

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/W/80/Rev.1

22 de septiembre de 2000

(00-3786)

Consejo del Comercio de Mercancías

FACILITACIÓN DEL COMERCIO

LABOR REALIZADA POR LAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES

Nota documental de la Secretaría

Revisión

- i) En su reunión informal de 7 de junio de 2000, el Consejo del Comercio de Mercancías pidió a la Secretaría que actualizara sus notas documentales (documentos G/C/W/80 y G/C/W/80/Add.1) relativas a los trabajos ya hechos o los que se hallan en curso sobre la cuestión de la facilitación del comercio en otras organizaciones internacionales. La presente nota revisada reemplaza la información contenida en esos documentos.
- ii) En la presente nota documental revisada se describen más detalladamente las iniciativas sobre la facilitación del comercio emprendidas en algunos foros regionales y otros foros intergubernamentales (véase la sección B). En la medida de lo posible, la nota también incluye información sobre las actividades de asistencia técnica relacionadas con la facilitación del comercio que realizan las organizaciones intergubernamentales de que se trate.
- iii) La mayoría de la información incluida en la sección A fue suministrada por las respectivas organizaciones intergubernamentales, y se ha complementado con otros datos pertinentes obtenidos de documentos oficiales y con la información disponible en la Web mundial. La información contenida en la sección B se basa sobre todo en documentos oficiales y en información obtenida en la Web mundial.

ÍNDICEPágina

A.	LABOR DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EMPRENDIDA POR LAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES.....	3
1.	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.....	3
2.	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/Naciones Unidas)	11
3.	Organización Mundial de Aduanas (OMA)	14
4.	Banco Mundial	23
5.	Fondo Monetario Internacional (FMI)	25
6.	Banco Interamericano de Desarrollo (BID).....	25
7.	Centro de Comercio Internacional (CCI)	26
8.	Organización Marítima Internacional (OMI)	26
9.	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).....	29
10.	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)	30
11.	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)	32
B.	INICIATIVAS REGIONALES Y OTRAS INICIATIVAS INTERGUBERNAMENTALES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO.	33
1.	Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC)	33
2.	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN).....	36
3.	Reunión Asia-Europa (ASEM)	40
4.	Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA)	42
5.	Mercado Común del Sur (MERCOSUR).....	47
6.	Iniciativa del G7 sobre armonización y normalización de las prescripciones en materia de datos aduaneros.....	48
C.	ANEXOS.....	52
Anexo I:	Recomendaciones de las Naciones Unidas/CEPE	52
Anexo II:	Explicación del IED y del EDIFACT de las Naciones Unidas	57
Anexo III:	Convenio internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (Convenio de Kyoto): anexo general revisado.....	59
Anexo IV:	Índice de anexos específicos del Convenio de Kyoto revisado.....	73
Anexo V:	Anexos del Convenio de Estambul de la OMA	74
Anexo VI:	Anexos del Convenio de Nairobi	77
Anexo VII:	Otros convenios de la OMA.....	78
Anexo VIII:	Recomendaciones de la OMA.....	81
Anexo IX:	Panorama general de las normas internacionales aduaneras de la OMA.....	84
Anexo X:	Examen detallado del Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL) y sus enmiendas.....	85
Anexo XI:	Panorama general de los trabajos de la CNUDMI pertinentes para la facilitación del comercio	87

A. LABOR DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EMPRENDIDA POR LAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES

1. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

1.1 La UNCTAD comenzó a participar en la labor de facilitación del comercio en 1970, año en que se acordó, en el contexto de la CEPE, que era necesario coordinar la labor de facilitación en el ámbito mundial y fortalecer las funciones técnicas existentes de las Naciones Unidas en ese sector. Las comisiones económicas regionales acordaron que el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) constituía un marco adecuado para vincular a la UNCTAD un programa interregional. Al aumentar el trabajo, se hizo necesario separar las actividades de asistencia técnica financiadas por el PNUD y el trabajo sustantivo de la secretaría de la UNCTAD. En 1973, la UNCTAD y la CEPE acordaron que la primera proporcionaría globalmente las competencias técnicas de secretaría. En 1975, se creó en la secretaría una dependencia independiente llamada Programa especial sobre facilitación del comercio (PROFAL).

1.2 El PROFAL (posteriormente absorbido por el Programa Especial sobre Eficiencia Comercial - véase *infra*) no dependía de ninguno de los órganos de la estructura organizativa permanente de la UNCTAD ni formaba parte de la política ni de la labor de negociación de la UNCTAD. Su vinculación con ella permitía al PROFAL trabajar en el plano mundial con las comisiones económicas regionales, particularmente la CEPE/Naciones Unidas, y con el Centro de Comercio Internacional (CCI). El mandato original del PROFAL tendía esencialmente a asegurar la plena participación de los países en desarrollo en los trabajos de facilitación del comercio internacional y en el tratamiento de las cuestiones sobre facilitación en los distintos sectores con otros programas de la UNCTAD, como los convenios sobre productos básicos, el sistema generalizado de preferencias, la labor sobre el transporte, la armonización de los procedimientos aduaneros, etc. Para conseguirlo se crearon órganos representativos nacionales de facilitación y se organizó la formación de funcionarios procedentes de los países interesados destinada a capacitarles para realizar la labor de facilitación del comercio en sus propios países y participar en reuniones internacionales.

1.3 En 1992, en la Conferencia de la UNCTAD VIII en Cartagena¹, se acordó establecer en la UNCTAD un Grupo de Trabajo de Expertos sobre eficiencia comercial. Al tiempo que tomaría debidamente en cuenta la labor realizada en otras organizaciones internacionales, el Grupo trataría de apoyar, acelerar y potenciar estas iniciativas ... El Grupo prepararía las directrices necesarias para dar pasos concretos hacia la eficiencia comercial en los planos nacional e internacional, especialmente en los países en desarrollo ... La culminación de los trabajos del Grupo sería un simposio internacional sobre eficiencia comercial, que se celebraría en 1994.² El simposio fortalecería el debate internacional sobre la promoción de infraestructuras nacionales y regionales armonizadas para el comercio y la eficiencia comercial. En el plano de la secretaría, la labor de la UNCTAD en el contexto del programa PROFAL intersecretarías se incorporó al Programa Especial sobre Eficiencia Comercial. En la reorganización de la UNCTAD en 1996, el Programa Especial sobre Eficiencia Comercial fue transformado en la División de Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y la Eficiencia Comercial y las actividades de facilitación del comercio se encomendaron a su Sección de Facilitación del Comercio. El objetivo de dicha División es simplificar y armonizar los procedimientos del comercio en todo el mundo y dar a los gobiernos y a los comerciantes acceso a las tecnologías y redes de información avanzadas.

¹ UNCTAD VIII, celebrada en Cartagena de Indias, Colombia, en febrero de 1992.

² "El compromiso de Cartagena", UNCTAD VIII, febrero de 1992.

1.4 Como resultado de la UNCTAD X celebrada en Bangkok, se establece en el Plan de Acción³ de la Declaración de Bangkok⁴ un nuevo mandato para la secretaría de la UNCTAD, en particular en lo que se refiere al transporte, la facilitación del comercio y el comercio electrónico:

"150. La labor de la UNCTAD debe centrarse en su ventaja comparativa en las esferas de la economía aplicada del transporte, la facilitación del comercio y el transporte multimodal. La UNCTAD debe tratar los problemas relativos a la prestación de servicios de transporte internacional y el acceso a ellos como parte de las medidas internacionales de apoyo destinadas a facilitar que el comercio y la industria de los países en desarrollo, y especialmente los menos adelantados y los países sin litoral y de tránsito participen más eficazmente en el proceso de mundialización.

152. La UNCTAD, en estrecha cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes, debe seguir realizando estudios del cumplimiento de las normas sobre transporte multimodal.

156. La UNCTAD debe contribuir a informar a los foros internacionales sobre el impacto en el desarrollo de las redes mundiales de información, abordando en particular los problemas específicos de los países en desarrollo, como el acceso a la tecnología de la información, las limitaciones de infraestructura y el aumento de la capacidad de los recursos humanos."

El Programa Especial sobre Eficiencia Comercial realiza diversas actividades que se describen a continuación.⁵

Simposio de las Naciones Unidas sobre la Eficiencia Comercial

1.5 El Simposio internacional de las Naciones Unidas sobre Eficiencia Comercial se celebró a nivel ministerial en Columbus, Ohio, en octubre de 1994. La Declaración Ministerial de Columbus sobre Eficiencia Comercial⁶ contiene los resultados sustantivos del Simposio. En éste se tomó nota de la firma del Acta Final de la Ronda Uruguay en Marrakech como "feliz conclusión de muchos años de negociaciones sobre el marco macroeconómico que necesita la instauración de un sistema de comercio abierto, previsible, seguro y no discriminatorio. Ahora bien, los esfuerzos que se realicen para establecer un sistema de libre comercio no serán plenamente fructíferos hasta que las empresas de todas las naciones puedan importar y exportar con eficiencia ... [los delegados] nos hemos reunido para encontrar soluciones a estas cuestiones microeconómicas del comercio internacional".

1.6 En el Simposio se llegó a la conclusión de que "la adopción de medidas de eficiencia comercial puede reducir considerablemente el costo de las transacciones comerciales. Éste representa, según estimaciones, entre el 7 y el 10 por ciento del valor total del comercio mundial". La Declaración Ministerial de Columbus presentaba un conjunto de medidas prácticas, recomendaciones y directrices para los gobiernos y las organizaciones y las empresas internacionales y nacionales. Iban dirigidas a seis sectores que se consideraron aptos para obtener resultados tangibles para el comercio internacional: las aduanas, los transportes, la banca y los seguros, la información comercial, las

³ Plan de Acción (TD/386), Bangkok, febrero de 2000.

⁴ Declaración de Bangkok: Diálogo mundial y compromiso dinámico (TD/387), Bangkok, febrero de 2000.

⁵ Para obtener más información, sírvase visitar el sitio de la UNCTAD en la Web: www.unctad.org

⁶ Declaración Ministerial de Columbus sobre la Eficiencia Comercial, Informe del Simposio Internacional de las Naciones Unidas sobre Eficiencia Comercial, TD/SYMP.TE/6, noviembre de 1994.

prácticas comerciales y las telecomunicaciones. La función de la UNCTAD, acordada en el Simposio, consistiría en actuar de centro de coordinación para la aplicación de la Declaración, que exigiría esfuerzos coordinados de muchos órganos nacionales e internacionales, en particular las Naciones Unidas. En concreto, en el Simposio se pidió "coordinación con el GATT/OMC y todas las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas ... [como] particularmente importante en la facilitación del comercio".

1.7 En el sector de las aduanas, la Declaración pedía a los poderes públicos que, a través de sus autoridades aduaneras, simplificaran "el procedimiento para determinar el valor en aduana, operación que puede ocasionar demoras considerables en el despacho de las importaciones, mediante la utilización del método de valoración en aduana prescrito en el correspondiente Acuerdo del GATT y aplicado por el Consejo de Cooperación Aduanera, método que es administrativamente menos complejo que otros utilizados actualmente por algunos países ...". Además, la Declaración pedía a los poderes públicos "evitar en lo posible ... utilizar los servicios de organismos de inspección previa a la expedición en las actividades relacionadas con las aduanas. El recurso a estos servicios puede ser necesario en determinadas circunstancias, pero se ha de considerar como una medida transitoria y aplicarse de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición, anexo al Acuerdo de Marrakech ...".

El programa de centros de comercio

1.8 El programa de centros de comercio de la UNCTAD se inició en 1992 como parte de una campaña más amplia encaminada a mejorar la eficiencia comercial. Su principal objetivo consiste en facilitar el acceso de las empresas pequeñas y medianas a los mercados internacionales, en particular utilizando las nuevas tecnologías del comercio electrónico. A través de la red de centros comerciales conectados por medios electrónicos, que se conoce con el nombre de Red Mundial de Centros de Comercio⁷, en muchos países del mundo las empresas pequeñas y medianas obtienen acceso a las tecnologías y los servicios más recientes de información y telecomunicaciones, lo cual les permite dar a conocer sus productos a los clientes en potencia y encontrar asociados comerciales en otros países. Estos servicios se prestan a un costo razonable, con el objetivo global de reducir el riesgo de exclusión e incrementar la participación de las empresas pequeñas y medianas, particularmente de los países en desarrollo y los países en transición, en el comercio internacional.

1.9 Según el caso, los centros de comercio reciben subvenciones de los gobiernos, son operaciones exclusivamente del sector privado o son empresas mixtas públicas y privadas. Pueden depender de instituciones como ministerios, organizaciones de promoción del comercio o universidades.

1.10 La Red Mundial de Centros de Comercio, que tuvo su origen en el Simposio de Columbus, es una red electrónica que vincula el sitio central en la Web del programa de centros de comercio con los sitios en la Web de los distintos centros de comercio. Hace poco la Red Mundial fue objeto de una renovación sustancial para tener en cuenta las tendencias más recientes de los mercados y las tecnologías. Todo parece indicar que la proliferación de nuevos sitios y servicios de información en Internet muchas veces no facilita el acceso de los usuarios a la información apropiada. Tampoco garantiza automáticamente a los proveedores de información que encontrarán clientes. Los administradores de los centros de comercio de la UNCTAD estiman que parece haber una demanda de: a) calidad y no cantidad de información; b) información completa y no rudimentaria; c) información fiable y d) un acceso fácil de los usuarios a la información. La nueva Red Mundial de Centros de Comercio se ha concebido para que tenga en cuenta todas estas tendencias. El enfoque elegido se basa en una estructura descentralizada y una participación activa de los centros de comercio con miras a que con el tiempo sean los auténticos propietarios del sistema.

⁷ Para obtener más información, sírvase visitar el sitio de la Red Mundial en la Web: www.gtpnet-e.com

1.11 La renovada Red Mundial de Centros de Comercio es un Internet que funciona con bases de datos (con ámbitos protegidos por contraseñas) y que ofrece a las empresas que se dedican al comercio internacional listas totalmente actualizadas de los posibles compradores y vendedores de productos y servicios, así como información comercial de otro tipo que en general no se encuentra en línea. Los clientes -la mayoría de los cuales son empresas pequeñas y medianas- tienen acceso a la red a través de los "centros de comercio" de la UNCTAD, que recopilan, normalizan, centralizan y actualizan información de carácter nacional o local.

1.12 La interactividad y la descentralización son la clave de la nueva estructura de la red, que utiliza los instrumentos más adelantados para cargar, descargar, actualizar y buscar automáticamente la información. En la Red Mundial, la información se comparte a través de bases de datos centrales, con lo cual se facilita y acelera la recuperación de datos. Se dispone de capacidad para buscar textos completos y de medios de búsqueda especializados, incluidas las esferas definidas por los usuarios, para seleccionar y comparar los datos. Las oportunidades de comercio electrónico se anuncian a los clientes registrados durante un período de ocho días antes de que se anuncien en la parte de acceso público del sitio. Toda la información de cada centro de comercio se indica según categorías y códigos normalizados, y los centros de comercio a su vez verifican periódicamente los datos que tienen sobre sus empresas miembros.

1.13 Se pueden obtener tres tipos de información en el sitio de la Red Mundial en la Web:

- información general establecida por la UNCTAD, incluida una lista de centros de comercio en todo el mundo, sus páginas de presentación y su situación, las directrices pertinentes y las preguntas más frecuentes;
- información específica sobre los distintos centros de comercio, en la que se dan detalles sobre sus servicios y honorarios, los contactos directos entre empresas, y las reglamentaciones comerciales nacionales, que los centros de comercio anuncian en formularios protegidos en línea o mediante procesos de reproducción automatizados; y
- ámbitos de acceso abierto para el intercambio de información, por ejemplo, sobre las posibilidades de comercio electrónico o los adelantos tecnológicos, y para obtener información de los usuarios, una base de datos para debates, boletines de noticias y anuncios especiales. Dentro de poco se establecerá un marco de gestión de los conocimientos a fin de desarrollar aún más este fondo común de conocimientos, información y experiencia entre los centros de comercio.

1.14 Actualmente hay más de 200 centros de comercio en 130 países, de los cuales 54 son operacionales.⁸ A medida que aumente el número de centros, así como el volumen mismo de la información comercial de que se dispone, y en vista de los enormes adelantos que se producen en la tecnología de la información, se prevé que la Red Mundial se ampliará aún más.

1.15 A largo plazo el objetivo es que los centros de comercio sean autosuficientes y se conviertan en propietarios de la Red Mundial. La Reunión Mundial de Centros de Comercio VI que se celebrará del 6 al 10 de noviembre de 2000 en Ginebra, ofrecerá una gran oportunidad para fortalecer e institucionalizar el número cada vez mayor de centros de comercio.

⁸ Información actualizada al 15 de julio de 2000.

ASYCUDA⁹

1.16 En lo que se refiere a la asistencia técnica prestada a través de la División de Infraestructura de Servicios, el programa de soporte lógico ASYCUDA es el mayor proyecto de asistencia técnica de la UNCTAD. El núcleo del programa es un soporte lógico informático que, desde 1985, se ha instalado en más de 80 países en desarrollo y economías en transición en todo el mundo. Tiene por objeto racionalizar y reducir los formularios y los trámites de aduanas y se basa, incorporándolas, en las recomendaciones y normas de la CEPE/Naciones Unidas y de la OMA (inclusive las relacionadas con el Formulario clave para los documentos), los códigos y otras normas. La idea fundamental consiste en liberar al régimen aduanero de procedimientos y prácticas ya pasados e incorporar prácticas y normas internacionales con el fin de incrementar los ingresos aduaneros de los países reduciendo los costos y acelerando el despacho. El primer programa fue elaborado por la UNCTAD en 1983 en microordenadores. Desde entonces, el programa ha sido actualizado y revisado muchas veces para mejorar su capacidad y su rendimiento. El soporte lógico puede adaptarse a la metodología de valoración en aduana de cada país y traducirse a su idioma oficial.

1.17 La nueva versión mejorada del ASYCUDA (ASYCUDA ++)⁹ ofrece a los usuarios, aparte de las características fundamentales tradicionales (administración de sistemas, configuración nacional, el mantenimiento actualizado de los aranceles y los ficheros maestros, tramitación de los manifiestos de carga y de las declaraciones, y contabilidad), una serie de nuevas características importantes; uno de los principales logros es la plena aplicación del Documento administrativo único europeo. El sistema tiene también la capacidad técnica de integrar nuevos modelos de declaración basados en otras normas regionales en materia de declaración. El concepto de la presentación de datos directamente por el comerciante ofrece importantes ventajas a los funcionarios de aduanas y a los agentes intermediarios, que ahora pueden presentar varias declaraciones localmente antes de ponerse en contacto con las aduanas y presentárselas para su tramitación. El concepto de la presentación de datos directamente por el expedidor ofrece ventajas similares a los funcionarios de aduanas y a los expedidores, que ahora pueden introducir la información que figura en el manifiesto desde sus oficinas y transmitirla a las aduanas para su tramitación. La comunicación por un sistema externo puede hacerse mediante mensajes EDIFACT/Naciones Unidas, y se ha elaborado un lenguaje arancelario moderno y fácil de utilizar que permite a las aduanas mantener actualizadas sus normas y algoritmos en materia de aranceles sin necesidad de programar o volver a compilar partes de su sistema; este lenguaje puede reconocer todos los datos que figuran en la declaración y reagruparlos en fórmulas con ayuda de operaciones y funciones lógicas y matemáticas corrientes. Un módulo selectivo flexible proporciona a las aduanas una poderosa herramienta para acelerar significativamente el proceso de despacho de aduana de las mercancías y mejorar al mismo tiempo su capacidad de control; este módulo selecciona eficientemente las mercancías que serán sometidas a inspección mediante criterios de selección (incluida una tasa aleatoria) que pueden mantenerse a nivel nacional, regional y local. La auditoría total de los expedientes de las transacciones proporciona una nueva herramienta para reforzar la seguridad funcional del sistema.

El ASYCUDA y las cuestiones de tránsito

1.18 En mayo de 1997, la UNCTAD convocó una reunión de expertos en la utilización de tecnología de la información para mejorar la eficacia de los acuerdos de tránsito. El principal objetivo de esa reunión consistió en ofrecer a los expertos la oportunidad de evaluar las tecnologías de la información que permiten facilitar las operaciones de transporte en tránsito, fortalecer el control del tránsito aduanero y simplificar los procedimientos.

1.19 En las recomendaciones de la reunión se destaca que "la UNCTAD, en cooperación con las demás partes interesadas, debía esforzarse por elaborar un módulo de tránsito, en el contexto del

⁹ Para obtener más información sobre el ASYCUDA, sírvase visitar el sitio de la Web: www.asycuda.org

ASYCUDA y del ACIS".¹⁰ Además, "el módulo de tránsito podía abarcar todas las funciones de control aduanero y seguimiento durante el transporte de las mercancías en tránsito desde el comienzo hasta la conclusión de la operación de tránsito, inclusive la liberación de garantías cuando procediera".

1.20 Como resultado de la reunión de expertos, el ASYCUDA ++ se ha reforzado con la integración de un nuevo módulo para la gestión de los procedimientos de tránsito (el módulo MODTRS). Se utilizó una versión de este módulo para ponerlo a prueba en determinados países usuarios en abril de 1999 y el módulo completamente operacional se incluyó en una versión mejorada del soporte lógico (versión 1.15) que se entregó a todos los países usuarios.

1.21 Este módulo se aplica a tres documentos de tránsito, a saber, el T1, el cuaderno TIR y el procedimiento de identificación inicial (FIP). Se puede utilizar para todos los tipos de tránsito tal como se definen en el Convenio de Kyoto y que abarcan los siguientes movimientos:

- desde la oficina de entrada en la frontera hasta una oficina interior (tránsito de importación);
- desde la oficina de entrada en la frontera hasta una oficina de salida en la frontera (tránsito de paso);
- desde la oficina interior hasta una oficina de salida en la frontera (tránsito de exportación);
- desde la oficina interior hasta otra oficina interior (tránsito interior).

1.22 Los tres documentos son diferentes y presentan características específicas pero todos aplican el siguiente principio: el sistema permite la captación de datos por los comerciantes utilizando el módulo DTI y/o por los funcionarios de aduanas. En el momento de la validación del documento se transmite automáticamente un mensaje a la oficina de destino utilizando el soporte lógico apropiado del ASYCUDA, A++ GATE (ASYCUDA Global Access to Trade Efficiency), a través de la red nacional de telecomunicaciones. Este mensaje informa a la oficina de destino que una carga llegará en un determinado plazo. Cuando la carga llega a destino se recupera el mensaje de tránsito, se cierra la transacción y se transmite automáticamente un mensaje de despacho a la oficina de origen. Esta función proporciona a las aduanas información completa y puntual sobre todas las operaciones.

1.23 El módulo funciona satisfactoriamente a nivel nacional y hace poco se mejoró incorporándole nuevas funciones como el cambio de itinerario (cambio de la oficina de destino). Como las aduanas reciben por anticipado información completa y puntual sobre todas las operaciones y no hay necesidad de volver a registrarla en la oficina de destino, se reduce enormemente la duración de los trámites en la frontera, con lo cual se facilita el comercio.

1.24 Desde el punto de vista técnico el sistema está diseñado para que se pueda ampliar en el futuro a fin de abarcar las operaciones internacionales de tránsito (intercambio de mensajes entre países).

Acuerdos bilaterales y regionales de tránsito

1.25 Desde mediados del decenio de 1970, la UNCTAD ha brindado asistencia técnica para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y a sus países vecinos de tránsito a intensificar sus acuerdos de cooperación para el desarrollo de la infraestructura, las instituciones y los servicios de tránsito a fin de

¹⁰ ACIS es la sigla de "Advance Cargo Information System" (Sistema de Información Previa sobre Cargas). En la página 10 del presente documento figura una descripción de ese programa.

acelerar los movimientos de las mercancías en tránsito. Esta asistencia se basa en el reconocimiento del hecho de que los costos elevados del transporte en tránsito son un inconveniente importante para los países en desarrollo sin litoral y las economías en transición; además, la duración prolongada e imprevisible de las operaciones de tránsito reduce la competitividad de muchos países en desarrollo.

1.26 La Reunión de Expertos Gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes, y de instituciones financieras y de desarrollo, que se celebra cada dos años, ha dado lugar a debates interactivos; sus conclusiones y recomendaciones sobre la adopción de medidas a nivel nacional, regional e internacional se han transmitido a la Asamblea General de las Naciones Unidas para su examen y aprobación.

1.27 Las esferas prioritarias de trabajo en las que se han logrado resultados son: la asistencia para la negociación y/o aplicación de acuerdos y arreglos bilaterales y regionales de tránsito; la simplificación y armonización de los procedimientos administrativos y aduaneros y la documentación; la asistencia para la aplicación de políticas y procedimientos destinados a reducir los costos del tránsito; y la asistencia para la creación de instituciones y el desarrollo de los recursos humanos en el sector del tránsito.

1.28 Una gran parte de la asistencia técnica prestada anteriormente por la UNCTAD se concentró en África, pero en épocas más recientes se ha prestado asistencia a otros países y regiones, en particular, los Estados recién independizados y los Estados en desarrollo del Asia Central donde, en cooperación con la Organización de Cooperación Económica (OCE) se adoptó un Acuerdo Marco sobre Transporte en Tránsito (1998). Actualmente se está negociando, con asistencia de la UNCTAD, un acuerdo similar entre la República Popular de China, Mongolia y Rusia. La UNCTAD continúa colaborando estrechamente con las agrupaciones de integración regional (CEDEAO, COMESA, SADC, OCE, etc.), que desempeñan un papel destacado en la promoción de normas, procedimientos, documentación y prácticas de carácter regional destinados a acelerar los movimientos de las mercancías en tránsito.¹¹

Transporte

1.29 El sector del transporte ha recibido más atención que ningún otro sector de la actividad económica en los trabajos de facilitación del comercio de la UNCTAD. En particular, la UNCTAD promueve la aplicación del concepto de Comités nacionales de facilitación del comercio y el transporte, con arreglo a las sugerencias de la Recomendación N° 4 de la CEPE de las Naciones Unidas y el CEFACT.¹² Estos Comités reúnen a representantes de todas las partes de un país, públicas y privadas, interesadas en la facilitación del comercio y el transporte internacionales, es decir, de entidades gubernamentales, proveedores de servicios y usuarios de transportes. Establecido como órgano consultivo, cada uno de esos comités sirve de foro nacional para establecer las formalidades, procedimientos y documentación utilizados en el transporte y el comercio internacionales; su mandato consiste en preparar recomendaciones y asesorar sobre cuestiones de política interior y exterior relacionadas con el desarrollo del comercio y el transporte mediante propuestas a las instituciones interesadas y al poder ejecutivo del gobierno. La UNCTAD y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) han firmado un Memorando de Entendimiento encaminado a promover conjuntamente la creación de Comités nacionales de facilitación del comercio y el transporte en América Latina. En una subregión determinada esos comités pueden

¹¹ Para obtener más información, véanse los estudios recientes de la UNCTAD sobre cuestiones de transporte en tránsito en África: "Review of progress in the development of transit transport systems in West and Central Africa" (UNCTAD/LDC/102), de 15 de junio de 1999, y "Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern Africa" (UNCTAD/LDC/103), de 15 de junio de 1999.

