

Revisión y análisis de la aplicación del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre Facilitación del Comercio en Países de América Latina y el Caribe (ALC)

Relaciones Intrarregionales

Copyright © SELA, julio de 2015. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

C O N T E N I D O

PRESENTACIÓN

RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN	9
I. IMPORTANCIA DE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	13
1. Informe Doing Business	14
2. Banco Mundial: Índice de Desempeño Logístico (LPI)	16
3. Indicadores de Facilitación del Comercio de la OCDE para ALC	18
II. ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO (AFC) DE LA OMC	21
1. Antecedentes	21
2. Artículos del GATT y acuerdos multilaterales de la OMC relacionados con la facilitación del comercio	21
3. Disposiciones del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)	27
4. Comités Nacionales de Facilitación del Comercio	32
5. Notificaciones de los Países de ALC para la Puesta en Vigor del AFC	33
III. DISPOSICIONES DEL AFC Y LOS PROCESOS DE INTEGRACION DE ALC	38
1. Procesos Subregionales de Integración	38
2. Acuerdos de Libre Comercio de ALC	46
IV. INSTRUMENTOS AUTOMATIZADOS PARA LA FACILITACION DEL COMERCIO	53
1. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)	53
2. Puertos Digitales	55
3. Operador Económico Autorizado (OEA)	56
4. Correo Expreso	58
5. Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)	60
V. COOPERACION PARA LA APLICACIÓN DEL AFC	61
1. Estándares Mínimos en las Formalidades de los Procedimientos de Comercio Exterior	61
2. Asistencia Técnica y Creación de Capacidad de la OMC para la Aplicación del AFC	63
VI. ALGUNAS EXPERIENCIAS NACIONALES RECIENTES	64
VII. ELEMENTOS PARA LA ACCION REGIONAL SOBRE FACILITACION DEL COMERCIO	68
1. Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)	68
2. Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)	69
3. Asociación de Estados del Caribe (AEC)	70
4. Mecanismos Subregionales de Integración	70

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	73
Conclusiones	73
Recomendaciones	77
ANEXO 1. ÍNDICE DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OMC	81
ANEXO 2. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. NOTIFICACIONES DE ALC DE LOS COMPROMISOS DE LA CATEGORÍA A DEL TED	87
ANEXO 3. NOTIFICACIONES DE MEDIDAS DE LA CATEGORÍA A DEL AFC SEGÚN AGRUPACIONES SUBREGIONALES DE ALC. A JUNIO 25 DE 2015	95
ANEXO 4. DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LOS ACUERDOS ENTRE LOS PAÍSES DE ALC	101
ANEXO 5. OCDE – RECOMENDACIONES DE ÁREAS PARA LA ACCIÓN SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN PAÍSES DE ALC	107
ANEXO 6. ACTIVIDADES DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES PARA APOYAR LA APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO	111
LISTA DE CUADROS	
CUADRO 1. Informe Doing Business 2015 – América Latina y el Caribe Comercio Transfronterizo	14
CUADRO 2. Banco Mundial – Índice de Desempeño Logístico. Posición Mundial de los Países de América Latina y el Caribe	17
CUADRO 3. Disposiciones Sustantivas del AFC de la OMC y su relación con las Disposiciones de los Acuerdos Multilaterales de la OMC	26
CUADRO 4. Obligaciones específicas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC	28
CUADRO 5. Visión Comparativa de las notificaciones de los países de América Latina y el Caribe sobre la aplicación de la Sección I del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.	34
CUADRO 6. Alianza del Pacífico y Acuerdo de la Aplicación sobre Facilitación del Comercio de la OMC. Disposiciones comunes sobre facilitación del comercio	44
CUADRO 7. Acuerdos y Tratados Extrarregionales de Libre Comercio de América Latina y el Caribe	46

CUADRO 8.	Tratado de Libre Comercio de Países de América Latina y el Caribe con Canadá. Disciplinas sobre Facilitación del Comercio y Acuerdo AFC de la OMC	47
CUADRO 9.	Tratado de Libre Comercio de Países de América Latina y el Caribe con Estados Unidos. Disciplinas sobre Facilitación del Comercio y Acuerdo AFC de la OMC	48
CUADRO 10	Tratado de Libre Comercio de Países de América Latina y el Caribe con la Unión Europea. Disciplinas sobre Facilitación del Comercio y Acuerdo AFC de la OMC	49
CUADRO 11.	Acuerdos y Tratados Intrarregionales de Libre Comercio de América Latina y el Caribe	50
BIBLIOGRAFÍA		119

P R E S E N T A C I Ó N

La Secretaría Permanente del SELA presenta el documento "Revisión y análisis de la aplicación del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre Facilitación del Comercio en países de América Latina y el Caribe (ALC)" adelantado en cumplimiento del Programa de Trabajo de la Secretaría Permanente para el año 2015, aprobado en la XL Reunión Ordinaria del Consejo Latinoamericano.

Este Estudio responde al interés existente por conocer y dar aplicación al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) tanto en el sistema multilateral de comercio, como particularmente en ALC donde es de importancia capital en virtud de la necesidad de desarrollar competitivamente su sector exportador, especialmente en las actuales circunstancias de estancamiento de la economía mundial, de poca participación de las exportaciones regionales en el perfil exportador global de los países de ALC y de necesidad de impulsar exportaciones de mayor valor agregado.

El presente documento tiene por objeto analizar el Acuerdo AFC de la OMC a la luz de los intereses latinoamericanos y caribeños y los avances nacionales y subregionales sobre la materia, con miras a procurar la identificación de posibles estrategias nacionales, subregionales y regionales que permitan avanzar en la implementación de las disposiciones de este Acuerdo.

Después de la introducción, el documento presenta 7 capítulos. El primer capítulo ofrece información relativa a la importancia de la facilitación del comercio para ALC; el segundo capítulo, presenta el análisis del AFC y su relación con artículos específicos del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT); el tercer capítulo, presenta el AFC en relación con los procesos de integración de la región; el cuarto capítulo, se ocupa de analizar los instrumentos automatizados para la facilitación del comercio; el quinto capítulo, presenta la cooperación existente en términos de generación de estándares para las formalidades de los procedimientos de comercio exterior y las posibilidades de asistencia técnica que se han desarrollado para dar aplicación al AFC; en el

Sexto capítulo se ilustran algunas experiencias nacionales recientes en este ámbito; y, en el capítulo siete, se realiza una reflexión referida a elementos que pueden contribuir a una acción regional coordinada y convergente en temas de facilitación del comercio. Por último, se presentan las conclusiones y recomendaciones del Estudio.

Este documento ha sido elaborado por el Economista Juan Acuña, a quien la Secretaría Permanente expresa su mayor reconocimiento.

RESUMEN EJECUTIVO

En la IX Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio OMC, celebrada en diciembre de 2013 en Bali (Indonesia), este organismo adoptó, dentro del denominado "Paquete de Bali", una Decisión denominada Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), con el objeto de buscar la simplificación, la armonización y la automatización de los procedimientos del comercio internacional de mercancías, en particular los requisitos y formalidades relativas a la importación, la exportación y el tránsito transfronterizo.

El Acuerdo AFC señala tres artículos del GATT de 1994 referidos directamente a este tema: Art. V (Libertad de tránsito), Art. VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y la exportación) y Art. X (Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales). En cumplimiento de los objetivos de las negociaciones del AFC, se buscó aclarar y ampliar el alcance de estos artículos; sin embargo, los textos definitivos del AFC no produjeron ningún texto alternativo que modifique el GATT de 1994, sino que desarrollan con más profundidad estos temas, lo que implica que se deberán leer e interpretar en conjunto con las disciplinas del AFC.

La entrada en vigencia del AFC aún está pendiente, y se logrará cuando sea ratificado por lo menos por 107 países miembros de la OMC, es decir, las 2/3 partes de sus 161 miembros, a junio de 2015. Este Acuerdo será el primer instrumento multilateral adoptado después de la entrada en vigencia de la OMC el 1 de enero de 1995 y viene a complementar las demás disciplinas multilaterales, de aplicación obligatoria para los Estados Miembros.

Esta concepción de facilitación del comercio, centrada en los trámites aduaneros en frontera, es considerada insuficiente a la luz de otras concepciones que consideran una visión de servicios logísticos "puerta a puerta" y "entrega justo a tiempo", en las cuales se incluye adicionalmente la infraestructura física de transportes, puertos, aeropuertos, telecomunicaciones, correo, los servicios auxiliares para el transporte, el movimiento de personas, el financiamiento, la información comercial, etc.

Cualquiera sea la concepción de facilitación del comercio, el hecho de su adopción conlleva abaratar los costos de las transacciones comerciales y, en consecuencia, mejorar la competitividad empresarial y hacer más segura y eficiente la administración aduanera y comercial, buscando al mismo tiempo fortalecer las políticas de seguridad nacional destinadas al movimiento de personas, la protección del medio ambiente, la salud y el control al movimiento indeseado de armas, bienes prohibidos y delincuencia transnacional.

Con el objetivo de apoyar los diagnósticos nacionales para la elaboración de políticas sobre facilitación del comercio y para la canalización de asistencia técnica en este campo, diversas organizaciones internacionales como el Foro Económico Mundial, la UNCTAD, el Banco Mundial y la OCDE, elaboran herramientas de análisis, que además indican la posición relativa mundial entre los países objeto de investigación.

Aún cuando estas herramientas miden actividades individuales, como las del AFC, en la práctica las mismas suelen adoptarse acompañadas de otras medidas complementarias o, mejor aún, solamente pueden verse en el ámbito de estrategias globales de facilitación del comercio, de una política de modernización aduanera, de la política comercial, o como parte de un proceso de modernización de los transportes y puertos. Por ejemplo, la estandarización y simplificación de procesos está relacionada con la automatización y coordinación entre diferentes instituciones a lo largo de la cadena internacional de suministro y como parte de la modernización del Estado.

En ese sentido vale la pena señalar que, en materia de comercio transfronterizo, el Informe *Doing Business* del Banco Mundial registra los documentos y el tiempo requeridos, y el costo en que se incurre para completar las cuatro fases básicas de la exportación e importación de mercancías: preparación de documentos; aprobación de la aduana y otras inspecciones; transporte terrestre; y manejo en puerto y terminal. Se supone que en aquellos países donde el entorno comercial es más favorable, se exigirán menos documentos de importación o exportación, los procedimientos durarán menos tiempo y los costos no serán elevados. De esta manera, las empresas podrán estar en mejor posición competitiva, aprovecharán mejor las oportunidades de negocios y crearán más y mejores empleos.

En el Informe *Doing Business* 2014, entre los 31 países de ALC analizados, Panamá ocupa el puesto 9 a escala mundial, seguido de República Dominicana (24) y Barbados (38). En general, los países de ALC están distribuidos a largo de los 189 países analizados, siendo Haití (142), Paraguay (150) y Venezuela (176) los de peor desempeño. En conjunto, ALC muestra un puntaje de 72,47 equivalente al puesto 94, en tanto que la OCDE ocuparía el puesto 20 con 86,12. En comparación con la OCDE, región más competitiva, en América Latina y el Caribe en promedio se exigen más documentos para las importaciones y exportaciones (7 documentos frente a 4), el promedio de días para hacer una importación o exportación oscila entre 10 y 82, en tanto que en la OCDE es de 10 y el costo promedio de mover un contenedor puede llegar a US\$3.700, mientras que en la OCDE es de US\$1.100.

Todo ello significa pérdidas de competitividad debido a procesos lentos y engorrosos, mayores costos administrativos para los Estados y las empresas y dificultades para mejorar la inserción internacional.

Por su parte, en el año 2007 el Banco Mundial desarrolló el Índice de Desempeño Logístico (LPI por su sigla en inglés), sobre la base de que la integración comercial con el mundo depende en buena medida de la superación de las barreras e ineficiencias que se presentan a lo largo de las cadenas de suministro. Este Índice se publica cada dos años y mide la eficiencia del desempeño logístico en 160 países, con base en un modelo de carga marítima, que incluye almacenaje, despacho en frontera, sistemas de pago y otras funciones subcontratadas por productores y comerciantes. Los datos del LPI muestran igualmente el relativo atraso de ALC, con una alta concentración entre los puestos 50 y 100, después de Chile (42) y Panamá (45). También un número considerable de países de ALC está más allá del puesto 100. El informe concluye que, aun cuando año a año los países mejoran y a pesar del reconocimiento de que la integración comercial con el mundo depende en buena medida de la superación de las barreras o ineficiencias en las cadenas de abastecimiento, persiste la brecha entre los países desarrollados y en desarrollo y entre éstos según su tamaño y nivel de ingreso.

Según la OCDE, para todos los países es ventajosa la aplicación del AFC. La posible reducción de costos de una aplicación "completa" en los países en desarrollo sería de un 14% en promedio o de un 12% si la aplicación es parcial. Este escenario revela los costos de oportunidad en caso de demora o de no aplicación del AFC por parte de cualquier país.

La OCDE también expresa que la adopción de algunas de las medidas requeridas por el AFC es sencilla y de bajo costo, gracias a la amplia armonización ya emprendida por los países, con frecuencia mediante el apoyo de los organismos internacionales. Así, la mayoría de los países no requeriría cantidades significativas de asistencia técnica. Por otro lado, para las medidas técnicamente complejas o más caras, que requieren de asistencia técnica, el AFC concede una

prórroga para su ejecución, para lo cual muchos organismos internacionales vienen creando fondos financieros para el otorgamiento de dicha asistencia técnica.

La introducción y aplicación de medidas de facilitación del comercio cubriría una o más de las siguientes áreas: diagnóstico, nueva regulación, cambios institucionales, capacitación, equipamiento, infraestructura y sensibilización y gestión del cambio. De éstos, equipos e infraestructura son a menudo los más caros. Sin embargo, la formación parece ser el rubro más significativo, pues lo que se busca finalmente es cambiar la forma de hacer las cosas. La OCDE indica que el total de gasto de capital para introducir medidas de facilitación del comercio en los países en desarrollo oscila entre US\$ 5 y 25 millones, mientras que los costos anuales de operación no excederían los US\$ 3,5 millones. De todas maneras, para empezar, lo más importante que se requiere es superar la resistencia al cambio mediante voluntad política, y tiempo suficiente para canalizar la asistencia técnica y financiera.

La facilitación del comercio no es un tema nuevo en América Latina y el Caribe (ALC), pues hace parte de la política aduanera, del desarrollo de la logística y de la infraestructura de transportes y comunicaciones en virtud del crecimiento del comercio y la diversificación productiva de los países. Así mismo, los procesos subregionales de integración disponen de mecanismos y acciones en esta materia. Pero, conforme a las evaluaciones internacionales mencionadas, es ostensible el atraso de ALC en materia de facilitación del comercio, en comparación con Europa o el Sudeste Asiático, así presente avances permanentes año a año en los últimos 5 años, pero que son todavía insuficientes.

Todos los países de ALC participan en procesos bilaterales y subregionales de integración e, incluso, 26 de los 33 países de esta región, Centroamérica, Caribe, Alianza del Pacífico, República Dominicana y Uruguay, hacen parte de tratados de libre comercio entre ellos y la mayoría de ellos con países de fuera de ALC. Estos acuerdos suelen incluir disposiciones y compromisos sobre facilitación del comercio, inclusive buena parte de ellas con contenidos similares o más profundos que los del AFC.

Es innegable la apertura comercial de los países latinoamericanos y caribeños, gracias a las reducciones arancelarias autónomas y las negociaciones multilaterales, regionales y bilaterales, pero existe un conjunto muy amplio de obstáculos que entorpecen la fluidez del comercio internacional y que constituyen verdaderos cuellos de botella en las cadenas de suministro. Estas barreras se expresan en la ineficiencia y alto costo del transporte, la inexistencia o inadecuada infraestructura física de transporte, puertos, aduanas y comunicaciones, las complicaciones e insuficiencias administrativas, institucionales y de infraestructura en el tránsito de fronteras y puertos, los lentos y complicados trámites aduaneros, etc. En otras palabras, el reto más importante para la ampliación y diversificación del comercio internacional de los países de ALC en estos momentos es la "facilitación del comercio", cuyos efectos económicos superan grandemente los de los aranceles.

Por lo tanto, para ALC es de primordial conveniencia el cumplimiento del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, independientemente de la fecha de su entrada en vigencia, por la necesidad de promover y diversificar sus exportaciones no tradicionales de mayor valor agregado, especialmente a través de su incorporación en las cadenas internacionales de valor, mejorar la competitividad de sus economías, desarrollar la eficiencia estatal y mejorar el clima de los negocios. Como es sabido, con la excepción de México y Centroamérica la región, tiene una inserción limitada con las tres grandes fábricas del mundo: América del Norte, Europa y Asia. ALC no es proveedor importante de bienes intermedios ni primarios para estas cadenas, ni es

6

importador relevante de bienes intermedios originados en los países que las integran. En el caso de la relación de México con sus contrapartes del Norte, ésta se sustenta principalmente en la exportación de bienes finales producidos a partir de insumos importados, con escasa incorporación de valor nacional¹.

Merece tomar en consideración que a pesar de más de 50 años de integración, la proporción de las exportaciones intrarregionales dentro del perfil exportador global de ALC es de un 19%, mientras que en la Unión Europea o el sudeste Asiático esta cifra supera el 50%. Pero, aun así, el mercado regional constituye una importante opción si se tiene en cuenta que más del 70% de las exportaciones intrarregionales son diversificadas e intensivas en manufacturas, tienen mayor contenido tecnológico que las dirigidas al resto del mundo y son más accesible a las PYMES².

En el marco de los procesos subregionales de integración como el Mercado Común Centroamericano, la Comunidad Andina, la CARICOM y MERCOSUR, se han adoptado disciplinas que pueden catalogarse como de facilitación del comercio, como lo demuestran los indicadores internacionales anteriormente citados. De todas formas, se dispone de una amplia base para comenzar un proceso formal de facilitación del comercio conforme al AFC de la OMC: los códigos aduaneros comunes, la certificación de origen, la cooperación entre las autoridades aduaneras, la reglamentación y las facilidades del tránsito y de los pasos de frontera, los proyectos de infraestructura física y las disciplinas sanitarias y de normas técnicas.

En Centroamérica se ha creado una Estrategia sobre Facilitación del Comercio y la Competitividad con miras a la aplicación conjunta del AFC de la OMC y los demás compromisos sobre la materia adoptados en los demás convenios comerciales de esta región. Por su parte, cuando entre en vigencia la Alianza del Pacífico, se aplicará el Capítulo 5 del Protocolo Adicional de este mecanismo que incluye un conjunto muy detallado de disciplinas relativas a Facilitación del Comercio y Cooperación Aduanera, en 24 artículos y 2 anexos.

Una característica que se puede apreciar tanto en los acuerdos con países de la región como con los países extrarregionales, es que presentan cada vez mayor variedad temática y grado de detalle de los compromisos. De esta manera, los temas de facilitación del comercio y cooperación aduanera han adquirido un peso específico muy importante, especialmente en los TLC con Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea, como también en los celebrados por los países de la Alianza del Pacífico entre sí y con los países centroamericanos. Al respecto es bueno precisar que en la medida que surjan nuevos compromisos internacionales en la materia, los mismos no solamente se aplicarán en el marco del acuerdo respectivo sino que serán de alcance global, pues su adopción no es de interés particular sino de interés general.

Para aplicar el AFC, como lo expresa el mismo Acuerdo, se requiere ante todo crear una institucionalidad que reúna al más alto nivel de los sectores público y privado, para llevar a cabo una coordinación global y propuestas de política nacional, expresado en un Comité Nacional de Facilitación del Comercio, que también puede ser subregional en el caso de los procesos de integración. Generalmente la responsabilidad del liderazgo recae en una alta autoridad, casi siempre el Ministerio que se ocupa del Comercio Exterior.

Las actividades impulsadas por estos Comités requieren ante todo respaldo político para la coordinación y cooperación entre las partes interesadas de los sectores público y privado, cada una con intereses y prioridades distintas y a veces opuestas entre sí, como los ministerios de

¹ CEPAL. Panorama de la Inserción Internacional de ALC 2014.

² CEPAL. Op.Cit.

comercio, transporte, salud, agricultura y relaciones exteriores, entre otros, las autoridades aduaneras, los agentes de aduanas, los comerciantes, los industriales, los operadores de transporte y los transitorios. Este enfoque de colaboración entre los sectores público y privado es el motor del funcionamiento de los órganos de facilitación del comercio.

Brasil sería el país de ALC que ya dispone de un comité nacional, conforme a los requisitos del artículo 23.2 del AFC, En este país funciona PRO-committee SIMPRO, que fue establecido con base en la Recomendación No. 4 de la UN/CEFACT, en el marco de la CEPE (Comisión de las Naciones Unidas para Europa). Las actividades de PRO-committee SIMPRO son buscar la simplificación, estandarización y armonización de procedimientos y flujos de información requeridos para el movimiento de bienes desde el vendedor hasta el comprador, incluida la realización del pago.

Se viene haciendo énfasis en ALC en la utilización de los estándares sugeridos por el Acuerdo de Facilitación de la OMC, los que incluyen varios instrumentos avanzados en esta materia pero que requieren previamente de acciones en materia de simplificación y automatización de los procedimientos de comercio exterior: la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el Operador Económico Autorizado (OEA), el Correo Expreso y el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) a través de las fronteras terrestres, a los que se agrega la Ventanilla Única Portuaria (VUP).

El área de la facilitación del comercio dedicada a los procedimientos de comercio exterior es una actividad que cuenta con múltiples fuentes de evaluación, estándares, marcos jurídicos y mecanismos de apoyo bilateral, regional e internacional. Realmente saber qué hacer, cómo hacerlo e, inclusive, quién pudiera apoyar este proceso, son asuntos ampliamente reconocidos y desarrollados actualmente. Por ello y con ocasión de las negociaciones y la adopción del AFC, se ha abierto un amplio espacio de cooperación internacional y agendas de trabajo nacionales y subregionales, al tiempo que ha habido esfuerzos de construcción de infraestructura, modernización de puertos y aeropuertos, desarrollo de las telecomunicaciones y de modernización del Estado. A este respecto, merecen especial atención y prioridad la CARICOM y Cuba, por las grandes diferencias y vacíos que existen respecto del resto de subregiones y países de ALC.

Debido a su dependencia de los aranceles para la recaudación de ingresos, la situación fiscal de los países de la CARICOM depende fuertemente del comercio exterior. Esta alta dependencia de los impuestos hace que las aduanas actúen más como agencias de recaudación de ingresos, que como actores claves para el buen funcionamiento del comercio internacional. El BID identifica varias debilidades en la facilitación del comercio de los países caribeños, las que se resumen en:

- Deficiente incorporación de las iniciativas internacionales de facilitación del comercio
- Falta de coordinación entre los organismos que participan en el comercio
- Insuficiencia de los procedimientos aduaneros estandarizados en los puertos
- Inspecciones portuarias excesivas
- Falta de sistemas de gestión de riesgos
- Adopción lenta de soluciones con base en las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC)
- Inexistencia del mecanismo del Operador Económico Autorizado (OEA)
- Avance lento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) en varios países

Cuba no dispone de instrumentos de facilitación del comercio en el marco de sus acuerdos subregionales y tampoco participa, hasta el momento, en tratados de libre comercio, pero hace parte de varios organismos que disponen de herramientas sobre facilitación como la OMA, la

UNCTAD, UN/CEFACT, la OMC y la CEPAL, además que asiste a las reuniones del SELA sobre Ventanilla Única de Comercio Exterior.

Además de la OMC, existe un número importante de organismos de apoyo para la aplicación del AFC. Entre tales organismos cabe mencionar:

- Centro de Comercio Internacional (CCI)
- Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
- Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), en nombre de las Comisiones Regionales CEPAL, CESPAP y CESPAP
- Grupo del Banco Mundial (BM)
- Organización Mundial de Aduanas (OMA)
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)

Conforme a las directrices de la OMC, se espera que los organismos de apoyo desarrollen las siguientes funciones:

- Ayudar a evaluar las necesidades específicas e identificar posibles asociados que les ayuden a satisfacer esas necesidades.
- Velar por que haya las mejores condiciones posibles para el flujo de información entre los donantes y los receptores mediante la creación de una plataforma de intercambio de información sobre la oferta y demanda de asistencia técnica.
- Difundir prácticas óptimas para la aplicación de las medidas del AFC.
- Prestar apoyo para encontrar fuentes de asistencia.
- Conceder apoyo para la elaboración de una propuesta de proyecto para el examen de un posible donante identificado, cuando no pueda encontrarse financiación de otras fuentes para respaldar dicha propuesta.
- Conceder donaciones a proyectos de "infraestructura no física", como la modernización de la legislación aduanera, mediante servicios de consultoría, talleres en los países o formación de funcionarios, en los casos en que hayan fracasado los intentos de encontrar asistencia de otras fuentes.

INTRODUCCIÓN

En la IX Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio OMC, celebrada en diciembre de 2013 en Bali (Indonesia), este organismo adoptó, dentro del denominado “Paquete de Bali” , una Decisión denominada Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), con el objeto de buscar la simplificación, la armonización y la automatización de los procedimientos del comercio internacional de mercancías, en particular los requisitos y formalidades relativas a la importación, la exportación y el tránsito transfronterizo.

La Decisión sobre el AFC prevé también la adopción de un Protocolo de Enmienda al Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC, con miras a insertar dicho Acuerdo en el Anexo 1^a del Acuerdo sobre la OMC. El 27 de noviembre de 2014, el Consejo General de la OMC adoptó el Protocolo y lo abrió a la aceptación de los Miembros. En este sentido, para que el Acuerdo entre en vigor tienen que depositarse 107 instrumentos de ratificación equivalentes a dos tercios de los 161 Miembros contabilizados a junio de 2015. Después de la entrada en vigencia del AFC, a los países presenten ratificación se les dará tratamiento individual, por lo que la entrada en vigor del AFC para tales países será 30 días después de la fecha de entrega del instrumento de ratificación.

Cabe señalar que la OMC administra dos categorías de acuerdos, los incluidos en el Anexo 1 al Acuerdo de Marrakech por el que se crea la OMC y que se denominan acuerdos multilaterales en materia de bienes, servicios y propiedad intelectual, los cuales son de aplicación obligatoria para todos los miembros y los del Anexo 4, denominados acuerdos plurilaterales, que se aplican únicamente a las partes que los adoptan (acuerdos de contratación pública y aeronaves civiles). Adicionalmente, el Anexo 2 (solución de diferencias) abarca a todos los acuerdos multilaterales y el Anexo 3 (mecanismo de examen de las políticas comerciales) cubre a todos miembros de la OMC.

Actualmente los países en desarrollo están notificando la forma en que aplicarán los compromisos sustanciales del Acuerdo, es decir, los incluidos en la Sección I, los cuales se clasifican en tres categorías: A (de forma inmediata en el momento de entrada en vigor el AFC), B (después de un período de transición) y C (después del período de transición y con acompañamiento de asistencia técnica). A junio 25 de 2015, se habían recibido 66 notificaciones relativas a la categoría A, de las cuales 22 son de países de ALC. Esta cifra de países en desarrollo, unida a la de los Miembros desarrollados que no presentan tales notificaciones, constituye un indicativo cierto de que este Acuerdo está muy próximo a ser formalmente un instrumento multilateral.

Todos los países latinoamericanos y del Caribe, excepto Bahamas que está en proceso de adhesión, son miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Por otra parte, todos los países de ALC participan en procesos bilaterales y subregionales de integración e, incluso, 26 de los 33 países participan en tratados de libre comercio con países de la región latinocaribeña y de fuera de ella. Estos acuerdos suelen incluir disposiciones y compromisos sobre facilitación del comercio, con diversos niveles de detalle, especialmente los más recientes tienen contenidos similares o más profundos que los del AFC.

En general en estos acuerdos se determina aplicar, conforme a la normativa interna o mediante disposiciones acordadas, asuntos de transparencia, consultas, gestión de riesgos, certificación de origen, resoluciones anticipadas y cooperación aduanera; sin embargo, especialmente en los acuerdos anteriores al año 2010, estas disciplinas tienden a ser muy generales, por lo que existen muchas dudas por su cumplimiento efectivo. En los acuerdos más recientes como los TLC de los miembros de la Alianza del Pacífico entre sí, de estos con los países Centroamericanos y los de los

últimos años de Estados Unidos, la Unión Europea, Canadá con países de ALC, adoptan normativas similares a las del AFC o inclusive llegan a ser más detalladas. Esta diferencia entre generaciones de acuerdos ha implicado, p. Ej., que el TLC de México con la Unión Europea, esté siendo actualizado dada su antigüedad, con especial énfasis en las disposiciones relativas a la facilitación del comercio. Entre las disposiciones de última generación se encuentran las referidas a un mayor detalle en materia de transparencia, consultas previas, resoluciones anticipadas, automatización, declaraciones aduaneras anticipadas, operadores autorizados, ventanilla única, envíos urgentes, procedimientos comunes en frontera y cooperación aduanera.

Para ALC es de primordial conveniencia el cumplimiento del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, independientemente de la fecha de su entrada en vigencia, por la necesidad de promover y diversificar sus exportaciones no tradicionales de mayor valor agregado, especialmente a través de las cadenas internacionales de valor, aumentar la competitividad de sus economías, desarrollar la eficiencia estatal y mejorar el clima de los negocios. Como es sabido, con excepción de México y Centroamérica, la región, tiene una inserción limitada con las tres grandes fábricas del mundo: América del Norte, Europa y Asia. ALC no es proveedor importante de bienes intermedios ni primarios para estas cadenas, ni es importador relevante de bienes intermedios originados en los países que las integran. En el caso de la relación de México con sus contrapartes del Norte, ésta se sustenta principalmente en la exportación de bienes finales producidos a partir de insumos importados, con escasa incorporación de valor nacional³.

Merece tomar en consideración que a pesar de más de 50 años de integración, la proporción de las exportaciones intrarregionales dentro de las exportaciones totales de ALC es de un 19%, mientras que en la Unión Europea o el sudeste Asiático esta cifra supera el 50%. Pero, aun así, el mercado regional constituye la más importante opción para las exportaciones de valor agregado, si se tiene en cuenta que más del 70% de las exportaciones intrarregionales son diversificadas e intensivas en manufacturas, tienen mayor contenido tecnológico que las dirigidas al resto del mundo y son accesibles a las pequeñas y mediana empresas (PYMES)⁴.

A pesar de los avances innegables en la apertura comercial de los países latinoamericanos y caribeños, gracias a las reducciones arancelarias autónomas y las negociaciones multilaterales, regionales y bilaterales, existe un conjunto muy amplio de obstáculos que entorpecen la fluidez del comercio internacional y que constituyen verdaderos cuellos de botella en las cadenas de suministro. Estas barreras se expresan en la ineficiencia y alto costo del transporte, la inexistencia o inadecuada infraestructura física de transporte, puertos, aduanas y comunicaciones, las complicaciones e insuficiencias administrativas, institucionales y de infraestructura en el tránsito de fronteras y puertos, los lentos y complicados trámites aduaneros, etc. En otras palabras, el reto más importante para el comercio internacional de los países de ALC es la "facilitación del comercio" , cuyos efectos económicos superan grandemente los de los aranceles.

ALC requiere con urgencia la conformación de modernas agendas de facilitación del comercio nacionales, subregionales y regionales, teniendo en cuenta que los aranceles han disminuido mundialmente, mientras que los demás costos comerciales constituyen ahora la principal barrera al crecimiento del comercio mundial. Con la conformación de estas agendas se podrán reducir los costos asociados a las transacciones comerciales, cuyos beneficios —aumento en la velocidad, eficiencia y transparencia de las operaciones comerciales—, se podrían concretar en plazos

³ CEPAL. Panorama de la Inserción Internacional de ALC 2014.

⁴ CEPAL. Op.Cit.

relativamente breves a unos costos infinitamente inferiores, comparados con los beneficios que generan.

El presente documento tiene por objeto analizar el Acuerdo AFC de la OMC a la luz de los intereses latinoamericanos y caribeños y los avances nacionales y subregionales sobre la materia, con miras a procurar la identificación de posibles estrategias nacionales, subregionales y regionales que permitan avanzar en la implementación de las disposiciones de este Acuerdo.

I. IMPORTANCIA DE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Con el objetivo de apoyar los diagnósticos nacionales para la instrumentación de las políticas sobre facilitación del comercio y para la canalización de asistencia técnica en este campo, diversas organizaciones internacionales han desarrollado algunas herramientas de análisis, que fundamentalmente indican la posición mundial entre los países objeto de comparación, y que miden actividades individuales, aunque en la práctica las mismas se suelen acompañar de otras complementarias que inclusive hacen parte de estrategias globales en materia de modernización aduanera y de política comercial, o de modernización de los transportes y puertos. Por ejemplo, la estandarización y simplificación de procesos está relacionada igualmente con procesos de automatización y coordinación entre diferentes instituciones.

Conforme al Informe *Doing Business* del Banco Mundial, en aquellos países donde el entorno comercial es más favorable, las empresas están en mejor posición para aprovechar las nuevas oportunidades de negocios y, por lo tanto, para crecer y crear más y mejores empleos. Más aún, en situaciones como la presente, en la cual la economía mundial tiene dificultades para su crecimiento, en lugar de recurrir al proteccionismo, los empresarios estarán en mejor situación si se reducen la burocracia y los requisitos procedimentales, los cuales retardan y encarecen el comercio internacional. De esta manera, si se requirieran menos documentos y los mismos se tramitaran de forma electrónica, incluso antes que las mercancías lleguen a puerto, las inspecciones físicas se concentrarían en las cargas más arriesgadas y para empresas seleccionadas, con lo cual se podrían efectuar procedimientos de despacho de vía rápida, auditando sus envíos después del despacho.

