del comercio internacional.

El Consejo de la OMA adoptó el Convenio de Kyoto Revisado en junio de 1999 como pauta para unos procedimientos aduaneros modernos y eficientes en el siglo XXI. Una vez puesto en marcha, proporcionará al comercio internacional la previsibilidad y eficiencia que el comercio moderno necesita. El Convenio de Kyoto Revisado elabora numerosos principios rectores entre los que destacan los siguientes:

- Transparencia y previsibilidad de las acciones aduaneras;
- Normalización y simplificación de la declaración de bienes y de la documentación adicional;
- Procedimientos simplificados para individuos autorizados;
- Uso informático máximo;
- Controles aduaneros necesarios mínimos para comprobar el cumplimiento de los reglamentos;
- Gestión del riesgo y uso de controles basados en auditorías;
- Intervenciones coordinadas con otras agencias en la frontera;
- Asociación con el comercio.

El Convenio de Kyoto Revisado promueve la facilitación del comercio y los controles efectivos a través de sus disposiciones legales que detallan la aplicación de procedimientos simples pero eficientes. El Convenio revisado también incluye nuevas normas obligatorias que las partes contratantes tienen que aplicar y aceptar sin reservas.

El Convenio de Kyoto Revisado entró en vigor el 3 de febrero de 2006.

El artículo 7 incluye lo siguiente:

- *Tramitación previa a la llegada*

El nuevo acuerdo requiere que los Estados miembros utilicen procedimientos que permitan que la gestión de la documentación, incluyendo en formato electrónico, y otros trámites, pueda realizarse antes de la llegada de los bienes importados para poder así proceder con su levante rápidamente nada más lleguen.

- *Pago electrónico*

El acuerdo obliga a los Estados miembros a, en la medida de lo posible, permitan a los comerciantes la opción de realizar los pagos de las deudas, tarifas y otros cargos aduaneros de forma electrónica.

- *Separación del levante y de la resolución final sobre los derechos aduaneros, etc.*

Si se cumplen todos los otros requisitos normativos, los Estados miembros deben poner en práctica procedimientos que permitan el levante de los bienes para la importación y la exportación antes de que se facilite una resolución final sobre las tasas aduaneras y cargos. Puede pedirse una garantía u otra forma

¹ Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (enmendado), www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html (en inglés)

de pago, pero el importe de dicha garantía no puede ser mayor que la cantidad total que resulte y tiene que devolverse en el momento en el que no sea necesaria.

- *Gestión del riesgo*

Todo Estado miembro debe, en la medida de lo posible, administrar un sistema apropiado de gestión del riesgo con el cual los controles aduaneros deberán centrarse en los envíos de alto riesgo, con lo que se permitirá el levante rápido de los envíos de bajo riesgo. Pueden aplicarse, sin embargo, controles aleatorios a cualquier envío, pero siempre manteniendo las mejores prácticas aduaneras en la gestión del riesgo.

- *Auditoría a posteriori*

Los Estados miembros deben administrar un sistema de auditorías a posteriori con el cual los comerciantes tendrán que someter sus cuentas a las autoridades aduaneras para demostrar así su cumplimiento con los controles aduaneros y para permitir la verificación del cumplimiento de otros requisitos normativos.

- *Tiempo medio de levante*

Se anima a los Estados miembros a que publiquen los tiempos medios de levante para demostrar a los comerciantes que los bienes no están siendo retenidos sin razón.

Este acuerdo recomienda una herramienta en particular: El Estudio sobre el tiempo necesario para el levante de la OMC.² En el *World Customs Journal*, el Sr. Matsuda explica que como parte de los esfuerzos de las administraciones aduaneras para racionalizar los procedimientos entre las agencias en las fronteras y garantizar que se aplican de una forma efectiva las medidas de facilitación del comercio, se ha usado un Estudio sobre el tiempo necesario para el levante con el fin de mejorar el desempeño de las funciones que se medían. Describe que este constituye una herramienta única para comprobar el desempeño de las actividades fronterizas, y los procedimientos aduaneros en particular, ya que están relacionados directamente con la facilitación del comercio en la frontera (Matsuda, 2011).

- *Operadores autorizados*

Los Estados miembros deben proporcionar medidas de facilitación del comercio adicionales a los operadores que cumplan los criterios específicos, también llamados "operadores autorizados".

En los últimos años, se ha registrado una tendencia creciente entre las autoridades aduaneras a desarrollar programas que permiten a ciertos comerciantes beneficiarse de medidas adicionales de facilitación del comercio, como el levante rápido, requisitos de documentación y datos reducidos y menos inspecciones físicas. Dichos comerciantes "de confianza" han cumplido en su totalidad los requisitos, con lo que se apoya la asunción de que continuarán cumpliendo con todos los requisitos fronterizos y por lo tanto constituyen un riesgo bajo. Se han ofrecido programas para comerciantes de confianza tanto en países desarrollados como en países en desarrollo. En la UE se suele llamar "operadores económicos autorizados" a estos comerciantes, y se les reconoce como tal cuando han superado diversos criterios específicos como un historial de cumplimiento, gestión de los registros, solvencia financiera y seguridad en la cadena de abastecimiento, criterios recogidos específicamente en el acuerdo de la OMC.

Para responder a esos desarrollos mundiales, la OMA adoptó en junio de 2005 el SAFE, Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial ("El marco normativo SAFE"). Su propósito fue apoyar los cambios en el régimen comercial mundial y el crecimiento de la gestión integral del transporte transfronterizo de bienes, a la vez que reconocía la creciente importancia de una asociación más cercana entre las aduanas y la comunidad empresarial en relación a la seguridad en la cadena de suministro. Las guías sobre las condiciones y requisitos de los operadores económicos autorizados han constituido un

² El estudio WCO Time Release Study Guide Version 2 está disponible en: www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20I%20EN.pdf (en inglés)

elemento clave en estas normas internacionales. Estas guías han pasado por varios procesos de revisiones y actualizaciones y la última versión fue publicada en junio de 2012 (OMA, 2012).

- *Envíos urgentes*

Los Estados miembros deben adoptar y mantener los procedimientos para permitir el levante urgente de "al menos" aquellos bienes que han entrado en el país a través de instalaciones de carga aérea.

Esta constituye una gran preocupación para los operadores de servicios de mensajería urgente, ya que muchos de ellos utilizan las instalaciones de carga aérea y sus servicios dependen de su habilidad para realizar entregas justo a tiempo. En las cadenas de suministro y valor modernas, las entregas justo a tiempo ayudan a mantener los costes comerciales bajos, como los costes de mantenimiento del inventario, y además aumentan la competitividad.

- *Bienes perecederos*

El acuerdo obliga a los Estados miembros a proceder, en circunstancias normales, con el levante de los bienes perecederos en el mínimo tiempo posible, darles la prioridad apropiada cuando se programen las comprobaciones y permitir que puedan almacenarse correctamente antes del levante, incluyendo el levante en las propias instalaciones de almacenamiento si es posible y a petición del importador..