¹² Recomendación N° 4 de la CEPE de las Naciones Unidas y el CEFACT "Órganos Nacionales de Facilitación del Comercio" (TRADE/CEFACT/1999/11), marzo de 1999, y su documento complementario: "Creación de un entorno eficiente para el comercio y el transporte" (TRADE/CEFACT/2000/8), marzo de 2000.

hacer las veces de centros encargados de vigilar y coordinar las actividades regionales de facilitación del comercio.

1.30 Otras actividades en el sector del transporte se han centrado en las operaciones crecientemente multimodales de los servicios de transporte, en el empleo de las distintas condiciones de envío (por ejemplo c.i.f., f.o.b.) con especial referencia al transporte marítimo y los puertos. Esta última labor se coordina frecuentemente con la Organización Marítima Internacional (OMI), que se ocupa de los problemas técnicos y de seguridad en el transporte marítimo y en los puertos. La asistencia técnica se centra en el asesoramiento, asistencia y formación en la economía y gestión del transporte marítimo y de las compañías de transporte marítimo, con inclusión de la planificación empresarial y la explotación de flotas. Proporciona asesoramiento sobre la aplicación de los convenios negociados en el marco de la UNCTAD y sobre la administración y el derecho marítimos. Por lo que respecta a los puertos, la asistencia de la UNCTAD se ha centrado en los aspectos económicos y comerciales. Entre éstos se cuentan las operaciones, administración y organización portuarias, incluida la legislación y los reglamentos, la gestión financiera, el control de costos y los sistemas de información.

ACIS

1.31 Finalmente, la UNCTAD ha desarrollado y está instalando un instrumento de gestión del transporte llamado el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga, o ACIS. El objetivo es contrarrestar los altos costos del transporte resultantes de la prolongación de los tiempos de tránsito de puerta a puerta. El ACIS es un conjunto de aplicaciones informáticas destinado a producir información de gestión para tratar los problemas del transporte y el tránsito multimodales de cargas. El ACIS tiene cuatro módulos principales, cada uno de los cuales sigue la carga en un modo o interfaz: ferrocarril (RailTracker), puerto (PortTracker), aguas fluviales (Lake/RiverTracker) y carretera (RoadTracker). Estos módulos están vinculados entre sí a través del Sistema de Información Básico que puede funcionar con el ASYCUDA. A su vez éstos tienen submódulos que realizan funciones diferentes, aunque relacionadas entre sí, especialmente de estadísticas e indicadores de rendimientos. El ACIS proporciona información mejorada para contribuir a controlar las operaciones de los distintos operadores de transportes y facilitar la planificación empresarial racional. Es asimismo una estructura de base de datos que se ofrece a las partes inscritas que tienen interés en un envío y su transporte, y les proporciona la última ubicación y estado comunicados de las mercancías y el equipo de transporte. En tanto que registro a largo plazo de datos de los movimientos de transporte, permite a los gobiernos e instituciones analizar los problemas nacionales, subregionales y regionales e investigar posibilidades alternativas de inversión en el sector de los transportes.

1.32 Los módulos PortTracker y RailTracker del ACIS se han instalado en 15 países y el sistema se está aplicando actualmente en otros cinco países. Se están negociando documentos de proyecto con varios países del Asia Oriental (Sri Lanka, Mongolia, Viet Nam, Tailandia), y en septiembre de 2000 debían comenzar a ejecutarse proyectos en Nigeria, el Brasil y el Líbano. La instalación en el puerto de Bandar-Abbas en la República Islámica del Irán, después de una reunión internacional en Teherán, podría constituir un primer paso para hacer extensiva la instalación a los países de la OCE y los países árabes.

TRAINFORTRADE¹³

1.33 El programa TRAINFORTRADE tienen por objeto fortalecer las capacidades de formación de los países en desarrollo, particularmente los países menos adelantados, en la esfera del comercio internacional y los servicios relacionados con el comercio.

¹³ Para obtener más información sobre TRAINFORTRADE, sírvase visitar el sitio de la Web: www.unctad.org/trainfortrade

1.34 A fin de intensificar las actividades de formación en la esfera de los aspectos jurídicos del comercio electrónico, especialmente para los países en desarrollo y sus empresas pequeñas y medianas, se está preparando un nuevo curso de TRAINFORTRADE sobre "Aspectos jurídicos y reglamentarios del comercio electrónico".

2. COMISIÓN ECONÓMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA (CEPE/NACIONES UNIDAS)

2.1 Las actividades de facilitación del comercio comenzaron en la CEPE en 1960, a raíz de una iniciativa propuesta por los países nórdicos en 1959, cuando se decidió establecer un grupo de expertos para estudiar modos de simplificar y normalizar los documentos de las exportaciones. En 1971, los trabajos de facilitación del comercio se reorganizaron en el nuevo Grupo de Trabajo sobre la facilitación de los procedimientos del comercio internacional, también denominado Grupo de Trabajo 4 o GT.4. Sus actividades se concentraron en dos sectores, de cada uno de los cuales se encargó un grupo de expertos (el GE.1 y el GE.2):

el análisis de las "formalidades" y procedimientos del comercio incorporados en los requisitos de información (jurídicos, administrativos, comerciales u operativos) de los participantes en el comercio internacional; y

el desarrollo de mejores métodos de transmisión (proceso informático y teletransmisión) para la información comercial que puedan sustituir a los documentos tradicionales en papel.

2.2 Entre los participantes figuraban los representantes de los gobiernos miembros de la CEPE, representantes de órganos nacionales de facilitación del comercio, las principales organizaciones internacionales y países que no eran miembros de la CEPE.¹⁴

2.3 La labor de los dos grupos de expertos se ha orientado a la consecución de los siguientes objetivos de facilitación del comercio:

- tratar de mejorar los procedimientos comerciales para ayudar a los gobiernos y a los participantes en el comercio a ser más eficientes y eficaces y minimizar al mismo tiempo los retrasos y los costos ... reduciendo así los obstáculos "artificiales" que impiden una mayor participación en el comercio mundial;
- reducir el costo de la documentación utilizada en el comercio tratando, en colaboración con los intereses y autoridades implicados, de reducir, simplificar y armonizar en el plano internacional la información y documentos necesarios para el comercio exterior;
- normalizar los formatos (electrónicos o en papel) utilizados en las corrientes de información de las transacciones para la administración, el comercio y el transporte en el plano internacional;
- asegurar que las corrientes de información relacionadas con la distribución de bienes y servicios facilitan y no obstaculizan el desarrollo industrial nacional y el crecimiento del comercio exterior.

2.4 En febrero de 1997, el GT.4 pasó a ser el Centro de Facilitación de los Procedimientos y Prácticas en la Administración, el Comercio y el Transporte (CEFACT) por decisión del Comité de Desarrollo del Comercio. En marzo de 2000, considerando que la facilitación del comercio y el

¹⁴ Los países miembros de las Naciones Unidas que no lo eran de la CEPE fueron autorizados a participar en los trabajos del GT.4 en virtud del artículo 11 del mandato de la CEPE.

comercio electrónico eran fundamentales para las atribuciones de la CEPE y para lograr una mejor coordinación a nivel mundial de la facilitación del comercio, la CEPE modificó el nombre del Centro que pasó a llamarse Centro de Facilitación del Comercio y Comercio Electrónico (CEFACT/Naciones Unidas) para reflejar sus nuevas esferas de interés.¹⁵ El CEFACT/Naciones Unidas reorganizó las tareas del GT.4 para racionalizar la adopción de decisiones, potenciar las iniciativas de colaboración y delegar las decisiones técnicas en los expertos sobre el terreno. El Centro trabaja a través de grupos técnicos informales; permite que en sus reuniones y estructura de gestión participen plenamente países no miembros de la CEPE y organizaciones internacionales y ONG reconocidas que estén interesadas en ello; utiliza los centros de coordinación de las comisiones regionales interesadas de las Naciones Unidas y tiene un equipo especial intersecretarías de la CEPE, la UNCTAD y el CCI. El CEFACT/Naciones Unidas también coopera con empresas privadas y otras organizaciones intergubernamentales que participan directamente en sus trabajos.

2.5 El CEFACT/Naciones Unidas ha producido 28 Recomendaciones de la CEPE/Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio¹⁶, elaboradas a lo largo de los 37 últimos años. Varias de estas recomendaciones han sido adoptadas por la Organización Internacional de Normalización (ISO) como normas ISO internacionales. La primera Recomendación fue el Formulario clave de las Naciones Unidas, que establece esencialmente un conjunto de reglas sobre el modo de formular los documentos nacionales de comercio. Antes de su aplicación, la información contenida en los numerosos documentos necesarios para el comercio estaba diseminada en distintos lugares y en formularios diferentes sin ningún sistema uniforme. Con su aplicación, que se intensificó en el decenio de 1970, comenzaron a verse los formularios impresos en papel del mismo tamaño, con entradas de información comunes que ocupaban una misma posición relativa en cada formulario. En el sector de los procedimientos comerciales merece señalarse la Recomendación 18 "Medidas para facilitar los procedimientos comerciales internacionales". Abarca, entre otras cosas, algunos aspectos de los procedimientos aduaneros y de la inspección previa a la expedición. El CEFACT/Naciones Unidas está revisando y actualizando esta Recomendación. El CEFACT/Naciones Unidas también ha elaborado un compendio de las recomendaciones sobre la facilitación del comercio que se está revisando y que está destinado a ser utilizado como referencia por quienes se ocupan del proceso de simplificar, armonizar y racionalizar los procedimientos y prácticas comerciales.

2.6 A consecuencia del trabajo realizado en relación con el Formulario clave de las Naciones Unidas, se reconoció la importancia de los datos estructurados del comercio y los negocios. Esto dio lugar al desarrollo de códigos y elementos de datos normalizados para utilizarlos en el intercambio de información electrónico y en soporte papel. Esas normas están recopiladas en una publicación titulada UN Trade Data Element Directory (UNTDDED) (Directorio de Elementos de Datos del Comercio de las Naciones Unidas). En el volumen I figuran las definiciones de los elementos de datos, incluidos los utilizados en EDIFACT/Naciones Unidas, y este volumen es una norma de la ISO (ISO 7372) que mantienen conjuntamente la CEPE y la secretaría central de la ISO. El volumen III contiene las recomendaciones de la CEPE.¹⁷

Intercambio electrónico de datos (IED)

2.7 El empleo de ordenadores para realizar compraventas entre personas, entre personas y compañías, entre unas compañías y otras, que se conoce con el nombre de comercio electrónico, ha contribuido en medida importante a facilitar el comercio internacional porque reduce el papeleo que

¹⁵ Véase el sitio de la Web: <http://www.uncefact.org>

¹⁶ En el anexo I del presente documento figura una lista de todas estas Recomendaciones, cuyo texto completo puede consultarse en el sitio de la Web: <http://www.uncefact.org>

¹⁷ El volumen II contiene una lista de códigos de usuarios.

conlleva el hacer negocios. La operación puede hacerse por Internet, por la Web mundial, por correo electrónico y por el Intercambio Electrónico de Datos (IED). El IED puede definirse como el intercambio estructurado de datos entre aplicaciones de distintas compañías. Los mensajes estructurados se configuran según una disposición predefinida para introducir la información en un archivo. En papel eso sería un formulario. En el IED, el formato utilizado se llama en general EDIFACT/Naciones Unidas o Reglas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte.

2.8 El EDIFACT/Naciones Unidas es una norma internacional para configurar y poner en secuencia los datos para el IED. Se elaboró mediante los trabajos del GT.4 para desarrollar una norma internacional que sustituyera a las dos normas regionales que habían surgido en los Estados Unidos y en Europa y que estaban creando dificultades para el comercio internacional. El EDIFACT/Naciones Unidas es un conjunto de normas, directorios y directrices para el intercambio electrónico de datos estructurados, en particular relacionados con el comercio de bienes y servicios, entre sistemas informáticos independientes de distintas organizaciones, cualquiera que sea el tipo de ordenador o el soporte lógico utilizado. En otras palabras, el IED se utiliza para automatizar el intercambio de datos.

2.9 En el programa de trabajo del CEFACT/Naciones Unidas se realizan actividades de examen, vigilancia y evaluación de la evolución actual en el sector de la tecnología de la información, con miras a incorporar en su trabajo nuevas tecnologías idóneas, como las relacionadas con el comercio electrónico. En la Recomendación 25 (aprobada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas como recomendación de las Naciones Unidas en julio de 1997) se alienta a los gobiernos a que utilicen el EDIFACT/Naciones Unidas en sus administraciones y en sus comunicaciones de IED con el sector privado. En el anexo II del presente documento figura una descripción de los aspectos técnicos del IED y del EDIFACT/Naciones Unidas. Hace poco tiempo, a fin de aprovechar la tecnología de la información, el CEFACT/Naciones Unidas decidió evaluar la utilización de la tecnología de Internet y las nuevas técnicas y metodologías para transferir datos en línea con la labor realizada a lo largo de los años (Estrategia para el comercio electrónico del CEFACT/Naciones Unidas, documento TRADE/CEFACT/2000/21, febrero de 2000).

Otros trabajos de la CEPE/Naciones Unidas

2.10 Otro sector de trabajo tiene relación con las cuestiones jurídicas que plantean las iniciativas de facilitación del comercio y se basa en el reconocimiento del hecho de que la supresión de los impedimentos legales es un requisito clave para el desarrollo y la facilitación del comercio mundial. Para aplicar su programa de trabajo en la esfera jurídica, el CEFACT/Naciones Unidas establece enlaces con otras organizaciones, en particular la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI). En marzo de 2000 la plenaria del CEFACT/Naciones Unidas aprobó una recomendación sobre el Acuerdo relativo al Comercio Electrónico en la que se propone un modelo para un enfoque contractual de las operaciones de comercio electrónico. Ese enfoque toma en consideración la necesidad de establecer un marco de disposiciones básicas convenidas por las entidades empresariales y de obrar con la flexibilidad necesaria en las transacciones comerciales corrientes.

2.11 El Grupo de Trabajo sobre los procedimientos del comercio internacional del CEFACT/Naciones Unidas se dedica a definir, simplificar, armonizar y conciliar las prácticas, los procedimientos y las corrientes de información de los sectores público y privado que se relacionan con las transacciones comerciales internacionales de bienes y servicios conexos. Sus principales objetivos son los siguientes:

- elaborar instrumentos y recomendaciones pertinentes para la facilitación del comercio, y propuestas para la revisión, enmienda o supresión de esas recomendaciones, en cooperación con los demás grupos de trabajo;

- evaluar la situación y los adelantos realizados en la aplicación de medidas de facilitación del comercio; examinar y vigilar sistemáticamente la aplicación de las recomendaciones sobre facilitación del comercio; notificar a los demás grupos de trabajo de las limitaciones determinadas en la esfera de los procedimientos del comercio internacional;
- contribuir a la labor relacionada de otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales pertinentes, e influir en esa labor; y
- suministrar conocimientos pertinentes, y material educativo y de promoción.

2.12 El Grupo de Trabajo sobre el análisis de los procesos empresariales del CEFAC/Naciones Unidas se dedica al análisis de los actuales procesos empresariales, la definición de las limitaciones y la elaboración de propuestas para introducir cambios apropiados en esos procesos. Sus principales objetivos son los siguientes:

- analizar los procesos empresariales pertinentes para la misión y los objetivos del CEFAC/Naciones Unidas utilizando las técnicas descriptivas y la metodología comunes que se han convenido en el Centro;
- definir las limitaciones que restan eficacia a los procesos empresariales;
- formular propuestas, incluso proyectos de recomendación, para establecer procesos más eficaces;
- prestar asistencia a otros grupos de trabajo para que comprendan las propuestas aprobadas y puedan elaborar soluciones, sobre la base de esas propuestas, para pasar de los procesos empresariales existentes a nuevos procesos.

3. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA)

3.1 La Organización Mundial de Aduanas se fundó en 1953 como Consejo de Cooperación Aduanera (CCA). Constituida en un principio por 13 países europeos, el número de sus miembros ha aumentado a 151. Todos los aspectos de la labor de la OMA están estrechamente relacionados con las cuestiones de la facilitación del comercio. La misión de la OMA consiste en aumentar la eficiencia de las administraciones de aduanas en las esferas de cumplimiento de los reglamentos comerciales, protección de la sociedad y recaudación de ingresos fiscales. Entre las principales actividades de la OMA figuran las siguientes:

- examinar los aspectos técnicos de los sistemas aduaneros, así como los factores económicos conexos y promover la comunicación y cooperación entre los miembros, así como con otras organizaciones internacionales;
- fomentar el desarrollo de los recursos humanos y de las mejoras en los métodos de gestión y de trabajo de las administraciones de aduanas, así como compartir las mejores prácticas;
- preparar proyectos de convención y otros instrumentos jurídicos para la armonización y la aplicación uniforme de sistemas de aduanas simplificados y eficaces, y de los procedimientos que rigen el movimiento transfronterizo de mercancías;
- hacer recomendaciones para garantizar la interpretación y aplicación uniformes de los convenios;

- hacer recomendaciones para la solución de diferencias relativas a la interpretación o aplicación de los convenios;
- proporcionar a los gobiernos interesados información o asesoramiento en cuestiones de aduanas;
- promover la cooperación entre las administraciones de aduanas y entre la administración de aduanas y la comunidad mercantil con el fin de mejorar la comunicación y la facilitación.

3.2 A pesar de que no es posible describir aquí todos los aspectos del programa de trabajo de la OMA, a continuación se presentan los diversos instrumentos jurídicos establecidos y mantenidos con el patrocinio de esta Organización. Debido al vasto acervo de material, no todos los convenios pueden ser objeto de un trato detallado. Sin embargo, se describen con más detalle el Convenio de Kyoto, como Convenio fundamental relativo a los procedimientos aduaneros, y el Convenio de Estambul sobre la admisión temporal.

Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) 1973

3.3 El Convenio de Kyoto, acordado en mayo de 1973, consta de dos partes. La primera contiene 19 artículos que establecen las disposiciones generales indispensables para la aplicación del instrumento. La segunda consta de 31 anexos (26 de los cuales han entrado en vigor), cada uno de ellos dedicado a un procedimiento aduanero específico.¹⁸ Un anexo entra en vigor tan pronto como cinco Partes Contratantes lo han aceptado. Cada anexo consta de una serie de definiciones que aclaran los principales términos aduaneros utilizados y las normas que rigen la aplicación del procedimiento de que se trate. Esas disposiciones adoptan la forma bien de Normas, cuya general aplicación e incorporación en la legislación nacional se consideran indispensables para la armonización y simplificación, bien de Prácticas recomendadas, que son disposiciones que se estima que contribuyen a la armonización y simplificación de los procedimientos aduaneros, y cuya aplicación se considera conveniente. Ambas categorías de disposiciones pueden ir acompañadas de Notas destinadas a indicar las formas en que se puede aplicar la Norma o la Práctica recomendada pertinente.

3.4 El Convenio de Kyoto está abierto a la adhesión de cualquier Estado, así como de las uniones aduaneras o económicas. En la actualidad, el Convenio de Kyoto tiene 59 Partes Contratantes. Sus 31 anexos son instrumentos reales de armonización de procedimientos aduaneros, puesto que contienen los principios que se han de incorporar en la legislación nacional. En el momento de la adhesión al Convenio, un Estado tiene que aceptar como mínimo un anexo. Más adelante, cada uno de los anexos restantes se puede aceptar por separado. A los efectos de los derechos y obligaciones de una Parte Contratante, cada uno de los anexos que haya aceptado junto con el cuerpo del Convenio constituye un único instrumento jurídico. Los países pueden seleccionar los anexos que les permitan limitar sus obligaciones a aquellas secciones determinadas de su legislación que deseen modernizar o poner en consonancia con la práctica internacional.

3.5 La Partes Contratantes que todavía no estén en situación de aplicar una determinada disposición de un anexo pueden formular una reserva respecto de esa disposición, indicando las diferencias entre las disposiciones de su legislación nacional y las de la Norma o Práctica recomendada de que se trate. Las diferencias en materia de interpretación o aplicación se

¹⁸ En el contexto del Convenio de Kyoto la expresión "Procedimiento aduanero" no se utiliza en el sentido restringido del trato aplicado a las mercancías importadas; abarca todas las disposiciones relativas a la actividad aduanera.

solucionarán mediante la negociación. Las partes pueden remitir una diferencia al Comité Técnico Permanente de la OMA, el cual hará recomendaciones para la solución de esa diferencia.

3.6 Los anexos del Convenio de Kyoto, de A a J, figuran a continuación. En el anexo III del presente informe se dan más detalles.

Anexo A:	Formalidades previas a la presentación de la declaración de mercancías
Anexo B:	Despacho para consumo
Anexo C:	Despacho de las mercancías a la exportación
Anexo D:	Origen de las mercancías
Anexo E:	Procedimientos de despacho condicional y tráfico de perfeccionamiento
Anexo F:	Procedimientos aduaneros especiales
Anexo G:	Relaciones entre las personas dedicadas al comercio internacional y las administraciones de aduanas
Anexo H:	Controversias e infracciones
Anexo J:	Aplicaciones aduaneras de las computadoras

Convenio de Kyoto revisado (1999)

3.7 En 1999, la OMA terminó de realizar una revisión completa del Convenio de 1973. La revisión tenía por objeto proporcionar a las administraciones de aduanas un conjunto moderno de principios uniformes que permitiera establecer procedimientos aduaneros sencillos, eficaces y previsibles y también un control aduanero eficaz. El Convenio revisado se ha concebido como el programa de normalización y simplificación de los procedimientos aduaneros para el siglo XXI.

3.8 La revisión se hizo necesaria debido a los cambios radicales acaecidos en el comercio, los transportes y las técnicas administrativas desde que se aprobó el Convenio. Otro motivo era que el Convenio no había contribuido de manera significativa a la armonización y simplificación de los procedimientos aduaneros en el mundo. Habida cuenta de la estructura original del Convenio y de las escasas obligaciones que imponía a las administraciones respecto de la aplicación de las disposiciones jurídicas, en el entorno moderno del comercio internacional ese instrumento no contribuye a la meta de simplificar y armonizar los procedimientos aduaneros. Además, sólo un pequeño número de Partes Contratantes había aceptado los distintos anexos, y, asimismo, muchas Partes Contratantes habían formulado reservas respecto de las disposiciones jurídicas de los anexos que habían aceptado.

3.9 La revisión se finalizó en junio de 1999 cuando el Consejo de la Organización Mundial de Aduanas aprobó los textos revisados junto con un Protocolo de Enmienda que haría efectivas las enmiendas una vez que entrara en vigor.

3.10 Los artículos existentes del Convenio y las disposiciones de sus anexos se han revisado y actualizado para velar por que reflejen los procedimientos modernos y tengan en cuenta las necesidades de los comerciantes y de las administraciones de aduanas. Se han añadido nuevas disposiciones y los textos incorporan metodologías modernas para establecer un equilibrio entre las funciones aduaneras de control y recaudación de ingresos fiscales, y la de la facilitación del comercio. La utilización de la tecnología de la información y las técnicas de gestión de los riesgos se han incorporado a las disposiciones básicas del Convenio revisado. Así se logrará que las aduanas desempeñen sus responsabilidades con mayor eficacia y eficiencia y faciliten el movimiento internacional de mercancías, a la vez que garantizan que se cumplan plenamente las leyes nacionales.

3.11 La característica fundamental del Convenio revisado es una nueva estructura que consta de un anexo general y 10 anexos específicos. El anexo general contiene los procedimientos y prácticas básicos para el despacho de mercancías que son comunes a todos los procedimientos aduaneros. La aceptación y aplicación del anexo general son obligatorias para las Partes Contratantes. Este anexo clave contiene 10 capítulos y abarca sectores relacionados con el despacho de mercancías, el pago de

derechos e impuestos, la cooperación aduanera en materia de comercio, la información que han de suministrar los clientes y las apelaciones relacionadas con todas las cuestiones aduaneras, sectores que interesan tanto a las administraciones de aduanas como a los comerciantes. También abarca el control aduanero mediante, entre otras cosas, la gestión de los riesgos, los controles basados en auditorías y la asistencia administrativa mutua entre las administraciones de aduanas y con las organizaciones exteriores, así como la utilización de la tecnología de la información que es la clave para elaborar procedimientos sencillos y, a la vez, asegurar un control aduanero adecuado.

3.12 No se pueden formular reservas respecto de las Normas y las Normas transitorias del anexo general. Sin embargo, habida cuenta de que muchos países tal vez no puedan suscribir de inmediato determinadas Normas, el Convenio revisado establece un período de transición para las Partes Contratantes actuales y nuevas a fin de que introduzcan en su legislación nacional los cambios que sean necesarios para aplicar las disposiciones. Las Partes Contratantes tendrán un plazo de hasta tres años para aplicar las Normas y cinco años para aplicar las Normas transitorias.

3.13 El Convenio revisado tiene 10 anexos específicos que contienen en total 25 capítulos, cada uno de los cuales se refiere a un procedimiento aduanero distinto. Las Partes Contratantes sólo tienen que adherirse a los anexos específicos y/o capítulos que aplican sus administraciones. Como en el caso del anexo general, las Normas son obligatorias y vinculantes para las Partes Contratantes que acepten uno o varios anexos y/o capítulos, y existe el mismo período de transición para la aplicación de las Normas. Sin embargo, se pueden formular reservas respecto de las prácticas recomendadas de los anexos específicos.

3.14 Un Comité de gestión que deberá reunirse por lo menos una vez al año administrará el Convenio revisado. De este modo, se garantizarán que se mantengan actualizadas las disposiciones del Convenio y, de ser necesario, se revisen en el momento oportuno para satisfacer las necesidades de las aduanas y del comercio. El Comité de Gestión también está facultado para prorrogar el plazo de aplicación de las disposiciones del anexo general y de los anexos específicos de las Partes Contratantes que los soliciten.

3.15 El Convenio revisado contiene directrices amplias para cada uno de los anexos. Durante el proceso de revisión se reconoció que era esencial elaborar directrices de aplicación de los procedimientos aduaneros simplificados para que las administraciones de aduanas pudieran aplicar de modo satisfactorio los principios contenidos en el Convenio. Para cada procedimiento se han elaborado directrices sobre la simplificación mediante el uso de técnicas eficaces de control y la automatización, que incluyen un ejemplo de las mejores prácticas. El Comité de Gestión actualizará periódicamente esas directrices a fin de proporcionar información sobre las prácticas nuevas y modernas, las cuales serán más adelante la base de los textos jurídicos de los anexos del Convenio.