En ALC se vienen realizando múltiples esfuerzos en materia de facilitación del comercio, no solamente con ocasión de las negociaciones de la OMC, sino de manera unilateral, bilateral (especialmente con países de fuera de la región) y en los procesos de integración. Para este efecto, o la adopción de una estrategia de facilitación del comercio, se requiere de una decisión de política al más alto nivel, puesto que involucra la necesidad de impulsar y armonizar las actividades y procedimientos simultáneamente entre múltiples organismos gubernamentales, la comunidad empresarial y la sociedad en general. Al respecto la CAF expresa que⁵:

“el modelo de ventanilla única adquiere con la VUCE un desarrollo de gran importancia, pues involucra un gran número de entidades gubernamentales e instituciones públicas y privadas, muchas de ellas con intereses y objetivos primordiales que pueden diferir de la facilitación del comercio y que, inclusive, se oponen a él en función del control y la vigilancia del mismo. En ese escenario de complejidad funcional y operativa, la clave fundamental es la existencia de un componente de voluntad política, ya sea ésta ejercida a través de una personalidad específica, de varias personas o de una institución gubernamental con la suficiente ascendencia para movilizar a los demás actores del proceso” .

Por lo tanto, tal como lo menciona CEPAL, mediante una decisión de política del más alto nivel se pueden afrontar las resistencias institucionales y demás intereses de todas las partes interesadas, gubernamentales y privadas y se mejoran y automatizan los procedimientos ineficientes⁶ .

Es bueno indicar que en la medida que surjan nuevos compromisos internacionales en materia de facilitación del comercio, los mismos no solamente se aplicarán en el marco del acuerdo respectivo sino que serán de alcance global, pues su adopción no es de interés particular sino de interés general.

⁵ CAF. Ventanilla Única de Comercio Exterior. Serie Políticas Públicas y Transformación Productiva. No.8/2012.

⁶ CEPAL. Boletín FAL No. 333, Número 5 de 2014.

1. Informe *Doing Business*

El Informe "*Doing Business 2015*" del Banco Mundial⁷, compara las regulaciones comerciales en 189 economías, una de las cuales se refiere al tema del "comercio transfronterizo". En esta variable se mide el tiempo y el costo (excluidos los aranceles) asociados con la exportación e importación de un cargamento estándar de mercancías por transporte marítimo. Se registran los documentos requeridos y el tiempo y el costo requeridos para completar las cuatro fases básicas de la exportación e importación de mercancías: preparación de documentos; aprobación de la aduana y otras inspecciones; transporte terrestre y manejo; y manejo en puerto y terminal. No se incluyen el tiempo y costo del transporte marítimo. La recopilación más reciente de datos se completó en junio de 2014, con los siguientes resultados para ALC (Cuadro 1):

CUADRO 1
Informe Doing Business 2015 – América latina y el Caribe
Comercio Transfronterizo

País	Puesto	Puntos	Documentos para exportar (numero)	Tiempo para exportar (días)	Costo de exportación (US\$ por contenedor)	Documentos para importar (numero)	Tiempo para importar (días)	Costo de importación (US\$ por contenedor)
Panamá	9	91,25	3	10	665	3	9	1.030
República Dominicana	24	85,56	4	8	1040	5	10	1.145
Barbados	38	83,34	5	9	810	5	8	1.615
Chile	40	82,05	5	15	910	5	12	860
México	44	81,26	4	12	1499	4	11,2	1.888
San Vicente y las Granadinas	45	81,05	5	12	585	6	13	1.425
Costa Rica	47	80,84	5	14	1020	5	14	1.070
Grenada	51	80,22	4	9	1300	6	9	2.170
Perú	55	78,81	5	12	890	7	17	1.010
Bahamas	63	77,36	5	19	1005	5	13	1.770
Honduras	70	76,5	5	12	1450	6	16	1.630
El Salvador	73	76,01	7	13	1045	7	10	1.035
Nicaragua	74	75,84	5	21	1140	5	20	1.245
Trinidad y Tobago	76	75,55	5	11	843	10	14	1.260
Guyana	82	74,63	6	19	730	7	22	720
Uruguay	83	74,6	6	15	1125	7	14	1.440
Dominica	88	74,03	6	13	990	8	14	1.600
Antigua y Barbuda	89	73,58	5	16	1090	7	23	1.520
Belice	91	73,17	5	17	1355	7	19	1.580
Colombia	93	72,69	4	14	2355	6	13	2.470
Guatemala	102	70,1	8	17	1355	6	16	1.445
Suriname	106	69,42	8	22	1050	6	19	1.190
Ecuador	114	68,23	7	19	1535	6	24	1.520
Jamaica	115	68,22	6	20	1580	7	17	2.180
Santa Lucía	122	66,44	7	14	935	11	13	2.280
Brasil	123	66,11	6	13,4	2323	8	17	2.323
Bolivia EP	125	65,79	7	22	1440	6	28	1.745
Argentina	128	65,11	6	12	1770	8	30	2.320
Haití	142	59,98	8	28	1200	9	26	1.555

⁷ <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>

País	Puesto	Puntos	Documentos para exportar (numero)	Tiempo para exportar (días)	Costo de exportación (US\$ por contenedor)	Documentos para importar (numero)	Tiempo para importar (días)	Costo de importación (US\$ por contenedor)
Paraguay	150	55,92	7	29	1850	9	30	2.275
Venezuela, RB	176	25,55	8	56	3490	9	82	3.695
América Latina y el Caribe		72,47	5,7	16,8	1299	6,8	18,7	1.691
Asia Oriental y el Pacífico		73,54	6,1	20,2	864	6,7	21,6	896
Europa y Asia Central		61,19	6,9	23,6	2155	8	25,9	2.436
OCDE		86,12	3,8	10,5	1080	4,3	9,6	1.100

Países de ALC que no hacen parte de la muestra: Cuba y Saint Kitts y Nevis
Fuente: Elaborado con base en Informe Doing Business 2014

Como puede apreciarse, entre los 31 países de ALC analizados, Panamá ocupa el puesto 9 a escala mundial, seguido de República Dominicana (24) y Barbados (38). En general, los países de ALC están distribuidos a largo de los 189 países identificados, siendo Haití (142), Paraguay (150) y Venezuela (176) los de menor desempeño. En conjunto ALC muestra un puntaje de 72,47 equivalente al puesto 94, en tanto que la OCDE registra 86,12 equivalente al puesto 20.

En exportaciones, mientras que en Panamá se requieren 3 documentos para realizar una exportación, el promedio en la OCDE es de 3,8 y en ALC de 5,7. Estarían en el promedio de la OCDE 4 países de la región (República Dominicana, México, Granada y Colombia). En los demás países de ALC, 11 exigen 5 documentos y 15 requieren entre 6 y 8.

En materia de importaciones, el promedio en la OCDE es de 4,3 documentos y en ALC de 6,8. Panamá requiere 3, México 4 y seis países 5 documentos (República Dominicana, Barbados, Chile, Costa Rica, Bahamas y Nicaragua). Los 23 países restantes exigen entre 6 y 11.

En términos de tiempo, Panamá iguala los días requeridos para importar de OCDE en materia de exportaciones y 3 países emplean menos días, en tanto que los 26 países restantes emplean entre 11 y 56 días, siendo los tiempos más largos en Nicaragua (21), Surinam y Bolivia (22), Haití (28), Paraguay (29) y Venezuela (56). Para las importaciones, República Dominicana y El Salvador están en el promedio de la OCDE, Panamá, Barbados y Granada superan esta cifra y los 25 países restantes oscilan entre 11 y 82 días. Las mayores demoras se presentan en Nicaragua (20), Antigua y Barbuda (23), Ecuador (24), Haití (26), Bolivia (28), Argentina y Paraguay (30) y Venezuela (82).

Respecto del costo por contenedor, el promedio en la OCDE es de US\$1.100 para exportaciones e importaciones. En cuanto a las exportaciones, 14 países de ALC, la mayoría del Caribe, presentan cifras menores y los 16 restantes oscilan entre 1.140 y 3.490, siendo los casos más altos Brasil (2.323), Colombia (2.355) y Venezuela (3.490). Para las importaciones, 6 países de ALC requieren cifras inferiores a la OCDE y los 24 restantes oscilan entre 1.145 y 3.695, presentándose los mayores costos en Granada (2.170), Jamaica (2.180), Paraguay (2.275), Santa Lucía (2.280), Argentina (2.320), Brasil (2.323), Colombia (2.470) y Venezuela (3.695).

En definitiva, los países de América Latina y el Caribe presentan graves retrasos en materia de facilitación del comercio transfronterizo, pues exigen más documentos y se toman más tiempo en

el proceso de importación y exportación en comparación con regiones más competitivas en el mundo, como la OCDE, ocasionándose así pérdidas de competitividad, mayores costos administrativos para los Estados y las empresas y procesos más lentos y engorrosos. Por estas razones, entre otras, se limita la inserción internacional de estos países. Ello justifica la necesidad de adoptar políticas públicas de facilitación del comercio, nacionales y subregionales, que incluyan la adopción de estándares y prácticas internacionales, tal como lo expresan repetidamente los análisis internacionales, especialmente la OMC, UNCTAD, OCDE, OMA, BM, BID, CEPAL, SELA y CAF, con la clara determinación de la alta política de los países de fijar como objetivo la superación de las ineficiencias para alcanzar mayores niveles de competitividad y generar nuevas opciones de inversión, empleo y negocios.

2. Banco Mundial: Índice de Desempeño Logístico (LPI)⁸

En el año 2007 el Banco Mundial desarrolló el Índice de Desempeño Logístico (LPI por su sigla en inglés). Este Índice, que se publica cada dos años, mide la eficiencia de las cadenas de suministro o de desempeño logístico en 160 países, conforme a una encuesta entre 1000 profesionales de la logística internacional. En los países que tienen altos costos de logística, a menudo el factor que más contribuye a dichos costos no es el costo de transporte, sino aquellos asociados a la cadena de abastecimiento.

El modelo de logística adoptado para este índice abarca el transporte de carga (marítima), el almacenaje, el despacho en la frontera, los sistemas de pago y otras funciones subcontratadas por productores y comerciantes.

El LPI combina datos sobre los siguientes seis componentes⁹:

- Eficiencia de las aduanas y despacho en la frontera, p.e. velocidad, simplicidad y predictibilidad de las formalidades.
- Calidad de la infraestructura de comercio y el transporte, p.e puertos, trenes, carreteras y tics.
- Facilidad de organizar envíos internacionales competitivos en precios.
- Competencia y calidad de los servicios de logística, p.e. operadores de transporte e intermediarios aduaneros.
- Capacidad de seguimiento y localización de los envíos.
- Frecuencia con la que los envíos llegan a los destinatarios dentro de los plazos de entrega programados o previstos.

El 20 de marzo de 2014, el Banco Mundial presentó el informe '*Connecting to compete 2014: Trade logistics in the global economy*' (Conectarse para competir 2014: La logística comercial en la economía mundial), en el que se destaca que "la brecha entre los países que tienen el mejor y el peor desempeño en materia de logística comercial continúa siendo grande, a pesar de la lenta convergencia que se observa desde 2007" y del reconocimiento de que "las cadenas de suministro son la columna vertebral del comercio nacional e internacional" , para concluir que, en general, año a año los países mejoran, aunque existe predominio de los países de ingreso alto los

⁸ Banco Mundial. Informe del índice de desempeño logístico: La brecha se mantiene. Marzo de 2014.

<http://lpi.worldbank.org>

⁹ OECD Trade Facilitation Indicators: An overview of available tools. <http://www.oecd.org/tad/facilitation/tfi-overview-available-tools-2014.pdf>

cuales presentan, por supuesto, los mejores resultados. Persiste la brecha entre los países que tienen el mejor y el peor desempeño en materia de logística comercial debido a la complejidad de las reformas y al monto que significan las inversiones vinculadas a la logística en los países en desarrollo, a pesar del reconocimiento de que la integración comercial con el mundo depende en buena medida de la superación de las barreras o ineficiencias en las cadenas de abastecimiento¹⁰.

Según sea el ingreso (bajo, medio o alto), los países deberán adoptar estrategias diferentes y múltiples enfoques para mejorar su posición en materia de desempeño logístico. En los países de ingreso bajo, los mayores avances suelen deberse a mejoras en la infraestructura y la gestión aduanera, pero requieren así mismo, mejorar la eficiencia de los organismos con presencia en las fronteras, especialmente los responsables de los controles sanitarios y fitosanitarios. Los países de ingreso medio disponen de infraestructura y un control fronterizo que funciona bastante bien y logran sus mayores avances por el mejoramiento de los servicios de logística y en la subcontratación de funciones especializadas, como el transporte, el despacho de cargas y el almacenamiento. En los países de ingreso alto (desarrollados) existe una demanda creciente por servicios de logística amigables con el medio ambiente.

En el Cuadro 2 se puede apreciar la posición relativa mundial de los países de América Latina y el Caribe, dentro del LPI general y por cada uno de sus componentes. Fácilmente se aprecia el relativo atraso de la región, con una alta concentración entre los puestos 50 y 100, después de Chile (42) y Panamá (45). También un número considerable de países de ALC está por encima del puesto 100.

CUADRO 2
Banco Mundial – Índice de Desempeño Logístico
Posición Mundial de los Países de América Latina y el Caribe

PAIS	LPI	EFICIENCIA DE LAS ADUANAS	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	EMBARQUES COMPETITIVOS	CALIDAD DE LA LOGISTICA	SEGUIMIENTO Y LOCALIZACION	PUNTUALIDAD
Chile	42	39	41	53	44	40	44
Panamá	45	40	52	47	68	37	42
México	50	70	50	46	47	55	46
Argentina	60	85	63	64	62	53	55
El Salvador	64	51	72	45	45	66	128
Brasil	65	94	54	81	50	62	61
Bahamas	66	45	65	63	64	99	72
República Dominicana	69	80	73	71	65	72	66
Jamaica	70	54	61	86	84	89	83
Perú	71	96	67	69	76	83	66
Venezuela	76	109	74	68	77	70	74
Guatemala	77	63	88	76	87	93	68
Paraguay	78	90	97	79	78	74	70
Ecuador	86	92	94	83	97	95	77
Costa Rica	87	110	99	106	69	82	95
Uruguay	91	111	90	103	100	75	91
Nicaragua	95	72	130	98	98	104	79
Colombia	97	79	98	95	91	108	111
Honduras	10	67	124	85	112	101	121

¹⁰ Banco Mundial. Comunicado de Prensa. Informe del Índice de Desempeño Logístico: La brecha se mantiene. Marzo 20, 2014.

PAIS	LPI	EFICIENCIA DE LAS ADUANAS	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	EMBARQUES COMPETITIVOS	CALIDAD DE LA LOGISTICA	SEGUIMIENTO Y LOCALIZACION	PUNTUALIDAD
	3						
Bolivia	12 1	108	133	135	88	94	141
Guyana	12 4	99	105	128	133	117	131
Haití	14 4	127	151	142	148	135	138
Cuba	15 2	136	155	123	154	156	152

FUENTE: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf>

3. Indicadores de Facilitación del Comercio de la OCDE para ALC¹¹

La OCDE ha desarrollado un conjunto de indicadores de facilitación del comercio (TFI, por sus siglas en inglés), a partir de las disciplinas sustantivas del AFC de la OMC, con el objeto de proporcionar una base analítica de referencia para que los gobiernos prioricen acciones y se canalicen de manera efectiva los esfuerzos de asistencia y capacitación técnica para los países en desarrollo. Estos indicadores cubren los trámites aduaneros, desde las resoluciones anticipadas hasta las garantías de tránsito. Los países se clasifican por niveles de ingreso, regiones geográficas y situación de desarrollo.

Para el efecto, la OCDE reorganizó los 12 artículos de las normas sustantivas del AFC (Véase el Anexo 1 de este documento) en las siguientes 16 categorías¹², señalando al frente de cada una su artículo equivalente del AFC de la OMC:

- | | | |
|----|---|--------------------|
| a) | Disponibilidad de Información | [Art.1 + 2] |
| b) | Participación de la Comunidad Comercial | [Art.2] |
| c) | Resoluciones Anticipadas | [Art.3] |
| d) | Procedimientos de Apelación | [Art.4] |
| e) | Tasas y Cargas | [Art.6] 3 |
| f) | Formalidades – Documentos | [Art.7 + 10] |
| g) | Formalidades – Automatización | [Art.7 + 10] |
| h) | Formalidades – Procedimientos | [Art.5 + 7 + 10] 4 |
| i) | Cooperación – Interna | [Art.9§1 y 2] |
| j) | Cooperación – Externa | [Art.9§3 + 12] |
| k) | Consularización | [Art.8] |
| l) | Gobernanza e Imparcialidad | |
| m) | Derechos y Cargas de Tránsito | [Art.11] |
| n) | Formalidades de Tránsito | [Art.11] |
| o) | Garantías de Tránsito | [Art.11] |
| p) | Acuerdos de Tránsito y Cooperación | [Art.11] |

Se señala que el énfasis especial en el tema de tránsito obedece al interés especial de este tema

¹¹ <http://www.oecd.org/tad/facilitation/indicators.htm#Latin-America-Caribbean-TFI>

¹² OCDE. Trade Facilitation Indicators. The potential impact of trade facilitation on developing countries trade. Paris, 2013.

para los países en desarrollo sin litoral.

Sobre los TFI la OCDE en su página anota que, ante todo, como los bienes cruzan fronteras muchas veces, primero como insumos y luego como productos finales, es esencial que las aduanas y los procedimientos portuarios sean rápidos y eficientes. Los diversos procesos y la documentación exigida elevan los costos y causan retrasos, perjudicando a las empresas, los consumidores y la economía en general. Por el contrario, un país donde se pueda exportar e importar bienes y servicios dentro de plazos rápidos y fiables será un lugar más atractivo para invertir por las empresas extranjeras.

Para ayudar a los gobiernos a mejorar sus procedimientos fronterizos, reducir los costos del comercio, aumentar los flujos comerciales y obtener mayores beneficios del comercio internacional, los TFI identifican áreas de acción y señalan las posibles reformas que deben realizarse, además que identifican y priorizan el tipo de acciones de facilitación del comercio que requerirían esfuerzos de asistencia y capacitación técnica para los países en desarrollo. Estos indicadores cubren todo el espectro de los procedimientos fronterizo, de 133 países de acuerdo con niveles de ingresos, regiones geográficas y etapas de desarrollo.

La OCDE ha calculado los beneficios potenciales de la aplicación del AFC de la OMC para diversos grupos de países en desarrollo, con base en dos escenarios: a) implementación "completa" de todas las opciones contenidas en el Acuerdo, incluyendo las formuladas sobre una base "todo lo posible" ; y b) una implementación "limitada" a las disposiciones obligatorias, dejando de lado las disposiciones discrecionales, pero donde los países que ya aplican las mejores prácticas podrían seguir haciéndolo. Este impacto se verá fuertemente influenciado por la forma en que los países en desarrollo categoricen diversas medidas y por los plazos que adoptarán para dicha aplicación.

La posible reducción de costos de una aplicación "completa" sería del 14,1% para los países de bajos ingresos (LIC), el 15,1% para los países de ingreso medio bajo (PIBM) y el 12,9% para los países de renta media alta (PIMA). En el caso de la aplicación "limitada" , el potencial de reducción alcanza el 11,7% para los países LIC, 12,6% para los PIBM y el 12,1% para PIMA. Este escenario revela los costos de oportunidad en caso de demora o no aplicación del AFC.

La OCDE afirma que la adopción de algunas de las medidas es sencilla y de bajo costo, gracias a la amplia labor de armonización ya emprendida por los países, inclusive con el apoyo de los foros internacionales. Así, la mayoría de los países no requeriría cantidades significativas de asistencia técnica. Por otro lado, para las medidas técnicamente complejas o más caras, que requieren de asistencia técnica, el AFC de la OMC concede un período de transición para llevarlas a cabo y muchos organismos internacionales han elaborado propuestas o vienen creando fondos financieros.

Así mismo, el Informe expresa que el costo de la racionalización, simplificación y automatización de los procedimientos tiene que ser visto frente a los aumentos potencialmente significativos en términos de reducciones de costos del comercio, ganancia en competitividad y mayores oportunidades de crecimiento y desarrollo.

La introducción y aplicación de medidas de facilitación del comercio cubriría una o más de las siguientes áreas: diagnóstico, nueva regulación, cambios institucionales, capacitación, equipamiento, infraestructura y sensibilización y gestión del cambio. De éstos, equipos e infraestructura son a menudo los más caros. Sin embargo, la formación parece ser el rubro más significativo, pues lo que se busca finalmente es cambiar la forma de hacer las cosas. Cálculos de la

OCDE para los países en desarrollo indican que el total de gasto de capital para introducir medidas de facilitación del comercio oscila entre US\$ 5 y 25 millones, mientras que los costos anuales de operación no excederían los US\$ 3,5 millones. De todas maneras, para empezar, se requiere superar la resistencia al cambio mediante voluntad política y tiempo suficiente, además de asistencia técnica y financiera, por supuesto.

Respecto de los países de ALC, con base en los indicadores TFI la OCDE recomienda enfatizar acciones a la medida de cada país, conforme se muestra en el Anexo 5 de este informe (OCDE – Recomendaciones de Áreas para la Acción sobre Facilitación del Comercio en Países de ALC), diferenciando los países según su nivel de ingreso nacional: UMIC: países de renta media-alta, LMIC: países de ingresos medio bajos y HIC: países de altos ingresos.

Por subregiones de ALC estas recomendaciones podrían resumirse así:

- **CARICOM:**
 - Transparencia:
 - Disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas y automatización.
 - Automatización, simplificación y armonización de documentos
- **MERCOSUR:**
 - Transparencia y tasas y formalidades:
 - Disponibilidad de la información, resoluciones anticipadas, los procedimientos de apelación, y simplificación y armonización de los documentos.
 - Tasas y cargas, simplificación y armonización de documentos, automatización y racionalización de los procedimientos
- **CAN:**
 - Transparencia y Tasas y Formalidades:
 - Disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de documentos y racionalización de los procedimientos.
 - Formalidades (procedimientos, documentos, automatización), gobernanza e imparcialidad, disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas y derechos y cargas
- **SICA:**
 - Transparencia, Tasas y Formalidades y Participación empresarial:
 - Participación de la comunidad comercial, simplificación y armonización de los documentos, procedimientos de apelación, racionalización de los procedimientos y gobernanza e imparcialidad.
 - Gobernanza e imparcialidad, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de los documentos y racionalización de los procedimientos.
 - Resoluciones anticipadas, racionalización de los procedimientos y procedimientos de apelación.
- **México:**
 - Transparencia y Tasas y Formalidades:
 - Disponibilidad de la información, resoluciones anticipadas, derechos y cargas y formalidades (procedimientos).

- **Cuba:**
 - Transparencia y Tasas y Formalidades:
Disponibilidad de la información, derechos y cargas, resoluciones anticipadas y gobernanza e imparcialidad.

II. ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO (AFC) DE LA OMC

1. Antecedentes

Desde el establecimiento del GATT en 1947, el sistema multilateral de comercio adoptó instrumentos de política comercial para la liberación comercial, la no discriminación entre los países y la reciprocidad en los compromisos. En la medida en que se fueron presentando conflictos entre las partes contratantes o se fueron encontrando situaciones que merecían entendimientos conjuntos entre ellas en el marco de las 3 últimas rondas de negociaciones de ese acuerdo (Rueda Kennedy (1964-1967), Rueda Tokio (1973-1979) y Ronda Uruguay (1986-1994)), se fue ampliando el sistema multilateral de comercio basado en normas. Sin embargo, el GATT fue un foro provisional en el que los acuerdos adoptados tenían aplicación voluntaria por sus partes contratantes y una muy baja participación de los países en desarrollo en los mismos.

Con la conformación de la Organización Mundial del Comercio (OMC), resultante de la Ronda Uruguay del GATT, se crea un foro permanente de negociaciones multilaterales, cuyo primer resultado tangible después de su entrada en vigencia en 1995 es el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) en 2013. Los Acuerdos de la OMC son documentos que establecen las normas jurídicas fundamentales de la política comercial, mediante los cuales los gobiernos se obligan a adoptarlas y mantenerlas dentro de límites convenidos, en beneficio de los productores de bienes y servicios y los exportadores e importadores, representando los intereses nacionales en materia de desarrollo, comercio, finanzas y desarrollo sostenible.

2. Artículos del GATT y Acuerdos Multilaterales de la OMC relacionados con la Facilitación del Comercio

2.1. Artículos del GATT de 1994 sobre Facilitación del Comercio

El Acuerdo AFC señala tres artículos del GATT de 1994 referidos directamente con este tema: Art. V (Libertad de tránsito), Art. VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y la exportación) y Art. X (Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales). En cumplimiento de los objetivos de las negociaciones del AFC, se buscó aclarar y ampliar el alcance de estos artículos; sin embargo, los textos definitivos del AFC no produjeron ningún texto alternativo que modifique el GATT de 1994, sino que desarrollan con más profundidad estos temas, lo que implica que se deberán leer e interpretar en conjunto, o sea las disciplinas del AFC y los Artículos del GATT de 1994.

2.1.1. Artículo V (Libertad de Tránsito)

El artículo V reglamenta las condiciones que un Miembro puede imponer a las mercancías transportadas a través de su territorio y que tienen como destino el extranjero. En principio, habrá libertad de tránsito en el territorio de cualquier Estado miembro, para el tráfico en tránsito de las mercancías, incluidos los equipajes, barcos y otros medios de transporte, como si fueran transportadas sin atravesar el territorio de dicho Estado miembro. Para lograr esta libertad, el artículo V estipula dos obligaciones principales:

- No obstaculizar el tráfico en tránsito imponiendo demoras o restricciones innecesarias o imponiendo cargas que no sean razonables; y
- Conceder el trato de la nación más favorecida (NMF).

Las disposiciones básicas de este Artículo son¹³:

- Exhorta a permitir la libertad de tránsito imponiendo el cumplimiento de una serie de obligaciones específicas.
- Establece el requisito básico de la libertad de tránsito al disponer que: “No se hará distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de las mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte”.
- Permite exigir que el tráfico en tránsito sea declarado en la aduana correspondiente, al tiempo que estipula la obligación de no imponer “ninguna demora ni [...] restricciones innecesarias”.
- El tráfico en tránsito estará exento de derechos de aduana y “de todo derecho de tránsito o de cualquier otra carga relativa al tránsito, con excepción de los gastos de transporte y de las cargas imputadas como gastos administrativos ocasionados o como costo de los servicios prestados”
- Sólo se puede imponer dos tipos de cargas al tráfico en tránsito: i) gastos de transporte y ii) gastos administrativos ocasionados por el tránsito o los servicios prestados. Dichas cargas deben ser razonables y no discriminatorias.

En el marco del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la Ronda Doha, los Estados miembros propusieron enmiendas y mejoras sobre los siguientes temas¹⁴:

- Disposiciones de no discriminación fortalecidas (Trato NMF y Trato Nacional);
- Tarifas y cargas predecibles, reducidas y simplificadas;
- 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.

2.1.2. Artículo VIII (Derechos y Formalidades referentes a la Importación y la Exportación)¹⁵

El propósito del Artículo VIII del GATT de 1994 es limitar los costos y la complejidad de los procedimientos de importación y exportación, imponiendo obligaciones jurídicas específicas con

¹³ Tomado de: OMC - Artículo V del GATT de 1994 - Alcance y Aplicación. Nota de la Secretaría. Documento TN/TF/W/2 de enero 12 de 2005.

¹⁴ Centro de Comercio Internacional. Acuerdo sobre facilitación del comercio de la OMC: una guía para las empresas en los países en desarrollo. Ginebra, 2013.

¹⁵ Elaborado con base en el informe Artículo VIII del GATT de 1994 - Alcance y Aplicación. Secretaría de la OMC, documento TN/TF/W/3 de enero 12 de 2005.

respecto a los derechos y cargas que pueden percibirse y con respecto a las sanciones que pueden aplicarse por infracciones leves de los procedimientos de aduana, reconociendo la necesidad de reducir el número y la complejidad de los derechos y las formalidades de estas actividades. Se prescribe que cada Miembro de la OMC debe garantizar:

- que los derechos y cargas de carácter no arancelario sobre la importación o la exportación o en conexión con ellas: a) se limitarán al coste aproximado de las actividades reglamentarias que se realizan en el marco de dicha importación o exportación; y b) no constituirán una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes de carácter fiscal;
- que, a petición de otro Miembro o del órgano pertinente de la OMC, examinará la aplicación de sus leyes y reglamentos; y
- que no impondrá sanciones severas por infracciones leves de los reglamentos o formalidades de aduana, en particular cuando dichas infracciones sean el resultado de errores fácilmente subsanables y no hayan sido cometidas con intención fraudulenta o a causa de una negligencia grave.

Los Miembros “reconocen” además, pero sin requerir ninguna obligación expresa al respecto:

- la necesidad de reducir el número y la diversidad de los derechos y cargas; y
- la necesidad de reducir al mínimo los efectos y la complejidad de las formalidades de importación y exportación y de reducir y simplificar los requisitos relativos a los documentos exigidos.

El último párrafo del Artículo VIII incluye una lista ilustrativa de los tipos de derechos, cargas, formalidades y prescripciones abarcados por dicho Artículo. Estos son:

- Formalidades consulares, tales como facturas y certificados consulares;
- Restricciones cuantitativas;
- Licencias;
- Control de los cambios;
- Servicios de estadística;
- Documentos que han de presentarse, la documentación y la expedición de certificados;
- Análisis e inspección; y
- Cuarentena, inspección sanitaria y desinfección.

Los principales problemas identificados con relación a las prácticas nacionales se refieren a¹⁶:

- documentación excesiva,
- derechos diversos o cambiantes,
- procedimientos aduaneros engorrosos y obsoletos,
- demasiada discreción en la aplicación de la legislación vigente,
- incertidumbre y carga onerosa para los operadores de comercio exterior.

¹⁶ CCI op.cit.

En el marco de las negociaciones del AFC, los Miembros de la OMC presentaron propuestas de enmiendas y mejoras sobre los siguientes temas:

- 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 de comercio exterior;
- Eliminación de inspecciones previas al embarque, agentes de aduana 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.

2.1.3. Artículo X (Publicación y Aplicación de los Reglamentos Comerciales)

El objetivo fundamental del artículo X es lograr transparencia en la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales, para lo cual establece los siguientes compromisos¹⁷.

- publicar sus leyes, reglamentos, disposiciones administrativas y acuerdos relacionados con el comercio rápidamente y de manera accesible;
- no poner en vigor medidas de aplicación general antes de su publicación; y
- aplicar dichas leyes, reglamentos, disposiciones administrativas y acuerdos de manera uniforme, imparcial y razonable. En este contexto, se establece que cada parte mantendrá, o instituirá tribunales o procedimientos destinados, entre otras cosas, a la pronta revisión y rectificación de las medidas administrativas relativas a las cuestiones aduaneras.

Entre las principales barreras relacionadas con la falta de transparencia se tienen:

- Leyes y procedimientos poco claros y obsoletos.
- Amplia discrecionalidad por parte de oficiales de aduanas y otros.
- Inexistencia de mecanismos efectivos de reclamación.
- Incertidumbre e imprevisibilidad.
- Administración deficiente de leyes y falta de diálogo con los agentes económicos que intervienen en el comercio exterior.

Con base en las barreras detectadas, en el marco de las negociaciones del AFC los miembros de la OMC hicieron propuestas sobre los siguientes temas¹⁸:

- Acceso mejor y más sencillo a la información para los comerciantes;
- Uso de tecnología moderna para la publicación (por ejemplo internet);
- Establecimiento y publicación de servicios de información para cuestiones comerciales;

¹⁷ Tomado de: OMC. Artículo X del GATT de 1994 - Alcance y Aplicación. Nota de la Secretaría. Documento TN/TF/W/4 de enero 12 de 2005.

¹⁸ Centro de Comercio Internacional. Op.cit.

- Publicación y consulta previa;
- Resoluciones anticipadas sobre cuestiones aduaneras;
- Derecho de apelación para los comerciantes.

2.1.4. Otros Artículos del GATT de 1994

Además de los artículos mencionados del GATT de 1994, se puede hacer referencia a los siguientes artículos que también tienen relación con las disciplinas de facilitación del comercio: I (Trato de Nación Más Favorecida), II (Listas de Concesiones), III (Trato Nacional), VII (Valoración en Aduana), XI (Prohibición de Restricciones Cuantitativas) y XX (Excepciones Generales).

Artículo I: los derechos y cargas, los reglamentos y formalidades relativas a las importaciones y las exportaciones, cualquier ventaja, favor o privilegio concedido a otro Estado miembro, será concedido inmediata e incondicionalmente a las demás miembros. En otros términos, no puede haber discriminación entre los miembros de la OMC en materia de procedimientos, derechos y cargas.

Artículo II: Mediante este instrumento, los derechos y cargas adicionales a los derechos arancelarios deberán constar en las listas de compromisos en la OMC, por lo que ningún Estado Miembro podrá adoptar derechos y cargas que no sean parte de sus listas y los que aplicare deberán determinarse conforme a las previsiones del Artículo VIII.

Artículo III: No podrá haber discriminación entre los productos importados y los similares de origen nacional en lo referente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución u el uso de estos productos en el mercado interior. Este artículo complementa al artículo I en materia de no discriminación a los productos importados.

Artículo VII: Los criterios y métodos para determinar el valor en aduana de los productos deberán ser constantes y deberán tener la suficiente publicidad para que los comerciantes puedan hacer sus propios cálculos del valor en aduana de sus productos.