Artículo 8: Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera

En este artículo se obliga a los Estados miembros a garantizar que sus autoridades y agencias responsables de los controles fronterizos y procedimientos de importación, exportación y tránsito de bienes cooperan entre ellas y coordinan sus actividades para facilitar con ello el comercio. El artículo sugiere que dicha cooperación y coordinación deberían incluir los siguientes puntos:

a. *Alineación de días laborables y horarios*

Surgen problemas cuando las autoridades fronterizas en ambos lados de la frontera abren sus puertas a diferentes horas del día. El resultado es que la frontera está cerrada más tiempo del necesario, y resulta un problema que puede solventarse fácilmente con la alineación. Por ejemplo, hasta hace poco tiempo el paso fronterizo del río Songwe entre Malawi y Tanzania operaba de las 06:00 a las 18:00 en ambos lados de la frontera sin tener en cuenta la diferencia horaria entre los dos países. La alineación se ha conseguido al cambiar las horas de paso en Tanzania desde las 07:00 hasta las 19:00.

b. *Alineación de procedimientos y formalidades*

Pueden producirse retrasos si las diferentes agencias en la frontera operan de manera independiente, ya que los comerciantes tienen que cumplir de manera separada requisitos que no están coordinados. La coordinación ayuda a garantizar que el levante de bienes puede realizarse de una manera más rápida y eficiente. La armonización de los datos y la alineación de los documentos constituyen ejemplos de gran importancia sobre cómo se pueden coordinar los procedimientos y las formalidades.

c. *Desarrollo y uso compartido de instalaciones comunes*

Un modo de conseguir la eficiencia es que las agencias que trabajan en las fronteras compartan instalaciones, como el caso de los edificios. Por ejemplo, la ubicación conjunta en las casetas de verificación (como en Malaba - vea el cuadro 4 más adelante) garantiza que las inspecciones pueden realizarse de manera conjunta. Podemos encontrar un ejemplo de mejor práctica en Polonia, donde el establecimiento de un servicio de tramitación de parada única y la construcción de instalaciones conjuntas de tramitación en los pasos fronterizos ha hecho que el tiempo en las instalaciones se reduzca un 30 % (CSD, 2011).

d. *Controles conjuntos*

Si las agencias en la frontera necesitan verificar el contenido de un envío y requieren una inspección física independiente esto causará retraso. El uso compartido de datos y coordinación de los controles puede ayudar también en el proceso de control.

e. *Establecimiento de puestos de control fronterizos de parada única*

Varios países han seguido el camino de la creación de puestos fronterizos de parada única, con lo que se consigue una mayor cooperación entre las agencias que operan en una frontera determinada. Entre los casos más importantes encontramos el paso de Chirundu (Zambia/Zimbabwe) y el paso de Malaba (Kenya/Uganda), donde el puesto fronterizo de parada única se ha establecido en la estación de ferrocarril en el lado Keniano - vea el cuadro 4.

Cuadro 3. Puesto fronterizo de parada única: Chirundu, entre Zambia y Zimbabwe

El puesto fronterizo de parada única entre Zambia y Zimbabwe se inauguró oficialmente en diciembre de 2009 y fue el primer puesto fronterizo de parada única de África. El objetivo fue enfrentarse a los problemas de uno de los pasos fronterizos más concurridos de la región donde los transportistas sufrían retrasos significativos debido a los despachos aduaneros de las cargas consolidadas y a los procedimientos de las autoridades fiscales en la frontera (Curtis, 2009).

El establecimiento de un puesto fronterizo de parada única ha proporcionado numerosas mejoras, como por ejemplo, el tráfico de personas y mercancías solo para una vez para completar las formalidades fronterizas de ambos países, y los tiempos de espera para el tráfico comercial se ha reducido de cuatro o cinco días a un máximo de dos días y en ocasiones a unas pocas horas.

Sin embargo, el proceso de transformación del paso fronterizo y la integración completa de todos los procedimientos es un proyecto a largo plazo que ha demostrado que la facilitación del comercio no es solo una inversión en ladrillos y cemento, sino que requiere compromiso, negociaciones y armonización de los procedimientos y políticas. Los resultados iniciales muestran la importancia de comenzar la negociación sobre la reforma de las normas y los procedimientos en el periodo inicial del proceso.

Fuente: TradeMark Southern Africa 2011, de Rippel (2011).

Cuadro 4. Puesto fronterizo de parada única: Malaba, entre Kenya y Uganda

El puesto fronterizo de Malaba, entre Kenya y Uganda, es uno de los más concurridos de África Oriental. Unos 1.000 camiones cruzan a través de Malaba cada día, lo que supone más o menos el 40 % del transporte de mercancías terrestre desde y hacia Mombasa y Rwanda, Burundi, la República Democrática del Congo, Sudán del Sur y Uganda. Sin embargo, el paso sufre atascos y retrasos. En un esfuerzo para aliviar esta situación, las autoridades fiscales de ambos países acordaron establecer un puesto fronterizo de parada única que abrió sus puertas en la estación de tren del lado Keniano con la ubicación conjunta de oficiales de ambas autoridades en dicha estación. Sin embargo, esta medida no ayudó a la descongestión del tráfico de camiones, que son los que transportan la mayoría de la carga a través de la frontera.

Se han llevado a cabo diversas iniciativas para hacer que este puesto fronterizo sea más eficiente. Desde 2009, USAID ha promovido la gestión coordinada de fronteras a través del establecimiento y apoyo de los Comités Conjuntos de Fronteras en 16 puestos fronterizos en África Oriental, el primero de los cuales fue en Malaba. Los Comités Conjuntos de Fronteras son grupos de trabajo creados por agencias gubernamentales y partes interesadas del sector privado relacionados con el comercio transfronterizo, que promocionan la coordinación entre las agencias gubernamentales y las empresas para mejorar la eficiencia en las fronteras. Desde el establecimiento del Comité Conjunto de Fronteras en Malaba, se ha establecido la verificación conjunta de las mercancías y se han establecido operaciones las 24 horas del día y los 7 días de la semana. Como resultado, los camiones pueden cruzar la frontera de Malaba en poco menos de tres horas, comparado con los varios días que se tardaba hace unos años.

Otro nuevo proyecto, cuyas obras comenzaron en octubre de 2013, incluye la construcción de nuevas instalaciones en el paso fronterizo de parada única en las fronteras en Malaba y la cercana Busia. El proyecto está financiado a través de un préstamo del Banco Mundial y una subvención de Trademark East Africa y el Gobierno de Uganda. Los trabajos incluirán la construcción de nuevas instalaciones aduaneras que contarán con casetas en las que se realicen las verificaciones conjuntas de las cargas de Uganda y la ubicación conjunta de otras agencias relevantes. El proyecto incluye la construcción de modernas instalaciones para los servicios de inmigración, los servicios relacionados con plantas y animales y los servicios de seguridad para las operaciones transfronterizas.