3.16 El Convenio revisado entrará en vigor en virtud de un Protocolo de Enmienda. Cuarenta de las actuales Partes Contratantes tendrán que adherirse al Protocolo para que éste entre en vigor. A julio de 2000, cinco Partes Contratantes se han adherido al Protocolo y nueve lo han firmado con sujeción a su ratificación. Muchas otras Partes Contratantes están llevando a cabo las consultas internas y los procesos legislativos necesarios para su adhesión al Protocolo. La secretaría de la OMA está organizando una serie de misiones de asistencia técnica y seminarios regionales para promover el Convenio revisado y prestar asistencia a las Partes Contratantes que deseen adherirse a su instrumento.

3.17 El texto del anexo general del Convenio, así como un índice de los anexos específicos figuran en los anexos III y IV del presente documento.

Convenio aduanero relativo a la admisión temporal (Convenio de Estambul)

3.18 El Convenio de Estambul, que entró en vigor el 27 de noviembre de 1993, combina en un instrumento jurídico todos los acuerdos existentes que abarcan la admisión temporal de mercancías en un Estado o unión aduanera procedentes de otro Estado o unión aduanera y crea un marco para dar cabida a las prescripciones futuras. El Convenio prevé asimismo seguir usando el cuaderno ATA (*carnet de passage en douane pour l'admission temporaire*) para la admisión temporal, y amplía su aplicación. En la actualidad cuenta 35 Partes Contratantes más 8 signatarios sujetos a ratificación. Está abierto a la adhesión de cualquier Estado o unión aduanera o económica. Como se espera que durante algún tiempo no todos los que aplican el régimen de cuadernos ATA y CPD (*carnet de passage en douane*) serán Partes Contratantes en el Convenio de Estambul, el Consejo de la OMA ha adoptado una recomendación por la que invita a las Partes Contratantes a adoptar los cuadernos ATA y CPD independientemente de que sean expedidos en el marco del Convenio de Estambul o de otros instrumentos jurídicos.

3.19 El cuerpo del Convenio consiste en 34 artículos que representan los principales principios y disposiciones indispensables para la aplicación uniforme del instrumento, tales como alcance, administración, adhesión y procedimientos de enmienda. Las principales disposiciones prevén que cada Parte Contratante puede exigir la presentación de un documento y una fianza para la admisión temporal. La fianza no excederá de la cuantía de los derechos de importación más los impuestos de los que las mercancías quedan exoneradas condicionalmente. Se han acordado en los anexos específicos períodos mínimos de 6 ó 12 meses para la reexportación.

3.20 El Convenio tiene 13 anexos, de los que cada Parte Contratante ha de aceptar el anexo A (relativo a los documentos para la admisión temporal, cuadernos ATA y CPD), y por lo menos otro anexo.

Anexo A:	relativo a los documentos para la admisión temporal (cuadernos ATA y CPD)
Anexo B.1:	relativo a las mercancías destinadas a exhibiciones o exposiciones, ferias, reuniones o acontecimientos similares
Anexo B.2:	relativo al equipo profesional
Anexo B.3:	relativo a contenedores, paletas, envases, muestras y otras mercancías importadas en relación con una operación comercial
Anexo B.4:	relativo a las mercancías importadas en relación con una operación de fabricación
Anexo B.5:	relativo a las mercancías importadas con fines educativos, científicos o culturales
Anexo B.6:	relativo a los efectos personales de los viajeros y mercancías importadas con fines deportivos
Anexo B.7:	relativo al material de publicidad turística
Anexo B.8:	relativo a las mercancías importadas como tráfico fronterizo
Anexo B.9:	relativo a las mercancías importadas con fines humanitarios
Anexo C:	relativo a los medios de transporte
Anexo D:	relativo a los animales
Anexo E:	relativo a las mercancías importadas con exoneración parcial de los derechos e impuestos de importación.

3.21 Hasta la fecha, sólo han entrado en vigor los anexos A, B.1, B.2, B.5 y B.6. Los demás anexos no han alcanzado todavía el número mínimo de cinco signatarios. Tanto las disposiciones del cuerpo del Convenio como los anexos van acompañados de comentarios explicativos destinados a facilitar la aplicación de las disposiciones. El anexo V del presente documento contiene información más detallada acerca de los anexos del Convenio de Estambul.

3.22 Otros instrumentos que se ocupan exclusiva o principalmente de la admisión temporal que figuran en los anexos pertinentes del Convenio de Estambul se cancelarán y se sustituirán para las Partes Contratantes que hayan aceptado esos anexos.

Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías

3.23 El Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Sistema Armonizado) es una nomenclatura internacional de productos que está en vigor desde el 1º de enero de 1988. Se aplica principalmente a las operaciones de aduanas, como la clasificación y la valoración, aunque también es útil en las esferas de compilación de estadísticas del comercio, y de normas de origen y en toda clase de transacciones comerciales internacionales (transportes, seguros, etc.). Las listas de la OMC de casi todos los Miembros se basan en el Sistema Armonizado, lo que significa que más del 95 por ciento del comercio mundial se lleva a cabo en el marco de ese Sistema. El Sistema Armonizado agrupa los rubros de productos en 96 capítulos, 1.241 partidas y más de 5.000 subpartidas. Proporciona, además, una estructura legal y lógica para la clasificación arancelaria. Con el fin de mantener actualizado el Sistema Armonizado y tener en cuenta la evolución de la tecnología y la aparición de nuevos productos, el Convenio prevé enmiendas periódicas. Se han efectuado ya dos revisiones (en 1992 y 1996) y se ha de proceder a una tercera en el año 2002.

3.24 El Sistema Armonizado (SA) contribuye a la facilitación del comercio internacional al proporcionar una base común para la clasificación de las mercancías. El Convenio sobre el SA tiene actualmente 102 Partes Contratantes, y unos 170 países aplican nomenclaturas de productos para los aranceles aduaneros y las estadísticas del comercio basadas en el SA (octubre de 1998). Para garantizar la interpretación y la aplicación uniformes de los textos jurídicos relativos al SA, la OMA ha puesto en ejecución una serie de programas que comprenden, entre otras cosas, la reglamentación sobre las cuestiones de clasificación y sobre las diferencias existentes en esta materia, la difusión por Internet de la información relativa a la clasificación (www.wcoomd.org), el desarrollo de las infraestructuras y mejores prácticas de los países en desarrollo, en materia de clasificación, los programas de información sobre la clasificación previa a la declaración y la elaboración de una base de datos de mercancías (CD-ROM) que proporcione una clasificación del SA de más de 200.000 mercancías objeto de comercio.

Convenio Internacional sobre asistencia mutua administrativa para la prevención, investigación y represión de las infracciones de aduanas (Convenio de Nairobi)

3.25 En vista de la expansión generalizada de las infracciones en materia de aduanas en todos los países, el Consejo de la OMA sintió en 1974 la necesidad de ir más allá del desarrollo y la promoción de acuerdos bilaterales y multilaterales, que hasta entonces eran los instrumentos normalizados de cooperación aduanera. El Convenio de Nairobi fue redactado entre 1974 y 1977 con el fin de combatir el fraude aduanero. Consta de un cuerpo principal y 11 anexos, uno de los cuales ha de ser aceptado, como mínimo, por cada Parte Contratante. No se permite la aceptación con reservas (artículo 18). Como principio básico, "las administraciones de aduanas se prestarán asistencia mutua con miras a prevenir, investigar y reprimir las infracciones de aduanas". El Convenio se basa en el concepto de la reciprocidad: una Parte Contratante tiene obligación de prestar asistencia a otra Parte Contratante únicamente en la medida en que ambas hayan aceptado el mismo anexo. El Convenio de Nairobi cuenta en la actualidad 34 Partes Contratantes. Están en vigor la totalidad de los 11 anexos (cada anexo entra en vigor tras la aceptación por, al menos, dos Partes Contratantes) y esos anexos se enumeran en el anexo VI del presente documento. El Consejo de la OMA, con asistencia del Comité de Ejecución, administra el Convenio.

3.26 En 1996, la OMA actualizó su "modelo de acuerdo bilateral sobre asistencia mutua para la adecuada aplicación de la ley de aduanas y para la prevención, investigación y represión de las

infracciones de aduanas" de 1967. El acuerdo modelo establece y explica una serie de disposiciones que habrá que considerar al formular un acuerdo bilateral.

Otras convenciones aduaneras administradas por la OMA

3.27 Las siguientes convenciones aduaneras, cuyos detalles se pueden consultar en el anexo VII, se destinaban a solucionar algunos problemas específicos de aduanas:

- sobre la importación temporal y el envasado
- sobre la importación temporal de equipo profesional
- acerca de las facilidades de aduanas para la importación de mercancías para su uso en exhibiciones y exposiciones, ferias, reuniones o acontecimientos similares
- sobre el material de bienestar social para gente de mar
- sobre la importación temporal de equipo científico
- sobre la importación temporal de material pedagógico
- sobre el cuaderno ATA o la admisión temporal de mercancías (Convenio ATA)
- sobre el tránsito internacional de mercancías (Convenio ITI)
- sobre contenedores, 1972.¹⁹

Otros instrumentos y programas

3.28 La OMA ha redactado Recomendaciones que no tienen carácter vinculante. Son instrumentos para mejorar las técnicas aduaneras de las administraciones nacionales de aduanas, "se tiene intención de que sean aceptados por el mayor número de Estados posible, que incluyan facilidades sobre las que ya existe un amplio acuerdo y determinen con precisión el alcance de cualesquiera facilidades concedidas". Los miembros de la OMA indican su aceptación de una recomendación y, en algunos casos, aceptan sus disposiciones con reservas. Se han formulado recomendaciones en cinco esferas, según se indica en el anexo VIII.

3.29 Las Normas Aduaneras Internacionales, formuladas por la OMA, tienen por finalidad orientar a las administraciones de aduanas al abordar ciertas cuestiones específicas en materia de aduanas. Cada norma se ocupa de un punto concreto de la técnica aduanera y establece los principios fundamentales que se han de incorporar en la legislación o reglamentación de aduanas. Esas normas se revisarán e incorporarán según proceda en las directrices del Convenio de Kyoto revisado. Véase una lista de las normas existentes en el anexo IX.

3.30 La OMA ha preparado "Directrices relativas a expediciones para las que se solicita el despacho inmediato" a fin de que las administraciones de aduanas dispusieran de un instrumento para proceder a un rápido despacho y mantener al mismo tiempo el control aduanero en lo que respecta a las expediciones que se deben despachar de inmediato. Se proporcionan directrices sobre la documentación necesaria para el despacho, la valoración, el despacho condicional e incondicional, así como a la diferenciación entre las expediciones de alto y bajo valor. Las directrices no tienen carácter jurídico ni son vinculantes. Los principios del nuevo anexo general del Convenio de Kyoto revisado reflejan los principios contenidos en esas Directrices. Hace poco la OMA observó que en lenguaje corriente se utilizaba la expresión "Directrices para la expedición urgente" al hablar de esas Directrices, aunque éstas deberían aplicarse a todas las expediciones para las que se solicitaba el despacho inmediato. Se ha convenido en que esas directrices se denominen "Directrices para el despacho inmediato". También se ha convenido en revisar las prescripciones en materia de documentación para las distintas categorías de mercancías abarcadas por estas Directrices y para tener en cuenta los cambios en las prescripciones aduaneras y comerciales ocurridos desde que se adoptaron las Directrices. Se prevé que éstas se revisarán y estarán listas para su aplicación a fines de 2001.

¹⁹ La Convención Aduanera sobre Contenedores, de 1972, es una Convención de la CEPE/Naciones Unidas, administrada con aportaciones técnicas de la OMA.

3.31 La OMA ha publicado tres Resoluciones relativas a la abolición del manifiesto de viajeros respecto de los pasajeros que llegan o salen por aire; facilidades aduaneras para turistas; y la abolición del control de los seguros de los vehículos automóviles en las fronteras.

Integridad de las administraciones de aduanas

3.32 La comunidad aduanera internacional reconoció la necesidad de abordar eficazmente el problema de la integridad en la interfaz comercio/aduana y en 1993 la OMA adoptó la *Declaración de Arusha*, en la cual se pide lo siguiente:

- una legislación de aduanas clara y precisa, aranceles de importación moderados, un número limitado de tipos arancelarios, una reglamentación administrativa del comercio reducida al mínimo, y el menor número posible de exenciones a las normas comunes;
- procedimientos aduaneros simples, coherentes, no discrecionales y de fácil acceso, que permitan interponer recursos jurídicos;
- la utilización de procesos automatizados;
- la aplicación de medidas apropiadas en materia de gestión de recursos humanos, entre ellas una política de rotación y reasignación de los puestos del personal, una política juiciosa de contratación, una formación adecuada y una remuneración suficiente;
- una mayor responsabilidad de los jefes directos en la identificación de las deficiencias;
- auditorías internas y externas más eficaces;
- una mayor lealtad y orgullo entre los funcionarios de aduanas;
- unas directrices claras sobre el código de conducta que se espera de los funcionarios de aduanas;
- una relación abierta y transparente con los medios empresariales.

3.33 La secretaría de la OMA organizó en Bruselas, en abril de 1998, un debate abierto sobre esta cuestión. El Foro sobre la integridad en las aduanas contó con la asistencia de directores de administraciones de aduanas, organizaciones internacionales competentes (OCDE, CCI, Interpol, Transparency International) y representantes de los medios empresariales.

3.34 Las recomendaciones formuladas en el Foro se examinaron en la reunión anual del Consejo de la OMA que se celebró en Marruecos en junio de 1998 y se decidió establecer un Grupo de Trabajo sobre la integridad encargado de elaborar un Plan de Acción sobre la integridad para ayudar a los Miembros a aplicar las disposiciones de la Declaración de Arusha y mejorar la integridad de sus administraciones. Desde entonces el Grupo de Trabajo se ha reunido tres veces y ha preparado un Plan de Acción amplio que fue aprobado por el Consejo en junio de 1999.

3.35 Como parte del Plan de Acción sobre la integridad de la OMA, la secretaría de la organización, con asistencia de las administraciones de varios miembros, se ha ocupado de lo siguiente:

- elaborar una guía de autoevaluación de la integridad para ayudar a las administraciones a examinar sus propios sistemas y procedimientos y determinar los sectores en los cuales hay que efectuar mejoras;
- preparar y dirigir un seminario sobre la integridad para ayudar a las administraciones de los Miembros a diseñar y aplicar planes de acción sobre la integridad basados en sus propias necesidades y sus entornos singulares. Hasta la fecha se han organizado seminarios de carácter nacional en la República Checa, Sri Lanka, Zambia, la India y Viet Nam y de carácter regional en el Japón, Lesotho y Australia;
- preparar un código modelo de ética y conducta que los Miembros pueden utilizar para elaborar un código de conducta apropiado o, de lo contrario, revisar y perfeccionar un código existente;
- establecer un centro de asesoramiento en materia de integridad que tiene por objeto brindar acceso a los Miembros a una amplia gama de información y material relacionados con la integridad.

Programa de Reforma y Modernización de las Aduanas

3.36 El Programa de Reforma y Modernización de las Aduanas tiene un enfoque amplio con objeto de contribuir a mejorar el desempeño de las administraciones de aduanas en general y satisfacer las crecientes expectativas de la sociedad, los medios empresariales y los gobiernos. El Programa es un conjunto de instrumentos de gestión que se pone a disposición de las administraciones de aduanas para ayudarles a comprender mejor las exigencias de su entorno exterior e interior en constante evolución, y a desarrollar las capacidades y aptitudes de autoevaluación para ejecutar un programa amplio y sostenible de mejoras y cambios en materia de organización.

3.37 El programa actual consta de varias fases. En primer lugar, se emprende una misión inicial para determinar las necesidades de la administración y si está en condiciones de ejecutar el programa. En esta misión se entrega a las administraciones un paquete de orientación aduanera para funcionarios encargados de formular las políticas en el cual se explica el papel de las administraciones de aduanas modernas y su importancia para la sociedad, los medios empresariales y los gobiernos. Durante la misión inicial se presta atención a la necesidad de obtener el compromiso político y los recursos financieros necesarios tanto del gobierno participante, como del sector privado. En la segunda fase se realiza una misión intensiva de diagnóstico y planificación para ayudar al personal directivo clave de las aduanas a efectuar una evaluación amplia de la situación actual y elaborar una gama de soluciones prácticas y sostenibles. El principal resultado de esta fase es la elaboración de un plan de ejecución convenido. Según la naturaleza de las soluciones identificadas durante la fase de diagnóstico se pueden emprender nuevas misiones de seguimiento y evaluación. Del mismo modo, según la naturaleza de las estrategias de corrección que se hayan definido, la OMA puede ayudar a las administraciones de los Miembros mediante la prestación de asistencia técnica en las esferas de competencia de la OMA o ayudando a las administraciones participantes a determinar otras fuentes de apoyo de los donantes.

3.38 El Programa de reforma y modernización de las aduanas ha sido aplicado en Letonia, el Senegal y Uganda, y se halla en curso de ejecución en Cuba, Lituania, Mauricio, Namibia, Sri Lanka y Viet Nam y, a nivel regional, en la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC). El Programa está actualmente en la fase preparatoria en Bangladesh y Mongolia.

3.39 La OMA ha establecido los instrumentos de aplicación y ha impartido formación a 150 funcionarios de aduana con experiencia en la utilización de estos instrumentos; además, mantiene un equipo de promotores acreditados que prestan apoyo a los países beneficiarios en su proceso de autoevaluación. Actualmente, la secretaría de la OMA está examinando el contenido del Programa

para seguir mejorando su eficacia y garantizar que siga siendo pertinente para las necesidades de las administraciones de los miembros.

Otras actividades de asistencia técnica de la OMA

3.40 Los principales objetivos del programa de formación y asistencia técnica de la OMA son los siguientes:

- asegurarse del cumplimiento y la aplicación uniforme de los convenios, instrumentos y recomendaciones relativos a las aduanas (por ejemplo, la Declaración única de mercancías) elaborados y administrados por la OMA;
- mejorar la eficacia y eficiencia de las administraciones de aduanas en la observancia de los reglamentos y en la prestación de servicios de calidad a la sociedad, los medios empresariales y los gobiernos;
- ayudar a las administraciones de aduanas de los miembros a reformar y modernizar sus organizaciones, emplear tecnologías modernas para introducir mejores prácticas de gestión y administrar mejor sus recursos humanos (elaboración de un sistema de formación, mayor transparencia en los procedimientos) y a mejorar el comportamiento ético de su personal.

3.41 La OMA ofrece 38 tipos de programas de formación en las siguientes esferas: Sistema Armonizado, valoración en aduana, origen de las mercancías, procedimientos aduaneros, computadorización de los servicios aduaneros, observancia, y organización y desarrollo de los recursos humanos en las administraciones de aduanas. La OMA ha elaborado 66 módulos de formación destinados a facilitar la formación de los funcionarios de aduanas. La OMA organiza anualmente 250 seminarios, cursos de formación y misiones de expertos.

4. BANCO MUNDIAL

4.1 Los proyectos de facilitación del comercio forman parte de diversas actividades del Banco, como los préstamos para proyectos (transporte), préstamos para ajuste (aduanas, normas de calidad y simplificación de procedimientos), préstamos para asistencia técnica (modernización de las aduanas) y labor en el ámbito económico y sectorial (promoción de las exportaciones y de la competencia). Históricamente, se pueden distinguir tres fases en la participación del Banco Mundial: durante el decenio de 1980 la mayor parte de las actividades del Banco relacionadas con la facilitación del comercio se fijaban como meta la facilitación del transporte. El primer trabajo con miras a la facilitación del sector del transporte se llevó a cabo en América Latina en 1976. A mediados del decenio de 1980 se incluyeron progresivamente diversos componentes aislados de facilitación del comercio, centrados en particular en la reforma de la gestión pública, en los préstamos para ajuste estructural (metrología, normas, desreglamentación de precios). Desde 1990, el Banco ha adoptado iniciativas para estudiar la manera de abordar la amplia gama de cuestiones de política y de administración que influyen en la ampliación del comercio, lo cual ha dado lugar a la imposición de una serie de condiciones útiles en los préstamos para ajuste, nuevos tipos de asistencia técnica y nuevos tipos de proyectos.

4.2 En 1987, el Departamento de Transportes del Banco preparó una reseña general de los proyectos en materia de facilitación del transporte y aspectos logísticos, y comprobó que los préstamos del Banco Mundial para operaciones de transporte que no fueran de infraestructura representaban sólo el 2 por ciento de los préstamos de la institución.

4.3 Entre los proyectos importantes ejecutados desde 1977 cabe mencionar los siguientes: Análisis de la industria del transporte por carretera en América Central (1977); India: Estudio sobre

el transporte por contenedores (1979); Transporte intermodal en América Latina (1982); Estudio de costos de los aspectos logísticos, Zaire (1990); Filipinas: Evaluación de la competitividad (1992); UDEAC: Programa regional de reforma de políticas (1993); Líbano: Proyecto de ampliación de ingresos y gestión tributaria (1995); Pakistán: Estudio sobre el costo de los aspectos logísticos (1996); Jordania: Préstamos para reforma económica y desarrollo (1996); Rwanda: Estudio sobre la diversificación de las exportaciones de productos (1998); Côte d'Ivoire: Crédito para el ajuste del sector agropecuario (1995), Crédito para la recuperación económica (1996), Crédito de ajuste para el fomento del sector privado (1996), Crédito para ajuste/inversión en el sector del transporte (1998); Nepal: Proyecto de facilitación del tránsito multimodal y material para vías férreas (1986, 1992, 1997); Pakistán: Proyecto de facilitación del comercio y el transporte (1993, 1996, 1999).²⁰

4.4 En colaboración con otros asociados el Banco Mundial está preparando un proyecto para ayudar a seis países de la región de Europa sudoriental a mejorar sus procedimientos aduaneros (Albania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Macedonia y Rumania). El programa tiene por objeto integrar la acción de los gobiernos, la UE, la SECI²¹ y el Grupo del Banco Mundial para: a) mejorar las instalaciones de los pasos fronterizos, b) prestar asistencia técnica para fortalecer las administraciones de aduanas, c) computadorizar los procedimientos en los pasos fronterizos y archivar electrónicamente las declaraciones de aduana, y d) mejorar el intercambio de información entre los organismos de control en la frontera y los medios empresariales, a través de seminarios y el establecimiento de sitios en Internet ("facilitación del comercio"). A nivel regional (e internacional) se ha creado un comité directivo que constituye un foro para el intercambio de experiencia entre los países, la conciliación colectiva de los procedimientos con arreglo a las normas de la UE, y la coordinación de las prácticas de trabajo en los pasos fronterizos "hermanados". Con ello el programa se propone: i) reducir los costos del comercio y el transporte; ii) reducir el contrabando y la corrupción en los pasos fronterizos y iii) fortalecer la colaboración regional y ampliar el comercio regional.²²

4.5 En 1999, el Banco Mundial creó la Asociación Mundial de Facilitación del Transporte y el Comercio (GFP) en calidad de centro de interés y foro para los sectores público y privado que desean introducir mejoras duraderas y significativas en la infraestructura invisible del transporte y el comercio en todos los países miembros interesados del Banco. Se prevé que los asociados diseñarán y emprenderán programas específicos para alcanzar este objetivo, aprovechando sus respectivas ventajas comparativas y trabajando de manera coordinada. Para contribuir al logro de ese propósito, se prevé que se establecerá una colaboración en los siguientes aspectos: i) compartir programas de interés común; ii) mancomunar los recursos y los conocimientos especializados cuando proceda; iii) compartir los conocimientos y las ideas. La GFP cuenta ahora con 49 miembros procedentes de los sectores público y privado, y también de la mayoría de las principales instituciones internacionales interesadas en la facilitación.²³

²⁰ Para una descripción detallada de los programas del Líbano 1995 y Jordania 1996, véase la exposición hecha por el Banco Mundial en el Simposio de la OMC sobre Facilitación del Comercio organizado en marzo de 1998; documento G/C/W/115 de la OMC.

²¹ La Iniciativa de Cooperación de Europa Sudoriental (SECI) es un foro en el cual los representantes de los Estados participantes se reúnen para examinar problemas regionales económicos y ambientales que les son comunes y que requieren una acción concertada y la elaboración de planes regionales para abordar esos problemas. Para obtener información adicional, véase <http://www.unece.org/sece/sece.htm>

²² Para obtener más información sobre este programa, véase <http://www.seerecon.org/RegionallInitiatives/tfse.htm> y <http://www.seerecon.org/RegionallInitiatives/TTFSE/tffsepid.htm>

²³ Para obtener más información sobre la Asociación Mundial de Facilitación del Transporte y el Comercio, véase <http://wbln0018.worldbank.org/twu/gfp.nsf>

4.6 El Banco Mundial y los participantes en la GFP convinieron en ocuparse de lo siguiente:

- establecer un marco amplio para la auditoría de la facilitación, que combine una evaluación cualitativa con una serie simplificada de datos sobre la eficiencia de las transacciones en materia de comercio y transporte; el Banco Mundial está preparando la correspondiente metodología para la auditoría de la facilitación que será el primer producto de la GFP y que se publicará a fines de marzo de 2000;
- definir criterios sistemáticos de medición, basados en una serie de indicadores de la facilitación relativos al transporte y los procesos transfronterizos, que se reunirán sistemáticamente;
- supervisar y publicar en forma regular datos sobre estos indicadores de la facilitación;
- emprender iniciativas convenidas con objeto de promover los programas de facilitación del comercio y el transporte a través de la educación, la formación y las actividades específicas de asistencia técnica.

5. FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (FMI)

5.1 La labor del FMI relacionada con la facilitación del comercio puede tener lugar en diversos contextos: 1) como parte de sus consultas regulares con los países miembros sobre sus políticas económicas y las novedades ocurridas en su campo; 2) como componente de los programas de estabilización de los países miembros a los que se presta apoyo con recursos del FMI; y, en particular, 3) mediante la asistencia técnica prestada a solicitud de los países miembros.

5.2 La asistencia técnica sobre facilitación del comercio puede tener que ver con la política arancelaria y la administración de aduanas. En lo que respecta a la política arancelaria, la asistencia suele incluir la evaluación de las consecuencias para los ingresos de la reducción y reestructuración de los tipos arancelarios, la arancelización de los contingentes y la eliminación de otros obstáculos no arancelarios; así como la determinación de las medidas de compensación de ingresos. En lo que respecta a la administración de aduanas, la asistencia a menudo comprende la conciliación de la legislación y los procedimientos aduaneros con las normas y prácticas internacionales como el Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC o el Convenio de Kyoto de la OMA; la modernización de la organización de las aduanas y los procedimientos de despacho (incluido el uso de servicios de inspección previa a la expedición); y la formulación de estrategias encaminadas a crear un entorno que facilite la corriente de mercancías, reduzca el costo de las operaciones, promueva la transferencia en los procedimientos e incremente el cumplimiento de las disposiciones.

6. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

6.1 El Banco Interamericano de Desarrollo financia proyectos de asistencia técnica para la modernización y reforma de las aduanas en los países de América Latina y el Caribe. Durante el último decenio, el BID ha financiado 26 proyectos que se relacionan exclusivamente con la modernización de las aduanas. Actualmente, se hallan en curso con financiación del BID 14 proyectos en 12 países, y 2 proyectos regionales. Todos estos proyectos incluyen entre sus principales objetivos la facilitación del comercio y se ajustan estrictamente a las directrices de la Organización Mundial de Aduanas. A mediados de 2000 también se aprobó un proyecto regional de asistencia técnica para la aplicación de medidas de facilitación del comercio y los negocios en los países miembros del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). Además, el BID está financiando el establecimiento de un sistema de garantía de la calidad, aplicando las normas 9000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO), en el servicio de aduanas de un país de América Latina.

7. CENTRO DE COMERCIO INTERNACIONAL (CCI)

7.1 El CCI es una organización de cooperación técnica que se ocupa de los aspectos operacionales de la promoción del comercio y el desarrollo de las exportaciones. Complementa los trabajos de investigación, elaboración de políticas, deliberaciones y actividades normativas de sus órganos matrices, la OMC y la UNCTAD. Por lo tanto, no desempeña un papel dinámico en la facilitación del comercio sino que se interesa por mejorar el desempeño de las empresas, particularmente las pequeñas y medianas, que realizan transacciones comerciales internacionales, dentro del entorno reglamentario existente.

7.2 Por ejemplo, el CCI proporciona asistencia técnica para la creación de capacidad en los países en desarrollo y las economías en transición para que puedan aplicar los Acuerdos de la OMC sobre Obstáculos Técnicos al Comercio y Medidas Sanitarias y Fitosanitarias. Para ello se organizan misiones de consulta, cursos de formación y seminarios, y se proporciona equipo para que puedan utilizar la tecnología de la información. La atención se centra en el establecimiento/fortalecimiento de los servicios nacionales de información previstos en esos acuerdos. Dichos servicios contribuyen a la facilitación del comercio porque proporcionan información sobre las reglamentaciones técnicas y las medidas sanitarias y fitosanitarias de sus mercados internos a quienes exportan productos de otros países para esos mercados. También proporcionan información análoga acerca de las prescripciones de los mercados de exportación a los exportadores de sus países. El CCI publica manuales y boletines sobre el control de la calidad de las exportaciones, algunos de los cuales contienen información sobre las prescripciones técnicas de determinados países para productos específicos.

8. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

8.1 La Organización Marítima Internacional, establecida por un Convenio adoptado en Ginebra el 17 de marzo de 1948, con el patrocinio de las Naciones Unidas, se reunió por primera vez en enero de 1959. En la actualidad cuenta con 158 Estados miembros. La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional, facilitar el tráfico marítimo internacional, evitar la contaminación del mar procedente de los buques, y de asuntos jurídicos, inclusive cuestiones de responsabilidad y compensación. La adopción de leyes marítimas sigue siendo la función más importante de la OMI. La organización ha adoptado unos 40 convenios y protocolos y más de 800 códigos, recomendaciones y directrices, la mayoría de los cuales han sido modificados en varias ocasiones con el fin de mantenerlos en consonancia con la evolución en el transporte marítimo mundial. Desde 1960, la OMI ha participado en la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional

8.2 El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional fue adoptado por la OMI en 1965. En la actualidad tienen 84 Partes Contratantes. Sus principales objetivos consisten en evitar demoras innecesarias para los buques, los viajeros y la carga en el tráfico marítimo; ayudar a la cooperación entre los gobiernos; y garantizar la máxima uniformidad posible en las formalidades, la documentación necesaria y en otros procedimientos. El Convenio ha sido modificado en varias ocasiones. En el anexo X del presente documento figuran más detalles acerca del Convenio y de sus modificaciones.

Otros trabajos de la OMI

8.3 Se indican a continuación otros instrumentos pertinentes de la OMI relativos a la facilitación del comercio:

- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima;

- Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas ubicadas en la plataforma continental;
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974;
- Convención internacional para prevenir la contaminación por los buques, modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- Convención internacional sobre líneas de carga (LL), 1966;
- Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales (STP), 1971;
- Reglamentos internacionales para impedir abordajes en el mar (COLREG), 1972;
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972;
- Convenio de Atenas relativo al tráfico marítimo de pasajeros y su equipaje (PAL), 1974;
- Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas (LLMC), 1976;
- Convención internacional sobre arqueo de buques (TONNAGE), 1969.

8.4 En su 57º período de sesiones, celebrado en noviembre de 1986, el Consejo de la OMI examinó una propuesta, presentada conjuntamente por los gobiernos de Austria, Egipto e Italia, con los auspicios de la OMI, relativa a la preparación de una convención sobre la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. La propuesta iba acompañada de un proyecto de convenio y una nota explicativa. El Consejo convino por unanimidad en que era apropiado que la OMI examinara esa cuestión y que era conveniente tomar medidas urgentes al respecto; en consecuencia, nombró un comité preparatorio especial con el mandato de preparar, con carácter prioritario, un proyecto de convenio sobre la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación, utilizando como base de su labor el proyecto de convenio presentado por los tres gobiernos patrocinadores.

8.5 De conformidad con la decisión del Consejo, se celebró en Roma, del 1º al 10 de marzo de 1998, una conferencia diplomática que aprobó dos instrumentos, a saber:

- el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima;
- el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas ubicadas en la plataforma continental.

8.6 El SOLAS, el MARPOL 73/78 y el CSC incluyen normas sobre diversos certificados sin los cuales los buques no pueden dedicarse al comercio ni transportar contenedores.

8.7 En lo que respecta a la facilitación de tráfico marítimo internacional, hay un cierto número de actividades en curso en materia de cooperación técnica y una nueva serie de modificaciones es objeto de examen por el Comité de Facilitación, que atribuye especial importancia a los trabajos de elaboración de disposiciones destinadas a solucionar los casos de polizones, de conformidad con la Resolución A.871(20) (Directrices sobre la asignación de responsabilidades para encontrar una solución satisfactoria a los casos de polizones), y a recurrir al IED para los despachos de aduana de

los buques, especialmente la aprobación de los mensajes EDIFACT pertinentes y de sus respectivas guías de aplicación.

8.8 De conformidad con las Resoluciones A.786(19), A.867(20) y A.872(20), como se explica en los párrafos siguientes, el Comité concede atención y prioridad a las cuestiones que en ellas se especifican.

8.9 La Asamblea, en su 19º período de sesiones, aprobó la Resolución A.786(19), Estrategia para la interfaz buque/puerto y convino en que la Organización debía actuar como foro para promover la coordinación entre las organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales competentes, reconocidas como entidades consultivas, en lo que respecta a las cuestiones que son motivo de preocupación y que se derivan de las actividades de interfaz buque/puerto relacionadas con los objetivos de la Organización; para ello, en consulta con esos órganos debe:

- identificar los temas que tienen que ver con los buques y los puertos;
- establecer y actualizar periódicamente los objetivos que se han de alcanzar con respecto a los temas identificados;
- hacer un inventario de la labor realizada y en curso de la OMI y de otras organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales sobre dichos temas;
- evaluar si la labor mencionada en c) satisface los objetivos fijados para esos temas;
- identificar los temas que es preciso seguir examinando;
- en cuanto a las necesidades de los países con respecto a esos temas, identificarlas, establecer un orden de prioridades y actualizar periódicamente los datos correspondientes; y
- tomar las medidas que se consideren necesarias para promover las esferas de actividad antes indicadas.

8.10 La Asamblea, en su 20º período de sesiones, aprobó la Resolución A.867(20), encaminada a combatir las prácticas vinculadas al tráfico o transporte de emigrantes por vía marítima que presenten riesgos, e invitó a los gobiernos a cooperar en interés de la seguridad de la vida humana en el mar incrementando sus esfuerzos para reprimir y prevenir esas prácticas y asegurando que se adopten medidas eficaces y prontas al respecto. La Asamblea invitó además a los gobiernos a elaborar, según proceda, acuerdos y procedimientos para facilitar la cooperación en la aplicación de medidas eficaces y eficientes para impedir y reprimir las prácticas relacionadas con el tráfico o transporte de emigrantes por vía marítima que presenten riesgos. La Asamblea invitó asimismo a los gobiernos a cooperar para velar por que, en la mayor medida posible, se reúna y difunda a la organización y a todos los gobiernos que puedan verse afectados por esas prácticas la información sobre los buques de los que se sospecha que las utilizan.

8.11 La Asamblea, en su 20º período de sesiones también aprobó la Resolución A.872(20), Directrices para la prevención y represión del contrabando de estupefacientes, sustancias psicotrópicas y sustancias químicas precursoras en los buques que se dedican al tráfico marítimo internacional, e instó a los gobiernos miembros a que aplicaran sin demora las Directrices, de conformidad con el derecho marítimo internacional, y que las señalaran a la atención de los capitanes de los puertos, las compañías navieras, los armadores, las operaciones navieras, los capitanes de los buques y todas las demás partes interesadas.

8.12 Estas Directrices contienen asesoramiento general que puede servir de orientación a los armadores, marinos y otros que participan estrechamente en el explotación de los buques. Se trata de normas que tienen por objeto ayudar a las compañías navieras, los capitanes y oficiales de los buques a combatir el tráfico ilícito de estupefacientes y a reconocer algunos de los síntomas de la toxicomanía entre los miembros de la tripulación. Sobre la base de esas normas, los armadores quizás deseen examinar la posibilidad de adoptar o mejorar los procedimientos encaminados a prevenir las infracciones de las reglamentaciones aduaneras en sus buques, especialmente el contrabando de estupefacientes ilícitos, sustancias psicotrópicas y sustancias químicas esenciales para la producción de estupefacientes. Desde luego, esos procedimientos variarán de un buque a otro, según su ruta marítima.

9. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

9.1 El objetivo básico de la OACI en la esfera de la facilitación consiste en promover la productividad, la seguridad, la observancia de las normas y los servicios para los clientes en el contexto de las formalidades internacionales de despacho en la frontera, de conformidad con el artículo 44 d) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago). A fin de alcanzar ese objetivo, se mantienen en el programa de facilitación de la OACI las estrategias originales consistentes en reducir el papeleo, normalizar la documentación y simplificar los procedimientos, a fin de reducir al mínimo las demoras para los clientes. Sin embargo, el entorno de trabajo ha cambiado y se requieren nuevas estrategias para alcanzar nuevas metas. En los últimos años a medida que el volumen del tráfico se hizo excesivo para las instalaciones y los métodos de despacho tradicionales, el tema principal del Anexo 9 del Convenio de Chicago, que contiene normas y prácticas recomendadas sobre la facilitación del transporte aéreo, pasó a ser el de las técnicas de inspección basadas en la gestión de los riesgos y la utilización de tecnología moderna, con los objetivos de incrementar la productividad y reducir la congestión en los aeropuertos. Últimamente, en respuesta a las necesidades actuales de los Estados Contratantes, el programa se ha fijado nuevas prioridades, a saber, reforzar la observancia de las normas y la seguridad, controlar abusos como el tráfico de estupefacientes y la falsificación de documentos de viaje, y prestar apoyo al crecimiento del comercio y el turismo internacionales.

9.2 Una condición fundamental para perpetuar la salud económica de un sistema de transporte aéreo es el establecimiento de un servicio de gran calidad para los clientes, en un entorno seguro, y éste es el objetivo último del programa de facilitación de la OACI. A fin de alcanzar este objetivo, la organización se ha comprometido a introducir directrices para los Estados Contratantes con las cuales se espera reducir la congestión en los terminales de pasajeros y las instalaciones de carga de los aeropuertos internacionales mediante el mejoramiento de los procedimientos por los que se tramita la autorización de ingreso ante las autoridades competentes de aduana, inmigración y cuarentena.

9.3 En materia de facilitación de la carga el objetivo de la organización consiste en cumplir las metas fijadas para el plazo de despacho de la carga. En relación con ese objetivo se recomiendan algunas de las estrategias siguientes: utilización del análisis de riesgos para seleccionar los embarques que han de ser examinados; procesamiento por adelantado del manifiesto y de la información sobre la entrada; utilización de la tecnología de la información para reemplazar los procedimientos manuales; y utilización de controles convergentes y/o inspecciones coordinadas.

9.4 Desde 1998, la OACI ha realizado una revisión sustancial de los capítulos 1 a 4 del Anexo 9, que se refieren a la autorización de ingreso de pasajeros, carga y aeronaves. A fin de ayudar a los Estados Contratantes a aplicar las disposiciones del Anexo, la organización está preparando un manual de facilitación para que los usuarios comprendan mejor ese Anexo. Además, se han revisado las especificaciones técnicas sobre los pasaportes de lectura mecánica y más adelante en el año 2000 se publicarán especificaciones técnicas sobre los documentos de viajes oficiales. Actualmente, la OACI está revisando el Anexo 9 en su totalidad, incluidas las normas y prácticas recomendadas de carácter internacional que figuran en el Capítulo 4 (carga).

9.5 La OACI se mantiene en contacto con las entidades de 120 Estados que se ocupan de la facilitación a fin de proporcionar a los Estados, en forma constante, asesoramiento técnico y orientación.

10. ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE)

10.1 Si bien la OCDE no se dedica a la facilitación del comercio propiamente dicha, en su calidad de organización intergubernamental con una dimensión multidisciplinaria, realiza una serie de actividades que se refieren a cuestiones sectoriales específicas, algunas de las cuales refuerzan la eficiencia comercial.

Transacciones transfronterizas de los consumidores, incluidas las entregas de paquetes y las aduanas

10.2 El Comité de Política de los Consumidores ha estado examinando una serie de cuestiones relacionadas con las transacciones transfronterizas realizadas por los consumidores, entre ellas las entregas de paquetes y las aduanas. En junio y octubre de 1996 se organizaron mesas redondas para examinar los factores que podrían influir en los costos de expedición de paquetes a escala internacional. En una posterior mesa redonda (septiembre de 1997) sobre la simplificación de los procedimientos de despacho de aduanas, organizada en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas, los participantes examinaron diferentes criterios de simplificación de los procedimientos que pudieran beneficiar a los consumidores así como a las autoridades aduaneras y las empresas. Es importante señalar que, a medida que se expande el comercio electrónico y aumentan las compras de bienes tangibles por los consumidores, se hace cada vez más urgente solucionar los problemas de entrega existentes y racionalizar los procedimientos aduaneros para que los canales de distribución puedan seguir siendo flexibles y eficientes. Por el momento, los trabajos sobre esas cuestiones, dirigidos por el Comité de Asuntos Fiscales de la OCDE en colaboración con la OMA, se centran en los aspectos fiscales de las aduanas.

Políticas en materia de información, computadoras y comunicaciones

10.3 El Comité de Políticas en materia de Información, Computadoras y Comunicaciones se ocupa de las cuestiones de política relacionadas con la información y las tecnologías de las comunicaciones y sus repercusiones para la economía y la sociedad, entre ellas los componentes como el comercio electrónico e Internet. En mayo de 1997 en el informe del Comité sobre el tema de la infraestructura mundial de la información - sociedad mundial de la información (GII-GIS) se incluyeron recomendaciones dirigidas a los gobiernos y a las organizaciones internacionales en las que se sugerían directrices de política con el fin de permitir que el sector privado tomara la iniciativa en el desarrollo y la aplicación de la infraestructura mundial de la información y de la sociedad mundial de la información. Desde entonces, el Comité ha tomado la iniciativa en lo que respecta al análisis de los marcos de política del comercio electrónico, que se presentarán en una serie de reuniones internacionales celebradas en Turquía, Finlandia (1997), Ottawa (1998) y París (1999), que han destacado entre otras cosas las cuestiones de política que es necesario abordar para que el comercio electrónico desempeñe su papel en la facilitación del comercio internacional.

10.4 En lo que respecta a la política en materia de telecomunicaciones y el comercio internacional, las actividades del Grupo de Trabajo sobre las telecomunicaciones y la política de servicios de información del Comité incluyen la evaluación de los efectos económicos de los cambios ocurridos en las políticas de comunicaciones para las cuestiones relacionadas con el comercio internacional. Los estudios se han centrado en la interconexión e igualdad de acceso a las redes por parte de los operadores que compiten entre sí; las estrategias de fijación de precios y la competencia en la telefonía móvil; los marcos de política y la evaluación de los costos de las infraestructuras de información; y la evolución del empleo en la industria de las telecomunicaciones. También se realizaron estudios sobre el sistema internacional de tipos de cambio para fines contables. En fecha

más reciente, el Grupo de Trabajo ha examinado los precios de acceso a Internet, los indicadores sobre infraestructuras, el intercambio de tráfico, las políticas de asignación de nombres de dominios y ha estudiado sus posibles repercusiones como alternativa a las redes telefónicas convencionales. Actualmente, el comercio electrónico es un tema prioritario para el Grupo de Trabajo. En 1999 se realizó un examen de la apertura de los mercados y el comercio en las telecomunicaciones y se publicó un informe sobre las novedades en materia de líneas arrendadas y la evaluación de los costos del desarrollo de la infraestructura para el comercio electrónico. En relación con la liberalización de los mercados se examinó la cuestión de alentar la competencia en el ámbito local. En la publicación bienal Communications Outlook (próxima edición a comienzos de 2001) se proporcionan indicadores claves y análisis de políticas relacionados con los aspectos comerciales.

10.5 El Grupo de Trabajo sobre la economía de la información del Comité está estudiando la industria de los soportes lógicos, incluidos los aspectos del desarrollo del comercio y la evolución reciente de los derechos de propiedad intelectual en el caso de los soportes lógicos. Además, en la publicación bienal Information Technology Outlook (última edición comienzos de 2000) se proporciona un panorama general de la evolución del comercio en el sector de la tecnología de la información y se recopilan descripciones de las políticas en esa materia, entre ellas las políticas relacionadas con el comercio.

10.6 En la Conferencia Ministerial antes mencionada, que se celebró en Ottawa en octubre de 1998, se adoptaron declaraciones ministeriales para establecer principios y metas de referencia y proporcionar orientación sobre la labor futura de la OCDE en tres esferas críticas, a saber, la protección de la privacidad en las redes mundiales, la protección de los consumidores en el contexto del comercio electrónico y la autenticación en el comercio electrónico. Desde la Conferencia, el principal logro ha sido la preparación por el Comité de Política de los Consumidores de las Directrices de la OCDE sobre la protección de los consumidores en el contexto del comercio electrónico, adoptadas por el Consejo de la OCDE en diciembre de 1999. La labor sobre la intimidad y la autenticación está a cargo del Grupo de Trabajo sobre la seguridad y la intimidad de la información del Comité. Los principales logros que tienen importancia para la facilitación del comercio son el Privacy Policy Statement Generator de la OCDE y el informe sobre los contratos relativos a las corrientes transfronterizas de datos.

10.7 La labor del Grupo de Trabajo sobre indicadores para la sociedad de información del Comité también tiene que ver con la facilitación del comercio. Hace poco estableció definiciones e indicadores clave convenidos para el sector de las tecnologías de la información y la comunicación y está realizando trabajos relacionados con el sector del contenido electrónico y el comercio electrónico

Reforma reglamentaria

10.8 En general, las prescripciones en materia de datos, las formalidades y las prácticas en la frontera dimanaban de los reglamentos nacionales. Desde su reunión ministerial de 1995, la OCDE se encarga de los trabajos concertados sobre la reforma reglamentaria que, en varios de sus diferentes comités han generado análisis y debates sobre una amplia gama de cuestiones. En 1998, se inició a escala de la organización una serie de exámenes de los sistemas de reglamentación y los programas de reforma de distintos países miembros de la OCDE. En este contexto, el Comité de Comercio ha estudiado los efectos de los reglamentos nacionales (incluidos los reglamentos relativos a la gestión del comercio) sobre el acceso a los mercados. En los análisis efectuados se ha examinado en particular la medida en que los países logran una reglamentación eficaz mediante la aplicación de los seis principios siguientes: transparencia y apertura en la adopción de decisiones; no discriminación; evitación de restricciones comerciales innecesarias; aplicación de medidas armonizadas a nivel internacional; reconocimiento de las medidas de reglamentación de otros países; y aplicación de los principios de competencia desde una perspectiva internacional. En los análisis se prestó especial atención a determinados sectores, como el de los equipos de telecomunicaciones, el del automóvil, el eléctrico y el de los servicios de telecomunicaciones. Por lo que respecta a la aplicación de medidas

armonizadas a nivel internacional, el Comité de Productos Químicos y el Comité de Política del Medio Ambiente trabajan en la armonización de las políticas e instrumentos nacionales en materia de seguridad de los productos químicos y del sistema mundial de control de los movimientos transfronterizos de desechos.

Transporte internacional de carga por vía aérea

10.9 La OCDE ha estado estudiando desde 1997 la posibilidad de liberalizar el suministro de servicios de carga aérea. En relación con este tema, se ha ocupado no sólo de las cuestiones relativas al acceso a los mercados de servicios sino también los diversos obstáculos prácticos con que tropiezan los proveedores de servicios de carga aérea, por ejemplo, en relación con los procedimientos y la documentación de aduanas y los servicios de manipulación en tierra. En este contexto, se destacan y promueven las medidas de facilitación del comercio como la simplificación del control de la carga en tránsito, la aceleración del despacho de aduana y la simplificación de la documentación. En julio de 1999, la OCDE organizó un seminario sobre la reforma de la reglamentación en el transporte internacional de carga aérea, y, en esa oportunidad, cerca de 100 representantes de la industria y del Gobierno intercambiaron opiniones sobre cuestiones como el acceso a los mercados y los obstáculos prácticos. El próximo seminario se organizará en octubre de 2000 y es posible que se vuelvan a plantear cuestiones relativas a las medidas de facilitación del comercio.

Integridad y corrupción

10.10 Debido a la creciente preocupación de que la corrupción pueda contrarrestar los esfuerzos de facilitación del comercio, la OCDE lleva estudiando, desde 1996, la cuestión de la integridad y la corrupción desde la óptica del sector público como del privado y subrayando sus efectos negativos sobre el desarrollo de los países. La corrupción puede contrarrestar todos los esfuerzos a favor de facilitación del comercio. El hecho más significativo en esta esfera es la entrada en vigor del "Convenio sobre la lucha contra el soborno de los funcionarios públicos extranjeros en las transacciones comerciales internacionales" en febrero de 1999. Hay 34 países que han firmado ese instrumento. Entre ellos, 21 países han sido objeto de un seguimiento estrecho para determinar si su legislación de aplicación era adecuada y los informes sobre esos países pueden consultarse en el sitio de la OCDE en Internet.

10.11 A raíz de la aprobación, en 1998, de la "recomendación ministerial del Consejo para mejorar el comportamiento ético en la administración pública", se presentó al Consejo Ministerial de la OCDE, en junio de 2000, un informe sobre la aplicación de la recomendación titulado: "Confianza en el Gobierno: Medidas de ética en los países de la OCDE". Ese informe constituye la primera base de datos amplia sobre las medidas de integridad en los países de la OCDE e incluye un análisis de las tendencias comunes y las buenas prácticas. Su objetivo es contribuir a la evaluación de los sistemas de los gobiernos destinados a promover la integridad y combatir la corrupción. El informe se publicará en septiembre de 2000.

10.12 El Comité de Comercio ha emprendido en 2000 un análisis sobre "los posibles efectos de las disciplinas de la OMC para combatir la corrupción". En este contexto, el Comité examinó la manera en las que las disposiciones sobre facilitación del comercio incluidas en los acuerdos existentes de la OMC contribuyen a mejorar la transparencia, limitar la arbitrariedad y, por lo tanto, reducir las oportunidades y motivaciones para la corrupción en los procedimientos comerciales.

11. COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL (CNUDMI)

10.13 La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) fue establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1966. El objetivo de la CNUDMI es contribuir a reducir o eliminar los obstáculos a las corrientes comerciales debidos a las disparidades

en las leyes nacionales que rigen el comercio internacional promoviendo la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional. Desde entonces, la Comisión se ha convertido en un importante órgano del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del derecho mercantil internacional. Actúa principalmente mediante la preparación de convenciones y otros instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas.

10.14 La secretaría de la CNUDMI es la División de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, con sede en Viena. En las esferas de su labor relativa a la facilitación del comercio, la Comisión se ocupa de la venta internacional de mercancías y transacciones conexas; el transporte internacional de mercancías; el arbitraje y la conciliación comercial internacional; los pagos internacionales, y el comercio electrónico.

10.15 Para obtener información detallada sobre la labor realizada por la CNUDMI, véase el anexo XI del presente documento.

B. INICIATIVAS REGIONALES Y OTRAS INICIATIVAS INTERGUBERNAMENTALES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO.

1. FORO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA DE ASIA Y EL PACÍFICO (APEC)

1.1 Las 21 economías miembros del APEC han identificado la facilitación del comercio como una de sus tres prioridades, junto con el comercio y la liberalización de las inversiones, y la cooperación económica y técnica. En 1996 se inició en el marco del Programa de Acción de Osaka un importante programa destinado a simplificar y armonizar los procedimientos aduaneros en las regiones de Asia y el Pacífico. El Subcomité de Procedimientos Aduaneros coordina la labor relativa a las aduanas y presenta informes al Comité de Comercio e Inversión y a los distintos miembros del APEC. Se ha establecido un Plan de Acción colectivo que tiene 12 esferas prioritarias.

- **Armonización de la estructura arancelaria con el Convenio sobre el SA**

Velar por la coherencia en la aplicación, la seguridad y la igualdad de condiciones para las empresas a través del Convenio sobre el SA, es decir, el sistema internacional armonizado de designación y codificación de mercancías.

- **Transparencia en los procedimientos aduaneros, incluida la información sobre la legislación, la reglamentación, las directrices administrativas, los procedimientos y las resoluciones que se refieren a las aduanas**

Velar por que los comerciantes tengan toda la información pertinente para adoptar decisiones comerciales mediante el suministro de información exacta, coherente y de fácil consulta.

- **Simplificación y armonización sobre la base del Convenio de Kyoto**

Mejorar la eficiencia del despacho de aduana y la entrega de mercancías a fin de beneficiar a los importadores, exportadores y fabricantes utilizando procedimientos aduaneros simplificados y mejores prácticas.