Artículo XI: Se especifica que en el caso de la imposición de una restricción cuantitativa a la importación o a la exportación, aplicada mediante contingentes, licencias u otras medidas, deberá publicarse el volumen total o el valor del producto cuya importación se autorice durante un período posterior especificado, así como los cambios que se realicen a dichas restricciones.

Artículo XX: entre otras, las restricciones necesarias para proteger la moral pública, el medio ambiente, para lograr la observancia de las leyes y reglamentos que no sean incompatibles con el GATT relativos a la aplicación de las medidas aduaneras, el mantenimiento de los monopolios estatales, la protección de la propiedad intelectual y la protección del patrimonio artístico, histórico y arqueológico, no deberán constituir un medio de discriminación injustificable o arbitrario entre los países o una restricción encubierta al comercio internacional.

2.2. Acuerdos de la OMC relacionados con la Facilitación del Comercio

En lo que se refiere a los acuerdos multilaterales de la OMC, estos incluyen compromisos de transparencia y consulta similares a los establecidos en el AFC, además de que la naturaleza de varios de ellos es para facilitar el comercio o hacer más transparentes las políticas comerciales y sus procedimientos. El Cuadro 3 presenta una relación de las medidas sustantivas del AFC y las

similares existentes en los acuerdos multilaterales de la OMC. Se aprecia que existe una amplia experiencia normativa e institucional, que seguramente se aprovechó en la definición de los compromisos del AFC.

CUADRO 3

Disposiciones Sustantivas del AFC de la OMC y su relación con las Disposiciones de los Acuerdos Multilaterales de la OMC

AREA		DISPOSICIONES DE LA OMC	DISPOSICION AFC
Publicación de Leyes y Reglamentos		GATT Art. X, SPS Anexo B, TBT Art. 11, GATS Art. III:1 y Anexo Protocolo de Telecomunicaciones, TRIPS Art. 63, Valoración Aduanera Art. 10, Inspección Previa a la Expedición Art. 2.8, Reglas de Origen Art. 2.g, Anexo II.3.c, Licencias de Importación Art. 1.4.a	Art. 1.1 (Publicación)
Publicación de Obligaciones Internacionales		GATT Art. II and X, GATS Art. III,	Art. 1.1 (Publicación)
Uso de TICs			Art. 1.2 (Publicación a través de Internet)
Servicios de Información		SPS Anexo B, TBT Art. 10, GATS Art. III: 4, TRIPS Art. 63.3	Art. 1.3 (Puntos de Contacto)
Notificación a la OMC		SPS Art. 7, TBT Art. 2.9, TRIMS Art 6, Licencias de Importación Art. 5, GATS Art. III.3, TRIPS Art. 63.2,	Art. 1.4 (Notificación)
Consultas		TRIMS Art. 6	Art. 2.2 (Consulta)
Publicación previa a la entrada en vigor y oportunidad para comentar		SPS Anexo B, TBT Art. 2.9, 2.12	Art. 2.2 (Oportunidad para Comentarios e Información previa a la Entrada en Vigor)
Predicibilidad		Reglas de Origen Art. 3. F	Art. 3 (Resoluciones anticipadas)
Debido proceso		GATT Art. X, GATS Art. VI.2, Documento de Referencia del Protocolo sobre Telecomunicaciones, Art. XVIII and XIX, Antidumping Art. 13, Valoración Aduanera Art. 11, Inspección Previa a la Expedición Art. 2.8, Subvenciones y Medidas Compensatorias Art. 23, TRIPS Art. 31.i, 32 y 41	Art. 4 (Procedimiento de Apelación o Revisión)

Fuente: UNCTAD. Transport and Trade Facilitation Newsletter, No. 65, first Quarter 2015

Licencias de Importación: Se fijan criterios y requisitos sobre los regímenes de licencias a la importación (automáticas y no automáticas), así como los procedimientos de notificación y transparencia, los cuales facilitan las importaciones al hacerlas menos discrecionales.

Salvaguardias: Sobre las importaciones o exportaciones, ningún miembro adoptará ni mantendrá limitaciones voluntarias a las exportaciones, acuerdos de comercialización ordenada u otras medidas similares (moderación de las exportaciones, sistemas de vigilancia de precios, cárteles de importación), si con ello se realizan prácticas proteccionistas.

Valoración en Aduana: Además de fijarse una metodología multilateral sobre los criterios para determinar el valor aduana de los productos, se dispone de un mecanismo de notificación y transparencia (publicación de las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y administrativas), así como un derecho de recurso, en el sentido en que lo expresa el AFC.

Inspección Previa a la Expedición: Este acuerdo está directamente relacionado con el AFC (Artículo 10). En caso de que se recurre a este tipo de práctica, este Acuerdo fija las obligaciones básicas para los usuarios: no discriminación, prescripciones de los gobiernos, lugar de expedición, normas, transparencia (normas y procedimientos a disposición del exportador), protección de la información confidencial, conflictos de intereses, demoras, verificación de precios, procedimientos de recurso, excepción (valores mínimos aplicables). Así mismo, fija varias obligaciones para los Miembros exportadores: no discriminación, transparencia y asistencia técnica.

Origen: Este acuerdo también está directamente relacionado con el AFC. Su alcance son las normas de origen para la aplicación de las normas de la OMC, o sea aquellas que no están vinculadas con las preferencias bilaterales y subregionales (origen no preferencial). Estas normas se refieren a la aplicación de los siguientes artículos del GATT de 1994: I (Trato de la nación más favorecida), II (Listas de concesiones), III (Trato Nacional), VI (Derechos antidumping y compensatorios), IX (Marcas de origen), XI (Prohibición de restricciones cuantitativas), XIII (Aplicación no discriminatoria de las restricciones cuantitativas) y XIX (Medidas de urgencia sobre la importación de productos determinados).

Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (SPS) y Obstáculos Técnicos al Comercio (TBT). Estos acuerdos también tienen relación directa con el AFC, pues la verificación del cumplimiento de sus requisitos hace parte de los procedimientos de importación y exportación. Así mismo, las autoridades responsables, en especial las Sanitarias, hacen presencia en los trámites en frontera y puertos. Estos acuerdos fijan los criterios para la fijación de normas y reglamentos, los procedimientos de certificación, los mecanismos de consultas previas, publicación y transparencia y la conformación de puntos de contacto.

Propiedad Intelectual (TRIPS): Incluye una sección en materia de requisitos y procedimientos para las acciones en frontera de las autoridades nacionales, cuando se tengan motivos válidos para sospechar que se prepara la importación de mercancías con marcas falsificadas, que sean piratas a la luz del derecho de autor, o que violen otros derechos de propiedad intelectual.

Servicios: Muchas listas de compromisos sobre acceso al mercado y trato nacional incluyen algunas restricciones nacionales relacionadas con la facilitación del comercio, p. Ej. En los casos de transporte, representantes comerciales, agentes de aduana, comunicaciones y telecomunicaciones. Este acuerdo también requiere organizar un punto de contacto

3. Disposiciones del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)

El AFC es un texto de 24 artículos distribuidos en 3 secciones. La Sección I está conformada por las normas sustantivas del Acuerdo, la Sección II recoge el trato especial y diferenciado a los países en desarrollo (con especial énfasis en los países menos adelantados – PMA) y la Sección III incluye las disposiciones institucionales para la administración del Acuerdo.

Conforme se señala en el Cuadro 4, la Sección I contiene 12 artículos y 47 obligaciones específicas, que además ejercen la función de aclarar y ampliar las disposiciones de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, en materia de Transparencia, Derechos y Cargas, Formalidades y Tránsito y agrega el tema de la Cooperación Aduanera. El otro compromiso sustantivo se refiere al párrafo 2 del Artículo 23 (Disposiciones Institucionales), que conviene la conformación de Comités Nacionales de Facilitación del Comercio, con participación de los sectores público y privado.

CUADRO 4

Obligaciones específicas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC

ARTICULO AFC	ARTICULO GATT DE 1994	OBLIGACION ESPECIFICA AFC
TRANSPARENCIA		
1: PUBLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN	X	1. Publicación 2. Información disponible por medio de Internet 3. Servicios de información 4. Notificación
2: OPORTUNIDAD DE FORMULAR OBSERVACIONES, INFORMACIÓN ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR Y CONSULTAS	X	1. Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 2. Consultas
3: RESOLUCIONES ANTICIPADAS	X	
4: PROCEDIMIENTOS DE RECURSO O DE REVISIÓN	X	
5: OTRAS MEDIDAS PARA AUMENTAR LA IMPARCIALIDAD, LA NO DISCRIMINACIÓN Y LA TRANSPARENCIA	VIII, X	1. Notificaciones de controles o inspecciones reforzados 2. Retención 3. Procedimientos de prueba
TARIFAS Y FORMALIDADES		
6: DISCIPLINAS EN MATERIA DE DERECHOS Y CARGAS SOBRE LA IMPORTACIÓN Y LA EXPORTACIÓN O EN CONEXIÓN CON ellas Y DE SANCIONES	VIII	1. Disciplinas generales 2. Disciplinas específicas 3. Disciplinas en materia de sanciones
7: LEVANTE Y DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS	VIII	1. Tramitación previa a la llegada. Automatización 2. Pago electrónico 3. Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 4. Gestión de riesgo 5. Auditoría posterior al despacho de aduana 6. Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante 7. Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados 8. Envíos urgentes 9. Mercancías perecederas
8: COOPERACIÓN ENTRE LOS ORGANISMOS QUE INTERVIENEN EN LA FRONTERA	VIII, X	
9: TRASLADO DE MERCANCÍAS DESTINADAS A LA IMPORTACIÓN BAJO CONTROL ADUANERO	VIII	
10: FORMALIDADES EN RELACIÓN CON LA IMPORTACIÓN, LA EXPORTACIÓN Y EL TRÁNSITO	V, VIII	1. Formalidades y requisitos de documentación 2. Aceptación de copias 3. Utilización de las normas internacionales 4. Ventanilla única 5. Inspección previa a la expedición 6. Recurso a agentes de aduanas 7. Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 8. Mercancías rechazadas 9. Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo
11: LIBERTAD DE TRÁNSITO	V	
COOPERACION		
12: COOPERACIÓN ADUANERA	X	1. Medidas para promover el cumplimiento y la cooperación 2. Intercambio de información 3. Verificación 4. Solicitud

ARTICULO AFC	ARTICULO GATT DE 1994	OBLIGACION ESPECIFICA AFC
		5. Protección y confidencialidad 6. Facilitación de información 7. Aplazamiento o denegación de una solicitud 8. Reciprocidad 9. Carga administrativa 10. Limitaciones 11. Utilización o divulgación no autorizadas 12. Acuerdos bilaterales y regionales
INSTITUCIONALIDAD		
23: DISPOSICIONES INSTITUCIONALES	V, VIII, X	2. Comité Nacional (y Subregional) de Facilitación del Comercio

FUENTE: *Elaboración propia*

3.1. Transparencia

Los primeros cinco artículos del AFC interpretan y amplían el Artículo X y en parte el Artículo VIII del GATT de 1994:

Artículo 1: Los países Miembros deberán publicar sin demora toda la información sobre los requisitos y procedimientos para el despacho aduanero (de importación y exportación). Dentro de esta información se incluyen también los diversos tipos de derechos y tasas, los procedimientos para el acceso y asignación de contingentes arancelarios, las normas de clasificación y valoración en aduana, las normas de origen y sus procedimientos de certificación, las restricciones al tránsito y sus procedimientos, el régimen de sanciones, los procedimientos de apelación, los acuerdos comerciales. En particular los procedimientos, formularios y documentos deben estar disponibles en Internet.

Artículo 2: Se debe consultar a los comerciantes y demás partes con interés, las propuestas de leyes y reglamentos relacionados con el movimiento, el levante y el despacho a consumo de las mercancías. Como se mencionó, existe amplia experiencia en los países de la OMC sobre este tipo de consultas en los acuerdos sanitario y fitosanitario y de barreras técnicas

Artículo 3. Las Resoluciones Anticipadas son Declaraciones previas de la administración aduanera en atención a solicitudes de los comerciantes relativas especialmente a la clasificación, el origen y el método de valoración, aplicados a productos específicos en el momento de la importación. Este mecanismo es de especial utilidad para los comerciantes, pues al tener que publicarse las Resoluciones Anticipadas, que tienen carácter vinculante para toda la administración aduanera, se evitan las decisiones contradictorias entre las oficinas de las aduanas, se da una garantía de certidumbre para el respectivo proceso y se da la posibilidad de solicitar revisión en caso que el comerciante solicite su revisión y se benefician los demás comerciantes por el concepto ya adelantado.

Artículo 4. La posibilidad de apelar las decisiones administrativas, inclusive por la vía judicial, en incumplimiento o violación de las leyes y reglamentos garantiza transparencia, uniformidad y certeza de la actuación de las autoridades aduaneras. Al respecto, aunque el artículo promueve que este procedimiento abarque también las demás autoridades que actúan en las fronteras, en general el derecho administrativo de los países ha recogido ya esta sugerencia.

Artículo 5. Este artículo complementa las previsiones del acuerdo sobre Medidas Sanitarias y fitosanitarias de la OMC, al referirse a los controles e inspecciones fronterizas para los alimentos, bebidas y piensos. Se procura que estos procedimientos se basen especialmente sobre evaluaciones de riesgo basadas en evidencias científicas y se levanten cuando las circunstancias ya no lo requieran, lo cual se deberá publicar. En cuanto a la retención de bienes, deberá informarse a los importadores, quienes además pueden solicitar una segunda prueba de laboratorio en caso de que lo estimen conveniente.

3.2. Tarifas y Formalidades

Los artículos 6 a 11 del AFC desarrollan los Artículos V y VIII del GATT de 1994.

Artículo 6. El tema que trata este artículo, relacionado con los Derechos, Cargas y sanciones, está en consonancia del Artículo VIII del GATT de 1994, pues los derechos y cargas se deben publicar y limitarse al costo aproximado de los servicios prestados en cada etapa del proceso de comercio exterior, o sea que, p. Ej. No deben ser tasados como una proporción del valor de la importación o la exportación. Se indica que las sanciones se deben dirigir exclusivamente a los directos responsables del incumplimiento de las leyes y reglamentos, las cuales deben ser proporcionales a la falta cometida.

Artículo 7. Con base en las previsiones del convenio de Kyoto Revisado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)¹⁹ se establecen los procedimientos que los Miembros de la OMC deben establecer para el levante y el despacho de las mercancías de importación, exportación y tránsito. Este artículo desarrolla nueve instrumentos principales para la operación aduanera:

- Tramitación Previa a la Llegada. Se requiere que la gestión de documentos y otros trámites se puedan realizar antes de la llegada de los bienes importados, inclusive por medios electrónicos, a fin de adelantar los trámites de levante y despacho aduanero.
- Pago electrónico. Dentro de la realidad mundial sobre comercio electrónico y gobierno digital, los Estados deben permitir el pago electrónico de las tarifas, cargas y demás conceptos adeudados a la aduana y las demás entidades en frontera.
- Separación del levante y la resolución final sobre derechos aduaneros. Los estados debieron adoptar procedimientos para permitir el levante de los bienes antes de la expedición de la resolución final sobre tasas aduaneras y cargos, a cambio de una garantía u otra forma de pago. Esta garantía debe devolverse en el momento que deje de ser necesaria.
- Gestión de riesgo. En lo posible los controles aduaneros se deben concentrar en las mercancías que constituyan alto riesgo, al tiempo de permitir la agilización del levante para las de bajo riesgo.
- Tiempo medio de levante. Se sugiere a los países publicar los tiempos medios de levante como medida de transparencia con los importadores y exportadores. Se recomienda a los países estudiar un documento de la OMA " *Time Release study Guide Version 2* " , el cual busca mejorar el desempeño de las funciones aduaneras.
- Operadores Económicos Autorizados. Los Estados miembros deben desarrollar medidas adicionales de facilitación del comercio, como el levante rápido, para aquellos operadores

¹⁹ OMA. Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto de 1974).

que cumplan con aquellos operadores que brinden confianza en razón a su historial de cumplimiento de las normas y procedimientos, manejo de registros y documentos, solvencia financiera y seguridad en la cadena de abastecimiento. En el año 2005 la OMC adoptó el marco normativo SAFE que sirve de referencia para la reglamentación nacional del Operador Económico autorizado (OMA).

- Envíos urgentes. Esta disposición reconoce la importancia de adoptar procedimientos rápidos para el tratamiento de la mercancía que tramitan los servicios de mensajería urgente, que suelen transportarse por vía aérea.
- Bienes perecederos. Busca que se adopten procesos de levante que conlleven el menor tiempo posible y que estos bienes sean almacenados adecuadamente, a fin de atender su naturaleza perecible.

Artículo 8. Relativo a la cooperación de organismos en frontera, se lleva a cabo de dos formas:

- Interna. Cooperación entre las agencias fronterizas del país.
- Externa. Cooperación aduanera con los países vecinos y terceros países.

La coordinación y cooperación entre las agencias nacionales y con las autoridades vecinas, incluye la alineación de los horarios y días de atención, así como de procedimientos y formalidades. Es importante el uso compartido de las instalaciones físicas, especialmente entre las autoridades de países vecinos. Sería conveniente la realización de procesos conjuntos, ojalá con la utilización de puestos fronterizos de parada única.

Artículo 9. Este artículo, relativo al tránsito aduanero, hace exigible la práctica aduanera de facilitar los pasos en las fronteras hasta la oficina de control aduanero más cercana.

Artículo 10. Se busca simplificar los requisitos, documentos y formalidades a la importación, exportación y tránsito. Se incluyen los siguientes temas:

- Formalidades y requisitos de documentación. Se trata de que los países revisen estas formalidades, con miras a acelerar los tiempos de levante y el despacho aduanero.
- Aceptación de copias. Los Estados deberían aceptar copias electrónicas o en papel de los documentos.
- Uso de normas internacionales. Se anima a los Miembros a que utilicen las normas internacionales en los documentos, procedimientos y normas y que participen en su revisión y desarrollo. Estas normas por lo regular proceden de la OMC, la UNCTAD y la UNCEFACT.
- Ventanilla Única de Comercio Exterior. Se le solicita a los países que aún no la tienen, hacer esfuerzos para establecer una ventanilla única para el envío de documentos, requisitos y datos para la simplificación y automatización de los trámites de exportación, importación y tránsito. En vista que en un proceso de comercio internacional intervienen muchas entidades, es importante que las mismas se comprometan con la formación y desarrollo de la ventanilla única.
- Inspección previa al embarque. El AFC prohíbe las inspecciones previas al embarque para efectos de determinar la clasificación arancelaria y la valoración en aduana.
- Uso de agentes de aduanas. El AFC también prohíbe el uso obligatorio de agentes de aduana. De todas formas, se puede acceder a estos agentes de forma voluntaria, por lo que

se pide que los Miembros publiquen los requisitos para el otorgamiento de licencias de agentes de aduana.

- Procedimientos fronterizos comunes y requisitos de documentación uniformes. Es obligatoria la adopción de esta uniformidad para el levante y despacho aduanero.
- Bienes rechazados. Se debe permitir al comerciante que re-expida o devuelva las mercancías que no cumplan con la normativa sanitaria, fitosanitaria o técnica.
- Admisión temporal para el perfeccionamiento activo o pasivo. Esta práctica, que es muy generalizada en los países, los obliga a no cobrar derechos e impuestos sobre los bienes objeto de estos programas.

Artículo 11. En adición a las previsiones del Artículo V del GATT, los miembros deben eliminar cualquier regulación o formalidad sobre el tráfico en tránsito que sea innecesaria, o cuyas obligaciones puedan cumplirse de manera no restrictiva al comercio.

3.3. Cooperación Aduanera

Artículo 12. Se busca que las autoridades aduaneras de los distintos países puedan compartir información, respetando la información confidencial. El artículo establece los procedimientos para solicitar información de una autoridad a otra, por escrito, por ejemplo para verificar la información de las declaraciones de importación. Para el efecto, los países pueden llegar a acuerdos de cooperación bilaterales, regionales o multilaterales.

4. Comités Nacionales de Facilitación del Comercio²⁰

Merece destacarse que mediante el Acuerdo de Facilitación del Comercio, los miembros de la OMC se comprometen a conformar un Comité de Facilitación del Comercio, como se indica en la sección III, artículo 23.2 del Acuerdo. Las funciones principales de estos Comités son negociar, coordinar y fomentar la facilitación del comercio, por medio de la simplificación, la estandarización o la armonización de los procedimientos comerciales.

Las actividades impulsadas por estos Comités requieren ante todo respaldo político para la coordinación y cooperación entre las partes interesadas de los sectores público y privado, cada una con intereses y prioridades distintas y a veces opuestas entre sí, como los ministerios de comercio, transporte, salud, agricultura y relaciones exteriores, entre otros, las autoridades aduaneras, los agentes de aduanas, los comerciantes, los industriales, los operadores de transporte y los transitorios. Este enfoque de colaboración entre los sectores público y privado es el motor del funcionamiento de los órganos de facilitación del comercio.

En los últimos 10 años fueron creados comités o entes que se ocupan de la facilitación del comercio en 17 países de América Latina y el Caribe, con el objeto de informar internamente sobre las negociaciones de la OMC y obtener el apoyo público y privado para la participación en las mismas.

De otra parte, para efectos de aprovechamiento del Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, creado en noviembre de 2014 por la OMC y como medio para ayudar a los países

²⁰ Fuente: UNCTAD. Comités Nacionales de Facilitación del Comercio. Ginebra, 2014.
<http://unctad.org/en/DTL/TLB/Pages/TF/Committees/default.aspx>

en desarrollo y los países menos adelantados a obtener asistencia y apoyo del AFC, a junio 2 de 2015, 14 países de ALC habían notificado a la OMC la vigencia de un Comité y unos puntos de contacto para este efecto²¹. Estos países son, según la agrupación subregional a la que pertenecen:

CARICOM: Barbados, Belice, Dominica, Grenada, Haití, Trinidad y Tobago
SICA: El Salvador, Guatemala, Nicaragua, República Dominicana
MERCOSUR: Paraguay
CAN: Ecuador, Perú
ALADI: Cuba

Sin embargo, finalizadas las negociaciones del AFC, los países de ALC deberían crear los Comités en los términos previstos por el artículo 23.2 del AFC. Tal vez el único caso hasta el momento que se ajusta a este requerimiento es Brasil. En este país funciona PRO-committee SIMPRO, que es el Organismo Nacional de Facilitación del Comercio de Brasil. Fue establecido con base en la Recomendación No. 4 de la UN/CEFACT, en el marco de la CEPE (Comisión de las Naciones Unidas para Europa). Las actividades de PRO-committee SIMPRO son buscar la simplificación, estandarización y armonización de procedimientos y flujos de información requeridos para el movimiento de bienes desde el vendedor hasta el comprador, incluida la realización del pago.

De esta manera, podría decirse que Brasil es por ahora el único país de ALC, que tendría un Comité Nacional de Facilitación del Comercio en los términos expresados por el artículo 23.2 del AFC, o sea para apoyar al gobierno en la adopción de políticas de facilitación del comercio.

5. Notificaciones Actuales de los Países de ALC a la OMC relacionadas con Disposiciones del AFC

En el momento actual, aun cuando no ha entrado en vigor el AFC, se tienen notificaciones de los diferentes países en temas relacionados con las disposiciones de este Acuerdo.

Para efectos del Trato Especial y Diferenciado para los países en desarrollo, incluido en el artículo 15 de la Sección II del AFC, estos países se pueden categorizar y notificar las previsiones sustantivas de la Sección I en tres categorías, así: Categoría A: las que se implementarán en el momento que entre en vigencia el Acuerdo; Categoría B: serán objeto de implementación después de un período de transición a partir de la entrada en vigencia del Acuerdo y Categoría C: se implementarán en una fecha posterior al período transicional de la Categoría B, una vez se reciba asistencia y apoyo para la formación de capacidad.

Hasta junio 25 de 2015 se habían presentado 66 notificaciones de países en desarrollo, de los cuales 22 provienen de América Latina y el Caribe, así:

CAN: Colombia (CO), Ecuador (EC) y Perú (PE)
CARICOM: Antigua y Barbuda (AG), Dominica (DO), Grenada (GD), Jamaica (JM), San Cristóbal y Nevis, (KN) San Vicente y las Granadinas (VC), Trinidad y Tobago (TT)
MERCOSUR: Brasil (BR), Paraguay (PY) y Uruguay (UY)
SICA: Costa Rica (CR), El Salvador (SV), Guatemala (GT), Honduras (HN), Nicaragua (NI), Panamá (PA) y República Dominicana (DO).
ALIANZA DEL PACIFICO: Chile (CL), *Colombia*, México (MX) y *Perú*
Los 10 países pendientes de notificación son Bolivia (CAN); Argentina y Venezuela (MERCOSUR);

²¹ <http://www.tfafacility.org/es/beneficiaries>

Cuba (ALADI); y Barbados, Belice, Guyana, Haití, Surinam y Santa Lucía (CARICOM). Bahamas no notifica porque aún no es parte de la OMC. Realmente no existe una fecha precisa para presentar estas notificaciones, aunque se aspira que en lo posible sea previamente a la X Conferencia Ministerial de la OMC en diciembre de 2015.

En el Cuadro 5 se presenta comparativamente el tipo de compromiso notificado por los 22 países de ALC para cada artículo de la Sección I del AFC. Se indican en verde (cuadro oscuro) las notificaciones plenas, o sea el compromiso de aplicar en su totalidad el respectivo artículo y en azul (cuadro claro), las notificaciones parciales. Estas notificaciones podrían tomarse como una muestra representativa en cuanto a la forma como aplicarían las disciplinas del AFC, una vez éste entre en vigencia. Ello también indica el interés de ALC por dicho acuerdo, por lo cual cabría suponer que el mismo esté siendo objeto de trámite ante los Congresos Nacionales, con miras a su ratificación.

CUADRO 5
Visión Comparativa de las notificaciones de los países de América Latina y el Caribe sobre la aplicación de la Sección I del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC

ARTICULO	AG	DO	GD	JM	KN	VC	TT	CR	SV	GT	HN	NI	PA	DO	BR	PY	UY	EC	CO	PE	CL	MX
TRANSPARENCIA																						
Artículo 1																						
Artículo 2																						
Artículo 3																						
Artículo 4																						
Artículo 5																						
TARIFAS Y FORMALIDADES																						
Artículo 6																						
Artículo 7																						
Artículo 8																						
Artículo 9																						
Artículo 10																						
Artículo 11																						
COOPERACION																						
Artículo 12																						

Fuente: Elaboración propia con base en las notificaciones a la OMC.

Como se observa, siete países asumen compromisos sobre los 12 artículos de la Parte I del AFC; sin embargo, la aplicación plena únicamente recae en México (debido a las obligaciones adquiridas como miembros de la OCDE). Los seis países restantes realizan excepciones puntuales a algunos artículos las cuales, sin embargo, constituyen procedimientos aduaneros que paulatinamente se irán adoptando como parte de los procesos de modernización aduanera y de la aplicación de otros acuerdos internacionales, especialmente los tratados de libre comercio. Las excepciones se refieren a las siguientes medidas:

- Costa Rica: Los Procedimientos de levante y despacho de la mercancía se realicen de la

forma más rápida posible y las formalidades sean lo menos restrictivas posible y otorgamiento de copias de documentos entre organismos nacionales.

- Colombia: Sobre Procedimientos de prueba para alimentos, bebidas y piensos, autorizar una segunda prueba y tratamiento aduanero para las mercancías perecederas.
- Chile: Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados.
- Uruguay: Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas.
- Brasil: Publicación del período de validez de una resolución anticipada; que la resolución anticipada trate sobre el origen de la mercancía; trámites de importación previos a la llegada de la mercancía; separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas; y trámite y presentación de documentos relativos al tránsito antes de la llegada de las mercancías.
- El Salvador: este país no presenta excepciones, sino aplicaciones puntuales en varios artículos: 4 (los procedimientos de recurso o revisión se aplicarán a las aduanas, más no en los otros organismos que actúan en frontera); 6 (publicación de los derechos y cargas distintos de los de importación y exportación; los derechos y cargas a los trámites aduaneros se limitarán al costo de los servicios); 7 (se establecerán medidas de facilitación para los operadores autorizados, tomando en cuenta los criterios del AFC); 8 (asegurarse que las autoridades y organismos que actúan en frontera cooperen entre sí y coordinen sus actividades); 10 (en este caso el compromiso es sobre todo el artículo, excepto en lo que se refiere en la aceptación de copias impresas o electrónicas y en la ventanilla única de comercio exterior); 11 (se aplicaría todo el artículo, excepto en la obligación sobre eventuales demoras y restricciones al tránsito, después del procedimiento respectivo en la aduana de entrada, liberación sin demora de la garantía y la conformación de garantías globales para transacciones múltiples en tránsito); 12 (medidas para promover el cumplimiento y la cooperación, verificación, solicitud, protección y confidencialidad, acuerdos bilaterales y regionales).

Por tipo de artículos del AFC, los que más reciben compromisos plenos entre los 22 países son:

- Art.1: 8
- Art.2: 11
- Art.3: 10
- Art.4: 11
- Art.5: 10
- Art.6: 6
- Art.7: 3
- Art.8: 9
- Art.9: 18
- Art.10: 6
- Art.11: 14
- Art.12: 11

En conclusión, existen compromisos que son más fácilmente aplicados y notificados, bien porque ya se encuentran en funcionamiento, como el artículo 9 (traslado de mercancías de importación bajo control aduanero), que evidentemente constituye una actividad propia de las aduanas cuando en el puerto de entrada no existe oficina de aduanas, el 11 (libertad de tránsito) que existe para los países desde el momento que son miembros de la OMC y que también se suele desarrollar en los

acuerdos subregionales de integración; bien porque, como el caso de los artículo 2 y 4, son prácticas que ya están contempladas en los acuerdos sobre medias sanitarias y barreras técnicas que además generalmente se incluyen en los capítulos de facilitación del comercio de los TLC. El tema de la cooperación aduanera, es usual para control de la verificación de las certificaciones de origen y entre autoridades aduaneras de países colindantes, y suele incluirse en los TLC de última generación, pues para efectos de gestión de riesgos, intercambio de información y formación de capacidad es muy importante que existan estos mecanismos de cooperación.

El artículo con menores compromisos plenos es el 7 (levante y despacho de las mercancías); sin embargo, es el que presenta más compromisos parciales, lo que indica que todos los países de ALC están trabajando sobre estos temas: tramitación previa a la llegada, automatización del levante y el pago, gestión de riesgo, operadores autorizados, envíos urgentes y mercancías perecederas, lo que, en realidad obedece a la modernización de las aduanas. Este artículo se complementa en la vida real con el artículo 10 (formalidades en relación con la importación, la exportación y el tránsito), que también es notificado total o parcialmente por los 22 países de ALC. Las notificaciones parciales responden a la inclusión de temas como la VUCE, la inspección previa a la expedición y procedimientos comunes en frontera que hacen parte del proceso de modernización y, en general, de mecanismos de cooperación internacional.

La misma sincronía podría expresarse de los artículos, 1 (publicación y disponibilidad de información), el 2 (oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor y consultas) 4 (procedimientos de recurso o de revisión), 5 (otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia), los cuales tienden a tratarse simultáneamente, más aún por el impulso que les imprimen los TLC en materia de transparencia, además de que los mismos hacen parte de la automatización y simplificación de los procedimientos aduaneros.

Es bueno recordar que por ser un acuerdo multilateral, el AFC está sujeto al procedimiento de solución de conflictos de la OMC, por lo que desde un principio las notificaciones constituyen disciplinas formales, las que se ampliarán para los países en desarrollo paulatinamente a medida que se vayan cumpliendo los períodos de transición de las categorías B y C; así, en unos 2 – 4 años prácticamente todos los países en desarrollo deberían estar cumpliendo con el AFC, lo que implicará reformas administrativas, formación de capacidad, modernización de sus procedimientos aduaneros mediante la automatización y la adopción de nuevos instrumentos como la ventanilla única, el operador autorizado, las resoluciones anticipadas o la gestión del riesgo, entre otros más. Todo ello requerirá de recursos humanos y tecnológicos, como de la asistencia técnica y financiera internacional.

Por grupos de países, se puede anotar lo siguiente:

Los mayores compromisos los realizan los países de la Alianza del Pacífico (Anexo 3.1), en particular porque Chile, Colombia y México incluyen todos los artículos, aunque Chile, Colombia y Perú realizan algunas excepciones puntuales, las cuales posiblemente se superen en corto tiempo en razón de la próxima aplicación del Protocolo de la AP. Chile porque aún no tiene los procedimientos del OEA, Colombia en procedimientos de prueba y mercancías perecederas, que requerirán algunos ajustes en los procedimientos aduaneros y Perú no presenta compromisos en los artículos 3 (Resoluciones anticipadas), 8 (Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera) y 12 (Cooperación aduanera); sin embargo, este país tiene estos compromisos en la AP, los TLC y los países centroamericanos, por lo que se esperaría que los mismos se cumplan en un corto plazo.

En general las notificaciones de los siete países del SICA asumen compromisos en los 12 artículos

del AFC, aunque con muchas excepciones puntuales, que no parecen armonizadas entre sí (Anexo 3.2). Para los 6 países que participan en la unión aduanera, o sea sin República Dominicana, en virtud del mandato presidencial de cumplir con los compromisos de la OMC sobre facilitación del comercio, estas excepciones puntuales como la no presentación de compromisos en algunos artículos por algunos países, requeriría que se lleve a cabo una evaluación conjunta sobre las posibilidades de cumplimiento en virtud de las normativas centroamericanas, como de sus compromisos en los TLC. Costa Rica y el Salvador hacen compromisos en los 12 artículos, y los demás oscilan entre 9 y 11 artículos. Por su parte, República Dominicana, no presenta compromisos sobre el artículo 8 (Cooperación entre los organismos que intervienen en frontera), que depende esencialmente de decisiones internas de política, las cuales se impulsarían con la conformación del Comité Nacional de Facilitación del Comercio.