El programa regional sobre operadores económicos autorizados de la Comunidad del África Oriental (CAO) está siendo dirigido desde Malaba también, uno de los 14 pasos fronterizos de su clase en la región.

Fuentes: Autor, USAID East Africa Trade Hub, NewVision, TradeMark East Africa, 2013.

También se tiene información de que Malawi se embarcará en un proyecto de puesto fronterizo de parada única con Tanzania (reportaje de BNL, 2013). Los oficiales de la frontera de ambos países en los puestos fronterizos de Songwe y Mwanza sincronizarán sus operaciones y los bienes levantados por una de las partes no volverán a serlo otra vez al otro lado de la frontera. Con este paso, Malawi se convertirá en el tercer país miembro de la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo (CAMD) en poner en marcha un puesto fronterizo de parada única.

La coordinación es un elemento importante para conseguir pasos fronterizos eficientes, ya que en ellos, las inspecciones fragmentadas pueden causar retrasos considerables y largas colas de vehículos. Como ejemplo, en el pequeño puesto fronterizo de Kazungula, Zambia, hay 11 agencias en la frontera.

La OMA ha liderado una iniciativa para promover la gestión coordinada de las fronteras.

Artículo 9: Movimiento de bienes para la importación bajo control aduanero

Este pequeño artículo exige a los Estados miembros permitir en la medida de lo posible que los bienes para la importación sean trasladados desde el punto de entrada hasta otra oficina aduanera bajo control aduanero.

El objetivo de este artículo es acelerar el flujo de bienes en las fronteras y que los bienes sean levantados en depósitos del interior. En situaciones normales esto no debería suponer un problema y de hecho ayudaría a mejorar los tiempos de despacho aduanero en las fronteras.

Artículo 10: Formalidades relacionadas con la importación, la exportación y el tránsito

Este importante artículo aspira a minimizar la incidencia y la complejidad de las formalidades de la importación, la exportación y el tránsito, y a disminuir y simplificar los requisitos de documentación. El artículo 10 cubre los siguientes puntos:

1. Formalidades y requisitos de documentación

Una vez que el acuerdo entre en vigor, se les pedirá a los Estados miembros que revisen sus formalidades y requisitos de documentación para la importación, la exportación y el tránsito, y que garanticen que están trabajando en disminuir los tiempos de levante y despacho aduanero de los bienes y en reducir los costes del cumplimiento y el tiempo para los comerciantes. También tienen que aplicar las medidas menos restrictivas posibles para el comercio, y eliminarlas en el caso de que no sean necesarias.

2. Aceptación de copias

El acuerdo anima a los Estados miembros a aceptar donde sea necesario las copias electrónicas o en papel de los documentos, y a obligar a las agencias gubernamentales a aceptar copias, incluyendo aquellas agencias gubernamentales que se quedan con el original y no con la que presenta el comerciante.

3. Uso de las normas internacionales

El acuerdo anima a que los países miembros sigan las mejores prácticas en forma de normas internacionales (como por ejemplo las recomendaciones del CEFACT/ONU, aunque el tratado no se refiere a esta fuente específicamente, y a que participen en la revisión y el desarrollo de las normas internacionales. Encontrará una lista de recomendaciones del CEFACT/ONU relacionadas con la facilitación del comercio en el apéndice II.

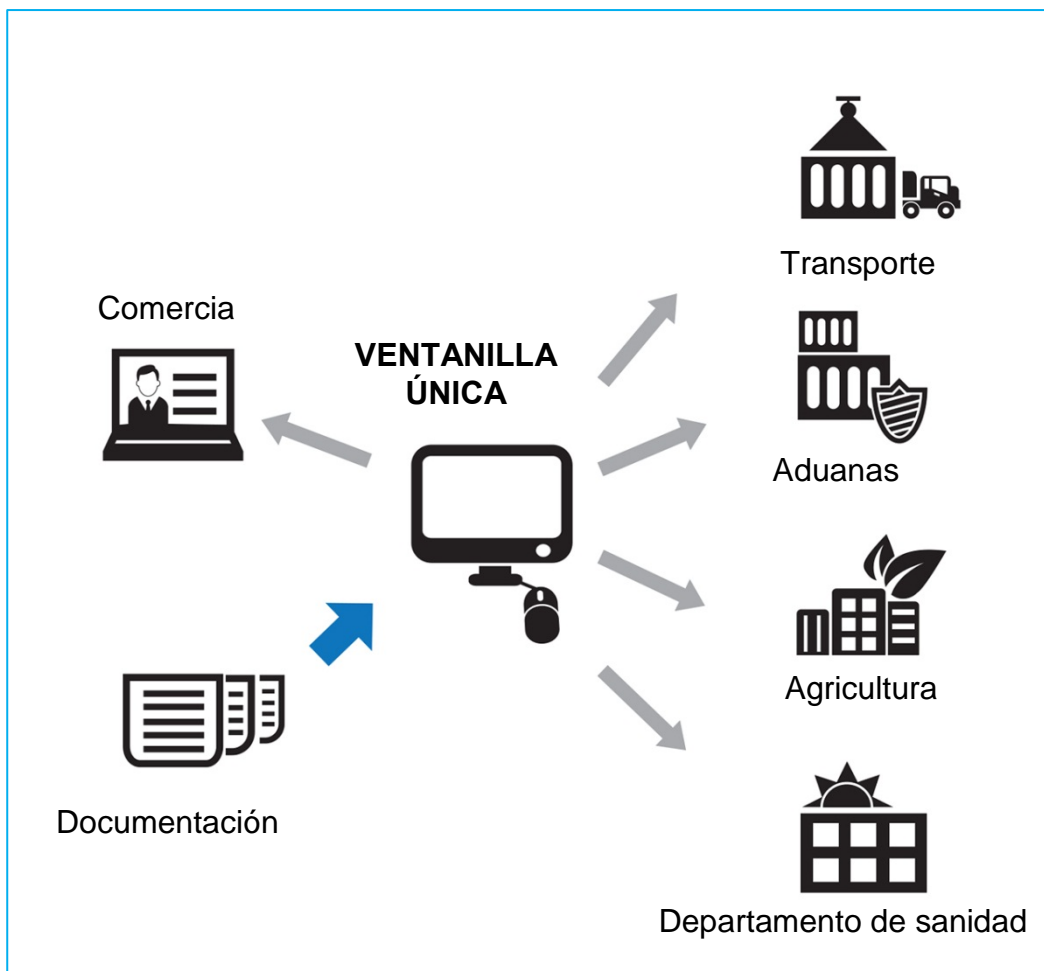
4. Ventanilla única

Se les pedirá a los Estados miembros que se esfuercen al máximo para establecer o mantener un sistema de ventanilla única para el envío de documentación y/o requisitos de datos para la importación, la exportación o el tránsito, y que simplifiquen los procedimientos para que no se tenga que entregar a otra

agencia en la frontera que participe en el sistema de ventanilla única la información proporcionada a través del propio servicio de ventanilla única. Los Estados miembros deben también establecer, si es posible, servicios electrónicos de ventanilla única.