- **Adopción y apoyo de EDIFACT/Naciones Unidas**

Utilizar el formato normalizado de mensajes electrónicos de las Naciones Unidas para los sistemas automatizados, es decir, las Reglas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte, a fin de promover una autopista electrónica para el comercio.

- **Adopción de los principios del Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC**

Facilitar la aplicación del Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la Organización Mundial del Comercio y establecer procedimientos normalizados para la valoración de las mercancías.
- **Adopción de los principios del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC) de la OMC**

Aplicar los procedimientos de observancia en las fronteras para proteger los derechos de propiedad intelectual.
- **Introducción de disposiciones claras en materia de apelación**

Proporcionar a las empresas la oportunidad de recusar las decisiones de las aduanas que puedan ser erróneas o injustas a través de mecanismos de apelación transparentes, independientes y oportunos.
- **Introducción de un sistema de clasificación anticipada**

Establecer procedimientos simplificados para proporcionar información sobre la clasificación antes de la importación para que haya más certeza y previsibilidad en el comercio internacional y para ayudar a los comerciantes a adoptar buenas decisiones comerciales basadas en disposiciones jurídicamente vinculantes.
- **Disposiciones para la importación temporal, por ejemplo, adhesión al Convenio sobre el cuaderno A.T.A. o al Convenio de Estambul**

Ayudar a las empresas a exportar mercancías como muestras comerciales, equipo profesional, instrumentos y material para exposiciones con un alto grado de seguridad acerca del trato que se dará a esas mercancías en las aduanas mediante el establecimiento de procedimientos normalizados para la admisión de mercancías con carácter temporal.
- **Elementos de datos armonizados del APEC**

Elaborar un directorio amplio utilizando EDIFACT/Naciones Unidas que incluya un "núcleo" simplificado de elementos de datos, derivados en gran parte de los datos disponibles en el ámbito comercial, que puedan satisfacer las prescripciones en materia de datos normalizados de la mayoría de las transacciones comerciales del APEC y, en consecuencia, facilitar el intercambio de información y crear una base para la utilización de formularios comunes y para el comercio electrónico.
- **Técnicas de gestión de los riesgos**

Centrar la aplicación de las medidas aduaneras en las mercancías y los viajeros de alto riesgo y facilitar la circulación de embarques de bajo riesgo a través de un criterio flexible adaptado a cada economía del APEC.
- **Directrices para la expedición urgente**

Aplicar los principios contenidos en las Directrices para la expedición urgente de la OMA, los procedimientos internacionales corrientes para el despacho de mercancías urgentes, colaborando con las asociaciones de la industria de expedición urgente.

1.2 Se calculaba que para fines de 1999 se habrían terminado de aplicar en su totalidad varias de las 12 acciones colectivas convenidas por el Subcomité de Procedimientos Aduaneros (por ejemplo, armonización de la nomenclatura arancelaria y computadorización en el marco de EDIFACT/Naciones Unidas). Se prevé que todas las demás acciones se habrán terminado de aplicar para 2002, salvo en lo que respecta a los tres nuevos miembros del APEC. El Subcomité ha designado la "integridad de las aduanas" como un nuevo tema del Plan de Acción Colectivo. El Subcomité estima que la iniciativa relativa a la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros ya ha resultado en economías de costo importantes para los exportadores y los importadores. Entre otras cosas, el Subcomité promueve las técnicas de gestión de los riesgos, que utilizan conjuntamente las administraciones de aduanas del APEC, para lograr un mejor cumplimiento de las disposiciones y facilitar la circulación de los embarques de bajo riesgo y la documentación en las transacciones comerciales sin papel en la región. También cabe señalar los logros siguientes:

- La elaboración de mejores medios para formar asociaciones estratégicas con el sector empresarial/privado y para estudiar la posibilidad de crear asociaciones con el sector privado para llevar adelante la labor prevista en los planes de acción colectivos.
- Labor preparatoria para la ejecución de los programas multianuales de asistencia técnica de los planes de acción colectivos del Subcomité en 1999, mediante las actividades siguientes:
 - Un programa para aplicar el Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC: formación en la República Popular China, Indonesia, Malasia, Papua Nueva Guinea, Filipinas, el Taipei Chino y Tailandia.
 - Un programa para aplicar las normas sobre mensajes electrónicos de EDIFACT/Naciones Unidas: formación para funcionarios de aduanas de Brunei, Indonesia, México y Viet Nam.
 - Adopción del ADPIC: se realizaron misiones en Papua Nueva Guinea e Indonesia.
 - Un programa para crear facilidades para la importación temporal: seminarios en la República Popular China y en el Taipei Chino.
 - Gestión de los riesgos: se han realizado dos misiones de expertos en Indonesia y Filipinas.
- Se ha establecido un grupo aduanero virtual para compartir experiencias y estudiar y elaborar enfoques comunes con el objetivo de preparar un compendio de las iniciativas aduaneras del APEC sobre comercio electrónico.
- La cuestión de la "integridad de las aduanas" se ha convertido en un nuevo Plan de Acción Colectivo del Subcomité.
- Las transacciones comerciales sin documentación en papel se han convertido en un tema del Plan de Acción Colectivo del Subcomité y reemplaza el tema del Plan de Acción Colectivo relativo a EDIFACT/Naciones Unidas.

Próximas medidas

1.3 En la Cumbre de Auckland de 1999, los países miembros del APEC reiteraron su respaldo a la facilitación del comercio y se comprometieron a fortalecer el programa de facilitación del

comercio. El Subcomité continuará ejecutando y mejorando los planes de acción colectivos en la esfera de los procedimientos aduaneros. Los programas de trabajo futuros incluirán lo siguiente:

- Mejorar la participación directa del sector empresarial/privado en las actividades del Subcomité.
- Publicar el *2000 Blueprint for APEC Customs Modernization*.
- Seguir promoviendo y facilitando las transacciones comerciales sin documentación en papel.
- Elaborar un proyecto de programa de trabajo sobre la "integridad" que se convirtió en un nuevo Plan de Acción Colectivo a fines del año pasado.
- Publicar un manual sobre las mejores prácticas en materia de despacho de expediciones urgentes.
- Elaborar un criterio de evaluación/valoración de la ejecución de los planes de acción colectiva del Subcomité y los plazos de despacho de la carga.

2. ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL ASIA SUDORIENTAL (ASEAN)

2.2 Habida cuenta de la importancia de la cooperación entre las aduanas, la ASEAN preparó ya en 1983 un Código de Conducta para las Aduanas. Las actividades de facilitación del comercio de la ASEAN se intensificaron en el contexto de la iniciativa relativa a la Zona de Libre Comercio de la ASEAN (AFTA). Se adoptó una primera medida significativa en la primera reunión de Directores Generales de Aduanas, celebrada a comienzos de 1995, en la que se convino en que se adoptarían medidas para facilitar el comercio de bienes y servicios dentro de la región, a fin de apoyar el desarrollo de la AFTA.

2.3 El *Código de Conducta para las Aduanas de la ASEAN* se revisó en 1995 con los siguientes objetivos:

- facilitar el comercio entre los países de la ASEAN mediante la simplificación y armonización de los procedimientos comerciales para apoyar la aplicación más acelerada del Arancel Preferencial Común Efectivo (CEPT) para la AFTA;
- reforzar la cooperación de las aduanas de los países de la ASEAN a fin de complementar las actividades de cooperación económica de la ASEAN;
- promover los principios más destacados aplicables a las cuestiones aduaneras en la ASEAN;
- tratar de armonizar las nomenclaturas arancelarias, la valoración en aduana y los procedimientos en la ASEAN.

2.4 La cooperación entre las aduanas se fortaleció y amplió merced a la decisión adoptada en el Séptimo Consejo de la AFTA en septiembre de 1995, de formular un marco jurídico para la cooperación entre las aduanas de la ASEAN. El *Acuerdo sobre las Aduanas de la ASEAN* se firmó el 1º de marzo de 1997²⁴, en la primera reunión de Ministros de Finanzas de la ASEAN. El Acuerdo

²⁴ Los nuevos países miembros, a saber, la República Democrática Popular Lao y Myanmar, se adhirieron al Acuerdo el 23 de julio de 1997, cuando fueron admitidos a la ASEAN. Camboya se adhirió al Acuerdo el 30 de abril de 1999.

apoya los principios de la coherencia, el acceso a la apelación, la simplicidad, la transparencia, la eficiencia y la asistencia mutua. En virtud de este Acuerdo, los países miembros de la ASEAN acordaron los siguientes puntos principales:

- **Nomenclatura arancelaria**

Utilizar una nomenclatura arancelaria común para simplificar las operaciones de los comerciantes de la región. Se creará una Nomenclatura Arancelaria Armonizada de la ASEAN, de 8 dígitos, basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) de la Organización Mundial de Aduanas.

- **Valoración en aduana**

La valoración en aduana no se utilizará con fines de protección o como obstáculo al comercio. Se aplicará en forma acelerada el Acuerdo sobre Valoración en Aduana del GATT/OMC y se adoptará una interpretación común de ese Acuerdo para garantizar la uniformidad y la aplicación normalizada del Acuerdo.

- **Procedimientos aduaneros**

Se simplificarán y armonizarán constantemente los procedimientos aduaneros a fin de asegurar el pronto despacho de los productos objeto de comercio en la ASEAN. La simplificación de los procedimientos tiene la finalidad de reducir la duración y el costo de las transacciones en cada etapa en las aduanas. Los procedimientos aduaneros se ajustarán a las normas y prácticas recomendadas del Convenio de Kyoto con los auspicios de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

- **Intercambio de información**

Se alienta a los Estados miembros a intercambiar información esencial sobre la prevención y represión del contrabando y tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y otros fraudes.

- **Apelación**

Cualquier persona afectada tendrá el derecho de apelar las decisiones adoptadas por las autoridades aduaneras de los Estados miembros, con sujeción a las leyes y reglamentaciones de cada país

- **Participación del sector privado**

Se alienta al sector privado a cooperar y celebrar consultas con los directores Generales de Aduanas de la ASEAN sobre la manera de reforzar aún más la facilitación del comercio en la región de la ASEAN.

2.5 Si bien el Acuerdo sobre las aduanas constituye el marco jurídico para la labor que actualmente se realiza en los foros aduaneros de la ASEAN, se elaboró una Perspectiva 2020 para las aduanas de la ASEAN a fin de proporcionar la orientación necesaria en el siglo XXI.

En 1997, los Directores Generales de las Aduanas de la ASEAN convinieron en la siguiente Perspectiva 2020 para las aduanas:

"una asociación de las aduanas de la ASEAN para establecer normas de gran calidad y de nivel mundial en materia de eficiencia, profesionalismo y servicio; lograr la

uniformidad a través de procedimientos armonizados, promover el comercio y las inversiones, y proteger la salud y el bienestar de la comunidad de la ASEAN".

2.6 En ese contexto, también se formuló un programa de trabajo y de aplicación de políticas (PIWP) para concretar esa perspectiva. En el programa se especifican los objetivos, las actividades y los resultados previstos para el primer ciclo de aplicación de la perspectiva, a saber, el período 1999-2004, que consisten en lo siguiente:

- **Auditoría post-despacho**
 - elaborar una serie de directrices de la ASEAN sobre las auditorías en las aduanas;
 - realizar una auditoría post-despacho en cada país miembro.
- **Procesamiento de la carga**
 - simplificar los procedimientos existentes de despacho de la carga y reducir la documentación al mínimo necesario para una aplicación eficaz de las medidas aduaneras;
 - integrar las mejores prácticas internacionales en los procedimientos generales corrientes de los sistemas de despacho de la carga.
- **Valoración en aduana**
 - armonizar los métodos de valoración en aduana de los países miembros de la ASEAN mediante la adopción y aplicación del Acuerdo sobre la Valoración en Aduana de la OMC.
- **Clasificación arancelaria**
 - promover la transparencia, la coherencia y la uniformidad en la clasificación de las mercancías en los países miembros de la ASEAN a través de la utilización de una Nomenclatura Arancelaria Armonizada de la ASEAN (AHTN);
 - facilitar el comercio mediante resoluciones y decisiones coherentes, previsibles y seguras en materia de clasificación.
- **Mercancías en tránsito**
 - facilitar el movimiento de mercancías en tránsito en el interior de los países miembros de la ASEAN y entre ellos mediante la introducción de procedimientos y requisitos aduaneros simplificados y armonizados.
- **Automatización**
 - promover el uso de la automatización para el procesamiento de la carga en las aduanas de los países de la ASEAN con el objeto de reducir la duración del despacho y mejorar el nivel de eficiencia y eficacia;

- coordinar el desarrollo de sistemas nacionales automatizados para asegurar la compatibilidad de los datos y para poder establecer más adelante enlaces entre los países de la región.
- **Aplicación de medidas aduaneras**
 - mejorar la aplicación de las medidas aduaneras en toda la región utilizando técnicas de gestión de los riesgos junto con los adelantos y equipos técnicos más recientes.
- **Mercancías admitidas temporalmente**
 - simplificar y armonizar el control aduanero de las mercancías admitidas temporalmente en los países miembros de la ASEAN mediante procedimientos y requisitos aduaneros simplificados y armonizados.
- **Planificación y gestión estratégicas**
 - alentar la elaboración de planes estratégicos para establecer las bases de un criterio regional unificado para la gestión y dirección de las actividades aduaneras.
- **Asistencia mutua**
 - establecer un marco de cooperación a nivel regional para garantizar el intercambio efectivo y pronto de información, en particular para la prevención, investigación y represión del contrabando y el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, y otras infracciones.
- **Fortalecimiento de la transparencia**
 - velar por que los métodos actuales de difusión de información se fortalezcan y amplíen a nivel regional.
- **Formación y desarrollo de los recursos humanos**
 - desarrollar los recursos humanos de las administraciones de los miembros de la ASEAN a través de programas de formación, visitas de estudio, adscripciones, cursos y seminarios a fin de llevar a la práctica satisfactoriamente el primer ciclo quinquenal de la Perspectiva 2020.
- **Asistencia técnica para los nuevos miembros de la ASEAN**
 - proporcionar asistencia técnica a las administraciones de aduanas de Camboya, Laos, Myanmar y Viet Nam, donde se han identificado necesidades particulares.
- **Foros internacionales sobre cuestiones aduaneras**
 - promover el conocimiento, la comprensión y la adopción de convenciones internacionales, normas, recomendaciones, directrices y mejores prácticas referentes a las cuestiones aduaneras entre los países miembros de la ASEAN;

- crear un criterio coherente y unificado de los países miembros de la ASEAN en los foros internacionales pertinentes.
- **Asociación con los medios empresariales**
 - fortalecer y mejorar las relaciones existentes entre las entidades aduaneras y los medios empresariales;
 - crear la base para la aplicación de los objetivos generales del Plan de Acción para los medios empresariales que se han de alcanzar para el año 2020.

3. REUNIÓN ASIA-EUROPA (ASEM)

3.1 La reunión Asia-Europa (ASEM) agrupa a los jefes de gobierno de 10 Estados asiáticos y de los 15 Estados miembros de la Unión Europea²⁵, así como al Presidente de la Comisión Europea. Su objetivo consiste en fortalecer los vínculos políticos, económicos y culturales entre los dos continentes. La reunión inicial se celebró en Bangkok en marzo de 1996 y dio lugar a una serie de iniciativas, que cuentan con la participación de los sectores público y privado de todos los países de la ASEM. En la segunda reunión, celebrada en Londres en abril de 1998, se adoptó un Plan de Acción para la Facilitación del Comercio (TFAP). Entre otras cosas, tiene por objeto reducir los obstáculos no arancelarios, incrementar la transparencia y promover las oportunidades comerciales entre las dos regiones, complementando a la vez y examinando la labor que se realiza en los foros bilaterales y multilaterales. En el TFAP se definen siete esferas prioritarias para el período 1998-2000, a saber, procedimientos aduaneros; normas, pruebas, certificación y acreditación; contratación pública; cuarentena y medidas sanitarias y fitosanitarias; derechos de propiedad intelectual; movilidad de los empresarios; y otras actividades comerciales.

3.2 Si bien el TFAP no en sí un foro de negociación, contribuye a la meta de promover el comercio entre Asia y Europa, y facilitar y liberalizar el comercio entre las dos regiones. La Reunión de Funcionarios Superiores sobre Comercio e Inversión (SOMTI)²⁶ supervisa la ejecución del TFAP.

3.3 En la segunda reunión de Ministros de Economía, celebrada en Berlín los días 9 y 10 de octubre de 1999, los Ministros hicieron hincapié concretamente en la importancia de lograr un adelanto sustantivo y en la necesidad de que el TFAP se oriente más hacia el futuro, centrando su atención en las medidas concretas encaminadas al cumplimiento de sus objetivos. Al instar a que se adoptara un enfoque más práctico, los Ministros adoptaron un documento sobre el Futuro del TFAP. En la SOMTI VI (mayo de 2000) se reconoció que los seminarios que se organizaban en las distintas esferas de trabajo del TFAP habían permitido que los funcionarios comprendieran mejor las políticas y prácticas de cada asociado, y convinieran en una serie de mejores prácticas. También se adoptó una Lista consolidada y un orden de prioridades en relación con los principales obstáculos generales que entorpecen el comercio entre los asociados de la ASEM con miras a reducir y eliminar esos obstáculos.

3.4 Para el período 1998-2000 se establecieron en el TFAP las siguientes esferas prioritarias:

- **Procedimientos aduaneros:** Para apoyar la cooperación existente entre las autoridades de aduanas, el TFAP tratará de promover la simplificación, armonización

²⁵ Los 10 participantes de Asia son: Brunei Darussalam, China, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, República de Corea, Singapur, Tailandia y Viet Nam.

²⁶ Para obtener más información y documentación sobre la ASEM y el TFAP, sírvase consultar los siguientes sitios de la Web: http://europa.eu.int/comm/external_relations/asem_ipap_vie/intro/index.htm, y http://europa.eu.int/comm/external_relations/asem/intro/index.htm

y transparencia en los procedimientos aduaneros. Para ello será preciso lograr lo siguiente:

- una conciliación y armonización aceleradas de las nomenclaturas arancelarias con las normas de la OMC y la OMA;
 - una pronta aceptación de las obligaciones contraídas con respecto a los procedimientos de valoración en aduana;
 - la promoción de documentación normalizada y simplificada, incluso, de ser posible, en formato electrónico;
 - la promoción de la transparencia de las reglamentaciones y procedimientos aduaneros;
 - la reunión y difusión de información sobre las respectivas normas de origen de los asociados de la ASEM;
 - cuando proceda, el estudio de las posibles posiciones comunes de los asociados de la ASEM en la OMC y la OMA.
- **Normas, pruebas, certificación y acreditación:** Para apoyar y reforzar la cooperación existente entre los órganos que se ocupan de normas, pruebas, certificación y acreditación, el TFAP tratará en particular de lograr lo siguiente:
- fortalecer el intercambio de información entre los órganos de normas y establecer puntos de contacto nacionales según proceda;
 - promover y facilitar la conciliación de las normas nacionales de los asociados de la ASEM con las normas internacionales;
 - promover la simplificación y la transparencia en las normas y la información y los procedimientos de certificación, recurriendo a los medios electrónicos según proceda;
 - cuando proceda, estudiar las posibles posiciones comunes de los asociados de la ASEM en relación con la labor de los órganos de normas internacionales (como la ISO y la CED);
 - cuando proceda, prepararse para la oportuna concertación de acuerdos de reconocimiento mutuo;
 - alentar la cooperación para promover la creación de capacidad técnica e institucional en relación con las normas, las pruebas y la certificación.
- **Contratación pública:** Tomando en consideración la labor que se realiza en otros foros, el TFAP trataría de promover la transparencia en la contratación pública, en particular mediante el intercambio de información sobre los procedimientos de contratación pública, las estadísticas y las oportunidades.
- **Cuarentena y medidas sanitarias y fitosanitarias:** Tomando en consideración la labor que se realiza en otros foros, el TFAP contribuiría, entre otras cosas, a promover:

- una simplificación y racionalización de los procedimientos y la documentación, teniendo en cuenta las mejores prácticas internacionales; y
- el fortalecimiento de la transparencia proporcionando de modo oportuno y accesible la información necesaria, y recurriendo cuando proceda a medios electrónicos.
- **Derechos de propiedad intelectual:** Tomando en consideración la labor que se realiza en otros foros, el TFAP promovería un amplio diálogo entre los asociados de la ASEM sobre las cuestiones relacionadas con los derechos de propiedad intelectual, para contribuir así a una mejor comprensión de la aplicación de las normas sobre propiedad intelectual en los sectores público y empresarial.
- **Movilidad de los empresarios:** Con miras a facilitar el contacto directo entre las empresas de las dos regiones, se pedirá al Foro Comercial que examine los motivos de preocupación identificados por los medios empresariales en lo que respecta a las formalidades para los viajes de negocios y las estancias temporales, y presente un informe al respecto.
- **Otras actividades comerciales:** Tomando en consideración la labor que se realiza en otras esferas, el TFAP trataría de lograr lo siguiente:
 - promover un intercambio de opiniones entre los asociados, tanto del sector público como del sector empresarial, sobre la mejor manera de fortalecer el acceso a los mercados en el sector de la distribución, y
 - crear una base de datos o un mercado virtual de la ASEM para que el sector empresarial tenga acceso sin dificultad a información amplia y actualizada sobre los regímenes comerciales jurídicos y administrativos de los asociados de la ASEM, sobre las oportunidades comerciales y las tendencias del mercado.

4. ÁREA DE LIBRE COMERCIO DE LAS AMÉRICAS (ALCA)

4.1 El ALCA tuvo su origen en la primera Cumbre de las Américas, celebrada en Miami en diciembre de 1994, en la cual los Jefes de Estado de las 34 democracias de la región convinieron en crear un "Área de Libre Comercio de las Américas" (ALCA). Los dirigentes iniciaron las negociaciones formales en la segunda Cumbre de las Américas, celebrada en Santiago en abril de 1998, con el compromiso de concertar un acuerdo para el año 2005. El proceso de las cumbres constituye un foro en el cual, de manera integrada y en cooperación, los países miembros promueven el desarrollo económico, social y político.²⁷

4.2 Bajo la supervisión del Comité de Negociaciones Comerciales (CNC), nueve Grupos de Negociación se ocupan de las siguientes cuestiones: i) acceso a los mercados; ii) inversión, iii) servicios, iv) compras del sector público, v) solución de controversias, vi) agricultura, vii) derechos de propiedad intelectual, viii) subsidios, antidumping y derechos compensatorios, y ix) política de competencia. Además, se estableció un grupo consultivo sobre economías más pequeñas, un comité sobre la sociedad civil y un comité conjunto de expertos del Gobierno y del sector privado sobre el comercio electrónico.

²⁷ Para obtener más información sobre el ALCA, véase <http://www.ftaa-alca.org/>

4.3 El Comité de Negociaciones Comerciales convoca periódicamente reuniones especiales de expertos sobre las medidas de facilitación del comercio relacionadas con los asuntos aduaneros. La labor realizada en esas reuniones dio lugar a la adopción de ocho medidas de facilitación del comercio referentes a asuntos aduaneros por parte de los Ministros de Comercio de la Declaración que formularon en la quinta reunión ministerial, celebrada en Toronto el 4 de noviembre de 1999. Los Ministros declararon lo siguiente:

"En el área de aduanas, acordamos poner en práctica, a partir del 1º de enero del año 2000, las ocho medidas específicas establecidas en el anexo II de esta Declaración. Estas medidas contribuirán significativamente a la realización de negocios en el hemisferio mediante la reducción del costo de las transacciones y la creación de un ambiente de negocios más consistente y predecible."

4.4 Se acordaron las siguientes medidas referentes a asuntos aduaneros, que figuran en un anexo de la Declaración:

- **Importación temporal/Admisión temporal de determinados bienes relacionados con viajeros de negocios**

Establecer nuevos procedimientos aduaneros o agilizar los existentes para las entradas de documentos publicitarios y otros bienes relacionados con los viajes de negocios, con suspensión de derechos, sea que dichos bienes acompañen o no a la persona en viaje de negocios.

Elementos básicos:

- i) Autorizar la suspensión de derechos aduaneros.
- ii) Identificar documentos publicitarios y otros bienes que no requieren garantías a su entrada.
- iii) Establecer procedimientos agilizados para documentos publicitarios y otros bienes que permanecen en el país.
- iv) Establecer un plazo para la importación temporal/admisión temporal.
- v) Donde sea posible, reducir al mínimo el costo y la complejidad administrativa de obtención de garantías para la importación temporal/admisión temporal. Donde sea posible, el monto de las garantías requeridas no debería exceder el monto de los derechos que correspondería pagar.
- vi) Bajo circunstancias normales, debe proveerse documentación y aprobación asequibles a la entrada del viajero empresarial.

- **Despacho expreso de envíos**

Desarrollar e implementar procedimientos para agilizar los envíos expresos, tomando en cuenta *Las directrices sobre el despacho de envíos expresos* de la OMA y el *Memorándum de Cancún*, conservando al mismo tiempo las actividades de control y selección aduaneras apropiadas.

Elementos básicos:

- i) Establecer procedimientos aduaneros rápidos separados para los envíos expresos.
- ii) Establecer procesamiento previo de información y datos relacionados con envíos expresos.
- iii) Permitir la presentación de un solo manifiesto para todas las mercancías del envío expreso por la empresa de servicio expreso, a través de medios electrónicos o de otra índole.
- iv) Cuando sea posible y con las garantías apropiadas, permitir el despacho de ciertos bienes mediante la presentación de la documentación mínima y/o el diferimiento de pago.
- v) Bajo circunstancias normales, las autoridades aduaneras deberían tramitar los envíos expresos dentro de un período de seis horas tras la presentación de la documentación aduanera correspondiente, siempre y cuando los bienes hayan llegado.
- vi) En respuesta a las solicitudes de las empresas de servicio expreso, podría darse consideración a la provisión de horas adicionales de servicio y/o procesamiento en las instalaciones bajo la supervisión de las autoridades aduaneras, a discreción de las autoridades aduaneras.

- **Procedimientos simplificados para envíos de bajo valor**

Establecer procedimientos simplificados, funcionales y rápidos para envíos de bajo valor conservando al mismo tiempo las actividades aduaneras de control y selección apropiadas.

Elementos básicos:

- i) Establecer requisitos mínimos de documentación, datos y procedimientos de despacho basados en el valor de los bienes, conservando al mismo tiempo las actividades aduaneras de control y selección apropiadas.
- ii) Establecer procedimientos para permitir la presentación electrónica de información.

- **Sistemas compatibles de intercambio electrónico de datos (IED) y elementos de datos comunes**

Establecer sistemas compatibles de intercambio electrónico de datos entre la comunidad empresarial y las administraciones aduaneras que fomenten procedimientos rápidos de despacho. Elaborar un conjunto mínimo de elementos de datos requeridos para la administración de las regulaciones y requisitos aduaneros nacionales asociados con el despacho aduanero de mercancías.