Por el lado de los países del MERCOSUR (Anexo 3.3), Brasil y Uruguay hacen compromisos en los 12 artículos y Paraguay en 8. Cabe resaltar que los compromisos plenos dominan las propuestas y que las aplicaciones parciales se refieren a los artículos 3 (Resoluciones anticipadas), 5 (Otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia) y 7 (Levante y despacho de las mercancías). Es posible que a través de la normativa e institucionalidad de MERCOSUR se pueda evaluar la manera como se podría satisfacer el cumplimiento de las excepciones incluidas en las notificaciones. Argentina y Venezuela aún no han presentado su notificación.

Desde la perspectiva de los países de la CAN (anexo 3.4), Colombia, Ecuador y Perú hacen compromisos simultáneos en los artículos 2, 4, 7, 9, 10 y 11; Colombia y Perú en los artículos 1, 5 y 6 y Colombia solamente en el 12 (cooperación aduanera). Ecuador y Perú simultáneamente no hacen compromisos en los artículos 3, 8 y 12. Colombia se compromete con los 12 artículos, Perú con 9 y Ecuador con 6. En razón que en la CAN existe una política aduanera común, así como normas sobre tránsito, cabría esperar que esta subregión se plantee apoyar la participación de sus países miembros en el AFC, a partir de la armonización de sus compromisos. También cabría revisar el caso de Bolivia, que no ha presentado su notificación a la OMC, país que muy seguramente requiere de cooperación internacional, buena parte de la cual pudiera proceder de sus socios andinos.

En cuanto a la región de la CARICOM (Anexo 3.5), siete países han circulado compromisos, los cuales no son muy armonizados entre sí; sin embargo, aunque con excepciones, todos se comprometen con los artículos 7 (Levante y despacho de las mercancías), 10 (formalidades en relación con la importación, la exportación y el tránsito) y 11 (Libertad de tránsito). Compromisos plenos solamente se notan en los artículos 8 y 9, en cuatro casos cada uno. Otros artículos bastante señalados son el 5 y el 6, pero con compromisos parciales. Los temas de transparencia, presentación de observaciones y cooperación son los que presentan los menores compromisos, en buena medida porque estas disposiciones suelen ser exigidas en el ámbito de los TLC, lo cual podría tomarse en consideración en las negociaciones con Canadá. CARICOM es la subregión de ALC que más requiere del apoyo internacional para la adopción, implementación, aplicación y seguimiento del AFC, como para hacer más transparentes las operaciones aduaneras de sus Estados miembros y mejorar su competitividad internacional. En tarifas y formalidades, sobresale la importancia de la aplicación generalizada de la ventanilla única y el operador económico autorizado, sobre la cual no se hacen compromisos, indicándose así la necesidad de simplificar, estandarizar y automatizar los procesos de comercio exterior, muy seguramente dentro de un plan más amplio de desarrollo del Gobierno Electrónico, la firma digital avanzada y el comercio electrónico en general.

III. DISPOSICIONES DEL AFC Y LOS PROCESOS DE INTEGRACION DE ALC

Cada vez con mayor frecuencia se puede apreciar en los acuerdos comerciales preferenciales, y recientemente en el plano multilateral, la inclusión de nuevas temáticas con disposiciones muy detalladas relacionadas con los procedimientos aduaneros y la facilitación del comercio, al tiempo que alientan o requieren la conformación de órganos de facilitación del comercio. Este capítulo se ocupa de revisar y analizar estas temáticas en los procesos subregionales de integración y en los tratados de libre comercio suscritos por países de la región.

1. Procesos Subregionales de Integración

1.1. Comunidad Andina (CAN)

La conformación del mercado subregional andino ha sido el resultado de la liberación del comercio mediante la eliminación de las restricciones y gravámenes de todo orden, como de la adopción conjunta de normativa comercial y procedimientos para la promoción y la facilitación del comercio. La CAN dispone de un importante conjunto de instrumentos de facilitación del comercio de aplicación obligatoria entre sus cuatro Estados miembros en materia de Régimen Aduanero y de Tránsito Aduanero. Para la CAN, igualmente, son instrumentos de facilitación del comercio los temas de Nomenclatura Arancelaria, Valoración Aduanera (incluye la Declaración Andina de Valor), Régimen de Origen, Calidad, Sanidad Agropecuaria, pero los mismos no hacen parte de las disciplinas del AFC. Así mismo, tiene en proyecto un mecanismo de Transparencia y Sistemas de Información denominado ARIAN – SIRT.

Aun cuando los países andinos son miembros de la OMA y no han adoptado formalmente el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Protocolo de Enmienda del Convenio de Kyoto, Revisado de 1999), aplican sus disposiciones en los ámbitos nacional y subregional, por medio de la Decisión 671, Armonización de Regímenes Aduaneros.

Recientemente, siguiendo la experiencia de Centroamérica, Ecuador y Colombia iniciaron el 1 de junio de 2015 en la frontera Tulcán – Ipiales el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías “Sistema TIM” entre ambos países. La implementación del Sistema TIM pretende iniciar la modernización de la gestión coordinada en fronteras en Sudamérica, al establecer una plataforma tecnológica que homologa los procedimientos aduaneros en el Tránsito Aduanero Comunitario, en este caso entre Colombia y Ecuador, permitiendo un control integrado automatizado para tratar de reducir en un 80% el tiempo para la realización de trámites de comercio exterior²².

La Resolución 1467 de mayo de 2012, de la Secretaría General, adoptó el “Plan Estratégico de la Comunidad Andina sobre Facilitación del Comercio en materia Aduanera”. Allí se definen 9 Estrategias que para 2016 deberían llevar a cabo 27 actividades. En seguida se señalan aquéllas actividades que tienen relación con alguno de los artículos del AFC:

- Perfeccionar la normativa Origen (procedimientos declaración, certificación –digital-, verificación). ART.10
- Transparencia y Difusión Arancel Integrado Andino. ART.1
- Implementación Armonización Regímenes Aduaneros, DUA y DAV. ART.10
- Perfeccionar/Reglamentar normativa Tránsito Aduanero Comunitario. ART.11

²² Fuente: Página web de la Secretaría de la CAN.

- Perfeccionar Sistema Andino de Calidad; armonizar más normas andinas y reglamentos técnicos. Profundizar armonización legislaciones sanidad humana. Mejorar infraestructura. ART. 5, 10
- Perfeccionar Sistema Andino de Sanidad Agropecuaria. Implementar Sistema Información y Vigilancia (SAIVECAN). ART. 5, 10
- Actualizar/desarrollar normas comercio animales/plantas/sus productos. Mejorar infraestructura. ART.5, 10
- Implementar Control integrado en fronteras y CEBAF. ART.12
- Definir nuevas acciones de facilitación del comercio (Resoluciones anticipadas, trámites digitalizados, ventanillas únicas, etc.). ART.3, 7, 10
- Ejecutar Proyecto INTERCAN I: Mejorar la inter-conectividad entre las administraciones aduaneras; capacitación; mejora infraestructura/equipos; implementación de laboratorios aduaneros regionales; inversiones en laboratorios de Institutos Nacionales de Metrología, de Inocuidad de Alimentos; y de referencia para la Inspección Química. ART. 5, 8.

En realidad, este es un programa muy ambicioso que pondría a tono la normativa comunitaria con el AFC. En caso de llevarse a cabo, se estarían desarrollando aún más los artículos 1, 3, 5, 7, 8, 10, 11 y 12. Así, cabría esperar que también se desarrollen normas comunitarias que incluyan especialmente las previsiones de los artículos 2 (oportunidades de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor y consultas) y 4 (Procedimientos de recurso o de revisión). Así mismo, conforme al art.23.2 crear un Comité Andino de Facilitación del Comercio.

1.2. Mercado Común del Caribe (CARICOM)²³

Más del 60% de las importaciones de bienes en los países del Caribe proceden de países de fuera de la región y en algunos de ellos como Trinidad y Tobago y Belice, son la casi totalidad de sus importaciones. Esta falta de comercio intrarregional podría explicarse por la ausencia de complementariedades y la baja competitividad de sus economías (CARICOM, 2010)²⁴. Las economías del Caribe también dependen en gran medida de la Inversión Extranjera Directa. En la mayoría de las naciones del Caribe (excepto Trinidad y Tobago, Haití, Jamaica y Surinam) las entradas netas de IED son superiores al 3% del PIB, que muestra en promedio ALC e, inclusive, en las pequeñas economías, como St. Kitts y Nevis y San Vicente y las Granadinas, la IED supera el 15% del PIB.

Debido a su dependencia de los aranceles para la recaudación de ingresos, la situación fiscal de estos países depende fuertemente del comercio exterior. Esta alta dependencia de los impuestos hace que las aduanas actúen más como agencias de recaudación de ingresos, que como actores claves para el buen funcionamiento del comercio internacional. Sin embargo, se considera que los sistemas aduaneros de los países de la CARICOM no están a la altura de los desafíos que impone el comercio global. Casi todos ellos y en especial las de los países del Caribe de habla inglesa, tienen un desempeño deficiente en términos de tiempos de despacho, previsibilidad y transparencia.

²³ Tomado de: Banco Mundial. Facilitación del Comercio en el Caribe: el caso de las aduanas y su desempeño. Junio de 2013.

²⁴ La reducida integración regional puede también estar influenciada por los complicados procedimientos aduaneros en estos países, que pueden operar como una barrera de entrada para empresas más pequeñas de la región

Conforme a la Metodología CATT del Banco Mundial²⁵, son largos los tiempos transcurridos en los procesos aduaneros, estos no se siguen de forma consistente y la información requerida no es de fácil acceso para los usuarios debido, entre otros motivos, a la falta de una efectiva complementariedad entre el uso de las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) y las prácticas operativas reales. Además, su efecto negativo sobre la economía se agrava debido al hecho de que casi la totalidad de las mercancías está sujeta a examen físico.

Casi todos estos países utilizan alguna versión del Sistema Automatizado de Datos Aduaneros ASYCUDA²⁶, desarrollado por la UNCTAD. Sin embargo, no se han implementado correctamente los aspectos críticos para el control y desempeño aduanero. El caso más ilustrativo es el bajo porcentaje de manifiestos de aduana que se presentan por vía electrónica antes que la carga llegue a la aduana, aunque la mayoría de los sistemas aceptan este procedimiento. Esta circunstancia implica que es difícil poner en práctica medidas sobre la base de evaluación de riesgos. Adicionalmente, no han sido activados módulos sobre tránsito y almacenamiento (incluido el control de las mercancías abandonadas).

En el mismo sentido se expresa un informe del BID²⁷, en el que se identifican varias debilidades en la facilitación del comercio de los países caribeños, las que se resumen en:

- Deficiente incorporación de las iniciativas internacionales de facilitación del comercio
- Falta de coordinación entre los organismos que participan en el comercio
- Insuficiencia de los procedimientos aduaneros estandarizados en los puertos
- Inspecciones portuarias excesivas
- Falta de sistemas de gestión de riesgos
- Adopción lenta de soluciones con base en las TICs
- Inexistencia del mecanismo del Operador Económico Autorizado
- Avance lento de la VUCE en varios países

De esta manera, cabe esperar que la cooperación multilateral y regional apoyen con prioridad a los países de la CARICOM y a esta misma región en conjunto para superar estas deficiencias, mejorar el recurso humano y apoyar el cumplimiento del AFC. Por ello, se debería promover la conformación de los Comités Nacionales y subregionales de facilitación del comercio (en la CARICOM y en la OECO), para determinar en cada caso particular las necesidades específicas para cumplir con el AFC. Una orientación de referencia son las notificaciones que se están llevando a cabo ante la OMC en virtud del trato especial y diferenciado. Pero estos países también evidencian problemas de conectividad marítima y aérea, así como de desarrollo del gobierno electrónico, porque resulta complicado automatizar las operaciones sin que estén desarrolladas las condiciones de infraestructura de comunicaciones, puertos y aeropuertos, conectividad de transporte y la preparación del recurso humano de los sectores público y privado. Así, estos países estarán en condiciones favorables para asumir los compromisos internacionales como el AFC, al tiempo de mejorar su competitividad y crear oportunidades de negocios para las PYMES.

²⁵ La Herramienta de Evaluación de Aduanas CATT (por sus siglas en inglés), toma en cuenta 120 indicadores que miden la brecha entre la situación actual y las buenas prácticas aduaneras, otorgándoles una calificación de cero a 100%. Estos indicadores se agregan en dos dimensiones: desempeño y práctica. La información se organiza respecto de siete dimensiones: orientación de procesos, pensamiento estratégico, control, eficiencia, efectividad, facilitación y transparencia. Como resultado, se clasifican las aduanas en cuatro categorías: clase mundial, contendora, en progreso y bajo desempeño.

²⁶ SIDUNEA en Español.

²⁷ Lucenti, Krista. Caribbean regional action plan on freight logistics, maritime transport, and trade facilitation. Inter-American Development Bank. 2014

²⁷ BID.Monitor de Comercio e Integración 2014. Facilitación del Comercio en los TLC de ALC.

1.3. Sistema de Integración Centroamericana (SICA)

La Integración Económica Centroamericana²⁸ es un proceso dinámico cuyo objetivo estratégico es el establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana a través de la armonización arancelaria, un código aduanero común, procedimientos aduaneros comunes, reconocimiento mutuo de registros sanitarios, el Plan Piloto hacia las aduanas periféricas y la eliminación de los obstáculos al comercio, entre otros.

Dentro del proceso de construcción de la unión aduanera, los pasos realizados en el ámbito de facilitación del comercio son:

- Iniciación de la facilitación aduanera en los pasos de frontera
- La reducción de las revisiones físicas de las mercancías originarias de los países de Centroamérica
- Un plan piloto de Aduanas Periféricas: delegación aduanera de un país en otro país en puertos y aeropuertos

Existen claros avances en la armonización de la administración aduanera, mediante el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA), la implementación, en marcha, del Sistema de Información Aduanero Unificado de Centroamérica (SIAUCA) y el Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías.

Por otra parte, en el marco del “Plan de la Alianza para la Prosperidad para el Triángulo Norte” conformado por Guatemala, Honduras y El Salvador, el Acuerdo para la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras, plasmado en la Declaración de Placencia, Belice el 17 de diciembre de 2014, contempla desarrollarse en dos fases²⁹. La primera, al 1 de junio de 2015, el funcionamiento de las aduanas integradas y la segunda, para diciembre 15 de 2015, el funcionamiento de las aduanas periféricas. Se espera que por este medio de gestión coordinada de fronteras se dinamicen el sector productivo y el comercio internacional, además por la modernización y expansión de la infraestructura y los corredores logísticos.

Centroamérica, como región, ha adoptado compromisos sobre facilitación del comercio, similares a los del AFC, en el marco de los tratados de libre comercio con países de América Latina y el Caribe y de fuera de esta región, como en los casos de Estados Unidos, la Unión Europea y Canadá.

La “Declaración de Punta Cana de la XLIII Reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros del SICA (República Dominicana junio 27 de 2014), instruye al Consejo de Ministros para la Integración Económica (COMIECO), para que, en coordinación con los consejos sectoriales y autoridades competentes, adopte e implemente una “estrategia centroamericana de facilitación del comercio y competitividad” dando énfasis a la gestión coordinada en las fronteras del corredor logístico centroamericano.

De esta manera, recientemente³⁰ el COMIECO indicó que se había elaborado la “Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad”, la cual contó con la participación del sector privado. Para la formulación de la estrategia se identificaron los posibles obstáculos a la competitividad de la región, entre los cuales sobresale la deficiente infraestructura logística. La Estrategia define las siguientes cinco actividades prioritarias para aprovechar de

²⁹ Comunicado de Prensa del SICA de febrero 26 de 2015. <http://sica.int>

³⁰ <http://www.sieca.int/Noticias/NoticiasMostrar.aspx?SegmentoId=1&NoticiaId=249>

manera más eficiente la infraestructura logística existente, los cuales facilitarían el cumplimiento del AFC por los países centroamericanos, con respecto a los artículos 7, 10 y 12 del AFC:

- Declaración Anticipada y por medios electrónicos de los formularios contemplados en la legislación aduanera regional; ART.7
- Agilización y coordinación de los controles migratorios;
- Certificados fito y zoonosanitarios electrónicos; ART.10
- Registro de unidades de transporte por medio de dispositivos de Radio Frecuencia;
- Utilización de sistemas de cámaras en pasos de frontera ART.12 y
- Procedimientos aduaneros comunes para garantizar la validez de la prueba de origen preferencial de mercancías provenientes de terceros países y reexportadas a la región. ART.12

De otra parte, el Programa de Trabajo 2015 del Subsistema de Integración Económica Centroamericana (SIECA) ³¹, incluye otras actividades de facilitación del comercio para el cumplimiento del AFC de la OMC. Sobre este particular, el Programa de Trabajo indica las acciones siguientes relacionadas con los artículos 7 y 10 del AFC:

- Adopción del Operador Económico Autorizado (OEA). Esto incluye la revisión de los lineamientos para la calificación de un OEA y elaboración de propuestas de artículos del RECAUCA³² relacionados con el OEA, para la aprobación del COMIECO. Art. 7
- Elaboración de una propuesta regional sobre trato de mercancías perecederas, para aprobación del COMIECO. Art. 7
- Elaboración de una propuesta regional sobre rechazo de mercancías, para aprobación del COMIECO. Art.10

Con relación a los trámites aduaneros, el Plan de Trabajo 2015 indica que, el DUCA (Documento Único Centroamericano) debe hacer las veces de certificado de origen y factura comercial, lo cual reforzaría las acciones tomadas para cumplir con el art. 10 del AFC.

Adicionalmente, se están discutiendo los siguientes ajustes legales en materia de tránsito aduanero internacional y mercancías de terceros países:

- Actualización del Reglamento del Régimen de Tránsito Aduanero Internacional. Art.11.
- Adecuación del RECAUCA en materia de: Operador Económico Autorizado, prórroga de plazos en los regímenes temporales, comercio electrónico y auxiliares de la función pública aduanera. Art.7
- Análisis del procedimiento aduanero para el transporte de mercancías de tránsito directo. Art.11
- Análisis de la propuesta sobre unificación de medidas a nivel regional. Art.12
- Disminución o eliminación de los errores de transmisión electrónica del FAUCA (Formulario Único Aduanero Centroamericano). Art.10

En resumen, las actividades centroamericanas en el marco del SICA, vienen fortaleciendo el

³¹ Presidencia Pro Tempore de Guatemala en la SIECA durante el primer semestre de 2015. <https://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/150206-pdt-fdv-02-gt.pdf>.

³² RECAUCA: Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano.

cumplimiento de los compromisos del AFC (y de los TLC), especialmente respecto a los artículos 7, 10, 11 y 12. Así las cosas, podría ser conveniente la conformación de un Comité Centroamericano de Facilitación del Comercio, que además revise los temas de transparencia incluidos en los primeros 5 artículos del AFC. Sin embargo, como se menciona en el temas de las notificaciones a la OMC, los países miembros del SICA (excepto Belice) presentaron unas amplias propuestas de compromiso para la aplicación inicial del AFC, lo que indicaría que la región ha avanzado sustancialmente por lo menos en la parte normativa, pero no tanto en su aplicación efectiva, pues con la excepción de Panamá y Costa Rica, los indicadores internacionales de desempeño en el tema de la facilitación del comercio continúan siendo desfavorables para estos países.

Adicionalmente, en Centroamérica funciona el **Proyecto Mesoamérica**³³, que viene desarrollando el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), que consiste en la operación de sistemas informáticos y procedimientos aduaneros estandarizados en los puertos fronterizos de los 8 países desde México hasta Panamá (región de Mesoamérica), para optimizar los trámites migratorios, aduaneros y cuarentenarios, los que se integran en un solo documento: el Documento Único de Tránsito (DUT).

Se pretende facilitar y reducir los costos asociados al transporte de mercancías, mediante la simplificación de trámites, reducción del tiempo de tránsito en los puntos fronterizos de la región y disminución de los costos y tiempos en la gestión de trámites, mediante un solo control de tránsito unificado en frontera. En varios pasos de frontera se ha logrado reducir el tiempo promedio de cruce de las mercancías de más de 1 hora a menos de 8 minutos, pero aun así sigue siendo este asunto un tema que requiere mayor apoyo político, no solamente para los trámites en sí, sino para la adecuación de las instalaciones de los pasos de frontera.

1.4. Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

El MERCOSUR dispone de varios instrumentos en materia de facilitación del comercio. Por ejemplo, en los asuntos aduaneros se encuentran³⁴:

- Acuerdo de Recife para la aplicación de los controles integrados en frontera
- Convenio de cooperación y asistencia recíproca entre las administraciones de aduanas relativo a la prevención y lucha contra ilícitos aduaneros
- Programa de Asunción sobre medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera
- Modelo de reglamento de área de control integrado de cargas

La Decisión CMC 54/04, que fijó las directrices para el proceso de transición hacia el pleno funcionamiento de la Unión Aduanera, prevé las siguientes actividades:

- La adopción del Código Aduanero del MERCOSUR;
- La interconexión "*on line*" de los sistemas informáticos de gestión aduanera existentes en los Estados Partes del MERCOSUR;
- Un mecanismo, con definición de modalidades y procedimientos, para la distribución de la renta.

³³ Además de los 8 países de la región de Mesoamérica (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, México y Panamá), son miembros del Proyecto Mesoamérica Colombia y República Dominicana.

³⁴ CEPAL. Boletín FAL No. 167

Por lo que se puede apreciar, MERCOSUR requiere la conformación de un Comité Regional de Facilitación del Comercio que analice las disposiciones del AFC y las propias de esa agrupación subregional, con miras a determinar aquellas actividades subregionales que pudieran desarrollarse, así como las de alcance nacional. Por ahora se encuentran directrices y modelos para los procedimientos aduaneros, pero falta en general mecanismos subregionales. Además, Argentina y Venezuela no han presentado sus propuestas de aplicación del AFC en el tiempo, como si lo han hecho los otros 3 socios (Brasil, Paraguay y Uruguay). Ahora bien, lo que se aprecia en tales notificaciones es que los procedimientos nacionales están más acordes con el AFC que los subregionales.

1.5. Alianza del Pacífico (AP)

El Capítulo 5 del Protocolo Adicional al Acuerdo de la Alianza del Pacífico, adoptado en la VIII Cumbre de Cartagena (Colombia) el 10 de febrero de 2014, incluye las disciplinas relativas a Facilitación del Comercio y Cooperación Aduanera, en 24 artículos y 2 anexos.

Institucionalmente, el Grupo de Trabajo sobre Comercio e Integración se encarga de las negociaciones en materia de desgravación arancelaria, acumulación de origen, obstáculos técnicos al comercio (OTC), medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF), facilitación de comercio y cooperación aduanera. Estos mismos temas han sido previamente tratados en los acuerdos bilaterales de los países miembros de la AP, aunque no en todos ellos (Cuadro 6). En cambio, con la AP se realiza convergencia y uniformidad temática.

En lo que se refiere al mencionado Capítulo 5 del Protocolo, la AP pretende hacer más efectivos y simplificados los procedimientos aduaneros, así como los métodos, procesos y sistemas de actuación basados en la gestión del riesgo. En este caso, se han dispuesto los siguientes objetivos:

- proveer agilidad en el despacho de las mercancías (Art. 7 AFC);
- automatizar los procesos (Art.7 AFC);
- organizar la información disponible en bases de datos (Art. 1 AFC);
- eliminar el papel (Art. 7 AFC);
- interoperar las ventanillas únicas (Art. 10 AFC);
- implementar los programas de operador económico autorizado (Art. 7 AFC), para la posterior suscripción de acuerdos de reconocimiento mutuo en ésta área³⁵ (Art. 12 AFC).

CUADRO 6

Alianza del Pacífico y Acuerdo de la Aplicación sobre Facilitación del Comercio de la OMC
Disposiciones comunes sobre facilitación del comercio

CAPITULO 5 Sección A: Facilitación del Comercio	ARTICULO AFC
TRANSPARENCIA	
5.3: Publicación	1: PUBLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE LA INFORMACIÓN
5.12: Resoluciones Anticipadas	3: RESOLUCIONES ANTICIPADAS
5.10: Revisión e Impugnación	4: PROCEDIMIENTOS DE RECURSO O DE REVISIÓN
TARIFAS Y FORMALIDADES	
5.11: Sanciones	6.3: Disciplinas en materia de sanciones
5.4: Despacho de Mercancías	7: LEVANTE Y DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS
5.5: Automatización	7.1: Tramitación previa a la llegada

³⁵ <http://alianzapacifico.net/comercio-e-integracion/>

CAPITULO 5 Sección A: Facilitación del Comercio	ARTICULO AFC
5.6: Administración o Gestión de Riesgos 5.8: Operador Económico Autorizado Anexo 1 Operador Económico Autorizado 5.7: Envíos de Entrega Rápida	7.4: Gestión de riesgo 7.7: Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados 7.8: Envíos urgentes
5.9: Ventanilla Única de Comercio Exterior Anexo 2 Ventanilla Única de Comercio Exterior	10.4: Ventanilla única
COOPERACION	
5.14 Cooperación Aduanera 5.2: Confidencialidad	12.4: Solicitud de Cooperación Aduanera 12.5: Protección y confidencialidad
INSTITUCIONALIDAD	
Sección B: Cooperación y Asistencia Mutua en Materia Aduanera	21: PRESTACION DE ASISTENCIA Y APOYO PARA LA CREACION DE CAPACIDAD

Fuente: Elaboración propia

Igualmente, el capítulo contempla un mecanismo de cooperación y asistencia mutua para el intercambio de información entre las administraciones aduaneras (Art. 12 AFC), que permita fortalecer y mejorar los procedimientos de control y prevención de las operaciones contrarias a la legislación aduanera (Art. 6 AFC).

Con relación al Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC, una vez entre en vigencia la Alianza del Pacífico, el capítulo desarrollará e instrumentará especialmente los artículos 1, 3, 4, 6, 7, 10 y 12 del AFC, aunque no en todas sus partes, pues existen diferencias de énfasis o de insuficiencia de las disciplinas convenidas frente a las obligaciones del AFC. Así mismo, el Capítulo reglamenta en 2 anexos los temas de Interoperabilidad de la Ventanilla Única de Comercio exterior (VUCE) y la adopción y el reconocimiento mutuo del Operador Económico Autorizado (OEA), profundizan y operativizan las disposiciones del AFC en estas materias.

De otra parte, el Capítulo incluye previsiones en materia de uso de expertos o peritos y la organización de procedimientos de asistencia mutua entre las autoridades aduaneras. Finalmente, se incluye un anexo con una lista de instrumentos electrónicos relacionados con el tema de la reglamentación sanitaria de cada país miembro, para efectos de su incorporación en la operación inicial de la interoperabilidad de las VUCE.

Las disposiciones convenidas en el Protocolo del SFC, complementan las medidas nacionales existentes y que cubren desde la totalidad hasta un 75% de los artículos del AFC. Se aprecia que las medidas conjuntas que se aplicarán cubre en buena parte los artículos del AFC, pero que en general los países descansan en sus normas y procedimientos, especialmente en relación con los artículos 2 (Oportunidades de formular observaciones antes de la entrada en vigor de las normas), 5 (Otras medidas para aumentar la imparcialidad, 8 (Cooperación entre los organismos que intervienen en frontera) y 9 (Traslado de mercancías bajo control aduanero). Se espera que con las acciones conjuntas de la AP, se pueda subir en los rankings internacionales de facilitación del comercio, desfavorables aún para estos países, así como crear nuevas oportunidades de negocios entre sí, especialmente a través de la PYMES. De todas formas, entre los países de ALC los de la AP son los que más cumplirán desde el principio con el AFC.

	U S A	C A N A D A	U R U G U Y	A R G E N T I N A	C H I L E	J A P O N	A U S T R A L I A	C O R E A	H O N G K O N G	I N D I A	M A L A S I A	P A K I S T A N	T U R Q U I A	V I E T N A M	S I N G A P U R	T A I W A N	I S R A E L	T A I L A N D I A
COSTA RICA-PANAMA					X													
CARIFORUM (INC. RD)		X																
MERCOSUR									X								X	

FUENTE: Elaboración propia con información de SICE – OEA

2.1.1. Canadá

Como se observa en el Cuadro 8, las disciplinas sobre facilitación del comercio de los TLC de Canadá con Colombia y Perú, presentan una amplia temática, la cual cubre de forma plena o parcial 8 de los artículos del AFC: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10 y 12; al mismo tiempo, no hay referencias a temas relacionados con los artículos 5 (otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia), 8 (cooperación entre los organismos que intervienen en frontera), 9 (traslados de mercancías bajo control aduanero) y 11 (libertad de tránsito), lo que resulta lógico al no compartir fronteras. Se determina, también, una instancia de cooperación y un subcomité de facilitación. El tema de publicación y disponibilidad de información se debe leer en conjunto con el capítulo de transparencia que es transversal a todos los temas del TLC y que incluye además de la publicación de todas las normas y reglamentos por medios electrónicos, la conformación de un punto de contacto, la posibilidad de formular observaciones a los proyectos de normas y procedimientos de revisión e impugnación.

Chile, Honduras y Panamá incluyen menos compromisos vinculados con las disciplinas generales de procedimientos aduaneros como las resoluciones anticipadas, revisión y apelación y reglamentaciones uniformes (artículos 3, 4 y 6 del AFC). Se dispone de mecanismos de cooperación y de una institucionalidad particular para este tema. En cuanto a Costa Rica, el capítulo se limita a definir objetivos, cooperación y la posibilidad de elaborar agendas futuras sobre la materia.

CUADRO 8

Tratado de Libre Comercio de Países de América Latina y el Caribe con Canadá

Disciplinas sobre Facilitación del Comercio y Acuerdo AFC de la OMC

CHILE	COLOMBIA	PERU	HONDURAS	COSTA RICA	PANAMA	ART. AFC
TRANSPARENCIA						
	Transparencia	Transparencia				1 y 2
Resoluciones anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Resoluciones anticipadas		Resoluciones anticipadas	3
Revisión e impugnación	Revisión y Apelación	Revisión y Apelación	Revisión y Apelación		Revisión e Impugnación	4
TARIFAS Y FORMALIDADES						
Reglamentaciones Uniformes			Reglamentaciones Uniformes		Reglamentaciones Uniformes	6
	Sanciones	Sanciones				6.3
	Despacho de Mercancías	Levante de las Mercancías				7
	Automatización	Automatización				7.1

CHILE	COLOMBIA	PERU	HONDURAS	COSTA RICA	PANAMA	ART. AFC
	Administración de Riesgos	Gestión de Riesgo				7.4
	Envíos Expresos	Envíos de Entrega Rápida				7.8
	Administración de Comercio sin Papeles	Administración del Comercio sin Papeles				10.4
COOPERACION						
Cooperación	Cooperación	Cooperación	Cooperación	Cooperación	Cooperación	12
		Implementación				12.1
	Confidencialidad	Confidencialidad				12.5
INSTITUCIONALIDAD						
Subcomité de Aduanas	Subcomité de Facilitación del Comercio	Sub-Comité de Facilitación del Comercio	Subcomité de Procedimientos Aduaneros		Subcomité de Procedimientos Aduaneros	23.2

FUENTE: Elaboración propia con información de SICE-OEA

2.1.2. Estados Unidos

Con la excepción del TLCAN (Canadá, Estados Unidos y México) y el TLC con Chile, que son relativamente antiguos, es muy similar la temática tratada en los capítulos sobre Procedimientos Aduaneros y Facilitación del Comercio de los últimos TLC de USA con Colombia, Perú, CAFTA – RD y Panamá (Cuadro 9).

Las previsiones en la materia están relacionadas con 7 artículos del AFC: 1, 2, 3, 4, 6, 7 y 12. Sobre este particular, cabe mencionar las mismas observaciones a los últimos TLC de Canadá en materia de transparencia, específicamente sobre los asuntos de publicación, conformación de un punto de contacto, la posibilidad de formular observaciones a los proyectos de normas y procedimientos de revisión e impugnación. Desde luego, no están contemplados los artículos del AFC en su contenido pleno, pero existe mucha aproximación.

Los temas no incluidos se refieren a los artículos del AFC que bien pudieran referirse a asuntos de interés local: 5 (otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia), 8 (cooperación entre los organismos que interviene en frontera), 9 (traslado de mercancías bajo control aduanero), 10 (formalidades sobre la importación, la exportación y el tránsito) y 11 (libertad de tránsito).