El uso de ventanillas únicas, en el que los comerciantes introducirán solo una vez los datos requeridos para la importación o la exportación, constituye una herramienta ideal para la facilitación del comercio. Estos sistemas necesitan de un compromiso de participación por parte de las agencias relevantes en las fronteras para que funcionen correctamente.

Figura 4: Concepto de ventanilla única



Fuente: CEPE, CEFACT/ONU

Cuadro 5. Ventanilla única de Mozambique

La ventanilla única de Mozambique entró en funcionamiento en 2011, y proporcionaba una plataforma centralizada para racionalizar y simplificar las operaciones de aduanas y de otras agencias gubernamentales involucradas en los procesos de control de fronteras. La aplicación no fue fácil: Mozambique tuvo que hacer frente a la debilidad de sus infraestructuras en las fronteras terrestres situadas en áreas remotas y a la resistencia que ofrecían ciertas partes interesadas. Hoy en día, el sistema puede manejar hasta 400.000 declaraciones aduaneras al año, o lo que es lo mismo, unas 1.500 diarias, con lo que trae muchos beneficios a los clientes y las agencias que participan en los procesos aduaneros. El sistema está siendo mejorado continuamente. Los planes futuros para el sistema incluyen la incorporación de servicios adicionales y nuevas características en relación al intercambio internacional de datos. La ventanilla única de Mozambique se diseñó de acuerdo a las recomendaciones y normas internacionales y está basada en el modelo de Singapur, que fue puesto en marcha también en Ghana y Madagascar. El sistema dispone de dos componentes: El Sistema de Gestión de Aduanas y el sistema de intercambio electrónico de datos TradeNet.

Fuente: Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio, CEPE, 2012.

Cuadro 6. Ventanilla única de la ASEAN

La ventanilla única de la ASEAN es una iniciativa regional que conecta e integra las ventanillas únicas nacionales de los Estados miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN). El objetivo es acelerar la liberación aduanera en el contexto de la creciente integración económica de la ASEAN. La ventanilla única de la ASEAN garantizará la compatibilidad de las ventanillas únicas nacionales de los Estados miembros con las normas internacionales de comunicación abiertas y garantiza también que cada una pueda intercambiar datos de forma segura y fiable con cualquier asociado comercial que use las normas abiertas internacionales.

En la actualidad, la ventanilla única de la ASEAN apoya el intercambio del certificado interno de la ASEAN (ATIGA Form D) y el Documento de declaración aduanero de la ASEAN (ACDD) como iniciativas piloto entre los siete Estados miembros y va a extenderse al intercambio de otro tipo de datos. Finalmente, la ventanilla única de la ASEAN, dado que sigue las normas de operabilidad internacionales, permitirá el intercambio de certificados de origen y proporcionar los datos sobre las mercancías anticipadamente con socios comerciales no pertenecientes a la ASEAN. Otros beneficios serán la interoperabilidad legal, el apoyo a los esfuerzos de armonización de políticas de la ASEAN (por ejemplo, medidas fitosanitarias), y un mejor intercambio de datos entre los Estados miembros.

El Comité directivo, apoyado por grupos de trabajo técnicos y jurídicos, se encarga del desarrollo de la ventanilla única de la ASEAN. Se han iniciado consultas con el sector privado sobre los datos que van a intercambiarse así como otras iniciativas complementarias.

Fuente: Ventanilla única de la ASEAN.

5. Inspecciones previas al embarque

El nuevo acuerdo prohíbe las inspecciones previas al embarque cuando este procedimiento se utilice para determinar la clasificación arancelaria y la evaluación en aduana. Estarán permitidos, sin embargo, otros tipos de inspecciones previas al embarque, aunque se anima a los Estados miembros a que no hagan estas prácticas extensivas.

Muchos países disponen de requisitos sobre las inspecciones previas al embarque, y las empresas de inspección indican que estas reducen los costes de cumplimiento. Sin embargo, muchos países han visto que las inspecciones obligatorias son un obstáculo técnico al comercio innecesario y costoso por lo que dichas prácticas tienen que ser discontinuas. UNCTAD indica que las inspecciones previas al embarque afectan de media a casi el 20 % del comercio y los productos. Aunque en ocasiones son necesarias para proporcionar ciertas garantías sobre la calidad y cantidad del embarque y por ello pueden promocionar el comercio internacional, estas medidas suponen un coste adicional al comercio. Estos costes adicionales pueden reducir la competitividad de los países, y por tanto distorsionan el comercio (UNCTAD, 2013).

6. *Uso de agentes de aduanas*

El acuerdo prohíbe a los Estados miembros introducir medidas para hacer que el uso de los agentes de aduanas sea obligatorio. Los Estados miembros deben publicar medidas nacionales sobre el uso de los agentes de aduanas y garantizar que los requisitos para el otorgamiento de licencias para dichos intermediarios son transparentes y objetivos.

El uso obligatorio de los servicios de los intermediarios constituye otro coste innecesario para los comerciantes.

Cuadro 7. Agentes de aduanas en Malawi

En Malawi, todos los importadores están obligados a emplear un agente de aduanas/despachante aduanero, aunque seis empresas tienen licencia para preparar las declaraciones y están exentas del requisito de emplear un agente de aduanas, ya que tienen capacidad interna para la presentación de datos directamente por el comerciante (DTI) y acceso al sistema de la Administración Fiscal Nacional (MRA). Los agentes de aduanas (hay en la actualidad unos 125 en Malawi) obtienen una licencia del Director General de la Administración Fiscal Nacional (MRA), de conformidad con la Ley de Aduanas e Impuestos Especiales, previa fianza de 500.000 kwacha. Las comisiones de los agentes, que ellos mismos fijan, pueden variar, pero están sujetas a reglamentación por las asociaciones de agentes de aduanas. El importador debe facilitar al agente de aduanas/despachante aduanero toda la documentación exigida, que comprende: la factura, el conocimiento de embarque (o carta de porte aéreo) y, en caso de que sea obligatorio, un certificado sanitario y fitosanitario, un certificado del país de origen, y cualquier otro permiso o licencia. En base a esos documentos, el agente de aduanas/despachante aduanero prepara el Formulario de Declaración Aduanera 12, que es un solo documento administrativo.

Fuente: Examen de las políticas comerciales de Malawi, OMC, 2010.

7. *Procedimientos fronterizos comunes y requisitos de documentación uniformes*

Cada Estado miembro tiene una nueva obligación de aplicar los procedimientos aduaneros comunes y los requisitos de documentación uniformes en el levante y despacho aduanero de bienes en su territorio. Con esta medida se garantiza el uso de unas normas comunes que mejorarán la previsibilidad para los comerciantes sobre cómo se aplican los procedimientos, y a mismo tiempo, se mejora el cumplimiento por parte de las autoridades fronterizas.

8. *Bienes rechazados*

Los Estados miembros deben permitir que un comerciante reexpida o devuelva bienes que hayan sido rechazados para la importación por no cumplir con la normativa sanitaria, fitosanitaria o técnica.