Promover el establecimiento de sistemas compatibles de intercambio electrónico de datos entre las administraciones aduaneras que fomenten mayor cooperación e intercambio de información. Desarrollar parámetros para el intercambio bilateral o plurilateral de información relacionada con el cumplimiento de las regulaciones y requisitos aduaneros.

Elementos básicos:

- i) Desarrollar sistemas electrónicos accesibles a la comunidad empresarial.
- ii) Desarrollar capacidad para la transmisión y el procesamiento electrónicos de información y datos antes de la llegada del envío.
- iii) Desarrollar capacidad para que los sistemas electrónicos/automáticos aduaneros trabajen en conjunto con análisis de riesgo y métodos de selección.
- iv) Trabajar hacia la compatibilidad de los sistemas electrónicos entre las administraciones aduaneras.
- v) Como etapa inicial, identificar los elementos de datos actuales usados en los sistemas electrónicos establecidos en elementos i) a iv) requeridos por cada una de las administraciones aduaneras, incluyendo, de ser posible, aquellos elementos de datos requeridos para determinar la admisibilidad de entradas o aquéllos solicitados por otras agencias.
- vi) Trabajar hacia el establecimiento de un conjunto de elementos de datos comunes para el despacho aduanero de los bienes.

- **Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías**

Aplicar el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de 1996, al nivel de los 6 dígitos.

- **Divulgación de información aduanera/Guía hemisférica de procedimientos aduaneros**

Difundir ampliamente en la forma más asequible información básica actualizada sobre procedimientos aduaneros, leyes, reglamentos, pautas, y resoluciones administrativas, tomando en cuenta la Guía hemisférica sobre procedimientos aduaneros preparada por el Grupo de Trabajo sobre Procedimientos Aduaneros y Normas de Origen.

Elementos básicos:

- i) Actualizar la Guía hemisférica sobre procedimientos aduaneros.
- ii) Difundir la versión actualizada de la Guía hemisférica sobre procedimientos aduaneros a través de la página electrónica del ALCA.
- iii) Establecer enlaces de la página electrónica del ALCA con las páginas electrónicas de las administraciones aduaneras nacionales para actualizaciones futuras de la información específica a cada país contenida en la Guía hemisférica sobre procedimientos aduaneros.

- **Códigos de conducta aplicables a los funcionarios aduaneros**

Elaborar e implementar códigos de conducta nacionales que se apliquen a los funcionarios aduaneros, tomando en cuenta la Declaración de Arusha.

Elementos básicos:

- i) Introducir o enmendar códigos de conducta, legislación, políticas o instrumentos regulatorios nacionales aplicables a los funcionarios aduaneros que incluya disposiciones sobre conducta, conflicto de interés, y posibles sanciones y acción disciplinaria.
- ii) Revisión de 12 elementos contenidos en la *Declaración de Arusha de la OMA* para evaluación de las prácticas actuales y desarrollo de programas nacionales de implementación.

- **Análisis de riesgo/Métodos de selección**

Fomentar la utilización de sistemas de manejo de riesgos usados como criterios para las actividades de verificación requeridas, respetando, al mismo tiempo, la confidencialidad de la información. El objetivo sería permitir centrar la atención en las actividades de aplicación de disposiciones aduaneras con respecto a mercancías y viajeros de alto riesgo, al mismo tiempo que facilitar el despacho y movimiento de mercancías de bajo riesgo.

Elementos básicos:

- i) Elaborar procedimientos aduaneros y sistemas de tramitación y despacho que incluyan análisis de riesgo y métodos de selección para identificar bienes, envíos y viajeros de alto riesgo.
- ii) Análisis de riesgo por medio de procesamiento previo de información y datos para identificar o reconocer bienes, envíos y viajeros de alto riesgo que serán inspeccionados y/o sometidos a otros procedimientos aduaneros.

4.5 Además de estas medidas relacionadas con las aduanas, los Ministros convinieron en adoptar una serie de medidas referentes a la transparencia que "darán a conocer mejor y harán más accesibles nuestros procedimientos y regulaciones al público".²⁸

4.6 Asimismo, los Ministros coincidieron en que la facilitación de negocios era un proceso continuo y dieron instrucciones al CNC para que:

- supervise la plena puesta en práctica de estas medidas para la fecha fijada de nuestra próxima reunión ministerial;
- facilite la prestación de asistencia técnica para la puesta en práctica de las medidas, en particular para las economías más pequeñas;
- examine los avances realizados y nos informe en nuestra próxima reunión; y
- que identifique, considere y recomiende medidas adicionales de facilitación de negocios, recurriendo a los expertos según se requiera, e informarnos en nuestra próxima reunión.

4.7 La asistencia técnica destinada a facilitar la aplicación de estas medidas, particularmente en las economías más pequeñas, estará a cargo de los países del ALCA y del Banco interamericano de Desarrollo.

²⁸ Estas medidas de transparencia no se relacionan directamente con la transparencia de los procedimientos comerciales. Se refieren sobre todo a la publicación y difusión de los documentos del ALCA. El anexo puede consultarse en <http://www.ftaa-alca.org/ministerials/minisA3e.asp>

5. MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR)

5.1 Hasta 1999 no existía entre las economías miembros del MERCOSUR un foro especial ni un criterio amplio sobre la facilitación del comercio. Sobre la base del Tratado de Asunción (1991) y el Protocolo de Ouro Preto (1994), en los que se esbozan los principios y las metas del proceso de integración, se crearon una serie de grupos de trabajo y comités técnicos, a fin de promover la armonización de las normas y los procedimientos prevalecientes en cada Estado miembro y elaborar reglamentaciones comunes. Los principales grupos de trabajo y comités técnicos que se ocupan del comercio y la facilitación de los procedimientos aduaneros son: GT-3 (obstáculos técnicos), GT-5 (transporte), GT-8 (agricultura), GT-11 (salud) y CT-2 (asuntos relacionados con las aduanas). La coordinación de la labor de estos órganos está a cargo del Grupo Mercado Común (GMC) y la Comisión de Comercio del MERCOSUR (CCM).

5.2 Sin embargo, sobre la base del Acuerdo de Recife de 1992, en 1994 se acordó establecer puntos de control comunes en las fronteras. Desde entonces, se han establecido siete puntos de control comunes destinados a controlar las mercancías, cinco de los cuales se encuentran en las fronteras del Brasil. También hay algunos puntos comunes en las fronteras destinados a controlar el turismo (personas y mercancías de bajo valor). La creación de estos puntos de control se examina en general en reuniones bilaterales y se concede prioridad a las fronteras por las cuales concretamente pasan importantes corrientes comerciales. En general se aprovecha la infraestructura aduanera preexistente a fin de que los recursos disponibles se utilicen de manera eficiente. En 1997 se concertó y aplicó entre las cuatro economías miembros del MERCOSUR un "Acuerdo de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Administraciones de Aduanas con respecto a la prevención y represión de las prácticas ilícitas". Este Acuerdo complementa la cooperación bilateral que existe entre los puntos de aduana comunes en las fronteras.

5.3 Con el significativo aumento de las corrientes comerciales entre los Estados miembros, que aumentaron de 4.000 millones de dólares EE.UU. en 1991 a 20.000 millones en 1998, se hicieron cada vez más evidentes las restricciones en materia de comercio y procedimientos aduaneros que había en el MERCOSUR. Para superar esos obstáculos, los cuatro Estados miembros del MERCOSUR decidieron adoptar un conjunto de medidas destinado a facilitar las transacciones comerciales. Esta decisión del Consejo del Mercado Común se convirtió en un programa más coherente y detallado conocido como "Plan de Asunción". Este Plan, cuya aplicación aún se está negociando, destaca lo siguiente:

- reglamentación común de los procedimientos administrativos, como las licencias de importación, los certificados y las autorizaciones emitidos por los organismos públicos de los Estados miembros, así como mecanismos de transparencia para la adopción de esos procedimientos;
- interconexión de los sistemas de bases de datos de las administraciones de aduanas referentes a las operaciones de importación y exportación;
- armonización de los procedimientos operacionales, a fin de fomentar la intervención simultánea de los organismos públicos de los Estados miembros encargados de controlar el comercio de mercancías;
- elaboración de un formulario aduanero único;
- mejor desempeño de las áreas integradas de control en las fronteras establecidas por la decisión CMC 5/93.

5.4 Además de los puntos mencionados en el Plan de Acción, se han promulgado directrices sobre la elaboración de un formulario de carga único, una solicitud única para la exportación e

importación temporal de mercancías, un formulario único de declaración de valor, un certificado fitosanitario único, normas comunes para las inspecciones fitosanitarias y un horario de trabajo para las áreas integradas de control en las fronteras. Además, se ha preparado una Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Productos del MERCOSUR (NCM), una directriz sobre el reconocimiento mutuo y la equivalencia de los sistemas de control. Asimismo, desde 1996 se está negociando una nueva versión del Código de Aduanas del MERCOSUR.

6. INICIATIVA DEL G7 SOBRE ARMONIZACIÓN Y NORMALIZACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES EN MATERIA DE DATOS ADUANEROS

6.1 En la cumbre de Lyon celebrada en junio de 1996, los Jefes de Estado y de Gobierno del G7 introdujeron una iniciativa para la normalización y simplificación de los procedimientos aduaneros. Los Ministros de Finanzas del G7 y el representante de la Comisión Europea tuvieron en cuenta esa iniciativa en relación con los preparativos de la cumbre del G7 que se celebró en 1998 en Birmingham, formularon el mandato de los expertos y fijaron el año 2000 como fecha límite. En la reunión en la cumbre de Ministros de Finanzas del G7 celebrada en Kyushu-Okinawa (Japón) en julio de 2000, se aprobaron los resultados alcanzados hasta entonces y se actualizó el mandato formulado en el año 1996, cuyo texto dice ahora lo siguiente:

"En lo que respecta a los procedimientos aduaneros, respaldamos el informe preparado por nuestros expertos en aduanas sobre la labor que realizaron para normalizar y simplificar las declaraciones de aduanas electrónicas. Los instamos a fijar un calendario para la aplicación de las disposiciones del caso, tarea en la cual se invita a participar a otros países y organizaciones; a adoptar medidas para elaborar sistemas de "ventana única" para que los comerciantes puedan comunicar a las aduanas y otros organismos en una sola vez los datos necesarios para el despacho de las mercancías; y a adoptar los principios del uso de la tecnología de la información indicados en el Convenio de Kyoto revisado."

6.2 Se han iniciado trabajos en relación con las siguientes cuestiones:

- Intercambio de datos sin documentación en papel

La labor realizada hasta ahora en el marco de la Iniciativa del G7, en particular la elaboración de conjuntos de datos para los diversos procedimientos y procesos aduaneros, se ha orientado exclusivamente a las prescripciones del intercambio electrónico de datos. No se tomaron en consideración en ningún momento los procedimientos que utilizan documentación en papel. Los países miembros del G7 están tratando de establecer mensajes electrónicos comunes (declaraciones de aduanas para las importaciones y exportaciones) sobre la base de la norma internacional de IED denominada EDIFACT/Naciones Unidas.

- Datos armonizados y normalizados

Las prescripciones uniformes en materia de datos constituyen un elemento clave de la Iniciativa del G7 y son de importancia crítica para beneficiar el comercio. Por ese motivo, en los debates del G7 se plantean cuestiones como las prescripciones en materia de armonización de los datos de los países participantes sobre las importaciones y exportaciones, la creación de definiciones comunes y la normalización del contenido y formato de los datos.

- Reducción de la cantidad de datos

Los países del G7 también se han comprometido a reducir la cantidad de datos necesaria para el despacho de mercancías. Actualmente, los elementos de datos contenidos en el conjunto de datos sobre importación se han reducido de más de 800 a unos 120. Los países

participantes han convenido en considerar que los conjuntos de datos son conjuntos máximos cuando se trata de declaraciones de importación y exportación de mercancías "ordinarias". Ningún país debería pedir en forma habitual más información. Sin embargo, cada país tiene la opción de reducir aún más sus prescripciones y pedir sólo el escaso número de datos que considere necesarios para el despacho de esas mercancías "ordinarias". Aún no se ha llegado a una definición definitiva de lo que son exactamente las mercancías "ordinarias". No obstante, en general se parece convenir en que no se considera que las mercancías sean "ordinarias" si, por ejemplo, se les pueden aplicar prohibiciones y restricciones o si están sujetas a medidas especiales de política comercial.

- **El intercambio de datos y el concepto de "corriente de datos continua "**

En la Iniciativa del G7 también se adopta el concepto de una corriente de datos continua. La idea es que las prescripciones en materia de datos de exportación y la respectiva declaración electrónica de exportación de todos los países participantes ha de tener la misma estructura que las prescripciones en materia de datos de importación y la declaración electrónica de importación. Esto permitirá que los comerciantes intercambien información sobre la exportación de modo más eficaz y eficiente porque esa información se puede utilizar como base para la declaración de importación sin modificar su formato. Otro aspecto de la corriente de datos continua es que se debe permitir que el comerciante envíe el conjunto de datos completo del G7 a las administraciones de aduanas participantes independientemente de la cantidad concreta de datos que éstas necesiten. La administración de aduanas receptora utilizará sólo los elementos de datos que necesite para el procesamiento de la declaración de mercancías y hará caso omiso de los elementos de datos restantes. Esto permitirá que el comerciante utilice una interfaz única con los servicios de aduanas mediante el empleo de los conjuntos de datos del G7.

- **Normalización de las prescripciones en materia de datos de otros organismos gubernamentales**

En virtud de la iniciativa que data del año 1996, se ha comenzado a normalizar los datos sobre importación que necesitan en el caso de la agricultura y la salud pública en colaboración con otros organismos gubernamentales competentes (ministerios de salud, transporte y agricultura). La normalización de estos datos podría preparar el terreno para establecer sistemas de "ventana única" para que los comerciantes tengan que comunicar una sola vez la información que necesitan las autoridades aduaneras y otras autoridades para el despacho. Esto no modifica en modo alguno las competencias de las diversas autoridades ni los procedimientos de autorización anteriores o posteriores a la importación.

- **Producción de prototipos aduaneros**

Si bien en virtud de las "conclusiones de la reunión de ministros de finanzas de la cumbre de Birmingham" todos los países del G7 se vieron obligados a tomar todas las medidas posibles para producir prototipos aduaneros u otros procedimientos para cuando se celebrara la cumbre del año 2000, se determinó que este plazo era demasiado justo. No obstante, se comenzaron los trabajos relacionados con los prototipos para poner a prueba los datos normalizados y varios países ya están introduciendo sus prototipos. Se preveía que un prototipo del Reino Unido y los Estados Unidos quedaría terminado en el año 2000 y un prototipo del Japón en 2002.

Situación actual de los conjuntos de datos

6.3 Se han preparado los conjuntos de datos que se necesitan para los diversos procedimientos aduaneros de los países del G7. A fin de que los diversos procedimientos se puedan comparar y

evaluar, los distintos conjuntos de datos se han combinado en un archivo amplio. Este archivo amplio, denominado "G7 DATA BASE" se actualiza constantemente con arreglo a las normas del grupo de trabajo del G7. Los distintos conjuntos de datos tienen los siguientes nombres y funciones:

Conjunto de datos sobre el "informe para la carga": Entre las formalidades anteriores a la presentación de la declaración de mercancías, el conjunto de datos del "informe para la carga" proporciona la base para presentar un informe electrónico de la carga utilizando el mensaje CUSCAR. Este conjunto de datos contiene actualmente 55 elementos.

Conjunto de datos sobre "importación": El "conjunto de datos sobre importación" constituye la base para una declaración electrónica de las importaciones correspondiente al actual documento administrativo único. Abarca los elementos de datos necesarios para la declaración de mercancías en el procedimiento de etapa única y también los datos necesarios para la declaración complementaria de mercancías del procedimiento en dos etapas. Este conjunto contiene actualmente 125 elementos de datos.

Conjunto de datos sobre "despacho de la carga": El conjunto de datos "despacho de la carga" constituye la base para una declaración electrónica de mercancías simplificada con arreglo a un procedimiento de dos etapas. En un procedimiento de dos etapas, la aduana despachará las mercancías basándose en esta declaración de mercancías simplificada para la primera etapa. Éste es un subconjunto del conjunto de datos sobre importación y contiene actualmente 70 elementos.

Conjunto de datos sobre "exportación": El conjunto de datos sobre "exportación" constituye la base de la declaración de mercancías para las exportaciones. Todavía no se ha determinado si habrá conjuntos de datos diferentes para los procedimientos de exportación de etapa única o de dos etapas. El conjunto de datos sobre exportación contiene actualmente 97 elementos.

Participación de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Europea (UE) y el Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC)

6.4 Habida cuenta de su amplia experiencia en materia de elaboración de normas aduaneras y armonización de procedimientos aduaneros, la OMA ha participado desde un principio en esta Iniciativa del G7. Además, la OMA había iniciado y coordinado la elaboración de los mensajes de aduanas de EDIFACT/Naciones Unidas. Los expertos en aduanas del G7 están de acuerdo en que la OMA se haga cargo de la gestión de los resultados del G7 (registros de datos y mensajes de EDIFACT/Naciones Unidas) para que se difundan más allá del marco del G7 y se conviertan en una norma de validez y aplicación internacionales. Con este propósito, la OMA había iniciado antes su propio proyecto sobre un modelo común de datos aduaneros de la OMA, en el cual se podían integrar los resultados del G7.

6.5 Las simplificaciones que se tratan de hacer a nivel del G7 no se pueden llevar a la práctica sin introducir cambios en la legislación de los países del G7. Para los cuatro países del G7 que son miembros de la UE esto significará que tendrán que cambiar las leyes aduaneras de la UE, que se aplican a los 15 miembros de la UE. Para ello será preciso obtener el acuerdo de todas las administraciones de aduanas de la UE respecto de los resultados del G7, pero al mismo tiempo significa que los resultados del G7 se aplicarán desde un principio en muchos otros países. Por lo tanto, la Comisión Europea ha participado desde el comienzo en las deliberaciones del G7.

6.6 Además, los expertos en aduanas convinieron en marzo de 1999 en invitar a un representante de un proyecto análogo del APEC a las deliberaciones del G7, a fin de garantizar que la elaboración del proyecto del APEC se pueda armonizar y sincronizar con el de la Iniciativa del G7 y facilitar así la difusión de los resultados del G7 en los 20 países de la zona económica de Asia y el Pacífico. Se considera que si todos los países de la UE y el APEC aplican las propuestas del G7, éstas se convertirán casi de hecho en una norma internacional.

Perspectivas

6.7 Ya está casi terminada la labor en la esfera de la armonización de datos y su configuración en EDIFACT en lo que respecta a los procedimientos de importación y exportación. Habida cuenta del hecho de que los mensajes normalizados de IED son muy eficientes para reducir los costos de los comerciantes y las autoridades si se aplican de la manera más amplia posible, los expertos en aduanas del G7 han pedido a otros países y organizaciones que participen también en la producción de prototipos. México, Australia, Nueva Zelanda, y Singapur han mostrado interés en participar.

C. ANEXOS

ANEXO 1: RECOMENDACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS/CEPE

1. *Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales*

Proporciona una base internacional para la normalización de los documentos utilizados en el comercio y en el transporte internacionales, inclusive para la representación visual de esos documentos. El Formulario clave de las Naciones Unidas tiene por objeto especialmente servir de base para diseñar series armonizadas de formularios que utilizan un documento maestro en un método reprográfico de tirada única para la preparación de documentos; puede también utilizarse para configurar las presentaciones en pantallas visuales en aplicaciones de proceso electrónico de datos.

2. *Codificación en los documentos utilizados en el comercio*

El texto fue incorporado en la Recomendación N° 1 "Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales".

3. *Código de países de la ISO para la representación de los nombres de los países*

Se conoce con el nombre de "Código ISO ALPHA-2 de países", para representar los nombres de los países, dependencias y otras zonas de especial interés geográfico para los fines del comercio internacional siempre que haya necesidad de una designación alfabética codificada.

4. *Órganos nacionales de facilitación del comercio*

Fomenta el establecimiento de órganos nacionales de facilitación del comercio, u otros medios adecuados con participación equilibrada del sector privado y público para la aplicación de las recomendaciones sobre la facilitación de los procedimientos de comercio internacional.

5. *Abreviaturas de los INCOTERMS*

Propone abreviaturas de los términos del comercio internacional para su uso por **GOBIERNOS** y las organizaciones internacionales, siempre que se haga referencia a esos términos en forma abreviada, y para el fomento mutuo de su utilización a fin de servir de apoyo para la adopción de un enfoque común de la facilitación del comercio.

6. *Formulario clave de factura armonizada*

Proporciona un formulario clave armonizado con el Formulario Clave de las Naciones Unidas, para las facturas comerciales para el comercio internacional. Las facturas basadas en esta Recomendación tienen por objeto -en la medida de lo posible- presentar los datos requeridos de manera que los documentos existentes puedan completarse o, en ciertos casos, sustituirse (por ejemplo, las facturas aduaneras, facturas consulares, declaraciones de origen, etc.).

7. *Representación numérica de fechas, horas y períodos de tiempo*

Establece un método de designación numérica normalizada e inequívoca de una fecha, hora del día o período determinados. Se aplica a todos los casos en que estos datos se presentan como entradas separadas en forma numérica, pero no cuando forman parte de un texto en lenguaje normal.

8. *Metodología de un código único de identificación (UNIC)*

Establece un número de referencia único para cada expedición con objeto de reducir el número de referencias diferentes utilizadas por las partes en las transacciones comerciales internacionales y nacionales. No pretende ser un método de identificación de los productos.

9. *Código alfabético para la representación de monedas*

Fomenta el empleo de los códigos alfabéticos de tres letras de la Norma internacional ISO 4217 "Códigos para la representación de monedas y fondos" en el comercio internacional y su uso en las transacciones comerciales cuando las monedas se expresan en forma codificada o abreviada. El código está pensado de modo que convenga igualmente a aplicaciones automáticas o manuales.

10. *Códigos para los nombres de barcos*

Fomenta la utilización del sistema de asignación de un número de la Organización Marítima Internacional a los buques para la identificación única de éstos y el uso de sólo los siete últimos caracteres del número de la OMI en relación con el intercambio electrónico de datos.

11. *Documentación del transporte internacional de mercancías peligrosas*

Reseña las acciones para armonizar los requisitos de información y simplificar los procedimientos documentarios para el transporte de mercancías peligrosas con el fin de reducir la complejidad y aumentar la precisión y la eficiencia.

12. *Medidas para facilitar los procedimientos relativos a los documentos del transporte marítimo*

Trata de simplificar y armonizar los procedimientos y documentos utilizados por los armadores, consignatarios, bancos y otras partes implicadas en el transporte marítimo de mercancías como prueba del contrato de transporte. Esta recomendación se aplica a los documentos de consignación que son prueba del contrato o del compromiso de transportar mercancías por barco y procedimientos conexos. Se aplica también al transporte multimodal, según convenga.

13. *Facilitación de problemas jurídicos identificados en los procedimientos de despacho aduanero de las importaciones*

Recomienda a los **GOBIERNOS** una serie de modificaciones que pueden introducirse en las leyes y reglamentos nacionales para que las aduanas y órganos reglamentarios puedan despachar más eficientemente las importaciones y beneficiarse de las ventajas de la moderna tecnología de la información.

14. *Autenticación de documentos comerciales por medios distintos de la firma*

Trata de fomentar el uso de la transferencia de datos electrónicos en el comercio internacional recomendando que los gobiernos revisen las prescripciones nacionales e internacionales de firma en los documentos del comercio internacional, al objeto de eliminar ese requisito de documentos en papel y de cumplir el requisito de firma mediante la autenticación garantizada por los medios de transmisión. Asimismo recomienda que se examinen los actuales documentos comerciales para identificar aquellos en los que la firma puede eliminarse sin riesgo, y promover los cambios necesarios en la práctica comercial.

15. *Simplificación de las marcas de expedición*

Trata de establecer un identificador normalizado de envío en forma de una marca de expedición normalizada y simplificada, para el marcado de paquetes y la reproducción en documentos. Su finalidad debería ser el marcado de paquetes trasladados internacionalmente por todos los modos de transporte.

16. *Código de puertos y otros lugares (LOCODE/Naciones Unidas)*

Tiene por finalidad proporcionar una lista de lugares de interés para el comercio y el transporte internacional y cuyos nombres han de representarse de manera inequívoca en el intercambio de datos. Al mismo tiempo establece representaciones codificadas de los nombres de esos lugares y proporciona orientación para su utilización.

17. *Abreviaturas relativas a las condiciones de pago (PAYTERMS)*

Facilita abreviaturas para determinadas condiciones de pago, llamadas "PAYTERMS", para su uso en las transacciones del comercio internacional relacionadas con el suministro de bienes o servicios.

18. *Medidas para facilitar los procedimientos comerciales internacionales*

Expone una serie de medidas relativas a la circulación de las mercancías, presentadas en grupos que se refieren a las distintas fases de una transacción normal de comercio internacional; aisladamente esas medidas no justificarían una recomendación formal independiente pero los gobiernos deben considerar su aplicación. En cada sección se describe el sector de aplicación, se esbozan los procedimientos y documentos a que se refiere y se describen los problemas particulares para los que se necesitan medidas de facilitación.

19. *Código de modos de transporte*

Establece un código numérico de un solo dígito para representar los modos de transporte y prevé un segundo dígito para las subdivisiones que puedan necesitarse. Esta Recomendación se aplica a todos los casos en que el modo de transporte se representa en forma codificada en los documentos de comercio internacional y cuando basta una estructura de codificación sencilla.

20. *Códigos de unidades de medida utilizadas en el comercio internacional*

Prevé códigos alfabéticos y alfanuméricos de tres caracteres para representar las unidades de medida de longitud, superficie, volumen/capacidad, masa (peso), tiempo y otras cantidades utilizadas en el comercio internacional. Los códigos están destinados para uso en sistemas manuales o automatizados de intercambio de información entre los participantes en el comercio internacional.

21. *Códigos para los tipos de carga, embalajes y materiales de embalaje*

Establece un sistema de códigos numéricos para describir el aspecto de las mercancías presentadas para el transporte, con el fin de facilitar la identificación, registro y manipulación y establecer las tarifas de manipulación. La recomendación establece también códigos alfabéticos complementarios para representar los nombres de los bultos y prevé signos pictóricos para asociar visualmente los códigos y los tipos de bultos que representan.

22. *Formulario clave para instrucciones normalizadas sobre los envíos*

Presenta un formulario clave, basado en el Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales, para establecer las Instrucciones de Consignación Normalizadas destinadas a transmitir instrucciones del vendedor/expedidor o del comprador/consignatario al transitario, transportista o su agente, o a otros proveedores de servicios, haciendo así posible la circulación de las mercancías y las actividades conexas. Esta Recomendación es pertinente para el movimiento y la manipulación de las mercancías, y para las aduanas, distribución de documentos, asignación de cargos e instrucciones especiales.