CUADRO 9

Tratado de Libre Comercio de Países de América Latina y el Caribe con Estados Unidos Disciplinas sobre Facilitación del Comercio y Acuerdo AFC de la OMC

CHILE	COLOMBIA	PERU	TLCAN	CAFTA – RD	PANAMA	ART. AFC
TRANSPARENCIA						
Publicación	Publicación	Publicación		Publicación	Publicación	1 y 2
Resoluciones anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Dictámenes anticipados	Resoluciones Anticipadas	Resoluciones Anticipadas	3
Revisión e impugnación	Revisión y Apelación	Revisión y Apelación	Revisión e impugnación	Revisión y Apelación	Revisión y Apelación	4
TARIFAS Y FORMALIDADES						
Sanciones	Sanciones	Sanciones		Sanciones	Sanciones	6.3
Despacho de mercancías	Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías		Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías	7
Automatización	Automatización	Automatización		Automatización	Automatización	7.1

CHILE	COLOMBIA	PERU	TLCAN	CAFTA – RD	PANAMA	ART. AFC
Evaluación de riesgos	Administración de Riesgos	Administración de Riesgos		Administración de Riesgo	Administración de Riesgo	7.4
Envíos de entrega rápida	Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida		Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida	7.8
			Reglamentaciones Uniformes			10.7
COOPERACION						
Cooperación	Cooperación	Cooperación	Cooperación	Cooperación	Cooperación	12
	Implementación	Implementación		Implementación		12.1
Confidencialidad	Confidencialidad	Confidencialidad		Confidencialidad	Confidencialidad	12.5
INSTITUCIONALIDAD						
				Creación de Capacidades		21
			Grupo de trabajo y subgrupo de aduanas			23.2

Fuente: Elaboración propia con información de SICE – OEA

2.1.3. Unión Europea

Como se muestra en el Cuadro 10, el capítulo de facilitación del comercio del TLC UE – México está actualmente en revisión, pues no había sido originalmente desarrollado, mientras el de los TLC de la UE con Colombia/Perú y Centroamérica es muy parecido a los capítulos similares de los TLC de estos países con Canadá y Estados Unidos. Inclusive su contenido trata los mismos 7 artículos del AFC: 1, 2, 3, 4, 6, 7 y 12. El TLC con el CARIFORUM, más que sobre disciplinas específicas, se refiere esencialmente a la posibilidad de convenir proyectos futuros de cooperación de la parte de la Unión Europea. En todos los casos, se crean comités de cooperación aduanera y facilitación del comercio.

CUADRO 10

Tratado de Libre Comercio de Países de América Latina y el Caribe con la Unión Europea
Disciplinas sobre Facilitación del Comercio y Acuerdo AFC de la OMC

CHILE	COLOMBIA / PERU	MEXICO	CENTROAMERICA	CARIFORUM	ART. AFC
TRANSPARENCIA					
	Relaciones con la comunidad empresarial		Relaciones con la comunidad empresarial	Relaciones con el sector empresarial	1
	Resoluciones anticipadas				3
TARIFAS Y FORMALIDADES					
Aduanas y cuestiones comerciales conexas			Aduanas y procedimientos relacionados con el comercio	Legislación y procedimientos aduaneros	7
Aplicación de un régimen preferencial	Aplicación de un régimen preferencial			Integración regional	7.2
	Gestión del riesgo		Gestión del riesgo		7.4

CHILE	COLOMBIA / PERU	MEXICO	CENTROAMERICA	CARIFORUM	ART. AFC
	Operador Económico Autorizado				7.7
	Tránsito		Movimientos de Tránsito		11
COOPERACION					
	Cooperación aduanera y facilitación del comercio			Cooperación aduanera y administrativa	12.2
INSTITUCIONALIDAD					
Cooperación y asistencia técnica en aduanas y facilitación del comercio	Asistencia técnica en aduanas y facilitación del comercio		Cooperación y asistencia técnica en aduanas y facilitación del comercio		21
Comité Especial de Cooperación Aduanera y Normas de Origen	Subcomité de Aduanas, Facilitación del Comercio y Reglas de Origen	Comité Especial de Cooperación Aduanera y Reglas de Origen	Subcomité de aduanas, facilitación del comercio y normas de origen	Comité Especial de Cooperación Aduanera y Facilitación Comercial	23.2

Fuente: Elaboración propia con información de SICE – OEA

2.2. Intrarregionales

Conforme a la información del SICE de la OEA, actualmente se contabilizan 24 acuerdos de libre comercio y tratados de libre comercio entre los países de América Latina y el Caribe, los cuales cobijan a 32 de los 33 países de esta región. Los acuerdos de libre comercio son de MERCOSUR, Bolivia y Ecuador (Cuadro 11). El país no registrado en la lista del SICE, Cuba, tiene acuerdos de alcance parcial con CARICOM y los 12 miembros restantes de la ALADI.

CUADRO 11

Acuerdos y Tratados Intrarregionales de Libre Comercio de América Latina y el Caribe

	PANAMA	REPUBLICA DOMINICANA	CHILE	MEXICO	PERU	TRIANGULO DEL NORTE	COSTA RICA	GUATEMALA	MERCOSUR
CENTROAMERICA	X	X	X	X					
COSTA RICA					X				
CARICOM		X					X		
URUGUAY				X					
BOLIVIA				X					X
ECUADOR			X					X	X
CHILE	X			X	X				X
COLOMBIA			X	X		X			X
PERU	X			X					X

Para efectos de este Estudio, son revisados los compromisos adquiridos en materia de facilitación del comercio en los TLC intrarregionales, para aquellos países y subregiones más activas en las negociaciones regionales. Los cuadros que sustentan los textos siguientes se incluyen como Anexo 4.

Tomando en cuenta que los acuerdos de libre comercio de MERCOSUR con Bolivia, Chile, Colombia/Ecuador y Perú no incluyen disposiciones relacionadas con la facilitación del comercio en los términos del AFC, el presente informe no hace referencia a los mismos.

2.2.1. Centroamérica y los Países Centroamericanos

La región Centroamericana (Costa Rica, el Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) tiene varias modalidades de acuerdos comerciales con los países del resto de América Latina y el Caribe. Está el acuerdo con Panamá, pero éste país se incorporó plenamente al Sistema Centroamericano de Integración SICA; por lo tanto, su inclusión en el presente informe se debe a que figura la lista de acuerdos del SICE-OEA. Los otros TLC de esta agrupación son con Chile, México y República Dominicana (Anexo 4.1).

En estos acuerdos se puede observar la existencia de disciplinas relacionadas con los artículos del AFC: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11 y 12, o sea, que se dejan para los procedimientos internos las medidas del AFC incluidas en los artículos 5 (otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia), 8 (cooperación entre los organismos que intervienen en frontera) y 9 (traslado de mercancías bajo control aduanero).

Es amplia la lista de compromisos de Centroamérica con México en virtud del TLC, la cual se complementa con los de tránsito internacional (con República Dominicana) y reglamentaciones uniformes (con Chile y Panamá). Con República Dominicana sobresalen los compromisos en materia de transparencia, resoluciones anticipadas (rubro denominado como Procedimientos para Facilitar el Comercio), uso de sistemas electrónicos de información, tránsito internacional y cooperación y asistencia mutua. Estas disciplinas estaría relacionadas con los siguientes artículos del AFC: 1, 3, 7, 11, 12

En lo que se refiere a acuerdos individuales de los países centroamericanos (Anexo 4.2), excepto el caso de Guatemala-Ecuador, los demás son TLC. Como en los acuerdos de Centroamérica, en estos casos se suelen tocar los mismos artículos del AFC. Los mayores detalles se encuentran en los TLC de Perú con Costa Rica y Panamá, en especial por el mayor cubrimiento de materias relacionadas con los artículos 7 (VUCE y OEA) y 11 (tránsito aduanero) del AFC.

Los acuerdos Guatemala – Ecuador y Panamá – Chile muestran similitud en las temáticas tratadas, con menores disposiciones a los acuerdos mencionados de Centroamérica, especialmente porque no incluyen temas tan importantes como cargas y formalidades administrativas, tránsito internacional, VUCE y operador económico autorizado.

El acuerdo Costa Rica – CARICOM es el que presenta menos contenido temático, pero es mucho más elaborado que el del CARIFORUM con la UE, por lo que constituye un compromiso mucho más profundo para la CARICOM. Se concentra en los asuntos de transparencia, confidencialidad, sanciones y reglamentaciones uniformes, además del asunto institucional de la cooperación.

En resumen, los acuerdos de Centroamérica y sus países comprometen a esta región en temas de los siguientes artículos del AFC: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11 y 12, dejando para los asuntos internos los artículos 5, 8 y 9 que, sin embargo, hacen parte del Código Aduanero Centroamericano.

2.2.2. Chile

Según el anexo 4.3, los capítulos sobre facilitación del comercio de los acuerdos de Chile con Ecuador, Perú y Colombia tienen el mismo contenido temático, el cual además es bastante amplio, pues está relacionado con 8 de los 12 artículos de la sección I del AFC. En el acuerdo con Perú no se incluyen los asuntos sobre administración del comercio sin papeles y el comité de facilitación del comercio, pero los mismos se tratan más ampliamente en el Protocolo de la Alianza del Pacífico. De forma similar a otros acuerdos, no se incluyen referencias a los siguientes artículos del AFC: 5 (otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia), 8 (cooperación entre los organismos que intervienen en frontera), 9 (traslado de mercancías de importación bajo control aduanero) y 11 (libertad de tránsito).

2.2.3. México

México reunió en un solo instrumento los diferentes acuerdos con los países centroamericanos; igualmente, con Chile, Colombia y Perú está próximo a poner en vigencia la Alianza del Pacífico. Más aún, la mayoría de los países centroamericanos, en particular Costa Rica, Guatemala, Honduras y Panamá vienen desarrollando procesos de negociaciones con miras a una futura adhesión a la Alianza del Pacífico, que comenzaría con Costa Rica. De esta manera, a partir de las amplias disciplinas convenidas sobre facilitación del comercio que se citan en el Anexo 4.4, constituyen un marco muy amplio de políticas para todos estos países, que podrían incentivar en corto tiempo un amplio proceso de convergencia y cooperación regional de ALC.

El TLC con Uruguay se limita a la transparencia, las resoluciones anticipadas, las reglamentaciones uniformes y la confidencialidad. En menor grado de compromiso, el Acuerdo de Libre Comercio con Bolivia solamente se refiere a los asuntos de transparencia.

2.2.4. Cuba

Dentro de los acuerdos comerciales de Cuba con los países de ALC, este país solamente ha incluido un texto particular en materia de facilitación de negocios en el acuerdo con CARICOM, en el que se recomienda que la Comisión Administradora adopte un programa de trabajo que incluya acciones para lograr y mantener la transparencia y estimular el intercambio de información, así como para armonizar los procedimientos aduaneros y las normas técnicas. En la práctica, este país no dispone de instrumentos de facilitación del comercio en el marco de sus acuerdos subregionales, tampoco participa, hasta el momento, en tratados de libre comercio, pero hace parte de varios organismos que disponen de herramientas sobre facilitación como la OMA, la UNCTAD, UN/CEFACT, la OMC y la CEPAL, además que asiste a las reuniones del SELA sobre Ventanilla Única de Comercio Exterior. Con la internacionalización reciente de Cuba, muy seguramente se realizarán acciones para mejorar la facilitación del comercio en este país, además de que sus principales socios comerciales en ALC, así como Europa, podrían compartirle buena parte de su conocimiento y experiencia.

2.2.5. Conclusiones

La mayoría de los países latinoamericanos han asumido compromisos de facilitación del comercio que abarcan por lo regular 9 de las 12 disposiciones sustantivas del AFC, con pocos compromisos relacionados con los artículos 8 y 9 que son más del ámbito nacional, como la coordinación entre agencias nacionales, cooperación entre los organismos que intervienen en frontera (que es más un asunto intrasubregional). Sobre las otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia (Art.5), este es un tema que no podrá demorar en comprometerse en razón a la modernización aduanera y a que en la práctica son medidas propias de las aduanas: controles o inspecciones, retención y procedimientos de prueba. De todas formas, merece equiparar los subtemas de cada artículo con las posibilidades reales de cada país, con miras no solamente a conformar el programa de transición previsto por el AFC, sino especialmente para el desarrollo de esta materia conforme a los estándares internacionales y los avances internacionalmente desarrollados, especialmente en materia de automatización y de nuevos instrumentos de facilitación.

IV. INSTRUMENTOS AUTOMATIZADOS PARA LA FACILITACION DEL COMERCIO

Además de la utilización de estándares internacionales, el AFC hace énfasis en la adopción de instrumentos automatizados, de los cuales tanto en ALC como en general en la comunidad internacional, se vienen haciendo desarrollos importantes, tales como: Ventanilla Única de Comercio Exterior, Ventanilla Única Portuaria, Operador Económico Autorizado, correo expreso y tránsito internacional de mercancías a través de las fronteras terrestres.

1. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)

Las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior son plataformas electrónicas que contienen documentación relacionada con el comercio internacional, presentada o recogida por empresas privadas y organismos públicos. La ventanilla única agiliza los procesos, evita la múltiple presentación de información y elimina la duplicación de datos. Las VUCE significan grandes ventajas para la economía, como las siguientes³⁶:

- Reducción del tiempo de procesamiento y las interacciones con las agencias públicas, así como de pagos a intermediarios
- Visibilidad del estado de los procesos y la trazabilidad de las acciones
- Aumento de la seguridad y la transparencia
- Punto de entrada único para la información, la documentación, las reclamaciones, pagos, etc.
- Facilitación de la recopilación de datos, almacenamiento, transmisión y procesamiento
- Mejor coordinación entre las partes involucradas
- Aumento de la productividad y la competencia en el sector privado
- Mejora de los ingresos para el gobierno

Para mediados del año 2015, se tiene conocimiento de la existencia de VUCE en 15 países de América Latina y el Caribe, así:

- CARICOM: Trinidad y Tobago

³⁶ Ver Informes Finales de los Encuentros Regionales sobre VUCE, que realiza anualmente el SELA. En www.sela.org.
Lucenti, Krista. Caribbean regional action plan on freight logistics, maritime transport, and trade facilitation. Inter-American Development Bank. 2014

- SICA: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, República Dominicana
- CAN: Colombia, Ecuador, Perú
- MERCOSUR: Brasil, Paraguay, Uruguay
- ALIANZA DEL PACIFICO: Chile, Colombia, México, Perú

El BID está apoyando la conformación de VUCE en otros 3 países del Caribe: Bahamas, Barbados y Jamaica.

Por su parte, desde el año 2010 la Secretaría Permanente del SELA ha organizado 6 reuniones regionales de alto nivel sobre Ventanillas Únicas de Comercio Exterior, abiertas a la participación de los 33 países de ALC, en conjunto con las instancias pertinentes de los Estados Miembros sedes de estos eventos, con el objeto de construir un diálogo regional y favorecer procesos de concertación y colaboración regional, a partir de los siguientes temas:

- Temas emergentes y críticos con impacto relevante en la facilitación del comercio exterior y en el desenvolvimiento de las economías nacionales;
- Incorporación de las Tecnologías de Información y de Comunicación (TIC) en el intercambio de información comercial en el marco del gobierno electrónico y de la economía digital;
- Desarrollo de las VUCE en América Latina y el Caribe, con miras a una inserción competitiva y sostenida en el comercio global;
- Retos pendientes y aspectos convergentes en los temas de interoperabilidad, armonización, fomento de estándares internacionales, procedimientos comunes y complementarios para la simplificación y mayor efectividad de los mismos; y
- Promoción de la Integración Digital en el proceso de la integración regional de América Latina y el Caribe.

Adicionalmente, en el año 2011 el BID creó otro foro regional denominado Red Interamericana de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (RedVUCE), que busca fortalecer la coordinación, la cooperación y la alianza entre las ventanillas únicas de comercio exterior de los países de la región, con el fin de promover la interoperabilidad de las VUCE y fomentar el intercambio electrónico de datos y documentos. En la RedVuce participan los 15 países mencionados con ventanillas únicas de comercio exterior y otros 11 países de la región.

El VI Encuentro Regional Latinoamericano y del Caribe sobre Ventanillas Únicas de Comercio Exterior: las VUCE y su Integración con Diferentes Eslabones de la Cadena Internacional de Suministro, se llevó a cabo los días 30 y 31 de octubre de 2014, en Puerto España, Trinidad y Tobago³⁷. Entre las conclusiones de este evento, el informe de la Reunión destaca que en ALC se están dando desarrollos en dos vías que se complementan y retroalimentan, a saber: 1) trabajos encaminados hacia el avance en la interoperabilidad entre VUCE nacionales; y 2) progresos en las VUCE nacionales que buscan trascender el ámbito de las relaciones Government to Government (G2G) para empezar a incluir elementos pertenecientes a las relaciones Government to Business (G2B) y Business to Government (B2G), de manera que las VUCE se integren o conecten con otros eslabones de la Cadena Internacional de Suministro.

Así mismo, señala que entre los desafíos presentes en el proceso de instrumentación y desarrollo

³⁷ SELA. VI Encuentro Regional Latinoamericano y del Caribe sobre Ventanillas Únicas de Comercio Exterior: las VUCE y su Integración con Diferentes Eslabones de la Cadena Internacional de Suministro. Puerto España, Trinidad y Tobago, 30 y 31 de octubre de 2014. Documento SP/VI-ERLC-VUCE-IDECIS/IF-14

de las VUCE en ALC, figuran los siguientes: i) necesidad de alinear competencias y conocimientos; ii) existencia de distintos niveles de desarrollo tecnológico; iii) recursos limitados; iv) insuficiente conocimiento sobre comercio exterior; v) brecha tecnológica entre el sector público y el privado; vi) necesidad de adopción de estándares internacionales; vii) necesidad de armonización de marcos legales; viii) afectación de los procesos técnico-administrativos y operacionales por los procesos políticos; y ix) falta de mecanismos intergubernamentales para la coordinación de los procesos.

2. Puertos Digitales³⁸

Desde el año 2014, la Secretaría Permanente del SELA, mediante convenio de cooperación técnica con CAF-banco de desarrollo de América Latina, adelanta un “Programa para la creación de la Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable” .

El estudio define Puerto Digital y Colaborativo como el “uso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en los procesos portuarios, en el contexto de cadenas logístico-portuarias, que involucran tanto las interfaces marítimas como las terrestres, a fin de imprimir mayor eficiencia a los diferentes eslabones a través de la conexión digital de los servicios y la interoperabilidad con el sistema nacional de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Por su parte, el concepto de Puertos Colaborativos se refiere a la nueva gobernanza requerida para implementar la modernización digital de los puertos, con énfasis a en la asociación público-privada” .

Este informe indica que el actual modelo de desarrollo portuario en América Latina y el Caribe (ALC), adoptado en las décadas del 90 y 2000, permitió avanzar sustantivamente en la aplicación de altos estándares de productividad en los servicios portuarios de la región, reducir significativamente los costos logísticos, promover la inserción de la región en las redes de transporte marítimo internacional y facilitar el comercio exterior. Sin embargo, dice el informe, se presentan síntomas de agotamiento por el alto nivel de congestión en los servicios de infraestructura de transporte, tales como los accesos viarios y las zonas de inspección de carga; el nulo avance en la implementación de sistemas informáticos de la cadena logístico-portuaria tipo Port Community Systems (PCS) o Ventanilla Única Portuaria (VUP); la debilidad de la coordinación público-privada para generar verdaderas comunidades portuarias; la baja productividad de los eslabones terrestres de la cadena logístico-portuaria, en particular aquellos que operan en la interfaz terrestre de la cadena (p. E. Agentes de aduana y de carga, y transportadores terrestres); los conflictos en la relación ciudad/puerto; y, en general, escasa planificación de la accesibilidad portuaria (vial y ferroviaria) y de las zonas de servicio inter-portuaria.

Mediante este programa, el SELA, con el apoyo de la CAF, busca la disseminación de las mejores prácticas de gobernanza portuaria, de los estándares de eficiencia y mejoramiento operacional basado en la gestión moderna de cadenas logístico-portuarias, y la entrega de pautas técnicas para la implementación gradual de tecnologías de información tipo Ventanilla Única Portuaria (VUP) que adicionalmente actuarían en interoperabilidad con las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE).

El documento concluye con una serie de recomendaciones y lineamientos de políticas públicas regionales y nacionales, que se resumen así:

³⁸ Elaborado con base en el documento: SELA. Puertos Digitales en Latinoamérica y el Caribe: Situación y Perspectivas. Documento SP/XXVI-RDCIALC/DT N° 2-15.

- a) Avanzar simultáneamente en cada país, bajo enfoques TOP DOWN (de arriba hacia abajo) y BOTTOM UP (de abajo hacia arriba), tomando en consideración un reciente documento de la CEPAL denominado "Gobernanza 2.0", el cual requiere "un cambio desde una visión unimodal a una integrada y sistémica, que incluya la integración con el *hinterland*, la logística, la producción, y los demás modos de transporte" (Sánchez y Pinto, 2014). En este sentido, se enfatiza la necesidad de conformar una nueva institucionalidad, nuevas y más profundas asociaciones público-privadas, una política portuaria integral y sostenible, que busque hacer más eficientes tanto la interfaz marítima como la terrestre, fortaleciendo la colaboración entre todos los actores de la cadena logístico/portuaria.
- b) Adoptar un marco institucional conformado por lo menos de tres actores o ámbitos públicos que instrumenten y tengan claro el rol que debe jugar en el mejoramiento de la competitividad logística: un Ministerio Líder; un área denominada Programa Logístico o Gabinete Logístico, con mandato presidencial para abordar la política nacional de logística y contribuir con la referida a la facilitación del comercio exterior; y el Sistema de Innovación del país, que debe disponer de fondos públicos para el fomento de iniciativas institucionales y tecnológicas en el sistema logístico nacional.
- c) Centrar los esfuerzos de facilitación, armonización y estandarización de los sistemas portuarios en 5 aspectos: especialización de la infraestructura de transporte; servicios públicos tecnificados; estandarización de los observatorios logísticos regionales; gobernanza portuaria 2.0; y Puertos Digitales.
- d) Adaptar experiencias exitosas de Ventanillas Únicas Portuarias (VUP) de otros países del mundo, a las realidades de cada sistema portuario y cada país, por lo que se deberá impulsar su análisis, diseño, financiación e implementación en los próximos 10 años.
- e) Definir unas directrices de políticas públicas regionales relacionadas con puertos, en torno a los siguientes Programas: Armonización de políticas, coordinación entre organismos públicos y modernización de estos organismos; Infraestructuras acuáticas; Infraestructuras terrestres; Calidad y comunidades portuarias; Sistemas de información comunitarias; Capacitación y recursos humanos; Medio ambiente; Seguridad; y Zonas logísticas.

La primera fase de este Programa se realizó durante el año 2014 en los puertos de Manzanillo y Veracruz, en México; Buenaventura y Cartagena, en Colombia; Callao, en Perú; San Antonio y Valparaíso, en Chile y Balboa y Colón, en Panamá. En el año 2015 se está ejecutando la segunda fase del Programa en México, Perú, Ecuador, Costa Rica, Trinidad y Tobago y Uruguay, para avanzar en la replicabilidad de los resultados preliminares en otros países de América Latina y el Caribe.

Cabe mencionar que para el año 2013 se contabilizaban 57 puertos marítimos en ALC, distribuidos así: Caribe (9), México (5), Centroamérica (9) y Suramérica (34), todos los cuales se espera desarrollen las recomendaciones de este Programa.

3. Operador Económico Autorizado (OEA)

El concepto de Operador Económico Autorizado (OEA) fue desarrollado por la OMA dentro del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial, más conocido como Marco SAFE, adoptado en el año 2005³⁹.

El objetivo del marco normativo SAFE es establecer estándares internacionales para:

³⁹ OMA. Marco Normativo SAFE, junio de 2012.

- Garantizar la seguridad en la cadena logística
- Aumentar la previsibilidad de las operaciones de comercio exterior
- Facilitar la gestión integrada de las cadenas logísticas para todos los modos de transporte
- Fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas y con otros organismos en su lucha contra el fraude
- Facilitar el comercio legítimo mediante cadenas logísticas seguras y acuerdos de colaboración entre las aduanas y el sector privado

El Marco SAFE promueve la celebración de acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otros organismos gubernamentales, lo que se espera ayude a los gobiernos a garantizar el control integrado de fronteras y permitir a los gobiernos ampliar la autoridad y las responsabilidades de las administraciones aduaneras.

Un OEA es un operador confiable y seguro ante la aduana, cuya acreditación y certificación es otorgada por la administración aduanera luego de un proceso de auditoría en el que se revisan los procesos administrativos, los estados financieros, y el cumplimiento de una serie de estándares de seguridad para las operaciones aduaneras. Todos los operadores de la cadena logística pueden ser operadores económicos autorizados: empresas manufactureras, importadores, exportadores, agentes de aduana, transportadores, consolidadores de carga, administradores de puertos y aeropuertos, operadores de terminales de carga, almacenistas y distribuidores⁴⁰.

Con el reconocimiento de los operadores económicos autorizados, se busca asegurar que las aduanas les proporcionen beneficios, entre los que sobresale el levante automático a las empresas que cumplen con los estándares de seguridad de la cadena de suministro y desarrollen mejores prácticas empresariales. Los OEA se despliegan en cada país a través del desarrollo de un programa nacional para asegurar el cumplimiento del Marco SAFE.

De acuerdo con el modelo comercial del OEA, deberán aplicarse programas y medidas de seguridad para promover la integridad de los procesos de los socios comerciales que estén relacionados con el transporte, manejo y almacenamiento de la carga en la cadena logística. Deberán aplicarse también determinados procedimientos para asegurarse de que toda información utilizada para el procesamiento electrónico o manual de la carga sea legible, exacta y esté protegida contra alteraciones, pérdidas o introducción de datos erróneos. El OEA y la Aduana garantizarán la confidencialidad de la información comercial y sensible. Un OEA que envía o recibe una carga deberá asegurarse de que concuerde con la documentación del envío.

Muchas administraciones aduaneras ya están trabajando en acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo, especialmente cuando se han conformado cadenas de logística, que aplican las normas del marco SAFE. El reconocimiento mutuo de las autorizaciones de OEA entre las autoridades aduaneras en los distintos países es considerado como un beneficio principal de este mecanismo.


Actualmente el BID presta asistencia técnica para la adopción del OEA con el apoyo de la Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT) a través del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, y de la OMA, en las aduanas de cinco países: Colombia, Panamá, Perú, República









⁴⁰ BID – OMA. Operador Económico Autorizado, 2010.

Dominicana y Uruguay, aunque también participan varios países como observadores: Argentina, Bolivia, Ecuador, El Salvador y Nicaragua.

Conforme a la Confederación de Operadores Económicos Autorizados de Latinoamérica, España y el Caribe (COEALAC), siete países de ALC tienen OEA y 9 más están en proceso de su conformación:

OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS DE LATINOAMÉRICA, ESPAÑA Y EL CARIBE



Paises	Sujetos Certificación	Nombre programa	# Certificadas	Autoridades Involucradas en certificación
	Exportadores & Agentes Aduanales	Sistema Aduanal Operadores Confiables S.A.O.C.	5	AFIP (Aduanas)
	Exportador	Operador Económico Autorizado OEA	11 solicitudes en proceso	DIAN, Departamentos de: Salud, Defensa (Policía Narcóticos), Transporte (Puertos, Aviación), Agricultura y Comercio
	Exportador	Operador Económico Autorizado OEA	4	Ministerio de Hacienda MH
	Toda la cadena logística	Operador Económico Autorizado OEA	523	Agencia Tributaria
	Agentes Aduanales, Almacenes, Empresas Courier, Exportador, Fabricantes, Importadores, Puertos, Transportistas y Zonas Francas	Operador Económico Autorizado OEA	2	SAT
	Exportadores, importadores y Transportistas	Nuevo Esquema de Empresa Certificada NEEC	244	SAT (Aduanas)
	Exportadores, Operadores Instalaciones Protuarias, Agentes Aduanales y Agentes Navieros	Operador Económico Autorizado OEA	2 (Empresa y Zona Franca)	DCA (Aduanas)
	Exportador, Agentes Aduanales y Almacenadoras	Operador Económico Autorizado OEA	0	

PAÍSES EN PROCESO DE DESARROLLO: EL SALVADOR, HONDURAS, NICARAGUA, CHILE, ECUADOR, PARAGUAY, JAMAICA, PANAMÁ Y URUGUAY.

Tomado de: <http://coealac.org/oea-latinoamerica>

4. Correo Expreso

El artículo 7.8 del AFC (envíos urgentes), se refiere a los documentos y mercancías importadas por operadores de servicios de entrega urgente por vía aérea y otros expendedores e envíos urgentes. En aplicación del Art. VIII del GATT, este artículo señala la necesidad que se realice el levante rápido para esta clase de servicios, manteniendo el control aduanero. La idea de este artículo es reducir al mínimo los documentos exigidos para el levante de los envíos urgentes, que se realice lo más rápidamente posible después de su llegada al aeropuerto y prever un valor de mínimos respecto del cual no se recaudarán derechos de aduana ni impuestos, excepto los de carácter interno, como el IVA.

El **pequeño paquete** es un envío cuyo peso máximo es de 2 kilos. La **encomienda internacional** es un envío con peso entre 2 kilos y 30 kilos (salvo excepciones en donde los países de destino aceptan sólo hasta 20 kg); Esta categoría solamente circula bajo la modalidad de envío certificado. Ambas piezas postales deben estar acondicionadas de tal manera que el contenido este

suficientemente protegido, sin entorpecer por ello la verificación fácil por el funcionario receptor y la Aduana.

El desarrollo del comercio electrónico requiere que el servicio postal deba progresar constantemente. Al estar presente en cada país del mundo, el servicio postal está en posición ideal para asistir a las pequeñas y medianas empresas y a los países para desarrollar sus actividades de comercio electrónico.

En una nota de Héctor Cancino⁴¹ y según cálculos de PayPal, se estima que por el notable aumento de la conectividad, el acceso a dispositivos inteligentes y la confianza en medios de pago digitales ocasionarán que, para el año 2018, el comercio electrónico superará los US\$100.000 millones en América Latina, lo que representará un incremento del 177% con respecto a 2014. Los bienes para el hogar, los equipos electrónicos y la ropa son los productos con mayor demanda en ALC en estos momentos por medio del comercio electrónico. A estos flujos habría que agregar el comercio de las PYMES y las remesas familiares en especie, entre otros.

En Suramérica, en el año 2004 se adoptó el proyecto “Exportaciones por envíos postales para MIPyMEs en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta iniciativa busca extender y adaptar para los demás países miembros de IIRSA la experiencia brasileña del “Sistema de Exportaciones por Envíos Postales”, para que los operadores postales de los países suramericanos puedan ofrecer servicios de logística para exportaciones, especialmente para las micro y pequeñas empresas que no tienen fácil acceso al mercado externo. El proyecto fue adoptado por Perú (2007), Uruguay (2009), Colombia (2010) y Ecuador (2011)⁴².

En noviembre de 2011, los países miembros del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) perteneciente a UNASUR y en el cual IIRSA es su foro técnico, decidieron modificar el nombre del proyecto por “Integración Comercial por Envíos Postales para MIPyMEs”, para contemplar los dos flujos de comercio exterior de los países de la región, exportaciones e importaciones, puesto que toda exportación debe ser percibida como una importación en el país de destino. Bajo esta concepción, una solución de facilitación de la exportación debe estar asociada con un mecanismo acelerado de importación.

Exporta Fácil ha obligado a resolver en forma colectiva temas como el comercio transfronterizo para la facilitación de la llegada de los envíos en los países de destino, debido a la dificultad introducir los paquetes en los plazos y condiciones de manejo inherentes a este tipo de correo. Por lo tanto, el desafío radica en estandarizar, mejorar y modernizar el proceso de importación que realiza el correo como operador logístico, mediante la formalización de acuerdos bilaterales para que los procedimientos de exportación/importación sea más ágiles y seguros en los países de la región.

Podría ser útil replicar esta experiencia suramericana en toda ALC, región en la que es muy extendida la figura del correo de paquetes a nivel nacional, pero que debería agilizarse en el marco de cooperación con las contrapartes de la región. En ese sentido, cabe anotar que en septiembre de 2005, Guatemala circuló en el marco del Grupo de Negociaciones de la OMC el documento

⁴¹ Revista América Economía, junio 2 de 2015. <http://tecno.americaeconomia.com/articulos/radiografia-al-ecommerce-en-latinoamerica-cuanto-compra-mi-pais>.

⁴² Louvison, Marise Helena. Relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de importación. COSIPLAN, UNASUR, 2013.

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

“Experiencia en la Implementación de un Procedimiento para la Modalidad Especial de Entrega Rápida de Envíos Urgentes” , como ejemplo del tipo de iniciativas que debería tomarse en consideración para las disciplinas futuras del AFC en materia de correo urgente. En dicho texto, este país muestra los avances realizados para agilizar los procedimientos, conforme a las normativas aduaneras centroamericanas, debido a que “el despacho rápido de los envíos urgentes juega un papel vital en aspectos de importancia para la competitividad de muchas empresas, especialmente para las pequeñas y medianas empresas (PYMES) debido al alto costo de cumplir con compromisos y procedimientos que representan retrasos en sus sistemas operativos” ⁴³.

5. Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)⁴⁴

El proceso de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) se viene aplicando en Centroamérica, dentro de la estrategia de facilitación del comercio del Proyecto Mesoamérica en el marco de la carretera denominada Corredor Pacífico. El TIM consiste en la operación de sistemas informáticos y procedimientos aduaneros estandarizados en los pasos fronterizos desde México hasta Panamá, para optimizar los trámites migratorios, aduaneros y cuarentenarios, mediante el uso de un solo documento: el **Documento Único de Tránsito (DUT)**.

El TIM tiene los siguientes objetivos:

- Definición del Procedimiento Único y estandarizado para las operaciones de Tránsito Internacional de Mercancías, desde la frontera sur de México hasta Panamá;
- Definición del grupo de datos a intercambiar electrónicamente entre las autoridades aduaneras, migratorias y cuarentenarias de ocho países de Mesoamérica;
- Procedimiento informatizado para el tránsito internacional de mercancías;
- Interconexión y operatividad de los sistemas informáticos que gestionan las operaciones de tránsito de mercancías entre Honduras y El Salvador.
- Mejoramiento en infraestructura telemática, informática en administraciones aduaneras. cuarentenarias en sedes centrales y fronteras.
- Un solo control de tránsito unificado en frontera;
- Herramientas de vanguardia para facilitar el análisis de riesgo en aduana.
- Unificación de datos y declaraciones en una sola declaración electrónica.
- Disminución de más de 80% en tiempo invertido en operaciones en fronteras.
- Disminución de costos operativos.
- Mejoramiento sustancial en transparencia y previsibilidad.