9. *Admisión temporal de bienes, incluyendo aquellos para el perfeccionamiento activo y pasivo*

Una disposición obliga a los Estados miembros a que permitan la importación de bienes bajo un régimen de admisión temporal o para el perfeccionamiento activo o pasivo, lo que les excluye total o parcialmente del pago de derechos e impuestos.

Artículo 11: Libertad de tránsito

Las disposiciones ampliadas sobre la libertad de tránsito, que son el tema del Artículo V del GATT, están tratadas en un solo artículo del nuevo acuerdo, el artículo 11.

El artículo repite la disposición ya recogida en el Artículo V del GATT en la que se indica que cualquier Estado miembro debe tratar los productos en tránsito de manera no menos favorable que si fueran transportadas a su destino sin atravesar el territorio de dicho Estado miembro. Los Estados miembros deben eliminar cualquier regulación o formalidad sobre el tráfico en tránsito que ya no sea necesaria o cuyas obligaciones puedan cumplirse de una manera menos restrictiva para el comercio. No es posible

imponer al tráfico en tránsito a través del territorio de un Estado miembro nuevos cargos adicionales a aquellos gastos administrativos ya recogidos por el Artículo V del GATT, e incluso dichos gastos tienen que estar limitados al coste del servicio de tránsito.

Nuevas provisiones acordadas:

- Animar a los Estados miembros a proporcionar la separación física entre el tráfico en tránsito y otras importaciones (por ejemplo por el uso de carriles especiales, muelles o estructuras similares);
- Garantizar que las formalidades, los requisitos de documentación y los controles aduaneros del tráfico en tránsito no son más onerosas de lo necesario para identificar los bienes y garantizar que cumplen con los requisitos del tránsito;
- Garantizar que una vez que los bienes están en tránsito no serán objeto de más controles aduaneros hasta que concluya el tránsito dentro del territorio del Estado miembro, y no serán objeto de regulaciones técnicas y evaluaciones de la conformidad mientras estén en tránsito;
- Requerir que los Estados miembros permitan que se puedan presentar y procesar los documentos del tránsito necesarios antes de tiempo;
- Requerir que los Estados miembros terminen la operación de tránsito rápidamente una vez que el tráfico en tránsito haya llegado a su destino donde ya pueda salir de su territorio;
- Requerir que los Estados miembros reembolsen cualquier garantía sin retraso.

También se recoge una nueva obligación general para que los Estados miembros cooperen entre sí para mejorar la libertad de tránsito.

Las empresas encontrarán que estas reglas sobre el tránsito estarán simplificadas en estas obligaciones. Se debería, sin embargo, realizar un seguimiento del desempeño sobre los corredores de transporte e informar a las autoridades nacionales sobre cualquier incumplimiento de estas obligaciones. Si se produjera cualquier incumplimiento, este podrá discutirse en el nuevo Comité sobre Facilitación del Comercio de la OMC (vea el artículo 13 más abajo).

Otras disposiciones

Se han recogido en los artículos 12 y 13 del actual acuerdo otros temas de interés que no estaban indicados en el GATT. Entre estos se incluyen la cooperación aduanera, los acuerdos institucionales y los comités nacionales de facilitación del comercio.

Artículo 12: Cooperación aduanera

Este artículo establece de forma detallada los términos y requisitos para mejorar la cooperación aduanera. Su objetivo principal es el establecimiento de un marco de cooperación que obliga a los Estados miembros a compartir información para garantizar una coordinación ordenada del control aduanero, pero con respeto a la confidencialidad de la información.

El artículo establece los procedimientos que los Estados miembros deben seguir cuando una autoridad aduanera necesite información que tenga otra autoridad de otro Estado miembro para verificar una declaración de importación o exportación porque existan sospechas sobre la veracidad o precisión de la declaración. Dicha información debe ser pedida por escrito y la autoridad que reciba tal solicitud debe proporcionar la información de la manera más rápida posible. La información debe ser estrictamente confidencial y no puede revelarse sin un permiso escrito específico. Existen disposiciones sobre el aplazamiento o rechazo de la solicitud, incluyendo como razones la falta de reciprocidad en solicitudes similares. El artículo aclara que los Estados miembros pueden firmar o mantener acuerdos bilaterales, multilaterales o regionales con el fin de compartir o intercambiar datos e información aduanera.

Una disposición importante para las empresas en este artículo es que se anima a que los Estados miembros desarrollen sistemas de cumplimiento voluntarios que permitan a los importadores corregirse a

sí mismos sin que ello suponga la imposición de multas, y establecer medidas mayores para aquellos comerciantes que no cumplan con la normativa vigente. Los comerciantes han indicado durante mucho tiempo que un mayor compromiso con el cumplimiento, con el respaldo de la existencia de un historial, podría ser reconocido por la autoridades aduaneras y podrían beneficiarse de la imposición de menos sanciones por infracciones técnicas menores, y con ello se podrían asignar más recursos para los procesos de gestión del riesgo para otros comerciantes. Un cumplimiento voluntario de este tipo resultaría inevitablemente en una relación más cercana entre dichos comerciantes y las autoridades aduaneras.

Artículo 13: Acuerdos institucionales

El Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio será reemplazado por un foro permanente, el Comité sobre la Facilitación del Comercio, que supervisará el buen funcionamiento del acuerdo y fomentará sus objetivos. Los Estados miembros han acordado que habrá una revisión inicial sobre el funcionamiento del acuerdo cuatro años después de que entre en vigor, y que este nuevo comité se encargará de ello.

Las empresas estarían interesadas en la manera en la que este acuerdo se está llevando adelante. Las comunidades empresariales deberán encontrar la manera de entablar contactos con sus respectivos gobiernos a través de mecanismos nacionales de consulta. Esto queda reconocido en una simple disposición en este artículo, que obliga a cada Estado miembro de la OMC a crear o mantener un comité nacional sobre facilitación del comercio, o asignar un mecanismo existente para cumplir sus funciones entre las que se encontrarían, según el acuerdo, la facilitación de la coordinación interna y la aplicación del acuerdo. Esto hace referencia a una recomendación del CEFAC/ONU que indica que los países deberían formar sus propios comités nacionales para la facilitación del comercio (Recomendación 4).

Muchos de estos mecanismos requieren el diálogo entre los representantes del mundo empresarial y las agencias gubernamentales encargadas de la gestión fronteriza. Las empresas interesadas deberán estar al corriente de los temas a nivel técnico si quieren entablar contacto con sus gobiernos para establecer la forma en la que dichos mecanismos de coordinación van a trabajar y cómo ellas pueden ayudar a supervisar la aplicación del acuerdo.