23. *Código de costos de flete - FCC*

Prevé un sistema de denominación que puede utilizarse para establecer descripciones armonizadas de los costos de flete y otros cargos relacionados con la circulación internacional de las mercancías. Asimismo especifica una representación codificada inequívoca de esas descripciones. Esta Recomendación se aplica en todos los casos en que las descripciones de los costos de flete y otros cargos tienen que expresarse en lenguaje normal o en forma codificada en el intercambio de datos comerciales, sea en documentos en papel o por medios electrónicos.

24. *Armonización de los códigos de situación del transporte*

Establece una lista común de Códigos para la identificación de la información sobre la situación de las mercancías, las consignaciones y/o el equipo.

25. *Utilización del Intercambio Electrónico de Datos para la administración, el comercio y el transporte, de las Naciones Unidas (UN/EDIFACT)*

Tiene por finalidad una acción coordinada de los gobiernos para la introducción del sistema EDIFACT/Naciones Unidas como norma internacional única para el intercambio electrónico de datos (IED) entre las administraciones públicas y las compañías privadas en todos los sectores económicos en el mundo.

26. *Uso comercial de Acuerdos de Intercambio Electrónico de Datos*

Promueve el recurso a acuerdos de intercambio entre interlocutores comerciales utilizando el Intercambio Electrónico de Datos, en relación con las transacciones comerciales internacionales. La Recomendación incluye un Acuerdo tipo sobre intercambio, para uso internacional, que aunque está pensado para acuerdos bilaterales entre dos interlocutores comerciales, puede aplicarse, con reajustes, en las relaciones multilaterales, por ejemplo en una comunidad o asociación comercial.

27. *Inspección previa a la expedición*

Desalienta la práctica de la inspección previa a la expedición en general favoreciendo el instrumento de la OMC concerniente a la inspección previa a la expedición en los casos en que esas inspecciones se consideran necesarias como una medida provisional.

28. *Códigos de tipos de medios de transporte (en elaboración)*

29. *Códigos de tipos de carga (en elaboración)*

30. *Sistema armonizado de descripción y codificación de productos básicos para la codificación de mercancías y productos básicos (en elaboración)*

31. *Acuerdo sobre el comercio electrónico*

Propone un tipo para la adopción de un enfoque contractual de actividades de comercio electrónico. Este enfoque toma en consideración la necesidad de un marco de disposiciones básicas que deben ser acordadas por entidades comerciales junto con la flexibilidad requerida para llevar a cabo transacciones comerciales cotidianas.

ANEXO II: EXPLICACIÓN DEL IED Y DEL EDIFACT DE LAS NACIONES UNIDAS

El Intercambio Electrónico de Datos (IED) surgió de la necesidad de las organizaciones públicas y privadas de comunicarse entre sí eficazmente, y aprovecha la moderna tecnología de la información. La comunicación comercial tradicional adopta dos formas: no estructurada (por ejemplo, memorandos y cartas) y estructurada (por ejemplo, transacciones comerciales tales como pedidos de compra, asesoramiento sobre despacho, facturas, pagos). El IED abarca el intercambio de mensajes estructurados, mientras que el correo electrónico se ocupa de los tipos de comunicaciones no estructuradas. En un mensaje estructurado, como un pedido de compra, los datos se organizan según una norma acordada, lo que facilita la transferencia electrónica de un sistema informático a otro. A menudo este tipo de comunicación recibe el nombre de comunicaciones de aplicación a aplicación entre sistemas informáticos, y la finalidad perseguida es que funcione de manera automática y permita el intercambio de datos comerciales o administrativos entre interlocutores comerciales.

Las recientes estrategias de productividad en la comunidad empresarial, como las de "justo a tiempo" y "respuesta rápida" son esfuerzos por ser más eficientes. Esto exige que las organizaciones racionalicen sus operaciones eliminando todos los procedimientos que no añadan valor al proceso empresarial. La mayoría de organizaciones multinacionales y grandes organizaciones regionales aplican el IED y exigen cada vez más que sus interlocutores comerciales sean capaces de aplicarlo. En cuanto al comercio internacional, la complejidad de los requisitos de documentación y la relación comercial se aprovecharían de la racionalización que supone el IED. El comercio internacional implica generalmente a transportistas, transitarios, agentes, bancos aseguradores, administraciones de aduanas y otros organismos del Estado. Los datos almacenados por la parte iniciadora son necesarios generalmente a todas las demás partes involucradas. El IED permite que todas las partes intercambien estos datos iniciales sin necesidad de copiarlos manualmente o recogerlos, lo que reduce el tiempo y los errores.

En un entorno de IED, no sería eficiente ni realista que todos intercambiaran sus propias versiones de un documento único (por ejemplo, un pedido de compra). Se ha reconocido que es necesario disponer de una biblioteca o directorio de mensajes comunes y de componentes de mensajes, como medio de promover una técnica universal de intercambio de datos comerciales. Hasta hace 10 años esto se conseguía mediante diferentes iniciativas de grupos, empresas o países. Había una necesidad evidente de una norma internacional. El EDIFACT/Naciones Unidas se desarrolló en este contexto y en la actualidad abarca una gama amplia de sectores industriales, incluidas las compras, transporte, banca, seguros, datos de los productos y de la calidad, gestión de materiales, estadísticas, viajes, turismo y ocio, aduanas, arquitectura, ingeniería y construcción, cuidados de salud, administración social y empleo.

El EDIFACT/Naciones Unidas consta de un conjunto completo de reglas y procedimientos basados en la idea de normalizar o codificar la información a todos los niveles; cada elemento de información debe representarse por una mnemotecnica, o un símbolo que represente ese elemento inequívocamente. Además, debe también normalizarse el orden en que se sitúan las mnemotecnias. El EDIFACT/Naciones Unidas proporciona estos códigos y su formato. El formato se llama la sintaxis EDIFACT y puede considerarse que es el equivalente electrónico del Formulario clave de las Naciones Unidas. La sintaxis contiene las reglas de estructuración de los mensajes EDIFACT y es una norma de la ISO (ISO 9735). En esta norma sintáctica, el mensaje EDIFACT se define como una serie de bloques de construcción. Cada uno de esos bloques está normalizado y para cada tipo de bloque hay un directorio EDIFACT separado que forma parte de la norma EDIFACT/Naciones Unidas.

Las reglas de sintaxis rigen la estructura de los Mensajes Normalizados de las Naciones Unidas, que son un conjunto estructurado de valores de datos relativos a la función comercial, organizados como colección de segmentos secuenciales. Los segmentos constan de elementos de datos que, conjuntamente, definen el concepto preciso. El Mensaje Normalizado está diseñado para

que pueda aplicarse en todos los sectores comerciales y empresariales. El EDIFACT se refiere exclusivamente al mensaje; el método de comunicación no forma parte de la norma, por tanto los mensajes pueden enviarse por redes comerciales y públicas y también por Internet. El EDIFACT es también independiente de los equipos físicos y del soporte lógico, de la misma manera que las recomendaciones no definen el modo de escribir sobre el papel, usando lápiz, máquina de escribir, etc. Se han desarrollado muchos de esos mensajes que se contienen en el Directorio de Mensajes Normalizados de EDIFACT. En el último Directorio se especifica un total de 200 de esos mensajes normalizados, y están desarrollándose otros.

El directorio EDIFACT de las Naciones Unidas está a cargo y es elaborado por el Grupo de Trabajo de EDIFACT CEFAC de las Naciones Unidas. Los directorios del EDIFACT de las Naciones Unidas son aprobados y publicados después de cada reunión del Grupo de Trabajo, según un proceso aprobado de versión/distribución. Parte de este proceso es una auditoría formal destinada a garantizar la calidad del producto EDIFACT de las Naciones Unidas. Esos directorios pueden conseguirse en el espacio Internet de la CEPE sobre Facilitación del Comercio (<http://www.uncefact.org>) y de las organizaciones nacionales, regionales e internacionales que apoyan el proceso y de la secretaría de la CEPE.

El EDIFACT ha tratado de solucionar el problema de reducir los mensajes normalizados de modo que se adapten a los requisitos de un sector industrial particular. Las organizaciones del IED en cada región crean las llamadas Directrices para la Aplicación de Mensajes, que se sitúan en un mensaje EDIFACT mediante una Definición de Aplicación. Esas directrices de Aplicación de Mensajes toman un mensaje normalizado, que es un modelo de datos de una determinada transacción comercial en cualquier sector industrial, en cualquier país y entre cualquier número de interlocutores y lo reducen a un modelo para un determinado sector industrial, país o grupo de interlocutores.

El IED es utilizado en la actualidad por más de medio millón de empresas, administraciones y organizaciones de todo el mundo y este número probablemente se verá incrementado a 3 millones para 2003.

ANEXO III: CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SIMPLIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LOS RÉGIMENES ADUANEROS (CONVENIO DE KYOTO): ANEXO GENERAL REVISADO

CAPÍTULO 1

PRINCIPIOS GENERALES

1.1. Norma

Las definiciones, las normas y las normas transitorias del presente anexo se aplicarán a los regímenes y prácticas aduaneras establecidas en el mismo y, en la medida de lo posible, a los procedimientos y prácticas de los anexos específicos.

1.2. Norma

Las condiciones que deban reunirse y las formalidades aduaneras que deban cumplirse para la aplicación de los procedimientos y prácticas de este anexo y de los anexos específicos se especificarán en la legislación nacional y serán lo más sencillas posible.

1.3. Norma

Las aduanas deberán entablar y mantener relaciones consultivas formales con el sector comercial para incrementar la cooperación y facilitar su participación en el establecimiento de los métodos de trabajo más efectivos en función de las disposiciones nacionales y los acuerdos internacionales.

CAPÍTULO 2

DEFINICIONES

A los efectos de los anexos de este Convenio se entenderá por:

E1./F23.

"Recurso": el acto por el que una persona directamente afectada por una decisión u omisión de la aduana y que se considera perjudicada por ello, busca la reparación ante una autoridad competente.

E2./F19.

"Liquidación de los derechos e impuestos": el cálculo del importe de los derechos e impuestos a pagar.

E3./F4.

"Control basado en auditoría": las medidas con las que la aduana comprueba la exactitud y autenticidad de las declaraciones mediante la comprobación de libros, registros, sistemas y datos comerciales en poder de los interesados.

E4./F15.

"Comprobación de la declaración de mercancías": las medidas tomadas por la aduana para comprobar que la declaración de mercancías está bien hecha y que los documentos exigidos cumplen las condiciones establecidas.

E5./F9.

"Despacho": la realización de las formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.

E6./F10.

"Administración de aduanas o Aduana": el servicio de la Administración responsable de la aplicación de la legislación aduanera y de la recaudación de los derechos e impuestos, y que también tiene responsabilidad en la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a la importación, exportación, circulación o depósito de mercancías.

E7./F3.

"Control aduanero": las medidas aplicadas por la aduana para asegurar que se cumple la legislación aduanera.

E8./F11.

"Derechos de aduana": los derechos establecidos en el arancel aduanero a los que quedan sujetas las mercancías que entran o salen del territorio aduanero.

E9./F16.

"Formalidades aduaneras": todas las operaciones que deben llevar a cabo los interesados y la aduana para cumplir con lo establecido en la legislación aduanera.

E10./F18.

"Legislación aduanera": las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la importación, exportación, circulación y depósito de mercancías, cuya aplicación está expresamente encomendada a la aduana, así como cualquier norma dictada por ésta dentro de sus competencias.

E11./F2.

"Oficina de aduanas": la unidad administrativa de la aduana competente para llevar a cabo las formalidades aduaneras, así como los locales y otros lugares autorizados para este fin por las autoridades competentes.

E12./F25.

"Territorio aduanero": el territorio donde se aplica la legislación aduanera de una Parte Contratante.

E13./F6.

"Decisión": el acto individual por el que la aduana resuelve acerca de una cuestión relativa a la legislación aduanera.

E14./F7.

"Declarante": cualquier persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

E15./F5.

"Fecha de pago": la fecha en que resulta exigible el pago de los derechos e impuestos.

E16./F12.

"Derechos e impuestos": los derechos e impuestos a la importación o los derechos e impuestos a la exportación.

E17./F27.

"Reconocimiento de las mercancías": el examen físico de las mercancías por la aduana para comprobar que la naturaleza, origen, estado, cantidad y valor de las mercancías concuerdan con los datos de la declaración de mercancías.

E18./F13.

"Derechos e impuestos a la exportación": los derechos de aduana y los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados a la exportación de mercancías o en relación con ella, con excepción de cualquier carga cuyo importe se limite al coste aproximado de los servicios prestados o percibidos por la aduana en nombre de otra autoridad nacional.

E19./F8.

"Declaración de mercancías": una declaración realizada según la forma fijada por la aduana, mediante la cual los interesados señalan el régimen aduanero a asignar a las mercancías y comunican los datos que exige la aduana para la aplicación del mismo.

E20./F14.

"Derechos e impuestos a la importación": los derechos de aduana y los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados a la importación de mercancías o en relación con ella, con excepción de cualquier carga cuyo importe se limite al coste aproximado de los servicios prestados o percibidos por la aduana en nombre de otra autoridad nacional.

E21./F1.

"Asistencia mutua administrativa": las actuaciones de una Administración de aduanas en nombre de o en colaboración con otra Administración de aduanas para la correcta aplicación de la legislación aduanera y para la prevención, investigación y represión de las infracciones aduaneras.

E22./F21.

"Omisión": la falta de acción o decisión exigida a la aduana por la legislación aduanera dentro de un plazo razonable, sobre una cuestión sometida a ésta en debida forma.

E23./F22.

"Persona": tanto las personas físicas como las jurídicas, a menos que del contexto se deduzca otra cosa.

E24./F20.

"Levante de las mercancías": el acto por el que la aduana permite que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.

E25./F24.

"Devolución": el reembolso total o parcial de los derechos e impuestos pagados por las mercancías y la condonación total o parcial de los derechos e impuestos cuando no se ha realizado el pago.

E26/F17.

"Garantía": aquello que asegura a satisfacción de la aduana el cumplimiento de una obligación contraída con la misma. La garantía se denomina "global" cuando asegura el cumplimiento de las obligaciones resultantes de varias operaciones.

E27/F26.

"Tercero": cualquier persona que, actuando por cuenta de otra persona, trate directamente con la aduana en relación con la importación, exportación, circulación o depósito de mercancías.

CAPÍTULO 3

DESPACHO ADUANERO Y OTRAS FORMALIDADES

Aduanas competentes

3.1. Norma

La Administración de aduanas designará las aduanas en las que se pueden presentar o despachar las mercancías. Al determinar el grado de habilitación y ubicación de estas aduanas y su horario de actividad, se tendrán en cuenta, en particular, las necesidades del sector comercial.

3.2. Norma

A petición del interesado y por razones consideradas válidas por las aduanas, estas últimas realizarán, siempre que la disponibilidad de recursos lo permita, las funciones relativas a un régimen o práctica aduanera fuera de los horarios de trabajo o en lugares distintos de la aduana. Cualquier carga que se imponga por la aduana deberá limitarse al coste aproximado de los servicios prestados.

3.3. Norma

En el caso de aduanas situadas en un paso fronterizo común, las Administraciones de aduanas correspondientes armonizarán los horarios de apertura y el grado de habilitación de esas aduanas.

3.4. Norma transitoria

Siempre que sea posible, en los pasos fronterizos comunes, las Administraciones de aduanas correspondientes efectuarán controles conjuntos.

3.5. Norma transitoria

Cuando una Administración de aduanas tenga la intención de habilitar una nueva aduana o de reformar una ya existente en un paso fronterizo común, cooperará en todo lo posible con la Administración de aduanas vecina para el establecimiento de una aduana yuxtapuesta que facilite los controles conjuntos.

El declarante

a) Personas autorizadas a actuar como declarante

3.6. Norma

La legislación nacional especificará las condiciones en que una persona queda autorizada para actuar como declarante.

3.7. Norma

Toda persona con derecho a disponer de las mercancías podrá actuar como declarante.

b) Responsabilidad del declarante

3.8. Norma

Se considerará al declarante responsable ante la aduana de la exactitud de los datos consignados en la declaración de mercancías y del pago de los derechos e impuestos.

c) Derechos del declarante

3.9. Norma

En las condiciones fijadas por la Administración de aduanas se permitirá al declarante que antes de presentar la declaración de mercancías:

- a) examine las mercancías; y
- b) tome muestras.

3.10. Norma

Las aduanas no exigirán una declaración de mercancías independiente por las muestras tomadas con autorización bajo su control, a condición de que tales muestras sean incluidas en la declaración de mercancías relativa al envío correspondiente.

La declaración de mercancías

a) Formato y contenido de la declaración de mercancías

3.11. Norma

Las aduanas fijarán el contenido de la declaración de mercancías. El formato en papel del impreso de la declaración de mercancías se ajustará al documento tipo de Naciones Unidas.

Para los procesos automatizados de despacho en aduana, el formato de la declaración de mercancías presentada electrónicamente se basará en las normas internacionales que regulan el intercambio electrónico de datos según lo establecido en las Recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera sobre tecnología de la información.

3.12. Norma

Las aduanas limitarán los datos exigidos en la declaración de mercancías a los que consideren necesarios para el cálculo y recaudación de los derechos e impuestos, la elaboración de estadísticas y la aplicación de la legislación aduanera.

3.13. Norma

En los casos en que, por razones consideradas válidas por la administración de aduanas, el declarante no tenga toda la información requerida para hacer la declaración de mercancías, se permitirá que se presente una declaración de mercancías provisional o incompleta siempre que contenga los datos considerados necesarios por las aduanas y que el declarante se comprometa a completarla en un plazo determinado.

3.14. Norma

Si la administración de aduanas registra una declaración de mercancías, provisional o incompleta, el tratamiento arancelario que se aplique a las mercancías no será diferente del que se habría aplicado si se hubiese presentado una declaración completa y correcta desde el primer momento.

Siempre que se haya constituido la garantía exigida para asegurar la recaudación de los derechos e impuestos, no se aplazará el levante de las mercancías.

3.15. Norma

Las aduanas exigirán la presentación del original de la declaración de mercancías y el menor número posible de copias.

b) Documentos que acompañan la declaración de mercancías

3.16. Norma

En apoyo de la declaración de mercancías las aduanas sólo exigirán aquellos documentos necesarios para permitir el control de la operación y asegurar que todos los requisitos relativos a la aplicación de la legislación aduanera han sido cumplidos.

3.17. Norma

En los casos en que, por razones consideradas válidas por las aduanas, determinados documentos de acompañamiento no puedan presentarse junto con la declaración de mercancías, aquéllas autorizarán que la entrega de dichos documentos se realice dentro de un plazo determinado.

3.18. Norma transitoria

Las aduanas permitirán la presentación de documentos de acompañamiento por medios electrónicos.

3.19. Norma

Las aduanas no exigirán la traducción de los datos de los documentos de acompañamiento excepto cuando sea necesario para la tramitación de la declaración de mercancías.

Presentación, registro y comprobación de la declaración de mercancías

3.20. Norma

La Administración de aduanas permitirá la presentación de la declaración de mercancías en cualquier aduana autorizada.

3.21. Norma transitoria

La Administración de aduanas permitirá la presentación de la declaración de mercancías por medios electrónicos.

3.22. Norma

La declaración de mercancías deberá presentarse dentro del horario fijado por las aduanas.

3.23. Norma

En los casos en que la legislación nacional fije un plazo para presentar la declaración de mercancías, tal plazo deberá ser suficiente para que el declarante pueda cumplimentar la declaración de mercancías y obtener los documentos justificativos exigidos.

3.24. Norma

A petición del declarante y por razones consideradas válidas por la Administración de aduanas, ésta ampliará el plazo de presentación de la declaración de mercancías.

3.25. Norma

La legislación nacional permitirá la presentación y registro o comprobación de la declaración de mercancías y los documentos de acompañamiento antes de la llegada de las mercancías.

3.26. Norma

Cuando la Administración de aduanas no pueda registrar la declaración de mercancías deberá indicar los motivos al declarante.

3.27. Norma

Las aduanas permitirán al declarante rectificar una declaración de mercancías ya presentada siempre que al recibir la solicitud no hayan iniciado la comprobación de dicha declaración o el reconocimiento de las mercancías.

3.28. Norma transitoria

Las aduanas permitirán al declarante rectificar la declaración de mercancías cuando se reciba una solicitud después de que haya comenzado la comprobación de dicha declaración, si consideran válidos los motivos alegados por el declarante.

3.29. Norma transitoria

Se autorizará al declarante a retirar la declaración de mercancías y a solicitar otro régimen aduanero siempre que la solicitud para ello se haga a la Administración de aduanas antes de que se haya dado el levante de las mercancías y que ésta considere válidas las razones alegadas.

3.30. Norma

La comprobación de la declaración de mercancías se efectuará al mismo tiempo que el registro de la declaración de mercancías o lo más pronto posible después de efectuado éste.

3.31. Norma

Las aduanas sólo procederán a la comprobación de la declaración de mercancías si lo consideran indispensable para asegurar que se cumple la legislación aduanera.

Procedimientos especiales para personas autorizadas

3.32. Norma transitoria

La aduana permitirá a las personas autorizadas que reúnan las condiciones establecidas por ella, que incluirán el tener unos antecedentes adecuados en el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y el utilizar un sistema adecuado para la gestión de sus registros comerciales:

- el levante de las mercancías cuando se haya proporcionado el mínimo de información necesaria para identificar las mercancías y para permitir que posteriormente se complete la declaración de mercancías definitiva;
- el despacho de mercancías en los locales del declarante o en otro lugar autorizado por las aduanas;
- y además, en la medida de lo posible, otros procedimientos especiales tales como:
- la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones realizadas dentro de un plazo dado cuando las mercancías sean importadas o exportadas frecuentemente por la misma persona;
- la utilización de los registros comerciales de las personas autorizadas para que se autoliquiden los derechos e impuestos a que quedan sujetos y, en su caso, para asegurar el cumplimiento de otros requisitos aduaneros;
- la presentación de la declaración de mercancías por medio de una anotación en los registros de la persona autorizada, que sea posteriormente completada con una declaración de mercancías complementaria.

Reconocimiento de las mercancías

a) *Tiempo requerido para el reconocimiento de las mercancías*

3.33. Norma

Cuando las aduanas decidan reconocer las mercancías declaradas, este reconocimiento tendrá lugar lo más pronto posible después del registro de la declaración de mercancías.

3.34. Norma

Al programar los reconocimientos de las mercancías se dará prioridad al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente sea admitido por la aduana.

3.35. Norma transitoria

Si las mercancías deben ser sometidas a control por otras autoridades competentes y la administración de aduanas prevé también un reconocimiento, ésta deberá procurar que los controles se realicen de forma coordinada y, si es posible, que se lleven a cabo al mismo tiempo.

b) Presencia del declarante durante el reconocimiento de las mercancías

3.36. Norma

Las aduanas tendrán en cuenta las peticiones del declarante de estar presente o estar representado durante el reconocimiento de las mercancías. Estas peticiones se autorizarán excepto en circunstancias excepcionales.

3.37. Norma

Si la administración de aduanas lo considera conveniente, podrá exigir al declarante que esté presente o que esté representado durante el reconocimiento de las mercancías para que proporcione a la aduana cualquier ayuda necesaria que facilite el reconocimiento.

c) Toma de muestras por la aduana

3.38. Norma

Únicamente se tomarán muestras cuando la administración de aduanas lo considere necesario para determinar la clasificación arancelaria o el valor de las mercancías declaradas o para asegurar la aplicación de otras disposiciones de la legislación nacional. El tamaño de las muestras tomadas será tan pequeño como sea posible.

Errores

3.39. Norma

Las aduanas no impondrán sanciones significativas por los errores cometidos cuando consideren que son involuntarios y que no ha habido intención fraudulenta o grave negligencia. En los casos en que consideren necesario desalentar una repetición de tales errores se podrá imponer una sanción pero no deberá ser mayor que la necesaria para este fin.

Levante de las mercancías

3.40. Norma

El levante de las mercancías declaradas se dará tan pronto como la aduana las haya reconocido o haya decidido no reconocerlas, a condición de que:

- no se haya apreciado infracción alguna;
- se haya obtenido la licencia de importación o exportación o cualquier otro documento exigido;
- se hayan obtenido todos los permisos relacionados con el régimen en cuestión; y
- se hayan pagado los derechos e impuestos o se hayan tomado las medidas necesarias para asegurar su recaudación.

3.41. Norma

Si las aduanas tienen la seguridad de que el declarante llevará a cabo posteriormente todas las formalidades del despacho, concederán el levante de las mercancías, a condición de que el declarante presente un documento comercial o administrativo con los datos principales del envío de que se trate y que sea aceptable para las aduanas, y de que, en su caso, se haya constituido una garantía para asegurar la recaudación de los derechos e impuestos exigibles.

3.42. Norma

Cuando la aduana decida que necesita un análisis de laboratorio de las muestras, documentación técnica detallada o asesoramiento de expertos, autorizará el levante de las mercancías antes de conocer los resultados, siempre que se haya prestado la garantía exigida y la aduana haya comprobado que las mercancías no están sujetas a prohibiciones o restricciones.

3.43. Norma

Cuando se descubra una infracción, la aduana no esperará a la resolución del procedimiento administrativo o judicial para dar el levante de las mercancías, siempre que las mercancías no estén sujetas a intervención o decomiso o vayan a necesitarse como pruebas en una fase posterior y que el declarante pague los derechos e impuestos y preste una garantía que asegure la recaudación de los derechos e impuestos adicionales y de las sanciones que pudieran imponerse.

Abandono o destrucción de mercancías

3.44. Norma

Cuando todavía no se haya dado el levante de las mercancías que van a ser despachadas a consumo o cuando se hayan incluido en otro régimen aduanero, y siempre que no se haya descubierto infracción alguna, no se exigirá al interesado que pague los derechos e impuestos o tendrá derecho a su devolución:

- cuando a petición suya y de acuerdo con la aduana las mercancías sean abandonadas a favor del erario público o sean destruidas o dejadas sin valor comercial alguno bajo control aduanero. Todos los costes relacionados irán de cuenta del interesado;
- cuando las mercancías se destruyan o se pierdan irremediablemente por accidente o fuerza mayor, a condición de que esa destrucción o pérdida resulte debidamente probada a satisfacción de la aduana;
- por las mermas debidas a la propia naturaleza de las mercancías cuando se prueben debidamente a satisfacción de la aduana.