En la primera fase del proyecto, durante el 2008, se puso en marcha un programa piloto en los pasos fronterizos “El Amatillo” (El Salvador – Honduras), “Pedro de Alvarado– La Hachadura” (Guatemala – El Salvador) y Honduras-Nicaragua (El Guasaule), que lograron reducir el tiempo promedio de cruce de las mercancías de más de 1 hora a menos de 8 minutos. En una segunda fase, se implementó el TIM en los siguientes pasos fronterizos:

- Ciudad Hidalgo-Tecún Umán (México-Guatemala)
- Ciudad Pedro de Alvarado-La Hachadura (Guatemala-El Salvador)

⁴³ Secretaría de la OMC. Documento TN/TF/W/65, 21 de septiembre de 2005.

⁴⁴ Tomado de <http://www.proyectomesoamerica.org>

- San Cristóbal (Guatemala-El Salvador)
- El Amatillo (El Salvador-Honduras)
- El Poy (El Salvador-Honduras)
- Guasaule (Honduras-Nicaragua)
- Peñas Blancas (Nicaragua-Costa Rica)
- Frontera Paso Canoas (Costa Rica-Panamá)
- Puerto de Acajutla El Salvador

En el año 2013 se dio inicio a la ejecución de la tercera fase, el TIM Multimodal, el cual consiste en la implementación de este sistema en las fronteras terrestres, marítimas y aéreas de Mesoamérica, con lo que se lograría incorporar a otros países que no participaron en la primera fase, como Belice, Colombia y la zona libre de Colón en Panamá.

Por otra parte, los analistas internacionales han sugerido extender esta experiencia de cooperación aduanera y fronteriza a los demás países de ALC, siendo el primer caso concreto la frontera terrestre entre Ecuador (Tulcán) y Colombia (Ipiales), a mediados de 2015.

V. COOPERACION PARA LA APLICACIÓN DEL AFC

El área de la facilitación del comercio dedicada a los procedimientos de comercio exterior es una actividad que cuenta con múltiples fuentes de evaluación, estándares, marcos jurídicos y mecanismos de apoyo bilateral, regional e internacional. Realmente saber qué hacer, cómo hacerlo e, inclusive, quién pudiera apoyar este proceso, son asuntos ampliamente reconocidos y desarrollados actualmente. El comercio, las inversiones, las comunicaciones, los transportes, la tecnología, el desarrollo productivo y los procesos de consumo, entre muchos otros, son actividades globalizadas, por lo que constituyen flujos que cubren el mundo y cuya interrupción o demora en algún punto del planeta afecta a todo el proceso, con consecuencias como su re-direccionamiento hacia regiones y países más atractivos y eficientes. De ahí que sea de interés de todos los países, desde sus propias particularidades y a través de los mecanismos de cooperación bilateral, subregional y multilateral, avanzar sin demora en este tema.

A pesar de que, como se ha insistido, la facilitación del comercio hace más eficientes los Estados, mejora la competitividad de sus economías e incorpora al sector productivo y los negocios a las cadenas internacionales de valor, también presenta fuertes ineficiencias, retrasos y vacíos en aquellos países que precisamente requieren diversificar sus economías, crear empleo y mejorar los niveles de bienestar, como los países en desarrollo, en particular América Latina y el Caribe.

Como se ha visto en el presente informe, varias fuentes multilaterales han evaluado comparativamente con el resto del mundo los avances nacionales y subregionales en materia de facilitación del comercio e infraestructura física⁴⁵, lo cual señalaría el camino para que las autoridades nacionales emprendan acciones tendientes a mejorar su situación particular, las cuales deberían incluir en primera instancia la adopción y aplicación de estándares internacionales, como lo recomienda el AFC de la OMC.

1. Estándares Mínimos en las Formalidades de los Procedimientos de Comercio Exterior

⁴⁵ Véanse a propósito del tema de la infraestructura física especialmente al Banco Mundial, el BID, la CEPAL y la CAF.

Según lo expresado por el AFC (Artículo 10.3: Utilización de Normas Internacionales para las Formalidades en relación con la Importación, la Exportación y el Tránsito), se deberían utilizar los estándares internacionales como base para la adopción de las formalidades de importación, exportación y tránsito.

Al respecto, conforme a la Guía para la Autoevaluación de la Aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Secretaría de la OMC⁴⁶, los estándares mínimos son producidos por los siguientes organismos:

Organización Mundial de Aduanas (OMA):

- Convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (Convenio de Kyoto revisado)
- Convenio sobre la admisión temporal de mercancías (Convenio de Estambul)
- Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Convenio del SA), de 1986
- Modelo de datos de la OMA

Organización Marítima Internacional (OMI):

- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, de 2005

Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI):

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de 2006

Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas:

- Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales
- Directorio de Elementos de Datos Comerciales de las Naciones Unidas

Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas:

- EDIFACT de las Naciones Unidas

Es oportuno mencionar que la Comisión de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) ha conformado un portal con directrices y guías para la implementación de los Instrumentos de Facilitación del Comercio⁴⁷, entre las que se encuentran:

- El Abecé de los Comerciantes de la AELC: Un Manual de Facilitación del Comercio
- Directrices Aduaneras de la CCI
- Recomendaciones de la CCI sobre el Mutuo Reconocimiento
- Manual de la OSCE-CEPE/ONU de las Mejores Prácticas en los Cruces Fronterizos- Una Perspectiva de Facilitación del Comercio y del Transporte
- Notas Técnicas de la UNCTAD sobre las Medidas de Facilitación del Comercio
- Metodología de Evaluación de la CEPE/ONU para Analizar las Barreras Reglamentarias y de Procedimiento del Comercio Transfronterizo
- Guía Jurídica de la UNNExT sobre la Ventanilla Única Electrónica y el Comercio sin Soporte de Papel

⁴⁶ Secretaría de la OMC, documento TN/TF/W/143/Rev.8 del 17 de noviembre de 2014.

⁴⁷ <http://tfig.itcilo.org/SP/contents/guidelines-and-guides.htm>

- Guía de Implementación de la UNNExT del Proyecto de Ventanilla Única
- Guía de Evaluación del BM sobre Comercio y Transporte
- Guía de la OMA para la Implementación de los Operadores Económicos Autorizados
- Compendio de la OMA sobre Cómo construir un Entorno de Ventanilla Única
- Directrices de la OMA sobre los Acuerdos/Mecanismos de Reconocimiento Mutuo
- Directrices de la OMA para la Liberación Inmediatas
- Directrices Kyoto de la TIC de la OMA
- Código Modelo de la OMA de Ética y Conducta
- Directrices de la OMA sobre Inspección no Intrusiva
- Estudio de Tiempos de Liberación de la OMA (TRS por sus siglas en inglés)
- AAEC Guidelines for Single Window Implementation in Africa

En el Anexo 6 se presenta una relación de los Organismos Internacionales que desarrollan actividades para apoyar la aplicación del AFC de la OMC, señalando las principales actividades de las que se ocupan.

2. Asistencia Técnica y Creación de Capacidad de la OMC para la Aplicación del AFC

El 22 de julio de 2014 la Secretaría de la OMC⁴⁸ anunció el establecimiento del Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, para apoyar a los países en desarrollo en las reformas normativas e institucionales previstas en el AFC, así como asistirlos en la búsqueda y consecución de asistencia técnica internacional, especialmente a través del Programa AID FOR TRADE que se apoya especialmente en aportes de los países desarrollados y los bancos de desarrollo, principalmente. Aunque la mayor parte de los programas se han dirigido a África y Asia, así sea en una menor parte hasta ahora, también han favorecido a América Latina y el Caribe. Este Mecanismo, que entrará en vigencia al mismo tiempo de la entrada en vigor del AFC, complementará los esfuerzos de los organismos regionales y multilaterales, donantes bilaterales y otras partes interesadas para prestar asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad y servirá para coordinar los esfuerzos en esta materia

Desde el año 2012 en la OMC los países en desarrollo han presentado la Evaluación de las necesidades nacionales en materia de facilitación del comercio, la cual puede guiar a las fuentes de cooperación internacional sobre sus necesidades particulares en este campo, para lo cual la Secretaría de la OMC elaboró una Guía para la Autoevaluación (Documento TN/TF/W/143/Rev.8 de noviembre 17 de 2014).

En cuanto a los organismos de apoyo, se espera que desarrollen las siguientes funciones:

- Ayudar a evaluar las necesidades específicas e identificar posibles asociados que les ayuden a satisfacer esas necesidades.
- Velar por que haya las mejores condiciones posibles para el flujo de información entre los donantes y los receptores mediante la creación de una plataforma de intercambio de información sobre la oferta y demanda de asistencia técnica.
- Difundir prácticas óptimas para la aplicación de las medidas del AFC.

⁴⁸ https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/ta_capac_build_negoti_s.htm#1

- Prestar apoyo para encontrar fuentes de asistencia.
- Conceder apoyo para la elaboración de una propuesta de proyecto para el examen de un posible donante identificado, cuando no pueda encontrarse financiación de otras fuentes para respaldar dicha propuesta.
- Conceder donaciones a proyectos de “infraestructura no física” , como la modernización de la legislación aduanera, mediante servicios de consultoría, talleres en los países o formación de funcionarios, en los casos en que hayan fracasado los intentos de encontrar asistencia de otras fuentes.

Entra los organismos multilaterales de apoyo a la instrumentación y aplicación del AFC de la OMC, se encuentran el CCI, la OCDE, UNCTAD, CEPE, Comisiones Regionales de Naciones Unidas, Grupo Banco Mundial y la OMA. Así mismo, cabría tomar en cuenta al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que posee una larga y reconocida experiencia en el área de la facilitación del comercio y la integración transfronteriza. Proporciona asistencia financiera y técnica a los países de América Latina y el Caribe para simplificar y armonizar las regulaciones y procedimientos aduaneros, así como para desarrollar la infraestructura física y logística a fin de mejorar la eficiencia, disminuir los costos del comercio, aumentar la participación en la cadena de suministro global y mejorar la gestión de las fronteras compartidas. En la actualidad, el Banco tiene una amplia cartera de proyectos nacionales y regionales para apoyar la implementación de Ventanillas Únicas, los Operadores Económicos Autorizados, la gestión de riesgos, la coordinación fronteriza, la facilitación del comercio, las reformas políticas, la reforma institucional de las aduanas y otras agencias gubernamentales y la implementación de los acuerdos comerciales, entre ellos Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio.

VI. ALGUNAS EXPERIENCIAS NACIONALES RECIENTES

En los documentos de base elaborados por la Secretaría General de la OMC para las reuniones del Mecanismo de Examen de las Políticas Comerciales, se incluyen los avances en materia de facilitación del comercio que han realizado los países en los últimos seis años (período de examen). Tomando en consideración los exámenes para los países de ALC durante el año 2014 y el primer semestre de 2015, se pueden encontrar los siguientes resultados vinculados con la normatividad el AFC por parte de Chile, Barbados, Panamá y los países de la OECO miembros de la OMC.

Se aprecia, en general, un esfuerzo grande por la adopción de procesos automatizados en la aduana, así como de herramientas como la Ventanilla Única de Comercio Exterior, el Operador Autorizado y la gestión de riesgo; sin embargo, es amplia la diferencia en la agenda de trabajo de Chile y Panamá con Barbados y, más aún, con los países de la OECO. Estos últimos por conformar una unión económica deberían procurar la conformación de un Comité Subregional de Facilitación del Comercio, a la luz de las directrices de la CEPE o de la OMA, con miras a la adopción de los mecanismos del AFC de la OMC, a través de un plan estratégico regional, que fije las pautas para sus propias economías, como para la cooperación internacional requerida. En el mismo sentido pudiera actuar Barbados respecto de la CARICOM, pues, en grupo, la ayuda internacional responde más rápidamente, como lo acaban de hacer el BID, la OMC y la Secretaría de CARICOM en un seminario regional para funcionarios públicos.

Por su parte Chile y Panamá y están encaminados a mantener su liderazgo en la región en materia de logística. Adicionalmente, Panamá es un importante punto de conexiones aéreas y marítimas. La idea en ALC no es que existan unos países más competitivos que otros, sino que deben

nivelarse aumentando los mínimos comunes y eso se logra empezando por reconocer tanto las ventajas propias como las de otros, a fin de encontrar las posibilidades de cooperación mutua.

Respecto a Chile⁴⁹, vale la pena destacar los siguientes avances en términos de facilitación del comercio:

- Profundización de los procedimientos de aduanas para algunas destinaciones aduaneras
- Avances en los trabajos para el funcionamiento la Ventanilla Única, que estaría listo en 2017 para el módulo de importaciones definitivas. El módulo SICEX para exportaciones está funcionando desde 2014.
- Creación de los Tribunales Tributarios y Aduaneros (TTA), para asegurar la imparcialidad en las decisiones relativas a los reclamos presentados ante el Servicio Nacional de Aduanas con la. Los TTA son independientes y su creación pone fin a una situación en la que Aduanas era juez y parte en las controversias aduaneras.
- Tramitación electrónica, desde diciembre de 2010, en algunas aduanas del país de las Declaraciones de Tránsito, Transbordo y Redestinación.
- Fiscalización de envíos sobre la base de perfiles de riesgo, aunque también se hacen revisiones en forma aleatoria.
- Avance en la elaboración del modelo de gestión de riesgos basado en la conducta de los operadores de comercio.
- Derecho de los usuarios a presentar reclamo sobre todo acto y decisión del Servicio de Nacional de Aduanas.

Por su parte, Barbados⁵⁰ ha avanzado considerablemente en la adopción de las siguientes medidas de facilitación del comercio:

- Posibilidad de uso de medios electrónicos para el despacho de aduana
- Existencia de mecanismos para dictar resoluciones anticipadas
- Adopción de un sistema de evaluación del riesgo
- Existencia de Comité Especial de Cooperación Aduanera y Facilitación del Comercio que funciona en el marco del Acuerdo de Asociación Económica entre la UE y 15 Estados del Caribe integrados en el grupo CARIFORUM, entre ellos Barbados.
- No obligatoriedad de utilizar servicios de un agente de aduanas para el despacho de aduana.
- Adopción del Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA++) en 2005 y en proceso la adopción de SIDUNEA World, el que estaría instalado en febrero de 2015.
- Al ponerse en práctica el sistema SIDUNEA World se consolidará la utilización de métodos de evaluación del riesgo.
- Posibilidad de envío en formato electrónico, por anticipado, de los documentos de importación y despacho electrónico.
- No se tienen requisitos de inspección previa a la expedición.

⁴⁹ Secretaría de la OMC. Informe sobre la Política Comercial de Chile, documento WT/TPR/S/315, Mayo de 2015.

⁵⁰ Secretaría de la OMC. Informe sobre la Política Comercial de Barbados, documento WT/TPR/S/308, diciembre 16 de 2014

- Se permite el despacho de productos importados antes del pago de derechos u otros gravámenes con la garantía de un banco comercial o una compañía de seguros.

Panamá⁵¹, junto con Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, firmó el Protocolo de Tegucigalpa de 1991 a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (OCEDA), que crea el Sistema de Integración Centroamericana (SICA). El SICA es un esquema de integración multidisciplinario constituido por cinco subsistemas: ambiental, económico, educativo y cultural, político y social. El Subsistema de Integración Económica Centroamericana (SSIECA), prevé la creación de una zona de libre comercio, la adopción de un arancel externo común, el establecimiento de una unión aduanera, la libre movilidad de los factores de producción y la integración monetaria y financiera. La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), con sede en Guatemala, es el órgano técnico y administrativo del proceso de integración.

El Protocolo de Integración de Panamá al SSIECA entró en vigor el 6 de mayo de 2013 y, por ende, empezó a regir las relaciones comerciales entre Panamá y Centroamérica, dejando parcialmente sin efecto el TLC entre Panamá y Centroamérica. Sólo las disposiciones del TLC que rigen temas que el Protocolo de Integración al SSIECA no abarca se siguen aplicando. Con la entrada en vigor del Protocolo de Incorporación al SSIECA, Panamá adoptó los siguientes instrumentos:

- Tratado General de Integración Económica Centroamericana (TGIEC) de 13 de diciembre de 1960;
- Convenio sobre el Régimen Aduanero Centroamericano de 14 y 27 de diciembre de 1984 y sus tres protocolos. En el caso del Arancel Centroamericano de Importación, cuya aplicación es inmediata pero contiene excepciones, Panamá debe negociar el cronograma para la armonización de la nomenclatura, en el plazo de un año, y el cronograma para armonizar los derechos arancelarios de importación, en un plazo de dos años;
- Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA), sus reformas y su Reglamento (RECAUCA)²², de los cuales determinados artículos entrarán en vigor al cabo de 5 años (agentes corredores de aduana y apoderados especiales) y 10 años (envíos familiares sin carácter comercial e impugnaciones y recursos); y
- Convenio marco para el Establecimiento de la Unión Aduanera Centroamericana.

En el período 2008 – 2014 Panamá continuó la modernización de su sistema aduanero mediante la adopción de un nuevo reglamento de aduanas, el Decreto Ley N° 1 de 2008, la creación de la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA) y la actualización de su sistema informático. Otras medidas instrumentadas por Panamá para facilitar el comercio incluyeron la implementación de las resoluciones anticipadas y la auditoría posterior al despacho, la aplicación de la Ventanilla Única de Exportaciones, el desarrollo del marco de un programa de Operador Económico Autorizado y la adopción de un sistema de tránsito regional. Con base en la nueva ley de aduanas, algunas mercancías de importación, determinadas por la ANA, deben ser objeto de una consulta previa de valor cuando existan razones de riesgo justificado y ser acompañadas de una declaración jurada de valor firmada por el importador. La declaración aduanera debe efectuarse por transmisión electrónica.

Panamá no exige certificación previa a la expedición o su equivalente.

⁵¹ Secretaría de la OMC. Informe sobre la Política Comercial de Panamá. Documento WT/TPR/S/301, 18 de junio de 2014

El 1° de octubre de 2011 entró en operación el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), que sustituyó al Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICE), con el objeto de simplificar y agilizar los procedimientos y la capacidad de respuesta inmediata de las aduanas. El SIGA es una plataforma electrónica para el intercambio de información entre los operadores comerciales, los órganos gubernamentales de control y la ANA. Se aplica obligatoriamente a todos los regímenes aduaneros. Los manifiestos internacionales de carga y las declaraciones se presentan a través del SIGA.

Panamá cuenta con una Ventanilla Única basada en el SIGA, pero por ahora sólo opera para algunos trámites de exportación. Actualmente, una Comisión Interinstitucional está trabajando para poner en marcha una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que servirá también para las importaciones y el tráfico en tránsito, y será operada por el Ministerio de Comercio e Industrias (MICI).

Las mercancías importadas por vía postal deben ir acompañadas de la factura comercial y cuando su valor es de B 100 a 500 son despachadas de forma simplificada; si su valor supera B 500 se sujetan a los trámites aduaneros generales. Otra modalidad es el Despacho Aduanero Inmediato de Envíos Expresos que permite la importación simplificada de mercancías por parte de los operadores "Courier".

La Aduana emplea el análisis de riesgo para designar a las personas y mercancías que deben ser sujetos a revisión (reconocimiento) y el alcance de ésta; sin embargo, las autoridades panameñas reconocen que se requiere mayor experiencia en el diseño y detección de perfiles de riesgo, así como tecnología y equipo que permitan optimizar su gestión.

Con base en el Plan Estratégico 2011-2015 de la ANA, Panamá ha adoptado medidas para modernizar su legislación y sistema aduaneros. Estas medidas incluyen la implementación de las resoluciones anticipadas y la auditoría posterior al despacho, la aplicación parcial de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, un programa de Operador Económico Autorizado que se encuentra en proceso de desarrollo, el uso de equipos de verificación no intrusivos para la carga, el mejoramiento de la infraestructura y la capacitación del personal aduanero, y la aplicación de un sistema de trazabilidad de la carga en tránsito a nivel regional. Se está trabajando en un plan para publicar las resoluciones y permitir la interacción de las partes mediante una página en Internet.

Mediante el Decreto de Gabinete N° 12 de 1° de mayo de 2012 se puso en ejecución el sistema digitalizado de Tránsito Internacional Mesoamericano (TIM) que permite la trazabilidad de las cargas en tránsito internacional a través de los países de Centroamérica, con objeto de reducir los tiempos de espera en los cruces fronterizos. Se tiene pensado realizar adecuaciones al TIM para mejorar los controles por parte de las aduanas de la región.

Con relación a los Miembros de la OMC que son integrantes de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)⁵²: Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas, la semejanza de los sistemas jurídicos de los Miembros de la OMC integrantes de la OECS facilita la utilización de legislación modelo. La utilización de leyes modelo ha ayudado a aumentar la transparencia y la comparabilidad entre países. Sin embargo, los parlamentos nacionales tienen todavía que elaborar y aprobar las leyes nacionales, aunque estas se basen en una ley modelo común.

⁵² Secretaría de la OMC. Informe sobre la Política Comercial de los Miembros de la OMC Integrantes de la OECS. Documento WT/TPR/S/299, 13 de mayo de 2014.

Los procedimientos aduaneros de los Estados de la OECO varían poco entre sí. Todos exigen que se presente una declaración aduanera, una factura, un conocimiento de embarque o carta de porte aéreo, un certificado de origen de las importaciones procedentes de países de la CARICOM y, en caso necesario, licencia de importación y certificado MSF. En Granada y Santa Lucía se exige también una declaración del valor de las mercancías cuando este es superior a un determinado umbral.

No es obligatorio el uso de un agente de aduanas en ninguno de los Miembros de la OMC integrantes de la OECO, salvo en Dominica.

Dominica, Granada, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas utilizan distintas versiones del sistema SIDUNEA para tramitar las declaraciones de aduana y proceder al despacho de las mercancías. Tanto Antigua y Barbuda como Saint Kitts y Nevis han iniciado el proceso de migración a SIDUNEA World.

El despacho de aduana se realiza en un plazo que oscila entre cinco horas (Antigua y Barbuda) y unos dos días (San Vicente y las Granadinas). La legislación aduanera de todos los Miembros de la OMC integrantes de la OECO, salvo Granada, permite los recursos de reposición como forma de apelación; en Granada, las apelaciones contra las decisiones de Aduanas pueden presentarse directamente ante los tribunales.

VII. ELEMENTOS PARA LA ACCIÓN REGIONAL SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

A continuación se presenta un conjunto de propuestas destinadas a fortalecer la facilitación del comercio en toda ALC, a partir de la institucionalidad existente y conforme a las funciones, avances y posibilidades de cada agrupación regional y subregional, y considerando que se cuenta con el apoyo de la cooperación internacional, regional y multilateral. Es deseable, como se expresa desde el Plan de Acción 2012 de la CELAC, que los organismos y mecanismos de integración actúen en forma coordinada y colaborativa, para evitar duplicaciones, mejorar la coordinación y cooperación y hacer más efectivas las actividades que se desarrollen, lo que podría implicar, tanto compromisos como mecanismos de control político al más alto nivel en cada espacio, regional y subregional, así como el apoyo de la comunidad empresarial en su conjunto.

1. Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC)

Tomando en consideración la necesidad de profundizar la integración comercial y productiva de ALC, en las actuales circunstancias de bajo dinamismo de la economía mundial, la activación de la instrucción de los Presidentes sobre facilitación del comercio, incluida en el Plan de Acción CELAC 2012, podría jugar un papel muy importante para organizar lo que pudiera denominarse la "Agenda Pendiente de ALC". En efecto, aspectos contemplados en ese Plan de Acción, como la liberación e integración comercial, el desarrollo de la infraestructura de transporte y comunicaciones, la ampliación de la oferta de transporte y comunicaciones y la facilitación del comercio, constituyen elementos complementarios que se alimentan simultáneamente entre sí, pues si aumentan la oferta y la demanda de bienes y servicios, se requerirá de transporte y comunicaciones competitivos y éstos exigirán la disponibilidad de una infraestructura desarrollada y de procedimientos aduaneros, logísticos, migratorios y de medidas no arancelarias simplificados, rápidos, de bajo costo y no discriminatorios.

En consecuencia, cabe sugerir que se tome en consideración la conformación de un Grupo Técnico o de un Comité de la CELAC que, a partir de una visión regional de facilitación del comercio,

incluya además de los asuntos tratados en el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, el tema de la disponibilidad y acceso al transporte, la infraestructura física y de comunicaciones y el movimiento de personas.

En concreto, dentro de la Agenda Regional de Facilitación del Comercio de América Latina y el Caribe, se sugiere tomar en consideración los siguientes temas, tratados en el presente documento:

- Cooperación aduanera: Las aduanas de América Latina y el Caribe vienen trabajando en conjunto para mejorar sus capacidades, en el marco de la Oficina Regional de la OMA para las Américas y el Caribe, cuya sede está en Argentina. Además, en el marco de la XXXVI Reunión de Directos de Aduanas del Convenio Multilateral de Asistencia Mutua de Aduanas de América Latina, Portugal y España (COMALEP) y la XVIII Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas (CRDGA), realizada en conjunto recientemente en Chile (Puerto Natales, abril 13 – 17 de 2015), se estudiaron los temas que surgen del Acuerdo de Facilitación de Comercio de la OMC, con el objeto de analizar los desafíos que implica la implementación del referido Acuerdo para las Aduanas, pero también para el sector privado. Otros temas tratados fueron los desafíos del comercio electrónico para las aduanas, la creciente lucha contra el fraude mediante el uso de las nuevas tecnologías, la modernización de las aduanas, la labor de fiscalización coordinada y las coordinaciones entre los países. Por lo tanto, es imprescindible que esta labor conjunta de las aduanas sea parte de un programa regional de facilitación del comercio.
- Automatización y agilización de los pasos de frontera: a partir de la experiencia y los avances del Programa TIM del Proyecto Mesoamérica y la experiencia reciente entre Colombia y Ecuador
- Correo de paquetes: a partir de la experiencia de Brasil y el Programa IIRSA Exportafácil
- VUCE: Desarrollo generalizado de este sistema en toda ALC, ya sean ventanillas nacionales, subregionales y/o regionales (p.e. en la OECO) y su interoperabilidad
- OEA: Promover su adopción en toda ALC, así como la celebración de acuerdos de reconocimiento mutuo o, mejor aún, la adopción de un mecanismo regional de reconocimiento mutuo.

2. Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)

Este organismo regional ha dedicado buena parte de su trabajo de los últimos años a promover la competitividad de los países de ALC, impulsando el uso de las TICs, la adopción y la interoperabilidad de la VUCE, los análisis y la búsqueda de soluciones a los cuellos de botella en la competitividad ocasionados por ineficiencias en la facilitación del comercio y, últimamente, las VUP (Ventanillas Únicas Portuarias). El SELA pudiera tomar en consideración llevar a cabo las siguientes actividades:

- Continuar la revisión regional de los avances de la aplicación del AFC, la cooperación internacional y los acuerdos de facilitación del comercio, con la participación de las comisiones nacionales de facilitación y el apoyo de los organismos internacionales
- Cursos de capacitación
- Observatorio de Facilitación de ALC, que incluya:

- Recopilación de los análisis de las evaluaciones para ALC de: Doing Business, Banco Mundial, OCDE
- Seguimiento a las actividades de las Comisiones Nacionales y Subregionales de Facilitación del comercio
- Seguimiento a las actividades en el marco del AFC de la OMC de interés de ALC
- Seguimiento a los avances regionales y subregionales

3. Asociación de Estados del Caribe (AEC)

El Proyecto denominado “Obstáculos al Comercio a Nivel Empresarial y Facilitación Comercial dentro de los Países Miembros de la AEC” , busca identificar y reducir gradualmente los obstáculos al comercio, para facilitar la realización de negocios en los Estados miembros de la AEC, en respuesta a las necesidades de promover una liberalización gradual y progresiva del flujo de mercancías y de inversiones en el Gran Caribe⁵³. Este objetivo podría servir de medio para canalizar mecanismos de cooperación entre los países del Gran Caribe⁵⁴, especialmente la CARICOM y Cuba.

Es conocido que la AEC también promulga por el mejoramiento de la conectividad aérea y marítima del Gran Caribe, por lo cual, al ampliarse como debería ser, se abrirían nuevas posibilidades de comercio e inversiones y surgiría una mayor necesidad para buscar la disminución de los costos de las transacciones comerciales en la zona, como de agilizar, automatizar y hacer menos gravosos los CTC.

De esta manera, la AEC podría desempeñar un papel proactivo en la conformación de una estrategia de facilitación del comercio de sus Estados miembros, incluido un programa con especial apoyo a los países de la CARICOM y Cuba.

4. Mecanismos Subregionales de Integración

El artículo 23.2 del AFC prevé la conformación de Comités Nacionales de facilitación del comercio o la designación de un mecanismo existente para facilitar la coordinación y aplicación de las disposiciones del AFC. Este hecho reconoce la importancia de estas agrupaciones dentro de la política aduanera y de facilitación del comercio, que no solamente abarca el mercado subregional sino que, por ser medidas de interés general, se aplican en todas las circunstancias similares. Por lo tanto, estas agrupaciones jugarán un papel determinante para la implementación AFC, porque buena parte de la política aduanera, sanitaria y de normalización técnica, de tránsito aduanero internacional, de origen, como de muchas otras disposiciones de facilitación, se adoptan con base en la normativa y la institucionalidad de los mecanismos de integración.

Los cuatro grandes procesos de integración subregional, CAN, CARICOM, MERCOSUR y SICA, tienen sus propias políticas aduaneras y de procedimientos de certificación de origen; así mismo, la ALADI ha digitalizado las certificaciones de origen, lo cual no solamente facilita el comercio entre sus 13 Estados miembros, sino en las relaciones comerciales de éstos con los demás países de ALC.

En Centroamérica, por mandato del más alto nivel político, se ha adoptado un programa de trabajo en materia de reglamentación y procedimientos aduaneros con el objeto de cumplir con el

⁵³ SELA. Evolución de la AEC. Documento SP/Di No. 3-15, junio de 2015.

⁵⁴ Todos los países de la CARICOM y SICA más México, Cuba, Colombia y Venezuela.

AFC de la OMC, lo cual podría replicarse en los otros esquemas, a partir del reconocimiento de las propias realidades de cada uno y de la conformación de una estrategia global de facilitación del comercio.

De esta manera, podría preverse que a medida que avancen los programas subregionales de facilitación del comercio, los países de ALC puedan adoptar mecanismos de convergencia regional, p. ej. ,en materia de reglamentación, criterios y certificación de origen (para facilitar el comercio y promover cadenas de valor); así mismo, hacer más transparentes, rápidos, previsibles y sin costos distorsionados los procedimientos aduaneros; el uso de procedimientos automatizados de evaluación de riesgo; adopción generalizada y la interoperabilidad de las VUCE; igualmente, la implantación y el reconocimiento de los OEA, el uso generalizado de los TIM y el correo expreso, entre muchos otros. Estas experiencias, además de mejorar la competitividad regional y fomentar las cadenas de valor, hará más atractivas las inversiones intrarregionales y desde fuera de la región.

De otra parte, en el marco de los procesos de integración, al tiempo de ampliar los instrumentos de facilitación del comercio se requerirá revisar muchos de los instrumentos de política económica y comercial que fueron adoptados en el pasado, bajo otros esquemas de política o bajo circunstancias diferentes, como sería el caso de las políticas en materia de transporte, cabotaje marítimo y aéreo, así como en relación con el tratamiento al movimiento y entrada temporal de personas, especialmente del Caribe respecto del resto de ALC.

En todos los casos, es imprescindible la revisión de las políticas de transporte aéreo, dada la actual oferta limitada, el elevado encarecimiento de las tarifas durante los últimos años y la aparente manipulación del mercado por parte de los grandes grupos empresariales, sin una acción efectiva de las autoridades nacionales, ante una demanda que crece a tasas muy altas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- El comercio internacional es una actividad económica esencialmente del sector privado, pero cuya competitividad depende en buena parte de la institucionalidad y las condiciones establecidas por las administraciones públicas vinculadas con las relaciones comerciales. Por ello, es conveniente la existencia de mejoras continuas en la eficiencia del sector público, la transparencia de las normas y los procedimientos, el uso de estándares internacionales, la simplificación y racionalización de los documentos requeridos y el menor uso de controles físicos en frontera, mediante prácticas de gestión de riesgo, entre otros, a fin de reducir los tiempos y costos de exportación e importación.
- Con el objetivo de apoyar los diagnósticos nacionales para la instrumentación de las políticas sobre facilitación del comercio y para la canalización de asistencia técnica en este campo, diversas organizaciones internacionales elaboran algunas herramientas de análisis, que además indican la posición mundial entre los países objeto de comparación.
- En el Informe Dong Business 2014, entre los 31 países de ALC analizados, Panamá ocupa el puesto 9 a escala mundial, seguido de República Dominicana (24) y Barbados (38). En general, los países de ALC están distribuidos a largo de los 189 países identificados, siendo Haití (142), Paraguay (150) y Venezuela (176) los de menor desempeño. En conjunto ALC muestra un puntaje de 72,47 equivalente al puesto 94, en tanto que la OCDE registra 86,12 equivalente al puesto 20.
- El Informe 2014 del Índice de Desempeño Logístico (LPI, por su sigla en inglés) del Banco Mundial, concluye que, en general, año a año los países mejoran, aunque persiste la brecha entre los países que tienen el mejor y el peor desempeño en materia de logística comercial debido a la complejidad de las reformas y al monto que significan las inversiones vinculadas a la logística en los países en desarrollo. Dentro del LPI general, y por cada uno de sus componentes, se aprecia el relativo atraso de ALC, con una alta concentración entre los puestos 50 y 100, después de Chile (42) y Panamá (45). También un número considerable de países de ALC está por encima del puesto 100.
- De acuerdo con OCDE, La posible reducción de costos de una aplicación “completa” del AFC de la OMC sería del 14,1% para los países de bajos ingresos (LIC), el 15,1% para los países de ingreso medio bajo (PIBM) y el 12,9% para los países de renta media alta (PIMA). En el caso de la aplicación “limitada”, el potencial de reducción alcanza el 11,7% para los países LIC, 12,6% para los PIBM y el 12,1% para PIMA. Este escenario revela los costos de oportunidad en caso de demora o no aplicación del AFC.
- Estima la OCDE que la adopción de algunas de las medidas es sencilla y de bajo costo, gracias a la amplia labor de armonización ya emprendida por los países, inclusive con el apoyo de los foros internacionales. Así, la mayoría de los países no requeriría cantidades significativas de asistencia técnica. Por otro lado, para las medidas técnicamente complejas o más caras, que requieren de asistencia técnica, el AFC concede una prórroga para su ejecución y muchos organismos internacionales han elaborado propuestas o vienen creando fondos financieros.