Si este compromiso se hace efectivo, las empresas necesitarán estar listas para indicar a los gobiernos nacionales los problemas y cuestiones de los comerciantes, y hacer así que estas preocupaciones sobre los asuntos recogidos en este nuevo acuerdo lleguen al Comité sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

Capítulo 4 Cuestiones relativas a la aplicación del acuerdo

Trato especial y diferenciado para los países en desarrollo

Es un hecho ampliamente reconocido que existe un interés común en todos los miembros de la OMC en reducir los costes de las transacciones comerciales. A pesar de que casi todos los comentaristas consideran que este es un acuerdo en el que todas las partes ganan, los Estados miembros en desarrollo o menos adelantados tienen una mayor flexibilidad para poder ponerlo en marcha, lo que se conoce como "trato especial y diferenciado".

Para ayudar a los países en desarrollo y PMA a aplicar las reformas para la facilitación del comercio, el acuerdo proporciona la posibilidad de realizarlas en etapas, incluso durante largos períodos si es necesario. Para ello habrá que basarse en la evaluación de las necesidades nacionales para determinar las necesidades de asistencia y los costes, así como en una lista de compromisos como Estado miembro individual. Los países en desarrollo y los PMA podrán vincular sus compromisos con la recepción de asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad, todo ello supervisado por la OMC.

Modo de aplicación del acuerdo

Aunque el acuerdo será vinculante en su totalidad en todos los países desarrollados desde su entrada en vigor, reconoce que algunos Estados miembros necesitarán asistencia técnica antes de cumplir con alguna o todas las obligaciones. En consecuencia, se ha acordado que los compromisos de los miembros en desarrollo y menos adelantados se cumplirán de acuerdo a un conjunto de categorías para los compromisos.

Cada miembro en desarrollo o menos adelantado determinará cuánto tiempo necesita y cuándo entrará en vigor cada compromiso siguiendo las categorías que se indican a continuación:

- Los compromisos de la Categoría A son aquellos que un Estado miembro aplicará una vez que entre en vigor el acuerdo;
- Los compromisos de la Categoría B son aquellos que un Estado miembro aplicará en una fecha posterior al período de transición;
- Los compromisos de la Categoría C son aquellos que el Estado miembro aplicará después del período de transición y de la adquisición de la capacidad para su puesta en marcha a través de la provisión de asistencia técnica y apoyo para la creación de la capacidad.

Esto se realizará sobre la base de una "lista negativa", en la que el país en cuestión identificará y notificará a la OMC sus compromisos en las categorías B y C. Cualquier compromiso que no sea notificado será incluido en la categoría A.

Para cumplir con los compromisos en la Categoría C, cada país tendrá que alcanzar un acuerdo con agencias donantes para conseguir la asistencia técnica y/o la creación de la capacidad que necesite. Una vez que se alcancen dichos acuerdos, los países tienen que notificar a la OMC cuándo esperan que se pueda aplicar dicho compromiso. Se ha establecido un procedimiento complejo de información previa que cubre las situaciones en las que un país tiene dificultad para obtener el apoyo que necesita, o en las que tiene dificultad para el cumplimiento de los compromisos sin asistencia técnica, y necesita transferir ciertos compromisos de la Categoría B a la C. En estos casos está prevista la notificación al Comité sobre Facilitación del Comercio.

Los compromisos formarán parte del acuerdo. Las listas de compromisos individuales serán por tanto publicadas. Ciertas áreas serán de interés a las empresas como las siguientes:

- El conocimiento sobre cuándo un país trata de poner en marcha un compromiso les proporciona a las empresas un indicio sobre cuándo esperar mejoras en la facilitación del comercio y evita la creación de falsas expectativas;

- La publicación de las listas expone los planes del país al escrutinio de las partes interesadas, por ejemplo, las empresas pueden saber sobre las reformas existentes del país que no están reflejadas en los calendarios de aplicación programados;
- Será posible aplicar las obligaciones de consulta y diálogo antes que otros compromisos más técnicos o que requieran cambios en las leyes nacionales o normas. Esto permitirá que las empresas discutan la aplicación dentro de los comités nacionales, y que se dé la posibilidad de que las empresas contribuyan en la asistencia técnica o la creación de la capacidad.

Apéndice I Modalidades para las negociaciones sobre la facilitación del comercio (Anexo D del "paquete de julio de 2004")

1. Las negociaciones tendrán por finalidad aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, con miras a agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y el levante de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Las negociaciones también tienen por finalidad potenciar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad en esta esfera. Además, las negociaciones también tendrán por finalidad establecer disposiciones para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras o cualesquiera otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros.
2. Los resultados tendrán plenamente en cuenta el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y menos adelantados. Los Miembros reconocen que este principio deberá ir más allá de la concesión de los habituales períodos de transición para aplicar los compromisos. En particular, el alcance de los compromisos y el momento de contraerlos guardarán relación con la capacidad de aplicación de los Miembros en desarrollo y menos adelantados. Se acuerda además que estos Miembros no estarán obligados a realizar inversiones en proyectos de infraestructura que superen sus posibilidades.
3. Los Miembros menos adelantados sólo tendrán que asumir compromisos en la medida compatible con las necesidades de cada uno de ellos en materia de desarrollo, finanzas y comercio o con sus capacidades administrativas e institucionales.
4. Como parte integrante de las negociaciones, los Miembros tratarán de identificar sus necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio, en particular las de los países en desarrollo y menos adelantados, y también abordarán las preocupaciones de los países en desarrollo y menos adelantados relativas a las repercusiones de las medidas propuestas en los costos.
5. Se reconoce que la prestación de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad es fundamental para que los países en desarrollo y menos adelantados puedan participar plenamente en las negociaciones y beneficiarse de ellas. Los Miembros, en particular los países desarrollados, se comprometen por lo tanto a asegurar de manera adecuada ese apoyo y esa asistencia durante las negociaciones.
6. Se deberá también proporcionar apoyo y asistencia para ayudar a los países en desarrollo y menos adelantados a aplicar los compromisos resultantes de las negociaciones, de conformidad con su naturaleza y alcance. En este contexto, se reconoce que las negociaciones podrían dar lugar a determinados compromisos cuya aplicación requiriera apoyo para el desarrollo de infraestructura por parte de algunos Miembros. En estos casos limitados, los Miembros desarrollados harán el máximo esfuerzo por asegurar un apoyo y una asistencia directamente relacionados con la naturaleza y el alcance de los compromisos a fin de permitir la aplicación. Queda entendido, sin embargo, que en los casos en que no lleguen el apoyo y la asistencia requeridos para tal infraestructura, y cuando un Miembro en desarrollo o menos adelantado continúe careciendo de la capacidad necesaria, no se exigirá la aplicación. Aunque se hará el máximo esfuerzo por asegurar el apoyo y la asistencia necesarios, queda entendido que los compromisos de los países desarrollados de proporcionar ese apoyo no son ilimitados.
7. Los Miembros convienen en examinar la eficacia del apoyo y la asistencia proporcionados y su capacidad para apoyar la aplicación de los resultados de las negociaciones.
8. Para que la asistencia técnica y la creación de capacidad sean más efectivas y operativas y para asegurar una mayor coherencia, los Miembros invitarán a las organizaciones internacionales pertinentes, entre ellas el Banco Mundial, el FMI, la OCDE, la OMA y la UNCTAD, a emprender esfuerzos de colaboración a esos efectos.
9. Se tendrá debidamente en cuenta el trabajo pertinente de la OMA y de otras organizaciones internacionales pertinentes en esta esfera.