- La introducción y aplicación de medidas de facilitación del comercio cubriría una o más de las siguientes áreas: diagnóstico, nueva regulación, cambios institucionales, capacitación, equipamiento, infraestructura y sensibilización y gestión del cambio. De éstos, equipos e infraestructura son a menudo los más caros. Cálculos de la OCDE para los países en desarrollo indican que el total de gasto para introducir medidas de facilitación del comercio oscila entre US\$ 5 y 25 millones, mientras que los costos anuales de operación no excederían los US\$ 3,5 millones. De todas maneras, para empezar, se requiere superar la resistencia al cambio mediante voluntad política y tiempo suficiente, además de asistencia técnica y financiera.
- Las medidas de facilitación del comercio son más efectivas en conjunto, que actuando por separado, aunque en la práctica las mismas se suelen acompañar de otras complementarias. Por ejemplo, la estandarización y simplificación de procesos está relacionada igualmente con procesos de automatización y coordinación entre diferentes instituciones.
- El área de la facilitación del comercio dedicada a los procedimientos de comercio exterior es una actividad que cuenta con múltiples fuentes de evaluación, estándares, marcos jurídicos y mecanismos de apoyo bilateral, regional e internacional. Realmente saber qué hacer, cómo hacerlo e, inclusive, quién pudiera apoyar este proceso, son asuntos ampliamente reconocidos y desarrollados actualmente.
- Existen disposiciones del AFC que son más fácilmente aplicables y, por lo tanto, con mayor probabilidad de notificación, bien porque ya se encuentran en funcionamiento, bien porque son prácticas que ya están contempladas en los acuerdos sobre medias sanitarias y barreras técnicas que además generalmente se incluyen en los capítulos de facilitación del comercio de los TLC. El tema de la cooperación aduanera, es usual para control de la verificación de las certificaciones de origen y entre autoridades aduaneras de países colindantes, y suele incluirse en los TLC de última generación, pues para efectos de gestión de riesgos, intercambio de información y formación de capacidad es muy importante que existan estos mecanismos de cooperación.
- Los países de América Latina y el Caribe exigen más documentos para las importaciones y exportaciones que regiones más competitivas en el mundo, como la OCDE, ocasionando pérdidas de competitividad, mayores costos administrativos para los Estados y las empresas y procesos más lentos y engorrosos, limitando igualmente la inserción internacional del respectivo país. Ello justifica la necesidad de adoptar políticas públicas nacionales y subregionales para la adopción de estándares y prácticas internacionales, tal como lo expresan repetidamente los análisis de los foros internacionales, especialmente la OMC, la UNCTAD, la OCDE, la OMA, el BM, el BID, la CEPAL, el SELA y la CAF.
- El AFC es un texto de 24 artículos distribuidos en 3 secciones. La Sección I está conformada por las normas sustantivas del Acuerdo, la Sección II recoge el trato especial y diferenciado a los países en desarrollo (con especial énfasis en los países menos adelantados – PMA) y la Sección III incluye las disposiciones institucionales para la administración del Acuerdo.
- El AFC señala tres artículos del GATT de 1994 referidos directamente a este tema: Art. V (Libertad de tránsito), Art. VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y la exportación) y Art. X (Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales). Sin embargo, existen otros artículos y varias disciplinas multilaterales que también constituyen instrumentos de facilitación del comercio y que complementan el AFC, como los relativos a las medidas sanitarias, normas técnicas, valoración en aduana, inspección previa a la expedición, licencias de importación, servicios y propiedad intelectual.
- Además de la utilización de estándares internacionales, el AFC hace énfasis en la adopción de instrumentos automatizados, de los cuales tanto en ALC como en general en la comunidad internacional, se vienen haciendo desarrollos importantes, tales como: Ventanilla

- Única de Comercio Exterior, Ventanilla Única Portuaria, Operador Económico Autorizado, correo expreso y tránsito internacional de mercancías a través de las fronteras terrestres.
- Para ALC es primordial la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, independientemente de la fecha de su entrada en vigencia, debido a la necesidad de promover y diversificar sus exportaciones no tradicionales de mayor valor agregado, especialmente a través de su incorporación en las cadenas internacionales de valor, mejorar la competitividad de sus economías, desarrollar la eficiencia estatal y crear mejores climas de negocios.
 - La mayoría de los países latinoamericanos han asumido compromisos de facilitación del comercio que abarcan 9 de las 12 disposiciones sustantivas del AFC, con pocos compromisos relacionados con los artículos 8 y 9 que son más del ámbito nacional. Sobre otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia (Art.5), se prevé que no podrán demorar en comprometerse en razón a la modernización aduanera: controles o inspecciones, retención y procedimientos de prueba. Se deben revisar los subtemas de cada artículo del AFC con respecto a las posibilidades reales de cada país, con miras no solamente a conformar el programa de transición previsto por el AFC, sino especialmente para el desarrollo de esta materia conforme a los estándares internacionales y los avances internacionalmente desarrollados, especialmente en materia de automatización y de nuevos instrumentos de facilitación.
 - Por grupos de países, se puede anotar que los mayores compromisos los realizan los países de la Alianza del Pacífico. Los temas de Interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE) y la adopción y el reconocimiento mutuo del Operador Económico Autorizado (OEA), profundizan y operativizan las disposiciones del AFC en estas materias.
 - En general las notificaciones de los siete países del SICA asumen compromisos en los 12 artículos sustantivos del AFC, aunque con muchas excepciones puntuales, que no parecen armonizadas entre sí. Centroamérica, como región, ha adoptado compromisos sobre facilitación del comercio, similares a los del AFC, en el marco de los tratados de libre comercio con países de América Latina y el Caribe y de fuera de esta región, como en los casos de Estados Unidos, la Unión Europea y Canadá. Así mismo, existen claros avances en la armonización de la administración aduanera, mediante el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA), la implementación del Sistema de Información Aduanero Unificado de Centroamérica (SIAUCA) y el Reglamento Centroamericano sobre la Valoración Aduanera de las Mercancías; a lo que se adicional el "Plan de la Alianza para la Prosperidad para el Triángulo Norte", de Guatemala, Honduras y El Salvador, y la recientemente elaborada "Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad".
 - En razón a que en la CAN existe una política aduanera común, así como normas sobre tránsito, cabría esperar que esta subregión se plantee apoyar la participación de sus países miembros en el AFC, a partir de la armonización de sus compromisos. Sin embargo, no se conoce pronunciamiento de la CAN relativo a la revisión de sus disciplinas en materia de facilitación del comercio a la luz del AFC de la OMC y adopción de una estrategia subregional en este campo.
 - CARICOM es la subregión de ALC que más requiere del apoyo internacional tanto para la adopción, implementación, aplicación y seguimiento del AFC, como para hacer más

transparentes las operaciones aduaneras de sus Estados miembros y mejorar su competitividad internacional.

- El MERCOSUR dispone de varios instrumentos en materia de facilitación del comercio, especialmente en asuntos aduaneros, pero en la práctica imperan las políticas nacionales. Esta subregión hasta ahora no ha dado muestras de interés para adoptar una política común de facilitación del comercio.
- A pesar de los avances innegables en la apertura comercial de los países latinoamericanos y caribeños, gracias a las reducciones arancelarias autónomas y las negociaciones multilaterales, regionales y bilaterales, se mantiene un conjunto amplio de obstáculos que entorpecen la fluidez del comercio internacional y que constituyen verdaderos cuellos de botella en las cadenas de suministro. Estas barreras se expresan en la ineficiencia y alto costo del transporte, la inexistencia o inadecuada infraestructura física de transporte, puertos, aduanas y comunicaciones, las complicaciones e insuficiencias administrativas, institucionales y de infraestructura en el tránsito de fronteras y puertos, los lentos y complicados trámites aduaneros, etc. En otras palabras, el reto más importante para el comercio internacional de los países de ALC en la actualidad es la "facilitación del comercio", cuyos efectos económicos superan grandemente los de los aranceles.
- El AFC, implica que los países miembros de la OMC se comprometen a conformar un Comité Nacional de Facilitación del Comercio. Las funciones principales de estos Comités son negociar, coordinar y fomentar la facilitación del comercio, por medio de la simplificación, la estandarización o la armonización de los procedimientos comerciales y aduaneros. Estos Comités, que también pueden ser regionales, requieren ante todo el respaldo del alto nivel político, para la coordinación y cooperación entre las partes interesadas de los sectores público y privado, cada una con intereses y prioridades distintas y a veces opuestas entre sí, como los ministerios de comercio, transporte, salud, agricultura y relaciones exteriores, entre otros, las autoridades aduaneras, los agentes de aduanas, los comerciantes, los industriales, los operadores de transporte y los transitorios.
- En los acuerdos comerciales preferenciales y, recientemente en el plano multilateral, se aprecia cada vez con mayor frecuencia la inclusión de temáticas muy detallada respecto a los procedimientos aduaneros y la facilitación del comercio, al tiempo que alientan o requieren la conformación de institucionalidades responsables de su impulso y desarrollo. Las negociaciones de la OMC han fijado la pauta sobre la temática y el contenido de este capítulo en los TLC negociados después de 2010, lo cual significa un gran avance en comparación con los acuerdos anteriores, los que se concentraban más en la transparencia de las normas, que en los procedimientos específicos.
- Las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior se destacan en como instrumentos automatizados para la facilitación comercial, ya que son plataformas electrónicas que contienen toda la documentación relacionada con el comercio, presentada o recogida por empresas privadas y organismos públicos. La Ventanilla Única agiliza los procesos, evita la múltiple presentación de información y elimina la duplicación de datos. Las VUCE significan grandes ventajas para la economía y se encuentran implementadas en 15 países de América Latina y el Caribe.

- Desde el año 2010 la Secretaría Permanente del SELA ha organizado 6 reuniones regionales de alto nivel sobre Ventanillas Únicas de Comercio Exterior, abiertas a la participación de los 33 países de ALC, en conjunto con las instancias pertinentes de los Estados Miembros sedes de estos eventos, con el objeto de construir un diálogo regional y favorecer procesos de concertación y colaboración regional.
- A partir de 2014, la Secretaría Permanente del SELA, mediante convenio con CAF-banco de desarrollo de América Latina, adelanta un “Programa para la Creación de la Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable” buscando la diseminación de las mejores prácticas de gobernanza portuaria, de los estándares de eficiencia y mejoramiento operacional basado en la gestión moderna de cadenas logístico-portuarias, y la entrega de pautas técnicas para la implementación gradual de tecnologías de información tipo Ventanilla Única Portuaria (VUP) que adicionalmente actuarían en interoperabilidad con las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior.
- Muchas administraciones aduaneras ya están trabajando en acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo del Operadores Económico Autorizado, especialmente cuando se han conformado cadenas de logística que aplican las normas del marco SAFE de la OMA. El reconocimiento mutuo de las autorizaciones de OEA entre las autoridades aduaneras en los distintos países es considerado como un beneficio principal de este mecanismo.
- En concordancia con el artículo 7.8 del AFC, el desarrollo del comercio electrónico requiere que el servicio postal progrese constantemente. Al estar presente en cada país del mundo, el servicio postal está en posición ideal para asistir a las pequeñas y medianas empresas, y a los países, para desarrollar sus actividades de comercio electrónico y envíos urgentes.
- El proceso de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) se viene aplicando en Centroamérica, dentro de la estrategia de facilitación del comercio del Proyecto Mesoamérica. El TIM consiste en la operación de sistemas informáticos y procedimientos aduaneros estandarizados en los pasos fronterizos desde México hasta Panamá, para optimizar los trámites migratorios, aduaneros y cuarentenarios, mediante el uso de un solo documento: el Documento Único de Tránsito (DUT).
- El área de la facilitación del comercio dedicada a los procedimientos de comercio exterior es una actividad que cuenta con múltiples fuentes de evaluación, estándares, marcos jurídicos y mecanismos de apoyo bilateral, regional e internacional. Realmente saber qué hacer, cómo hacerlo e, inclusive, quién pudiera apoyar este proceso, son asuntos ampliamente reconocidos y desarrollados actualmente.

Recomendaciones

- ALC requiere con urgencia la conformación de modernas agendas de facilitación del comercio, nacional y subregional. Teniendo en cuenta que los aranceles han disminuido mundialmente, los demás costos comerciales han venido a constituirse como la principal barrera al crecimiento del comercio mundial. Por ello, con el AFC se evidencia una agenda prioritaria en relación con las iniciativas que buscan reducir los costos asociados con las transacciones comerciales, cuyos beneficios —aumento en la velocidad, eficiencia y

transparencia de las operaciones comerciales— se podrían concretar en plazos relativamente breves a unos costos infinitamente inferiores, comparados con los beneficios que generan.

- El comercio, las inversiones, las comunicaciones, los transportes, la tecnología, el desarrollo productivo y los procesos de consumo, entre muchos otros, son actividades globalizadas, por lo que constituyen flujos de cobertura mundial y cuya interrupción o demora en algún punto del planeta afecta a todo el proceso. Este argumento complementa el interés de todos los países, desde sus propias particularidades y a través de los mecanismos de cooperación bilateral, subregional y multilateral, de avanzar sin demora en el tema de facilitación del comercio.
- Por ello, pareciera que para ALC el paso inicial más indicado deba ser la conformación de Comités Nacionales y, deseablemente, Subregionales de Facilitación del Comercio, conforme a las disposiciones del Artículo 23.2 del AFC, incluyendo la participación pública y privada.
- Mediante una decisión de política del más alto nivel, se pueden afrontar las resistencias institucionales y demás intereses de todas las partes interesadas, gubernamentales y privadas, para la conformación de los Comités Nacionales de Facilitación del Comercio. Estos Comités evalúan la situación de cada país conforme a sus políticas, estructura institucional, necesidades y oportunidades del sector privado, así como los intereses internacionales asumidos. De esta forma, por medio de una alianza pública – privada se puede conformar una política global de facilitación del comercio.
- El costo de la racionalización, simplificación y automatización de los procedimientos tiene que ser visto frente a los aumentos potencialmente significativos en términos de reducciones de costos del comercio, ganancia en competitividad y mayores oportunidades de crecimiento y desarrollo.
- Además de la conformación de las VUCE en todos los países de ALC, se debería promover su interoperabilidad como una necesidad regional y como parte de la evolución de este tema, que será acompañada por acuerdos de cooperación aduanera.
- El Operador Económico Autorizado (OEA), constituye un instrumento que favorece la competitividad, la reducción de costos y tiempos, ya que busca asegurar que las aduanas proporcionen beneficios a las empresas que cumplen con los estándares de seguridad de la cadena de suministro y desarrollen mejores prácticas empresariales y, en este sentido es deseable que sea desarrollado por todos los países. Así mismo, se debe promover el reconocimiento mutuo de las autorizaciones de OEA entre las autoridades aduaneras en los distintos países, siguiendo el ejemplo de administraciones aduaneras que ya está trabajando en acuerdos bilaterales para este efecto.
- Podría ser útil replicar en toda ALC la experiencia suramericana denominada Exporta Fácil para el correo de pequeños paquetes, por medio de la agilización de los trámites aeroportuarios y la cooperación aduanera entre las contrapartes de la región.
- Los analistas internacionales han sugerido extender la experiencia del TIM de cooperación aduanera y fronteriza a los demás países de ALC, siendo el primer caso la frontera terrestre entre Ecuador (Tulcán) y Colombia (Ipiales). En ALC 23 países tienen fronteras terrestres,

pero adicionalmente, todos podrían aplicar estos procedimientos en el transporte aéreo y marítimo.

- Igualmente, se debería desarrollar un trabajo amplio de cooperación de la comunidad internacional y los países y organismos de ALC, a fin de favorecer el mejoramiento de la competitividad, la adopción de instrumentos automatizados y la formación de capacidad pública y privada de la región Caribe. Por su parte, con la internacionalización reciente de Cuba, muy seguramente se realizarán acciones para mejorar la facilitación del comercio en este país, además porque sus principales socios comerciales en ALC, así como Europa podrían compartirle buena parte de su conocimiento y experiencia.
- Regionalmente, la CELAC tiene un mandato presidencial en materia de facilitación del comercio, que debería ser abordado y reactivado por la Reunión de Ministros de Transporte, Comunicaciones e Infraestructura Física.
- A su vez, el SELA pudiera tomar en consideración llevar a cabo actividades que den continuidad a estudios sobre la revisión regional de los avances de la aplicación del AFC, la cooperación internacional y los acuerdos de facilitación del comercio, con la participación de las comisiones nacionales de facilitación y el apoyo de los organismos internacionales; cursos de capacitación; y desarrollo de un observatorio de Facilitación de ALC, que incluya recopilación de los análisis de las evaluaciones para ALC de *Doing Business*, Banco Mundial, OCDE, seguimiento a las actividades de las Comisiones Nacionales y Subregionales de Facilitación del comercio, y seguimiento a las actividades en el marco del AFC de la OMC de interés de ALC,
- Los procesos subregionales de integración están llamados a desempeñar un papel determinante para la implementación AFC, porque buena parte de la política aduanera, sanitaria y de normalización técnica, de tránsito aduanero internacional, de origen, como de muchas otras disciplinas de facilitación, se adoptan con base en la normativa y la institucionalidad de la integración. En este sentido, podría esperarse que a medida que avancen los programas subregionales de facilitación del comercio, los países de ALC puedan adoptar mecanismos de convergencia regional, p. ej. en materia de reglamentación, criterios y certificación de origen (para facilitar el comercio y promover cadenas de valor); así mismo, hacer más transparentes, rápidos, previsibles y sin costos distorsionados los procedimientos aduaneros; el uso de procedimientos automatizados de evaluación de riesgo; adopción generalizada y fomento de la interoperabilidad de las VUCE; igualmente, la implantación y el reconocimiento de los OEA, el uso generalizado de los TIM y el correo expreso, entre muchos otros.

A N E X O I

ÍNDICE DEL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OMC

Preámbulo

SECCIÓN I

Artículo 1: Publicación Y disponibilidad de la información

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

Artículo 2: Oportunidad de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor y consultas

1. Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor
2. Consultas

Artículo 3. Resoluciones anticipadas

Artículo 4: Procedimientos de recurso o de revisión

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

1. Notificaciones de controles o inspecciones reforzados
2. Retención
3. Procedimientos de prueba

Artículo 6: Disciplinas en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas y de sanciones

1. Disciplinas generales en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas
2. Disciplinas específicas en materia de derechos y cargas de tramitación aduanera establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas
3. Disciplinas en materia de sanciones

Artículo 7: levante y despacho de las mercancías

1. Tramitación previa a la llegada

2. Pago electrónico

3. Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas
4. Gestión de riesgo
5. Auditoría posterior al despacho de aduana
6. Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante
7. Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados
8. Envíos urgentes
9. Mercancías perecederas

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

Artículo 9: Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero

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

1. Formalidades y requisitos de documentación
2. Aceptación de copias
3. Utilización de las normas internacionales
4. Ventanilla única
5. Inspección previa a la expedición
6. Recurso a agentes de aduanas
7. Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes
8. Mercancías rechazadas
9. Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo

Artículo 11: Libertad de tránsito**Artículo 12: cooperación aduanera**

1. Medidas para promover el cumplimiento y la cooperación
2. Intercambio de información
3. Verificación
4. Solicitud
5. Protección y confidencialidad
6. Facilitación de información
7. Aplazamiento o denegación de una solicitud
8. Reciprocidad
9. Carga administrativa
10. Limitaciones
11. Utilización o divulgación no autorizadas
12. Acuerdos bilaterales y regionales

SECCIÓN II**Disposiciones en materia de trato especial y diferenciado para los países en desarrollo miembros y los países menos adelantados miembros****Artículo 13: Principios Generales****Artículo 14: Categorías de Disposiciones****Artículo 15: Notificación y aplicación de la Categoría A****Artículo 16: Notificación de las fechas definitivas para la aplicación de la Categoría B y la categoría C****Artículo 17: Mecanismo de alerta temprana: prórroga de las fechas para la aplicación de las Disposiciones de las Categorías B y C****Artículo 18: Aplicación de la categoría b y la Categoría C****Artículo 19: Cambios entre las Categorías B y C****Artículo 20: Período de gracia para la aplicación del entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias**

Artículo 21: Prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad

Artículo 22: Información sobre asistencia y apoyo para la creación de capacidad que se debe presentar al Comité

SECCIÓN III

Disposiciones Institucionales Y Disposiciones Finales

Artículo 23: Disposiciones Institucionales

1. Comité de Facilitación del Comercio
2. Comité Nacional de Facilitación del Comercio

Artículo 24: Disposiciones Finales

A N E X O I I

**ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO
NOTIFICACIONES DE ALC AL ACUERDO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO
SOBRE COMPROMISOS DE LA CATEGORÍA A DEL TED
(ARTÍCULOS QUE SE APLICARÁN DESDE LA ENTRADA EN VIGENCIA DEL AFC)**

Decisión Ministerial de 7 de diciembre de 2013 que figura en el documento WT/MIN (13)/36 y el
Artículo 15 de la Sección II del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio
A junio 18 de 2015

PAIS	COMPROMISOS
ANTIGUA Y BARBUDA	5.1 a)-d) Notificaciones de controles o inspecciones reforzados 5.2 Retención 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1.1-7.1.2 Tramitación previa a la llegada 7.2 Pago electrónico 7.3.1-7.3.6 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 7.8.1-7.8.3 Envíos urgentes 7.9.1-7.9.4 Mercancías perecederas 8.1-8.2 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera 10.1.1-10.1.2 Formalidades y requisitos de documentación 10.2.1-10.2.3 Aceptación de copias 10.3.1-10.3.3 Utilización de las normas internacionales 10.5.1-10.5.2 Inspección previa a la expedición 10.6.1-10.6.3 Recurso a agentes de aduanas 10.7.1 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8.2 Mercancías rechazadas 10.9.1-10.9.2 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11.1-11.17 Libertad de tránsito
DOMINICA	1.1 Publicación 1.2 Información disponible por medio de Internet 1.4 Notificación 2.2 Consultas 4.1 Procedimientos de recurso o de revisión 5.1 Notificaciones de controles o inspecciones reforzados 5.2 Retención 6.1 Disciplinas generales en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.2 Pago electrónico 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 7.4 Gestión de riesgo 7.5 Auditoría posterior al despacho de aduana 7.8 Envíos urgentes 8 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.2 Aceptación de copias 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.7 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.9 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11 Libertad de tránsito
GRENADA	1.1. Publicación 2.1 Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 5 Otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 7.4 Gestión de riesgo 7.5 Auditoría posterior al despacho de aduana 7.7 Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados 7.8 Envíos urgentes 7.9 Mercancías perecederas 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10 Formalidades en relación con la importación, la exportación y el tránsito

PAIS	COMPROMISOS
	11 Libertad de tránsito 12 Cooperación Aduanera
JAMAICA	2.2: Consultas 5.2: Retención 7.9: Mercancías perecederas 10.5: Inspección previa a la expedición 10.6: Recurso a agentes de aduanas 10.8: Mercancías rechazadas 11.4: Libertad de tránsito - Refuerzo de la no discriminación
SAN CRISTOBAL Y NEVIS	1.2.1 a)-c), 1.2.3 Información disponible por medio de Internet 1.3.1, 1.3.3 y 1.3.4 Servicios de información 2.1.1-2.1.3 Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 2.2 Consultas 4.3-4.4 Procedimientos de recurso o de revisión 5.2 Retención 6.1.1, 6.1.4 Disciplinas generales en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas y sanciones 6.3.1-6.3.7 Disciplinas en materia de sanciones 7.1.1-7.1.2 Tramitación previa a la llegada 7.3.1-7.3.6 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 7.8.1-7.8.3 Envíos urgentes 7.9.1-7.9.4 Mercancías perecederas 8.1-8.2 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.1.1-10.1.2 Formalidades y requisitos de documentación 10.2.1-10.2.3 Aceptación de copias 10.3.1-10.3.2 Utilización de las normas internacionales 10.5.1-10.5.2 Inspección previa a la expedición 10.6.1, 10.6.3 Recurso a agentes de aduanas 10.7.1-10.7.2 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8.1-10.8.2 Mercancías rechazadas 10.9.1-10.9.2 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11.1-11.4, 11.6-11.13, 11.16 Libertad de tránsito 12.1.1-12.1.2, 12.2.1, 12.3, 12.5.1-12.5.3, 12.6.1, 12.10, 12.11.1-12.11.2, 12.12.1-12.2.2 Cooperación aduanera
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	4.1 Procedimientos de recurso o de revisión 5.1 a)-d) Notificaciones de controles o inspecciones reforzados 6.2 Disciplinas específicas en materia de derechos y cargas de tramitación aduanera establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas 7.1.1 Tramitación previa a la llegada 7.8.1 Envíos urgentes 8.1 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.2.1 Aceptación de copias 10.3.1 Utilización de las normas internacionales 10.5.1 Inspección previa a la expedición 10.6.1 Recurso a agentes de aduanas 10.7.1-2 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8.1 Mercancías rechazadas 10.9.1 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11.1 Libertad de tránsito 12.1.1 Cooperación aduanera - Medidas para promover el cumplimiento y la cooperación
TRINIDAD Y TOBAGO	2.2 Consultas 6.2 Disciplinas específicas en materia de derechos y cargas de tramitación aduanera establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.9 Mercancías perecederas 10.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.5 Inspección previa a la expedición 10.8 Mercancías rechazadas

PAIS	COMPROMISOS
	<p>10.9 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11 Libertad de tránsito 12.12 Acuerdos bilaterales y regionales</p>
<p>GUATEMALA</p>	<p>1. 1.1 d) y f) Publicación 1. 2.1 a) y b) Información disponible por medio de Internet 1. 3.1, 1. 3.2 Servicios de información 1. 4 b) y c) Notificación 2. 1.1 Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 3. 9 b) iii) Resoluciones anticipadas 5 Otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia 6. 1.4 Disciplinas generales en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas y sanciones 7. 1.2 Tramitación previa a la llegada 7. 4.3 Gestión de riesgo 7. 6.1, 7. 6.2 Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante 7. 7.3 a) d) e) f) y g) Medidas de facilitación del comercio aplicables a los operadores económicos autorizados 7. 8.2 c) y d) Condiciones para usar el mecanismo de Envíos urgentes 7. 9.3 _Exigencias sobre instalaciones de almacenamiento de mercancías perecederas 8. 1 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera 8. 2 d) y e) Cooperación en materia de procedimientos en fronteras comunes 10. 1.1 Formalidades y requisitos de documentación 10. 2.3 Aceptación de copias 10. 4.1, 10. 4.2 Ventanilla Única 11. 17 Nombramiento de un coordinador nacional de tránsito 12...2.1, 12. 3, 12. 4, 12. 5, 12. 6, 12. 7, 12. 8, 12. 9, 12. 10, 12. 11 Cooperación aduanera</p>
<p>PANAMÁ</p>	<p>1.3 Servicios de información 4 Procedimientos de recurso o de revisión 5.1 Notificaciones de controles o inspecciones reforzadas 5.2 Retención 6.1, 6.2 Disciplinas generales en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 7.4 Gestión de riesgo 7.5 Auditoria posterior al despacho de aduana 7.6 Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante 7.7 Medidas de facilitación del comercio para los operadores autorizados 7.8 Envíos urgentes 7.9 Mercancías perecederas 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.2 Aceptación de copias 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.8 Mercancías rechazadas 10.9 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11 Libertad de tránsito 12 Cooperación aduanera</p>
<p>EL SALVADOR</p>	<p>1 Publicación y disponibilidad de la información 2 Oportunidad de formular observaciones, información antes de la entrada en vigor y consultas 3 Resoluciones anticipadas 4 Procedimiento del Recurso de Revisión: numerales 1, 2, 3, 4 y 5 5 Otras medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia 6 Disciplinas en materia de derechos y cargas establecidos sobre la importación y la exportación o en conexión con ellas y de sanciones: numerales 1 y 3 7 Levante y despacho de las mercancías: numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 (ítems 3,4,5,6), 8 y 9</p>

PAIS	COMPROMISOS
	8 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera: numeral 1 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10 Formalidades en relación con la importación, la exportación y el tránsito: numerales 1, 2 (ítems 2 y 3), 3, 5 (ítem 1), 6, 7, 8 y 9 11 Libertad de Tránsito: numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16 y 17 12 Cooperación aduanera: numerales 1, 3, 4, 5 (ítems 1 y 2), 12
HONDURAS	1.1 Publicación 1.2 Información disponible por medio de Internet 1.3 Servicios de información 1.4 Notificación 3 Resoluciones anticipadas 4 Procedimiento de recurso o revisión 6.1 Disciplinas generales sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas (excepto 6.1.3 y 6.1.4) 6.2 Disciplinas específicas sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.2 Pago electrónico 7.4 Gestión del riesgo 7.5 Auditoría posterior al despacho de aduana 7.8 Envíos urgentes (a excepción del Art. 7.8.2.d) 7.9 Mercancías perecederas (a excepción del Art. 7.9.3) 8 Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera (excepto 8.2 c, d y e) 9 Traslado de las mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.7 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8 Mercancías rechazadas 10.9 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11 Libertad de tránsito 12.12 Acuerdos bilaterales y regionales
NICARAGUA	1.2 Información disponible por internet. 1.4 Notificación 2.1 Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 2.2 Consultas 3 Resoluciones anticipadas 4.1 Derecho a recurso o revisión 5.2 Retención 6.1 Disciplinas generales sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas. 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas 7.4 Gestión del riesgo 7.5 Auditoría posterior al despacho de aduana 7.8 Envíos urgentes 7.9 Mercancías perecederas 9 Traslado de mercancías bajo control aduanero destinadas a la importación 10.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.7 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8 Mercancías rechazadas 10.9 Admisión temporal de mercancías/Perfeccionamiento activo y pasivo 11 Libertad de tránsito 12 Cooperación aduanera

PAIS	COMPROMISOS
	13.2 Comité nacional de facilitación del comercio
COSTA RICA	<u>Todas</u> las disposiciones de la Sección I del Acuerdo, <u>excepto</u> : 10.1.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.2.2 Aceptación de copias
REPUBLICA DOMINICANA	1.2 Información disponible por internet 1.3 Servicios de Información 2.1 Oportunidad formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 2.2 Consultas 3 Resoluciones anticipadas 4.1 Derecho a recurso o revisión 5.2 Retención 6.1 Disciplinas generales sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.2 Pago electrónico de los derechos aduaneros 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y carga 7.5 Auditoría posterior al despacho de aduana 7.7 Medidas de Facilitación del Comercio para los Operadores Autorizados 9 Traslado de mercancías bajo control aduanero destinadas a la importación 10.1 Formalidades y requisitos de documentación 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.7 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8 Mercancías rechazadas 10.9 Admisión temporal de mercancías/Perfeccionamiento activo y pasivo Libertad de tránsito 12 Cooperación Aduanera 23.2 Comité Nacional de Facilitación del Comercio
ECUADOR	2.1 Oportunidad de formular observaciones e información antes de la entrada en vigor 4. Procedimientos de recurso o de revisión 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.6 Establecimiento y publicación de los plazos medios de levante 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.7 Procedimientos en frontera comunes y requisitos de documentación uniformes 10.8 Mercancías rechazadas 10.9 Admisión temporal de mercancías y perfeccionamiento activo y pasivo 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 11.16, 11.17 Libertad de Tránsito
PERU	<u>Todas</u> las disposiciones de la Sección I, <u>excepto</u> : 3. Resoluciones anticipadas 5.1 Notificaciones de controles o inspecciones reforzados 5.3 Procedimientos de prueba 6.3 Disciplinas en materia de sanciones 8. Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera 10.4 Ventanilla Única 12. Cooperación aduanera
COLOMBIA	<u>Todas</u> las disposiciones de la Sección I, <u>excepto</u> : 5.3 Procedimientos de Prueba 7.9 Mercancías Perecederas
URUGUAY	<u>Todas</u> las disposiciones de la Sección I, <u>excepto</u> : 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas, que se incluirá en los compromisos de la categoría "B".
BRASIL	<u>Todas</u> las disposiciones de la Sección I, <u>excepto</u> : 3.6. b), 3.9. ii Resoluciones anticipadas 7.1 Tramitación previa a la llegada 7.3 Separación entre el levante y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y carga

PAIS	COMPROMISOS
	11.9 Presentación anticipada de los documentos de tránsito
PARAGUAY	3 Resoluciones anticipadas 4 Procedimientos de Recurso o de revisión 5.2 Retención 7.2 Pago electrónico 7.4 Gestión del Riesgo 9 Traslado de mercancías destinadas a la importación bajo control aduanero 10.2 Aceptación de copias 10.3 Utilización de las normas internacionales 10.4 Ventanilla Única 10.5 Inspección previa a la expedición 10.6 Recurso a agentes de aduanas 10.8 Mercancías rechazadas 10.9 Admisión temporal de mercancías/ Perfeccionamiento activo y pasivo 11 Libertad de Tránsito 12 Cooperación Aduanera
CHILE	<u>Todas</u> las disposiciones de la Sección I, <u>excepto</u> : 7.7 Operadores Autorizados.
MÉXICO	Se aplicarán en su totalidad en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo.

FUENTE: Elaborado con base en información de la OMC

A N E X O I I I

**NOTIFICACIONES DE MEDIDAS DE LA CATEGORIA A DEL AFC
SEGÚN AGRUPACIONES SUBREGIONALES DE ALC
A JUNIO 25 DE 2015**

ANEXO 3.1
Países de la Alianza del Pacífico

CHILE	COLOMBIA	PERU	MEXICO
TRANSPARENCIA			
Artículo 1	Artículo 1	Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2	Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3	Artículo 3		Artículo 3
Artículo 4	Artículo 4	Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5	Artículo 5 (Excepto 5.3)	Art.5 (Excepto 5.1;5.3)	Artículo 5
TARIFAS Y FORMALIDADES			
Artículo 6	Artículo 6	Artículo 6 (Excepto 6.3)	Artículo 6
Artículo 7 (Excepto 7.7)	Artículo 7 (Excepto 7.9)	Artículo 7	Artículo 7
Artículo 8	Artículo 8		Artículo 8
Artículo 9	Artículo 9	Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	Artículo 10	Art. 10 (Excepto 10.4)	Artículo 10
Artículo 11	Artículo 11	Artículo 11	Artículo 11
COOPERACION			
Artículo 12	Artículo 12		Artículo 12

ANEXO 3.2
Países del SICA

COSTA RICA	EL SALVADOR	GUATEMALA	HONDURAS	NICARAGUA	PANAMA	REPUBLICA DOMINICANA
TRANSPARENCIA						
Artículo 1	Artículo 1	Art. 1.1.1 d) y f);2.1 a) y b); 3.1; 3.2; 4 b) y c)	Art. 1.1,2,3,4	Art. 1.2,4	Artículo 1.3	Artículo 1.2, 1.3
Artículo 2	Artículo 2	Artículo 2. 1.1		Artículo 2		Artículo 2
Artículo 3	Artículo 3	Art. 3. 9 b) iii)	Artículo 3	Artículo 3		Artículo 3
Artículo 4	Art.4.1.2.3.4.5.		Artículo 4	Artículo 4.1	Artículo 4	Artículo 4.1
Artículo 5	Artículo 5	Artículo 5		Artículo 5.2	Art. 5.1;2	Artículo 5.2
TARIFAS Y FORMALIDADES						
Artículo 6	Art. 6.1;6.3	Artículo 6. 1.4	Art. 6.1 (except.1.3,1.4); 2;3	Artículo 6.1;3	Art.6.1; 2;3	Artículo 6.1;3
Artículo 7	Art. 7.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 (ítems 3,4,5,6), 8, 9	Art. 7. 1.2; 4.3; 6.1;6.2; 7.3 a) d) e) f) y g);8.2 c) y d); 9.3	Art. 7.1, 2, 4, 5, 8, 9	Art. 7.1, 3, 4, 5, 8, 9	Artículo 7.3,4,5,6,7,8, 9	Artículo 7.1,2,3,5,7
Artículo 8	Artículo 8. 1	Artículo 8. 1;2 d) y e)	Art. 8 (except. 2 c, d, e)			
Artículo 9	Artículo 9		Artículo 9	Artículo 9	Artículo 9	Artículo 9
Art. 10 (excepto 1.1;2.2)	Art. 10 1, 2 (ítems 2 y 3), 3, 5 (ítem 1), 6, 7, 8 y 9	Art. 10. 1.1;2.3;4.1;4.2	Art.10.1;3;5;6;7; 8;9	Art.10.1;3;5;6;7; 8;9	Art.10.1;2;3; 5;6;8;9	Art.10.1;3;5;6;7;8; 9
Artículo 11	Art. 11. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17	Art. 11. 17	Artículo 11	Artículo 11	Artículo 11	
COOPERACION						
Artículo 12	Art. 12.1, 3, 4, 5 (ítems 1 y 2), 12	Art.12.2.1;3;4;5;6;7 ;8;9;10; 11	Artículo 12.12	Artículo 12	Artículo 12	Artículo 12

ANEXO 3.3

Países del Mercosur

BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY
TRANSPARENCIA		
Artículo 1		Artículo 1
Artículo 2		Artículo 2
Art. 3 (Excepto 6b; 9a ii)	Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4	Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5	Artículo 5.2	Artículo 5
TARIFAS Y FORMALIDADES		
Artículo 6		Artículo 6
Art. 7 (Excepto 7.1;7.3)	Artículo 7.2;7.4	Art. 7 (Excepto 7.3)
Artículo 8		Artículo 8
Artículo 9	Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	Art.10.2;10.3;10.4; 10.5;10.6;10.8;10.9	Artículo 10
Art. 11 (Excepto 11.9)	Artículo 11	Artículo 11
COOPERACION		
Artículo 12	Artículo 12	Artículo 12

ANEXO 3.4

Países de la CAN

COLOMBIA	ECUADOR	PERU
TRANSPARENCIA		
Artículo 1		Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2.1	Artículo 2
Artículo 3		
Artículo 4	Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5 (Excepto 5.3)		Artículo 5 (Excepto 5.1;5.3)
TARIFAS Y FORMALIDADES		
Artículo 6		Artículo 6 (Excepto 6.3)
Artículo 7 (Excepto 7.9)	Artículo 7.1;7.6	Artículo 7
Artículo 8		
Artículo 9	Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	Art.10.3;10.5;10.6;10.7;10.8;10.9	Art. 10 (Excepto 10.4)
Artículo 11	Art.11.1;11.2;11.3; 11.4;11.5;11.6;11.16;11.17	Artículo 11
COOPERACION		
Artículo 12		

ANEXO 3.5
Países de la CARICOM

ANTIGUA Y BARBUDA	DOMINICA	GRENADA	JAMAICA	SAN CRISTOBAL Y NEVIS	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	TRINIDAD Y TOBAGO
TRANSPARENCIA						
	Art... 1.1, 1.2, 1.4	Art. 1.1		Art. 1.2.1 a)-c); 1.2.3; 1.3.1; 1.3.3-1.3.4		
	Art. 2.2	Art. 2.1	Art. 2.2	Art. 2		Art. 2.2
	Art. 4.1			Art. 4.3-4.4	Art. 4.1	
Art.5	Art. 5	Art. 5	Art. 5.2	Art. 5.2	Art. 5.1	
TARIFAS Y FORMALIDADES						
Art. 6.3	Art. 6.1, 6.3	Art. 6.3		Art. 6.1.1; 6.1.4; 6.3	Art. 6.2	Art. 6.2; 6.3
Art. 7.1; 7.2; 7.3.1-7.3.6; 7.8.1-7.8.3; 7.9.1-7.9.4	Art. 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.8	Art. 7.1; 7.3; 7.4; 7.5; 7.7; 7.8; 7.9	Art. 7.9	Art. 7.1; 7.3; 7.8; 7.9	Art. 7.1.1; 7.8.1	Art. 7.9
Art. 8	Art. 8			Art. 8	Art. 8.1	
	Art. 9	Art. 9		Art. 9	Art. 9	
Art. 10.1; 10.2; 10.3; 10.5; 10.6; 10.7.1; 10.8.2; 10.9	Art. 10.1, 10.2, 10.3, 10.5, 10.6, 10.7,10.9	Art. 10	Art. 10.5, 10.6, 10.8	Art. 10.1; 10.2; 10.3.1-10.3.2; 10.5; 10.6.1; 10.6.3; 10.7; 10.8; 10.9	Art. 10.2.1; 10.3.1; 10.5.1; 10.6.1; 10.7; 10.8.1; 10.9.1	Art. 10.1; 10.5; 10.8; 10.9
Art.11	Art. 11	Art. 11	Art. 11.4	Art. 11.1-11.4; 11.6-11.13; 11.16	Art. 11.1	Art. 11
COOPERACION						
		Art. 12		Art. 12.1; 12.2.1; 12.3; 12.5; 12.6.1; 12.10; 12.11; 12.12	Art. 12.1.1	Art. 12.12

A N E X O I V

**DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LOS ACUERDOS ENTRE LOS
PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**

ANEXO 4.1

Acuerdos de Libre Comercio de Centroamérica con Países de América Latina y el Caribe

PANAMA	REPUBLICA DOMINICANA	CHILE	MEXICO	ART. AFC
TRANSPARENCIA				
	Intercambio de Información		Publicación	1
Transparencia	Transparencia	Transparencia	Transparencia	1; 2
Resolución Anticipada	Procedimientos para Facilitar el Comercio	Resolución Anticipada	Criterios Anticipados	3
Revisión e impugnación		Revisión e impugnación	Medios de Impugnación	4
TARIFAS Y FORMALIDADES				
Sanciones		Sanciones	Sanciones	6.3
	Despacho de Mercancías		Despacho de Mercancías	7
	Uso de Sistemas Electrónicos de Información		Automatización	7.1
			Administración de Riesgos	7.4
			Operadores Económicos Autorizados	7.7
	Muestras o Muestrarios		Envíos de Entrega Rápida	7.8
			Ventanilla Única de Comercio Exterior	10.4
Reglamentaciones Uniformes	Procedimientos Aduaneros	Reglamentaciones Uniformes		10.7
	Tránsito Internacional de Mercancías			11
COOPERACION				
Confidencialidad	Confidencialidad	Confidencialidad	Confidencialidad	12.5
Cooperación		Cooperación	Cooperación	12
INSTITUCIONALIDAD				
	Cooperación y Asistencia Mutua			21
	Comité de Procedimientos Aduaneros			23.2

Fuente: Elaboración propia con información de SICE - OEA

ANEXO 4.2**Acuerdos de Libre Comercio de Países Centroamericanos con América Latina y el Caribe**

TRIANGULO NORTE - COLOMBIA	GUATEMALA - ECUADOR	PANAMA - CHILE	PANAMA - PERU	COSTA RICA - CARICOM	COSTA RICA - PERU	ART. AFC
TRANSPARENCIA						
Publicación	Publicación	Publicación	Publicación	Publicación	Publicación	1
Transparencia		Transparencia			Transparencia	1; 2
Resoluciones Anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Resoluciones Anticipadas	Criterios Anticipados	Resoluciones Anticipadas	3
Revisión y Apelación	Revisión e impugnación	Revisión e impugnación	Revisión y Apelación	Revisión e impugnación	Revisión y Apelación	4
TARIFAS Y FORMALIDADES						
Cargas y Formalidades Administrativas			Cargas y Formalidades Administrativas			6.1
Sanciones	Sanciones	Sanciones	Sanciones	Sanciones	Sanciones	6.3
Automatización	Automatización	Uso Tecnologías de la Información	Automatización		Automatización	7.1
Administración de Riesgos	Gestión de Riesgo	Evaluación de Riesgos	Administración o Gestión de Riesgos		Administración o Gestión de Riesgos	7.4
			Operador Económico Autorizado		Operador Económico Autorizado	7.7
Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida		Envíos de Entrega Rápida	7.8
Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías		Despacho de Mercancías	10
			Ventanilla Única de Comercio Exterior		Ventanilla Única de Comercio Exterior	10.4
Reglamentaciones Uniformes				Reglamentaciones Uniformes		10.7
			Tránsito de Mercancías		Tránsito de Mercancías	11
COOPERACION						
Cooperación		Cooperación Aduanera		Cooperación	Cooperación y Asistencia Mutua	12
Confidencialidad	Confidencialidad	Confidencialidad		Confidencialidad		12.5
INSTITUCIONALIDAD						
Comité de Facilitación del Comercio	Comité de Asuntos Aduaneros y Facilitación del Comercio		Comité de Facilitación del Comercio y Procedimientos Aduaneros		Comité de Facilitación del Comercio y Procedimientos Aduaneros	23.2

Fuente: Elaboración propia con información de SICE – OEA

ANEXO 4.3

Acuerdos de Libre Comercio de Chile con Países de América Latina y el Caribe

ECUADOR	PERU	COLOMBIA	ART. AFC
TRANSPARENCIA			
Publicación	Publicación	Publicación	1
Transparencia	Transparencia	Transparencia	1; 2
Resoluciones anticipadas	Resoluciones anticipadas	Resoluciones anticipadas	3
Revisión y Apelación	Revisión e impugnación	Revisión y Apelación	4
TARIFAS Y FORMALIDADES			
Sanciones	Sanciones	Sanciones	6.3
Automatización	Automatización	Automatización	7.1
Gestión de Riesgos	Evaluación de Riesgos	Administración de Riesgos	7.4
Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida	Envíos de Entrega Rápida	7.8
Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías	Despacho de Mercancías	10
Administración del comercio sin papeles		Administración del comercio sin papeles	10.4
COOPERACION			
Cooperación Aduanera	Cooperación Aduanera	Cooperación Aduanera	12
Confidencialidad	Confidencialidad	Confidencialidad	12.5
INSTITUCIONALIDAD			
Comité de Asuntos Aduaneros		Comité de Facilitación del Comercio	23.2

Fuente: Elaboración propia con información de SICE – OEA

ANEXO 4.4

Tratado de Libre Comercio de México Con Países de América Latina y el Caribe

CHILE	COLOMBIA	PERU	CENTROAMERICA	URUGUAY	BOLIVIA	ART. AFC
TRANSPARENCIA						
Suministro de información y consultas		Intercambio de información en asuntos aduaneros	Publicación		Publicación y Notificación	1; 2
Transparencia	Transparencia	Transparencia	Transparencia	Transparencia	Transparencia	1; 2
Resoluciones anticipadas	Criterios anticipados	Resoluciones anticipadas		Resoluciones anticipadas		3
Revisión e impugnación	Revisión e impugnación	Medios de impugnación de actos administrativos	Medios de impugnación de actos administrativos			4
TARIFAS Y FORMALIDADES						
Sanciones	Sanciones	Sanciones	Sanciones			6.3
		Automatización	Automatización			7.1
			Administración de Riesgos			7.4
			Operadores Económicos Autorizados			7.7
			Envíos de Entrega Rápida			7.8
Derechos de trámite aduanero		Cargas y formalidades administrativas	Despacho de Mercancías			10
			Ventanilla Única de Comercio Exterior			10.4
Reglamentaciones Uniformes			Reglamentaciones Uniformes	Reglamentaciones Uniformes		10.7

CHILE	COLOMBIA	PERU	CENTROAMERICA	URUGUAY	BOLIVIA	ART. AFC
COOPERACION						
Cooperación		Cooperación Aduanera para la Facilitación del Comercio	Cooperación	Cooperación		12
Confidencialidad			Confidencialidad	Confidencialidad		12.5
INSTITUCIONALIDAD						
Subcomité de Aduanas	Grupo trabajo procedimientos aduanales	Subcomité de Origen y Procedimientos Aduaneros	Comité de Origen y Facilitación de Comercio	Comité de Origen y Procedimientos Aduaneros	Grupo Trabajo Procedimientos Aduaneros	23.2

Fuente: Elaboración propia con información de SICE – OEA

A N E X O V

**OCDE – RECOMENDACIONES DE ÁREAS PARA LA ACCIÓN SOBRE FACILITACIÓN DEL
COMERCIO EN PAÍSES DE ALC**

PAIS	NIVEL DE INGRESO	AREAS DE ACCION
Antigua y Barbuda	UMIC	Disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas y automatización.
Bahamas	HIC	Automatización y simplificación y armonización de documentos
Barbados	HIC	Automatización
Belize	LMIC	Disponibilidad de la información, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de documentos y automatización.
Jamaica	UMIC	Disponibilidad de la información, automatización y resoluciones anticipadas.
Surinam	UMIC	Disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de los documentos y automatización.
Trinidad y Tobago	HIC	Disponibilidad de la información, automatización, simplificación y armonización de los documentos y racionalización de los procedimientos.
Argentina	UMIC	Resoluciones anticipadas, tasas y cargas, simplificación y armonización de documentos y gobernanza e imparcialidad.
Brasil	UMIC	Tasas y cargas, simplificación y armonización de documentos, automatización y racionalización de los procedimientos
Paraguay	LMIC	Disponibilidad de la información, resoluciones anticipadas, los procedimientos de apelación, y simplificación y armonización de los documentos.
Uruguay	UMIC	Disponibilidad de la información, resoluciones anticipadas y la simplificación y armonización de los documentos.
Venezuela	UMIC	Disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas, tasas y cargas, simplificación y armonización de los documentos y racionalización de los procedimientos.
Bolivia	LMIC	Disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de documentos y racionalización de los procedimientos
Colombia	UMIC	Procedimientos de apelación y automatización.
Ecuador	UMIC	Formalidades (procedimientos, documentos, automatización), gobernanza e imparcialidad, disponibilidad de la información, participación de la comunidad comercial, resoluciones anticipadas y derechos y cargas
Perú	UMIC	Disponibilidad de la información, tasas y cargas, simplificación y armonización de los documentos, racionalización de los procedimientos y gobernanza e imparcialidad.
México	UMIC	Disponibilidad de la información, resoluciones anticipadas, derechos y cargas y formalidades (procedimientos).
Costa Rica	UMIC	Derechos y cargas, automatización, simplificación de los procedimientos y gobernanza e imparcialidad.
El Salvador	LMIC	Participación de la comunidad comercial, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de los documentos y racionalización de los procedimientos.
Guatemala	LMIC	Participación de la comunidad comercial, simplificación y armonización de los documentos, procedimientos de apelación, racionalización de los procedimientos y gobernanza e imparcialidad.
Honduras	LMIC	Participación de la comunidad comercial, automatización, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de los documentos y gobernanza e imparcialidad.
Nicaragua	LMIC	Gobernanza e imparcialidad, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de los documentos y racionalización de los procedimientos.
Panamá	UMIC	Resoluciones anticipadas, racionalización de los procedimientos y procedimientos de apelación.
República Dominicana	UMIC	Gobernanza e imparcialidad, participación de la comunidad comercial, procedimientos de apelación, tasas y cargas y racionalización de los procedimientos
Cuba	UMIC	Disponibilidad de la información, derechos y cargas, resoluciones anticipadas y gobernanza e imparcialidad

Fuente: OECD. Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries. Trade Policy Paper No. 144, 2013.

A N E X O V I

**ACTIVIDADES DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES PARA APOYAR LA
APLICACIÓN DEL ACUERDO DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO**

Dentro de las actividades de las principales organizaciones de facilitación del comercio, se incluyen, de acuerdo con CEPE:

- Formulación y administración de acuerdos y convenios internacionales en este tema;
- Desarrollo de estándares, recomendaciones, directrices y otros instrumentos relevantes;
- Asistencia técnica y fomento de la capacidad para desarrollar y transformar las economías;
- Foro para discutir asuntos de facilitación del comercio.

Las organizaciones que se encargan del desarrollo de estas actividades, son:

OMI (Organización Marítima Internacional)

El Convenio de la OMI para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL) se aprobó en 1964 y su objetivo es contribuir a prevenir retrasos innecesarios en el tráfico marítimo, contribuir a la cooperación entre gobiernos y garantizar el mayor grado de uniformidad posible de las formalidades y otros procedimientos.

CCI (Centro de Comercio Internacional)

Muchas de las normas, estándares y directrices que desarrolla la CCI impactan a la facilitación del comercio. Entre los trabajos relevantes se encuentran los INCOTERMS de la CCI, las Directrices Aduaneras de la CCI, y las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (RUU).

El Comité de Aduanas y Regulación al Comercio se enfoca en las barreras al comercio relacionadas con las políticas y procedimientos aduaneros, y los trabajos sobre temas de reforma, modernización y transparencia, políticas y procedimientos para simplificar y armonizar las Aduanas.

OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico)

A través del departamento de comercio, la OCDE contribuye con investigación económica cuantitativa sobre los costos y beneficios de la facilitación del comercio. También revisa las experiencias de la implementación de sus miembros y de los países asociados.

CNUDMI (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional)

La labor que realiza la CNUDMI relativa al comercio electrónico y la firma electrónica es relevante para la facilitación del comercio. En particular, los proyectos incluyen la implementación de aplicaciones electrónicas, como la Ventanilla Única. La Ley Modelo sobre Comercio Electrónico, la Convención sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales y la Ley Modelo sobre Firmas Electrónicas ofrecen una orientación útil a los países que avanzan hacia un comercio sin soporte de papel.

UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo)

La UNCTAD contribuye a la investigación y la cooperación técnica de facilitación del comercio. La organización desarrolla el programa llamado Sistema Automatizado de Administración de Datos (SIDUNEA), que es un sistema de administración de las operaciones aduaneras. El Programa SIDUNEA ha operado desde 1981 y está activo en más de 90 países en el mundo. La Sección de Facilitación del Comercio de la Subdivisión de Logística Comercial proporciona asistencia técnica a los países en desarrollo para apoyar la implementación de reformas de facilitación del comercio. La

UNCTAD imparte talleres y desarrolla actividades de investigación para mejorar la participación de los países en desarrollo en las negociaciones y la puesta en vigencia del AFC de la OMC. La UNCTAD también desempeña un papel activo en la creación de consenso basado en sus actividades de investigación y análisis, incluyendo las reuniones de expertos de la UNCTAD sobre transporte y facilitación del comercio, y las reuniones relevantes de expertos ad hoc.

CEPE/ONU con CEFACT/ONU (La Comisión de las Naciones Unidas para Europa a través de su Centro para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico)

Una de las áreas más reconocidas de la labor que desempeña la CEPE/ONU es la facilitación del comercio y el comercio electrónico, en su calidad de punto focal dentro del sistema de las Naciones Unidas. El Grupo de Trabajo No. 4 se formó en 1960 con la misión de desarrollar procedimientos de facilitación del comercio con una perspectiva global. En 1996, el Grupo fue reemplazado por el Centro para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT/ONU). Su lema es "Procesos Simples, Transparentes y Efectivos para el Comercio Global". Una de sus más reconocidas recomendaciones es acerca de las Ventanillas Únicas para la presentación de la información de exportación e importación (CEPE/ONU Rec. 33). La CEPE/ONU también es cofundadora de la Red de Expertos de las Naciones Unidas para el Comercio Sin soporte de Papel en Asia y el Pacífico (UNNExT).

La labor de la CEPE/ONU en el campo de la facilitación del comercio y de los negocios electrónicos busca desarrollar la competitividad nacional y la participación en los mercados globales, respaldando a los países a desarrollar el conocimiento y las instituciones que faciliten las transacciones nacionales e internacionales. La simplificación y armonización de procesos, procedimientos y flujos de información que realiza la CEPE/ONU, tiene por objeto:

- respaldar y construir capacidad en instituciones nacionales de facilitación del comercio a través de servicios de asesoría y talleres;
- respaldar el establecimiento y la operación de Ventanillas Únicas nacionales que se encarguen de la información y de los procedimientos de exportación e importación;
- analizar y simplificar los procesos de negocios para eliminar los cuellos de botella y mejorar la eficacia comercial
- contribuir a la implementación de alternativas electrónicas para documentos impresos clave en la cadena internacional de suministro; y
- respaldar las transacciones de comercio sin soporte de papel.

El CEFACT/ONU es un organismo intergubernamental subsidiario del Comité de Comercio de la CEPE/ONU que prepara y publica:

- estándares técnicos que establecen la manera en que se prepararán uno o más estándares y/o recomendaciones;
- estándares de comercio que proporcionan normas, directrices y/o principios relacionados con las actividades en el contexto de la facilitación del comercio o el comercio electrónico;
- recomendaciones de la CEPE/ONU sobre la facilitación del comercio que proporcionan una guía formal para los gobiernos, el sector privado y la comunidad empresarial.

INSTRUMENTOS DE LA UNECE

Convenios

Convenio - Armonización de los Controles de Mercancías en la Frontera Convenio TIR

Recomendaciones y Estándares

CCL

CCTS

NDR

Código Alfabético

Rec. N. 1 Formulario Clave ONU

Rec. N. 4 TF bodies

Rec. N. 5 INCOTERMS

Rec. N. 6 Formulario Clave de factura

Rec. N. 12 Doc. Transporte Marítimo

Rec. N. 15 Marcas Simples

Rec. N. 16 LOCODE/ONU

Rec. N. 18 Formulario Clave

Rec. N. 22 Formulario Clave - Instruc. Estandarizadas- Envíos

Rec. N. 25 EDIFACT

Rec. N. 26 EDI

Rec. N. 31 Acuerdo de Comercio Electrónico

Rec. N. 32 Códigos de Conducta

Rec. N. 33 Ventanilla Única

Rec. N. 34 Simplificación de Datos

Rec. N. 35 Marco legal para VU

TDED

Directrices y Guías

Guía UNNExT - Armonización de Datos y Modelos

Guía UNNExT - Alineación de Documentos

Guía UNNExT - Análisis de Procesos de Negocio

Guía UNNEXT Proyecto VU

Estudios de Caso

Repositorio de Ventanilla Única

Estudios de caso de la UNNExT

Glosario

Glosario - Términos de FC

CESPAP (Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico)

En el área de la facilitación del comercio, la CESPAP respalda a los países con el objeto de:

- promover la simplificación, armonización y estandarización de los procedimientos de comercio para reducir los costos y los tiempos que requieren las transacciones;
- facilitar el comercio y los flujos de inversión, en particular, el financiamiento comercial y el comercio electrónico; y
- promover la aplicación del marco de facilitación del comercio de la CESPAP en la región.

La CESPAP emprende proyectos para desarrollar capacidad en la región, conduce estudios, organiza reunión intergubernamental y presta servicios de asesoría para los estados miembros. Junto con la CEPE/ONU, fundó la Red de Expertos de las Naciones Unidas para el Comercio Sin Soporte de Papel (UNNExT), que construye capacidad para la facilitación del comercio y el

comercio sin soporte de papel aprovechando la experiencia de clase mundial disponible en la región.

La CESPAP también promueve la investigación en el área de la facilitación del comercio a través de su Red de Investigaciones y Capacitación sobre Comercio de Asia y el Pacífico (ArtNet por sus siglas en inglés) y ofrece una plataforma regional abierta para el diálogo sobre facilitación del comercio entre las partes regionales interesadas a través del Foro Anual de Facilitación del Comercio para Asia y el Pacífico (APTFF por sus siglas en inglés), en asociación con el Banco de Desarrollo de Asia (ADB por sus siglas en inglés).

BM (Banco Mundial)

El trabajo del BM relacionado con la facilitación del comercio se enfoca en promover la reducción de los costos asociados con el movimiento de bienes y servicios a través de las cadenas internacionales de suministro, en términos de tiempo, dinero y fiabilidad. Conectar a los pobres con los mercados internacionales reduciendo los costos del comercio expande sus oportunidades de empleo, ingreso y consumo, contribuyendo de ese modo a la misión central del GBM de reducir la pobreza.

Las prioridades para la facilitación del comercio y la logística incluyen:

- mejorar los corredores comerciales y los marcos regionales de facilitación del comercio;
- mejorar los mercados para los servicios de logística;
- mejorar la efectividad de la administración fronteriza, incluyendo Aduanas, Salud, Agricultura, Cuarentena, Policía, Organismos de Inmigración y Estándares; y
- financiación del comercio.

El BM es mejor conocido por su financiación a proyectos de infraestructura de comercio y de reforma institucional. Sin embargo, también es uno de los mayores proveedores de datos y conocimiento, asistencia técnica, servicios de asesoría, investigación, coordinación de proyectos/donantes, y respaldo a una gama de asociaciones externas y esfuerzos de promoción. El BM desarrolla una serie de herramientas de diagnóstico y de implementación para ayudar a los reformadores a diseñar e implementar iniciativas de facilitación del comercio (Índice de Desempeño Logístico, LPI, por su sigla en inglés).

OMA (Organización Mundial de Aduanas)

La facilitación del comercio, en el contexto de la OMA, significa la eliminación de las restricciones innecesarias al comercio. La OMA argumenta que esto puede alcanzarse a través de la aplicación de técnicas y tecnologías modernas, al mismo tiempo que se mejora la calidad de los controles de una manera internacionalmente armonizada. Una herramienta de facilitación del comercio clave de la OMA es el Convenio de Kyoto para la Armonización de los Procedimientos Aduaneros que entró en vigor en 1974, el que fue seguido por el Convenio de Kyoto Revisado en 1999. Otros instrumentos importantes incluyen el Sistema Armonizado y el marco SAFE.

INSTRUMENTOS DE LA OMA

Convenios

Convenio - Sistema Armonizado (SA)

Convenio de Kyoto Revisado

Recomendaciones y Estándares

Declaración de Arusha

Modelo de Datos

SAFE

Directrices y Guías

Implementación de los OEA

Directrices - Acuerdos/ Mecanismos Reconoc. Mutuo

Directrices - Kyoto de la TIC

Directrices - Liberación Inmediata

Model Code of Integrity

Directrices -Inspección no Intrusiva

Guía Jurídica - VU Electrónica

Estudio de Tiempos de Liberación

Glosario

Glosario de Términos Aduaneros Internacionales

CCI (Cámara de Comercio Internacional)

Muchas de las normas, estándares y directrices que desarrolla la CCI impactan a la facilitación del comercio. Entre los trabajos relevantes se encuentran los Incoterms de la CCI, las Directrices Aduaneras de la CCI y las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (RUU).

GFPTT (Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio)

UNNExT (Red de Expertos las Naciones Unidas para el Comercio sin Soporte de Papel en Asia y el Pacífico). Esta Red es una comunidad de expertos de países en desarrollo y economías en transición de Asia y el Pacífico encargada de implementar los sistemas de comercio electrónico y facilitación del comercio. Establecida por la Comisión de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la Comisión de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU), la red respalda iniciativas nacionales, subregionales y transcontinentales para la implementación de las Ventanillas Únicas y el comercio sin soporte de papel. Su énfasis está puesto en la capacitación, el intercambio de información y la aplicación de experiencias. La UNNExT promueve el uso de estándares internacionales para la simplificación y la automatización de procedimientos de comercio desarrollados, entre otros, por el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT/ONU), la Organización Mundial de Aduanas y otras organizaciones relevantes.

BIBLIOGRAFÍA

Banco Mundial. "Informe Doing Business"2015.

Connecting to compete 2014: "Trade logistics in the global economy."Marzo de 2014.

Comunicado de Prensa. "Informe del Índice de Desempeño Logístico: La brecha se mantiene
Marzo 20 de 2014.

Informe del índice de desempeño logístico: "La brecha se mantiene "Marzo de 2014.
<http://lpi.worldbank.org>.

"Facilitación del Comercio en el Caribe: el caso de las aduanas y su desempeño. Junio de 2013.

BID. Monitor de Comercio e Integración 2014. "Facilitación del Comercio en los TLC de ALC"

BID – OMA. Operador Económico Autorizado, 2010.

CAF. "Ventanilla Única de Comercio Exterior. Serie Políticas Públicas y Transformación Productiva"
No.8/2012.

Centro de Comercio Internacional CCI. "Acuerdo sobre facilitación del comercio de la OMC: una
guía para las empresas en los países en desarrollo. Ginebra, 2013.

CEPAL. "Panorama de la Inserción Internacional de ALC. 2014.

Boletín "FAL No. 167.

Boletín FAL No. 333, Número 5 de 2014.

IIRSA Relevamiento_mejores_prácticas_procesos_aduaneros
"http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/ pdf. UNASUR,2013.

Lucenti, Krista. "Caribbean regional action plan on freight logistics, maritime transport, and trade
facilitation. Inter-American Development Bank. 2014.

Louvison, Marise Helena."Relevamiento de mejores prácticas en procesos aduaneros postales de
importación". COSIPLAN,

OECD "Trade Facilitation Indicators: An overview of available tools"
[http://www.oecd.org/tad/facilitation/tfi-overview- available-tools-2014.pdf](http://www.oecd.org/tad/facilitation/tfi-overview-available-tools-2014.pdf)

Trade Facilitation Indicators: "The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries.
Trade Policy" Paper No. 144, 2013.

OMA. "Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos
Aduaneros" (Convenio de Kyoto de 1974).

Marco Normativo SAFE, junio de 2012.

OMC. Artículo V del GATT de 1994 "Alcance y Aplicación. Nota de la Secretaría". Documento TN/TF/W/2 de enero 12 de 2005

Artículo VIII del GATT de 1994 – "Alcance y Aplicación". Documento TN/TF/W/3 de enero 12 de 2005.

Artículo X del GATT de 1994 "Alcance y Aplicación". Documento TN/TF/W/4 de enero 12 de 2005

Documento TN/TF/W/65, 21 de septiembre de 2005. Documento TN/TF/W/143/Rev.8 del 17 de noviembre de 2014.

Revista América Economía, junio 2 de 2015.
<http://tecno.americaeconomia.com/articulos/radiografia-al-ecommerce-en-latinoamerica-cuanto-compra-mi-pais>.

SELA. "Puertos Digitales en Latinoamérica y el Caribe: Situación y Perspectivas". Documento SP/XXVI-RDCIALC/DT N° 2-15.

Evolución de la AEC. "Documento SP/Di No. 3-15", junio de 2015.

"VI Encuentro Regional Latinoamericano y del Caribe sobre Ventanillas Únicas de Comercio Exterior: las VUCE y su Integración con Diferentes Eslabones de la Cadena Internacional de Suministro. Puerto España, Trinidad y Tobago, 30 y 31 de octubre de 2014. Documento SP/VI-ERLC-VUCE-IDECIS/IF-14

SICA. Comunicado de Prensa de febrero 26 de 2015. <http://sica.int>

UNCTAD. "Transport and Trade Facilitation Newsletter, No. 65", first Quarter 2015.

Comités Nacionales de Facilitación del Comercio. Ginebra, 2014.
<http://unctad.org/en/DTL/TLB/Pages/TF/Committees/default.aspx>