10. Serán aplicables a estas negociaciones los párrafos 45 a 51 de la Declaración Ministerial de Doha. En su primera reunión después de la reunión de julio del Consejo General, el Comité de Negociaciones Comerciales establecerá un Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio y designará su Presidente. En su primera reunión, el Grupo de Negociación acordará un plan de trabajo y un calendario de reuniones.

Fuente: OMC, 2004

Apéndice II El Convenio de Kyoto Revisado

Resumen de las disposiciones en el Anexo General

Capítulo 1	Principios generales
Capítulo 2	Definiciones
Capítulo 3	Despacho de aduanas y otras formalidades aduaneras
Capítulo 4	Derechos e impuestos <ul style="list-style-type: none"> A. Cálculo, recaudación y pago de los derechos e impuestos B. Pago diferido de derechos e impuestos C. Devolución de derechos e impuestos
Capítulo 5	Garantía
Capítulo 6	Control aduanero
Capítulo 7	Aplicación de la tecnología de la información
Capítulo 8	Relación entre aduanas y terceros
Capítulo 9	Información, resoluciones y fallos comunicados por la aduana <ul style="list-style-type: none"> A. Información sobre la aplicación general B. Información específica C. Decisiones y sentencias
Capítulo 10	Recursos en materia aduanera <ul style="list-style-type: none"> A. Derecho de apelación B. Forma y fundamentos del recurso C. Consideración del recurso
Anexos específicos	Llegada de las mercancías al territorio aduanero
	Importación
	Exportación
	Depósitos aduaneros y zonas francas
	Tránsito
	Tramitación
	Admisión temporal
	infracciones
	Procedimientos especiales
	Origen

Fuente: OMA

Apéndice III Recomendaciones del CEFAC/ONU

nº	ISO	Nombre	Descripción
1	6422	Formulario Clave de las Naciones Unidas para los Documentos Comerciales	Proporciona una estandarización del formulario del documento del comercio internacional incluyendo una representación visual de dichos documentos.
3	3166	Código de País ISO: Código para Representar los Nombres de los Países	También llamado el "Código de País ALPHA-2 ISO". Contiene códigos de País, nombres, dependencias y otras áreas de interés geopolítico especial para propósitos de comercio internacional.
4		Órganos Nacionales de Facilitación del Comercio: Acuerdos a Nivel Nacional para Coordinar el Trabajo en Materia de Procedimientos sobre la Facilitación del Comercio	Recomienda que los Gobiernos establezcan y respalden a los órganos nacionales de facilitación del comercio.
5		Abreviaturas de los INCOTERMS; Código Alfabético para los INCOTERMS 2000	Términos de Comercio de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), conocidos como INCOTERMS. Utilizados en el comercio Transfronterizo para ayudar a definir los contratos de transporte.
6		Formulario Clave de Factura Alineada para el Comercio Internacional	Aplica al diseño de facturas comerciales para el comercio internacional de mercancías.
7	8601 2000	Representación Numérica de las Fechas, Horarios y Períodos de Tiempo	Establece un período de tiempo, un momento de día y una fecha que se expresan de forma estandarizada, inequívoca y totalmente numérica.
9	4217	Código Alfabético para Representar las Monedas	Códigos para la representación de monedas y fondos, para su aplicación en el comercio internacional cuando las monedas se expresan en forma abreviada o en código.
12		Medidas de Facilitación de los Procedimientos de Documentación del Transporte Marítimo	Buscan simplificar, racionalizar y armonizar los procedimientos y los documentos que se usan para evidenciar el contrato de transporte marítimo.
15		Marcas Simples de Envío	Recomienda el uso de marcas de envío simplificadas y estandarizadas para marcar los paquetes y para reproducir en los documentos.
16		LOCODE/ONU; Código para los Lugares del Transporte y el Comercio	Recomienda un código de alfabeto de cinco letras para abreviar los nombres de los sitios de interés para el comercio internacional, como puertos, aeropuertos, terminales de carga terrestre, y otros lugares donde se puede llevar a cabo el despacho de mercancías.
17		Abreviaturas para Términos de Pago	Proporciona abreviaturas para ciertos términos de pago, que se denominan "TÉRMINOS DE PAGO", para su uso en las transacciones de comercio internacional, según proceda. Los "TÉRMINOS DE PAGO" aplican a las transacciones comerciales que se relacionan al suministro de mercancías y/o servicios.
18		Medidas de Facilitación relacionadas con los Procedimientos de Comercio Internacional	Expone una serie de medidas relacionadas con el movimiento de mercancías en una transacción de comercio internacional cuya aplicación debiera ser considerada por los gobiernos.
19		Códigos para Modos de Transporte	Establece códigos para representar diferentes modos de transporte en el comercio internacional.
20		Códigos para las Unidades de Medición que se usan en el Comercio Internacional	Proporciona códigos para representar unidades de medición para distancia, área, volumen/capacidad, masa (peso), tiempo y otras cantidades que se usan en el comercio internacional.

nº	ISO	Nombre	Descripción
22		Formulario Clave para las Instrucciones Estandarizadas sobre los Envíos	Puede servir como una base para diseñar instrucciones estandarizadas sobre los envíos que tengan por objeto transmitir instrucciones, ya sea de un vendedor/consignador o un comprador/consignatario a un transitario o agente de carga, transportista o su agente, o a cualquier otro proveedor de servicio que permita el movimiento de las mercancías y de las actividades asociadas.
23		Código de Costo del Flete CCF; Armonización de la Descripción del Costo del Flete y otros Cargos	Proporciona un sistema de denominación que se usará para establecer o armonizar las descripciones de los costos de flete u otros cargos relacionados con el movimiento internacional de mercancías.
24		Códigos de Estado del Transporte y del Comercio	Proporciona Códigos de Estado del Transporte que satisfacen los requisitos para el intercambio de información de códigos sobre el estado de los envíos, mercancías o medios de transporte en determinado momento o lugar de la cadena de transporte.
25		Uso del Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, Comercio y Transporte de las Naciones Unidas (EDIFACT/ONU)	El EDIFACT/ONU como un estándar internacional único para el Intercambio Electrónico de Datos (EDI) entre las administraciones públicas y las empresas privadas de todos los sectores económicos a nivel mundial.
26		Uso Comercial de los Acuerdos de Intercambio para el Intercambio Electrónico de Datos (EDI)	Promueve el uso de acuerdos de intercambio entre las partes comerciales usando el Intercambio Electrónico de Datos (EDI) en relación con las transacciones de comercio internacional.
28		Código para los Tipos de Medios de Transporte	Establece una lista común de códigos para la identificación del tipo de medios de transporte en el comercio internacional.
31		Acuerdo de Comercio Electrónico	Propone un modelo para un enfoque contractual de las operaciones de comercio electrónico. Este enfoque toma en consideración la necesidad de contar con un marco de disposiciones básicas que serán acordadas por las entidades de comercio combinado con la flexibilidad que se requiere para desarrollar las transacciones comerciales cotidianas.
32		Instrumentos Autorreguladores de Comercio Electrónico (Códigos de Conducta)	Enfatiza la necesidad de desarrollar, respaldar y promulgar códigos de conducta voluntarios para el comercio electrónico que respalden el desarrollo del comercio internacional, y exhorta a los gobiernos a promover y facilitar el desarrollo de instrumentos autorreguladores relevantes, esquemas de acreditación nacional e internacional, códigos de conducta y sellos de confianza.
33		Recomendación y Directrices para el Establecimiento de una Ventanilla Única	La Ventanilla Única permite a las partes que intervienen en el comercio internacional y en el transporte presentar la información y los documentos estandarizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito.
34		Simplificación de Datos y la Estandarización del Comercio Internacional	Recomienda que los gobiernos desarrollen un conjunto de datos nacionales en una forma simple, estandarizada que puede ser usada para proporcionar requisitos de información en varios formatos de sintaxis usando una serie de tecnologías.
35		Establecimiento de un marco legal para una Ventanilla Única para el comercio internacional	Recomienda que los gobiernos lleven a cabo un estudio y usen la lista de control y las directrices del CEFACT/ONU para garantizar un marco legal sólido que respalde las operaciones de la Ventanilla Única de Comercio Internacional.

Referencias

- BAFICAA (2007) Informe del BAFICAA East Africa Arusha Workshop del 21 de mayo de 2007, Business Action for Improving Customs Administration in Africa, junio de 2007.
- CSD (2011) Better Management of EU Borders through Cooperation. Study to Identify Best Practices on the Cooperation between Border Guards and Customs Administrations working at the External Borders of the EU. Centre for the Study of Democracy, Sofía, Bulgaria, 2011.
- Hufbauer, G. y Schott, J. (2013). The Payoff from the World Trade Agenda. Instituto Peterson para la Economía Internacional, informe para la Fundación para la Investigación de la Cámara de Comercio Internacional, abril de 2013
- BIRF/Banco Mundial (2012). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. Índice de Desempeño Logístico y sus indicadores Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo/El Banco Mundial, Washington, DC, 2012.
- CICDS e IIDS (2003) Doha Round Development Brief: The Singapore Issues: Investment, Competition Policy, Transparency in Government Procurement and Trade Facilitation, Vol. 1, nº 6 de 13, publicado por el Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible (CICDS) y el Instituto Internacional para el Desarrollo Sostenible (IIDS), febrero de 2003. <http://ictsd.org/downloads/2008/06/doha6-singaporeissues.pdf> (en inglés)
- Matsuda, S. (2011). 'The Time Release Study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor', World Customs Journal, Volumen 6, Número 1, Bruselas, 2011. <http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2012/1/Matsuda.pdf> (en inglés)
- Moisé, E., T. Orliac y P. Orliac and P. 'Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs', OECD Trade Policy Working Papers, Nº 118, Publicaciones de la OCDE. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en> (en inglés)
- Moisé, E. (2013). 'The Costs and Challenges of Implementing Trade Facilitation Measures', OECD Trade Policy Papers, Nº 157, Publicaciones de la OCDE. <http://dx.doi.org/10.1787/5k46hzqxt8jh-en> (en inglés)
- Rippel, B. (2011). 'Why Trade Facilitation is Important for Africa', Africa Trade Policy Notes Nº 27, publicado por El Banco Mundial Washington D.C., noviembre de 2011.
- SITPRO (2007). 'A Guide to the WTO Trade Facilitation Negotiations', SITPRO Ltd., Londres, Edición revisada, abril de 2007.
- Tralac (2011). A Down Payment on Development: Conclude a WTO Trade Facilitation Deal. <http://www.gbdinc.org/PDFs/Trade%20Facilitation%20Op%20Ed%20-%20A%20Down%20Payment%20on%20Development.pdf>, última visita noviembre de 2013. (En inglés)
- UNCTAD (2013). Medidas no arancelarias al comercio: Problemas económicos y de política de los países en desarrollo, Documento Nº UNCTAD/DITC/TAB/2012/1, Naciones Unidas, 2013, ISSN 1817-1214.
- CEPE (2001). Órganos Nacionales de Facilitación del Comercio, Recomendación Nº. 4, segunda edición, adoptada por el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT/ONU), Ginebra, octubre de 2001. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetrd242e.pdf (en inglés)
- CEFACT/ONU (2012). Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio, Ginebra, Octubre de 2012. <http://tfig.unece.org/SP/>
- Wilson, J.S., Mann, C.L. y Otsuki, T. (2004). Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective, World Bank Policy Research Working Paper 3224, febrero de 2004, Washington, D.C.
- Banco Mundial/CFI (2013). Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises, Grupo del Banco Mundial, Washington, DC, octubre de 2013.
- OMA (2002). Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (enmendado) (Convenio de Kyoto Revisado), Bruselas, 2002.
- OMA (2002). SAFE, Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial. Organización Mundial de Aduanas, Bruselas, junio de 2012.

OMC (1996). Declaración Ministerial de Singapur, referencia WT/MIN(96)/DEC, adoptado el 13 de diciembre de 1996.

OMC (2005). Notas sobre el alcance y la aplicación de los Artículos V, VIII y X, referencias TN/TF/W/2, 3 y 4, Ginebra, 12 de enero de 2005.

OMC (2010). Examen de las políticas comerciales de Malawi, documento nº WT/TPR/S/231, Ginebra, 5 de mayo de 2010.

OMC (2013a). Discurso de Pascal Lamy ante la Cámara de Comercio de Chittagong, Febrero de 2013. http://www.wto.org/spanish/news_s/sppl_s/sppl265_s.htm (en inglés)

OMC (2013b). Acuerdo de Facilitación del Comercio, referencia WT/MIN(13)/W/8, Ginebra, 6 de diciembre de 2013.



El FSC es una organización no gubernamental independiente, sin fines de lucro creada para promover la gestión responsable de los bosques del mundo.

Impreso por el Servicio de Reprografía del ITC en papel ecológico (sin cloro) con tintas de base vegetal. El material impreso es reciclable.

Un pdf gratis está disponible en el sitio web del ITC en: www.intracen.org/publications.



Dirección sede
Centro de Comercio Internacional
54-56 Rue de Montbrillant
1202 Ginebra, Suiza

P: +41 22 730 0111
F: +41 22 733 4439
E: itreg@intracen.org
www.intracen.org

Dirección postal
Centro de Comercio Internacional
Palais des Nations
1211 Ginebra 10, Suiza

El Centro de Comercio Internacional (ITC) es la agencia conjunta de la Organización Mundial del Comercio y las Naciones Unidas.