Cualquier desecho o residuo resultante de la destrucción quedará sujeto, en caso de despacho a consumo o de exportación, a los derechos e impuestos que serían aplicables a tales desechos o residuos si se hubieran importado o exportado en ese estado.

3.45. Norma transitoria

Cuando las aduanas vendan las mercancías que no se hayan declarado dentro del plazo autorizado o que, aunque no se haya descubierto infracción alguna, no hayan podido obtener el levante, el producto de la venta, deducidos los derechos e impuestos y los demás gastos y desembolsos en que se haya incurrido, se entregará a las personas con derecho a recibirlo o, cuando esto no sea posible, se pondrá a su disposición durante un plazo determinado.

CAPÍTULO 4

DERECHOS E IMPUESTOS

A. LIQUIDACIÓN, RECAUDACIÓN Y PAGO DE DERECHOS E IMPUESTOS

4.1. Norma

La legislación nacional definirá las circunstancias en que nace la sujeción a los derechos e impuestos.

4.2. Norma

El plazo para liquidar los derechos e impuestos aplicables se fijará en la legislación nacional. La liquidación deberá hacerse lo más pronto posible tras la presentación de la declaración de mercancías o después de que se origine la sujeción por cualquier otro hecho.

4.3. Norma

Los elementos en los que se basa la liquidación de los derechos e impuestos y las condiciones en las que se determinan quedarán establecidos en la legislación nacional.

4.4. Norma

Los tipos de derechos e impuestos se publicarán en publicaciones oficiales.

4.5. Norma

La legislación nacional especificará el momento que debe tenerse en cuenta para la determinación de los tipos de los derechos e impuestos.

4.6. Norma

La legislación nacional determinará las formas que pueden utilizarse para el pago de los derechos e impuestos.

4.7. Norma

La legislación nacional determinará la persona o personas responsables del pago de los derechos e impuestos.

4.8. Norma

La legislación nacional determinará la fecha de pago y el lugar donde se debe hacer el pago.

4.9. Norma

Cuando la legislación nacional prevea que la fecha de pago puede ser posterior a la del levante, deberá ser como mínimo diez días después del levante. No se exigirán intereses por el período comprendido entre la fecha del levante y la del pago.

4.10. Norma

La legislación nacional fijará el plazo durante el cual la aduana podrá emprender acciones para recaudar derechos e impuestos no pagados en su fecha.

4.11. Norma

La legislación nacional fijará el tipo de interés aplicable a los derechos e impuestos no pagados en su fecha y las condiciones para su aplicación.

4.12. Norma

Cuando los derechos e impuestos hayan sido pagados se expedirá un recibo al pagador como prueba del pago, a menos que haya otras pruebas que constituyan la prueba del pago.

4.13. Norma transitoria

La legislación nacional fijará el valor mínimo o el importe mínimo de derechos e impuestos por debajo del cual no se procederá a su recaudación.

4.14. Norma

Si la aduana comprueba que los errores en la declaración de mercancías o en la liquidación de los derechos e impuestos han provocado o pueden provocar la recaudación o la devolución de un importe de derechos e impuestos inferior al legalmente exigible, deberán corregir los errores y recaudar la diferencia. Sin embargo, si el importe en cuestión es inferior al importe mínimo fijado en la legislación nacional, la aduana ni lo recaudará ni lo devolverá.

B. PAGO APLAZADO DE LOS DERECHOS E IMPUESTOS

4.15. Norma

En los casos en que la legislación nacional prevea el pago aplazado de derechos e impuestos deberá especificar las condiciones en que se permite esta posibilidad.

4.16. Norma

En la medida de lo posible, se permitirá el pago aplazado sin intereses.

4.17. Norma

El plazo para el pago aplazado de derechos e impuestos será de por lo menos catorce días.

C. DEVOLUCIÓN DE DERECHOS E IMPUESTOS

4.18. Norma

Se procederá a la devolución de los derechos e impuestos cuando se compruebe que se han exigido por importe superior al previsto como consecuencia de un error en la liquidación.

4.19. Norma

Se procederá a la devolución de los derechos e impuestos en el caso de mercancías importadas o exportadas que hayan resultado defectuosas o que de alguna manera no estén conformes con las características acordadas en el momento de la importación o exportación y que se devuelven al proveedor o a otra persona designada por éste, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- que las mercancías no hayan sido objeto de trabajos, ni hayan sido reparadas o utilizadas en el país de importación y se reexporten dentro de un plazo razonable;
 - que las mercancías no hayan sido objeto de trabajos, ni hayan sido reparadas o utilizadas en el país al que se exportaron y que se reimporten dentro de un plazo razonable.
- a) No obstante, el uso de las mercancías no impedirá la devolución si tal uso era imprescindible para descubrir los defectos u otras circunstancias que causaron la reexportación o reimportación de las mercancías.

En lugar de la reexportación o a la reimportación, las mercancías podrán ser abandonadas a favor del erario público o destruidas o dejadas sin valor comercial alguno bajo control aduanero, según decida la aduana. El abandono o la destrucción no deberá implicar gasto alguno para el erario público.

4.20. Norma transitoria

- b) Cuando la aduana autorice que las mercancías declaradas inicialmente para un régimen aduanero con pago de derechos e impuestos sean incluidas en otro régimen aduanero, se procederá a la devolución de los derechos e impuestos pagados que excedan del importe debido en el nuevo régimen.

4.21. Norma

- c) Las decisiones sobre las solicitudes de devolución se adoptarán, y se notificarán por escrito a los interesados, sin demoras injustificadas y la devolución de los importes cobrados en exceso se efectuará lo antes posible después de verificar su procedencia.

4.22. Norma

- d) Cuando la aduana compruebe que el importe cobrado en exceso es consecuencia de un error cometido por su parte al liquidar los derechos e impuestos, se dará prioridad a la devolución.

4.23. Norma

- e) Cuando se fijen plazos transcurridos los cuales no se aceptarán las solicitudes de devolución, éstos deberán ser de una duración suficiente para tener en cuenta las diferentes circunstancias correspondientes a los distintos casos en que puede acordarse una devolución.

4.24. Norma

- f) No se procederá a la devolución si el importe a devolver resulta inferior al mínimo fijado en la legislación nacional.

CAPÍTULO 5

GARANTÍA

5.1. Norma

La legislación nacional enumerará los casos en que se exige una garantía y especificará las formas en que ésta debe prestarse.

5.2. Norma

La aduana fijará el importe de la garantía.

5.3. Norma

Las personas que tengan que prestar una garantía podrán elegir la forma de hacerlo, siempre que la forma elegida resulte aceptable para la aduana.

5.4. Norma

Cuando la legislación nacional lo prevea, la aduana no exigirá garantía si considera que el cumplimiento de las obligaciones con la aduana está asegurado.

5.5. Norma

Cuando se exija una garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que resulten de un régimen aduanero, la aduana aceptará una garantía global, en particular de aquellos declarantes que habitualmente declaran mercancías en distintas aduanas del territorio aduanero.

5.6. Norma

Cuando se exija una garantía, su importe será el menor posible y, respecto del pago de derechos e impuestos, no deberá exceder el importe eventualmente exigible.

5.7. Norma

Cuando se haya prestado una garantía, ésta deberá quedar liberada tan pronto como sea posible, después de que la aduana haya comprobado que las obligaciones por las que se exigió han sido debidamente cumplidas.

CAPÍTULO 6

CONTROL ADUANERO

6.1. Norma

Con independencia de que estén o no sujetas a derechos e impuestos, todas las mercancías, incluidos los medios de transporte, que entren o salgan del territorio aduanero estarán sujetas a control aduanero.

6.2. Norma

El control aduanero se limitará al necesario para asegurar que se cumple la legislación aduanera.

6.3. Norma

Al efectuar los controles aduaneros, la aduana utilizará el sistema de gestión de riesgos.

6.4. Norma

La aduana utilizará el análisis de riesgo para decidir qué personas y qué mercancías, incluidos los medios de transporte, deben ser reconocidas y el tipo de reconocimiento a efectuar.

6.5. Norma

La aduana adoptará una estrategia de medición del grado de cumplimiento de la legislación como apoyo al sistema de gestión de riesgos.

6.6. Norma

Los sistemas de control aduanero incluirán controles basados en auditorías.

6.7. Norma

Las aduanas procurarán cooperar con otras administraciones de aduanas y procurarán celebrar acuerdos de asistencia mutua administrativa para potenciar el control aduanero.

6.8. Norma

Las aduanas procurarán cooperar con el sector comercial y procurarán firmar Memorándums de entendimiento para potenciar el control aduanero.

6.9. Norma transitoria

Las aduanas utilizarán la tecnología de la información y el comercio electrónico lo más ampliamente posible para potenciar el control aduanero.

6.10. Norma

Para asegurarse de que cumplen los requisitos exigidos por las aduanas, éstas validarán los sistemas comerciales de las empresas cuando dichos sistemas tengan incidencia en las operaciones aduaneras.

CAPÍTULO 7

APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN

7.1. Norma

La aduana utilizará la tecnología de la información para apoyar las operaciones aduaneras cuando sea rentable y eficiente para la aduana y para el sector comercial. La aduana fijará las condiciones para su aplicación.

7.2. Norma

Al poner en marcha las aplicaciones informáticas, la aduana utilizará las pertinentes normas internacionalmente aceptadas.

7.3. Norma

La utilización de la tecnología de la información se llevará a cabo consultando, en la mayor medida posible, a todas las partes directamente afectadas.

7.4. Norma

La legislación nacional nueva o revisada deberá prever:

- métodos de comercio electrónico como alternativa a los documentos a presentar en soporte papel;
- métodos de autenticación electrónicos y en soporte papel;
- el derecho de la aduana a conservar información para su propio uso y, según el caso, a intercambiar dicha información mediante técnicas de comercio electrónico con otras administraciones de aduanas y con todas las demás partes legalmente autorizadas.

CAPÍTULO 8

RELACIÓN ENTRE LA ADUANA Y TERCEROS

8.1. Norma

Los interesados podrán elegir entre tratar directamente con la aduana o nombrar a un tercero para que actúe en su nombre.

8.2. Norma

1. La legislación nacional fijará las condiciones en las que una persona podrá actuar en nombre y por cuenta de otra persona ante la aduana y establecerá la responsabilidad de los terceros frente a la aduana por los derechos e impuestos y cualquier posible irregularidad.

8.3. Norma

Los trámites aduaneros en los que el interesado elija actuar por su cuenta no serán objeto de trato menos favorable ni estarán sujetos a condiciones más rigurosas que aquéllos realizados por un tercero por cuenta del interesado.

8.4. Norma

Una persona autorizada en calidad de tercero tendrá los mismos derechos que la persona que lo designó en los asuntos relacionados con los trámites aduaneros.

8.5. Norma

La aduana establecerá los mecanismos para que los terceros puedan participar en sus consultas formales con el sector comercial.

8.6. Norma

La aduana señalará las circunstancias en las que rehusa tratar con un tercero.

2.

8.7. Norma

La aduana notificará por escrito al tercero la decisión de no tratar con él.

CAPÍTULO 9

INFORMACION, DECISIONES Y RESOLUCIONES DE LA ADUANA

A. INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL

9.1. Norma

La aduana adoptará las medidas necesarias para que cualquier persona interesada pueda obtener sin dificultad toda la información útil de carácter general relativa a la legislación aduanera.

9.2. Norma

Cuando la información facilitada deba modificarse debido a cambios en la legislación aduanera o en las disposiciones o instrucciones administrativas, la aduana deberá poner a disposición de los interesados la información revisada con antelación suficiente a la entrada en vigor de los cambios para que éstos puedan tenerlos en cuenta, salvo que dicha información previa no esté autorizada.

9.3. Norma transitoria

La aduana utilizará la tecnología de la información para potenciar el suministro de información.

B. INFORMACIÓN DE NATURALEZA ESPECÍFICA

9.4. Norma

A petición del interesado, la aduana facilitará, tan pronto y de forma tan precisa como sea posible, información sobre las cuestiones específicas planteadas por éste y relativas a la legislación aduanera.

9.5. Norma

La aduana deberá facilitar no sólo la información que se pida expresamente, sino también cualquier otra información que considere que debe conocer el interesado.

9.6. Norma

Cuando las aduanas faciliten información, se asegurarán de no divulgar datos de naturaleza privada o confidencial que afecte a las aduanas o a terceros, salvo que tal revelación esté contemplada o autorizada por la legislación nacional.

9.7. Norma

Cuando las aduanas no puedan facilitar información de forma gratuita, cualquier cantidad exigida se limitará al coste aproximado de los servicios prestados.

C. DECISIONES Y RESOLUCIONES

9.8. Norma

A una solicitud por escrito del interesado, la aduana deberá contestar por escrito y dentro de un plazo fijado por la legislación nacional. Cuando la decisión sea desfavorable para el interesado, deberá ser motivada y advertir sobre el derecho a recurrir.

9.9. Norma

La aduana dictará resoluciones vinculantes a petición del interesado siempre que disponga de toda la información que considere necesaria.

CAPÍTULO 10

RECURSOS EN MATERIA ADUANERA

A. DERECHO A RECURRIR

10.1. Norma

La legislación nacional preverá el derecho a recurrir en materia aduanera.

10.2. Norma

Cualquier persona directamente afectada por una decisión u omisión de la aduana tendrá derecho a recurrir.

10.3. Norma

A la persona directamente afectada por una decisión u omisión de la aduana se le comunicarán, previa petición a la aduana, los motivos de tal decisión u omisión dentro del plazo fijado en la legislación nacional. Esto podrá dar lugar o no a un recurso.

10.4. Norma

La legislación nacional preverá un primer recurso ante la aduana.

10.5. Norma

Cuando se desestime un recurso presentado ante la aduana, el recurrente tendrá derecho a presentar un nuevo recurso ante una autoridad independiente de la Administración de aduanas.

10.6. Norma

a) En última instancia, el recurrente tendrá derecho a recurrir ante una autoridad judicial.

B. FORMA Y FUNDAMENTOS DEL RECURSO

10.7. Norma

El recurso se presentará por escrito y contendrá los argumentos en los que se fundamenta.

10.8. Norma

El plazo para recurrir una decisión de la aduana se fijará de forma que el recurrente disponga de tiempo suficiente para estudiar la decisión impugnada y preparar el recurso.

10.9. Norma

Cuando se recurra ante la aduana, ésta no exigirá sistemáticamente que las pruebas se presenten al mismo tiempo que el recurso sino que deberá conceder, cuando haya lugar, un plazo razonable para ello.

C. ESTIMACIÓN DEL RECURSO

10.10. Norma

La aduana resolverá los recursos y notificará su resolución por escrito al recurrente lo antes posible.

10.11. Norma

Cuando se desestime un recurso dirigido a la aduana, ésta deberá motivarlo por escrito y deberá informar al recurrente de su derecho a seguir recurriendo ante una autoridad administrativa o independiente y de los plazos para ello.

10.12. Norma

Cuando se estime un recurso, la aduana aplicará su resolución o la de la autoridad independiente o judicial lo antes posible, excepto en los casos en que la propia aduana recurra la decisión.

ANEXO IV: ÍNDICE DE ANEXOS ESPECÍFICOS DEL CONVENIO DE KYOTO REVISADO

Anexo A	Entrada de las mercancías en un territorio aduanero
Capítulo 1	Formalidades anteriores a la presentación de la declaración de las mercancías
Capítulo 2	Almacenamiento temporal de las mercancías
Anexo B	Importación
Capítulo 1	Despacho en aduana para uso interno
Capítulo 2	Reimportación en el mismo Estado
Capítulo 3	Exención de derechos y tasas a la importación
Anexo C	Exportación
Capítulo 1	Exportación a título definitivo
Anexo D	Depósito de aduanas y zonas francas
Capítulo 1	Depósitos de aduanas
Capítulo 2	Zonas francas
Anexo E	Tránsito
Capítulo 1	Tránsito en aduana
Capítulo 2	Transbordo
Capítulo 3	Transporte de mercancías (cabotaje)
Anexo F	Perfeccionamiento
Capítulo 1	Perfeccionamiento activo
Capítulo 2	perfeccionamiento pasivo
Capítulo 3	Reintegro de derechos de aduana
Capítulo 4	Elaboración de mercancías para uso interno
Anexo G	Admisión temporal
Capítulo 1	Admisión temporal
	Admisión temporal
Anexo H	Infracciones
Capítulo 1	Delitos de aduanas
Anexo J	Regímenes especiales
Capítulo 1	Viajeros
Capítulo 2	Tráfico postal
Capítulo 3	Medios de transporte para uso comercial
Capítulo 4	Depósitos
Capítulo 5	Envíos de ayuda
Anexo K	Origen
Capítulo 1	Normas de origen
Capítulo 2	Pruebas documentales del origen
Capítulo 3	Control de las pruebas documentales del origen

ANEXO V: ANEXOS DEL CONVENIO DE ESTAMBUL DE LA OMA

Anexo A relativo a los documentos de admisión temporal (carnés ATA y CPD)

Este anexo trata de los documentos internacionales de aduana, carnés CPD (*Carnet de Passage en Douane*), para la importación temporal de vehículos automóviles y remolques, y del carné ATA para la importación temporal de otras mercancías. Los dos carnés de admisión temporal tienen que ser aceptados por las Partes Contratantes del Convenio de Estambul

- en lugar de los documentos nacionales de aduana en los que se describen las mercancías declaradas para su admisión temporal; y
- como garantía del pago de los derechos e impuestos de importación y, en la medida en que esté establecido en el Convenio, de cualquier otro monto pagadero en caso de que no se reexporten las mercancías a su debido tiempo.

Anexo B.1 relativo a las mercancías destinadas a ser presentadas o utilizadas en exposiciones, ferias, reuniones o eventos similares

El anexo B.1. trata de la admisión temporal de una gama sumamente amplia de mercancías, cuya característica común es que están destinadas a ser presentadas o utilizadas en eventos de carácter económico u otro. El anexo abarca dos procedimientos aduaneros diferentes: la admisión temporal de mercancías que han de ser reexportadas y la importación libre de derechos e impuestos de importación de ciertas mercancías claramente definidas. Dado que estas últimas se distribuyen gratuitamente al público o se consumen, destruyen o utilizan durante el evento, deben estar exentas del requisito de reexportación.

El anexo prevé la admisión temporal de mercancías para su exhibición o demostración en un evento; las mercancías que han de utilizarse en relación con la presentación de productos extranjeros en un evento; el equipo, incluido el equipo de interpretación, aparatos de grabación de imágenes y sonido y películas de carácter educativo, científico o cultural. El anexo prevé la importación libre de derechos e impuestos de importación de pequeñas muestras; mercancías que se importen únicamente para demostraciones o para demostrar el funcionamiento de una máquina u aparato extranjero; productos de poco valor utilizados para construir, instalar o decorar los puestos de que disponen temporalmente los expositores extranjeros en un evento; impresos, catálogos, avisos comerciales, etc. que se pueda demostrar que son material publicitario relacionado con las mercancías extranjeras expuestas en un evento; ficheros, archivos, formularios y otros documentos que se importen para ser utilizados como tales en reuniones, conferencias o congresos internacionales, o en relación con estos eventos.

Anexo B.2 relativo al equipo profesional

Este anexo trata de la admisión temporal de cualquier equipo necesario para que una persona que visite el territorio de otro país para llevar a cabo una tarea determinada pueda realizar su misión o sus actividades comerciales o profesionales. Es evidente que este equipo comprende una amplia gama de mercancías. El anexo prevé la admisión temporal de equipo profesional y de partes y piezas que se importen para reparar equipo profesional.

Anexo B.3 relativo a los contenedores, paletas, embalajes, muestras y otras mercancías importadas en relación con una operación comercial

Este anexo comprende las mercancías que se importan temporalmente en relación con una operación comercial, pero cuya importación no constituye en sí una operación de esa índole. Esto significa que las mercancías en sí no son objeto de venta o de compra. Prevé la admisión temporal de embalajes, contenedores, partes y piezas destinadas a la reparación de los contenedores admitidos temporalmente, paletas, muestras, películas publicitarias y cualquier otra mercancía que se importe para cualquiera de los usos que se enumeran en la lista exhaustiva que figura en un apéndice del anexo B.3.

Anexo B.4 relativo a las mercancías importadas en relación con una operación de fabricación

Este anexo comprende las mercancías utilizadas en un proceso de fabricación, pero no mercancías destinadas a la elaboración, tales como materias primas. Prevé la admisión temporal de artículos a partir de los cuales se producen mercancías, por ejemplo, matrices, moldes, modelos y otros artículos similares; artículos que sirven para producir otras mercancías, por ejemplo, instrumentos de medida, control y verificación, así como herramientas e instrumentos especiales destinados a ser utilizados en un proceso de fabricación.

Anexo B.5 relativo a las mercancías importadas con fines educativos, científicos o culturales

Este anexo tiene por objeto promover la investigación científica y la enseñanza o formación profesional. Prevé la admisión temporal de una gama muy amplia de mercancías:

- a) mercancías importadas exclusivamente con fines educativos, científicos o culturales;
- b) partes y piezas del equipo científico y del material pedagógico admitidos temporalmente con arreglo al apartado a) *supra*, y herramientas destinadas especialmente al mantenimiento, control, medición o reparación de ese equipo.

Anexo B.6 relativo a los efectos personales de los viajeros y las mercancías importadas con fines deportivos

Este anexo trata de las facilidades previstas para la admisión temporal de dos categorías de mercancías que están estrechamente relacionadas, pero que hasta ahora han recibido un trato diferente a nivel internacional:

- a) todos los artículos, nuevos o usados, que puede necesitar razonablemente un viajero para su uso personal durante un viaje, teniendo en cuenta todas las circunstancias del viaje, pero con exclusión de cualquier mercancía que se importe con fines comerciales;
- b) artículos de deporte y otros artículos para su uso por viajeros que participen en competiciones o eventos deportivos o para actividades de entrenamiento en el territorio de admisión temporal.

Los viajeros, según se definen en este anexo, incluyen a los turistas, atletas, hombres de negocios, delegados que participen en reuniones de organizaciones internacionales, estudiantes, etc.

Anexo B.7 relativo al material de publicidad turística

Este anexo contribuye a promover el turismo internacional al facilitar la distribución de documentos de publicidad turística y demás material destinado a alentar al público a visitar otro país. El anexo abarca dos procedimientos aduaneros distintos: la admisión temporal de material de publicidad turística que ha de ser reexportado y la importación libre de derechos e impuestos de importación de

cierto tipo de material publicitario claramente definido. Este material no se reexporta, porque puede ser distribuido libremente o porque sería inútil exigir su reexportación.

Anexo B.8 relativo a las mercancías importadas en tráfico fronterizo

Este anexo facilita las condiciones de vida de las personas que viven en la zona fronteriza de un país y que, por diversas razones, tienen que visitar la zona fronteriza del país vecino. Prevé la admisión temporal de mercancías que lleven consigo los habitantes de la zona fronteriza para realizar actividades comerciales o profesionales; efectos personales o artículos domésticos que los habitantes de la zona fronteriza importen para su reparación, manufactura o elaboración; equipo destinado a realizar trabajos en terrenos situados dentro de la zona fronteriza del territorio de admisión temporal; equipo que sea propiedad de un organismo oficial y se importe en el marco de una operación de socorro (incendio, etc.)

Anexo B.9 relativo a las mercancías importadas con fines humanitarios

Este anexo contribuye a los esfuerzos realizados en interés de la humanidad, al facilitar la importación del equipo médico, quirúrgico y de laboratorio que se necesite urgentemente y de envíos de socorro para ayudar a las personas afectadas por desastres naturales y catástrofes similares. Estos envíos comprenden todas las mercancías, tales como vehículos y otros medios de transporte, mantas, tiendas de campaña, casas prefabricadas u otras mercancías de primera necesidad. Sin embargo, la importación temporal de vehículos y otros medios para el transporte de envíos de socorro al país afectado está comprendida en el anexo C.

Anexo C relativo a los medios de transporte

Este anexo contribuye a la circulación internacional de bienes y personas, al prever facilidades para la admisión temporal de los medios utilizados para transportarlos. Comprende cualquier medio de transporte marítimo, fluvial, aéreo, por carretera o por ferrocarril utilizado con fines comerciales, industriales o privados.

Anexo D relativo a los animales

Este anexo fue elaborado en reconocimiento de las numerosas y diversas funciones que tienen que desempeñar los animales en la sociedad moderna. Prevé la admisión temporal de animales vivos de cualquier especie. En la lista exhaustiva que figura en un apéndice del anexo se enumeran los motivos por los que pueden importarse animales temporalmente.

Anexo E relativo a las mercancías importadas que se benefician de una exoneración parcial de los derechos e impuestos de importación

Este anexo constituye una excepción a la norma principal del Convenio de Estambul, en virtud de la cual las mercancías admitidas temporalmente se benefician de una exoneración total de los derechos e impuestos de importación. Comprende todas las mercancías que sólo se importan temporalmente pero que no reúnen las condiciones necesarias para beneficiarse de una exoneración total de los derechos e impuestos de importación. Dado que la admisión temporal con arreglo a este anexo siempre implica el pago de una parte por lo menos de los derechos e impuestos de importación aplicables, el documento de aduanas y la garantía deben ser similares a los que se exigen normalmente para el despacho a consumo. Así pues, no es obligatorio aceptar los documentos de admisión temporal (carnés ATA y CPD).

ANEXO VI: ANEXOS DEL CONVENIO DE NAIROBI

- Anexo I: Prestación de asistencia por una administración de aduanas por iniciativa propia
- Anexo II: Prestación de asistencia, previa solicitud, en materia de determinación de los derechos e impuestos de importación o exportación
- Anexo III: Prestación de asistencia, previa solicitud, en materia de controles
- Anexo IV: Prestación de asistencia, previa solicitud, en materia de vigilancia
- Anexo V: Realización de encuestas y notificaciones, previa solicitud, en nombre de otra Parte Contratante
- Anexo VI: Comparecencia de los funcionarios de aduanas ante un tribunal extranjero
- Anexo VII: Presencia de funcionarios de aduanas de una Parte Contratante en el territorio de otra
- Anexo VIII: Participación en investigaciones realizadas en el extranjero
- Anexo IX: Centralización de la información
- Anexo X: Prestación de asistencia en materia de lucha contra el contrabando de estupefacientes y sustancias psicotrópicas
- Anexo XI: Prestación de asistencia en materia de lucha contra el contrabando de obras de arte, antigüedades y otros bienes culturales

ANEXO VII: OTROS CONVENIOS DE LA OMA

Los convenios y recomendaciones que aquí se presentan tenían el propósito de resolver ciertos problemas aduaneros específicos. Se hace referencia a algunos de estos primeros instrumentos mediante determinadas disposiciones de los anexos al Convenio de Kyoto. En estas disposiciones se insta también a las Partes Contratantes en el Convenio de Kyoto a que se adhieran a los otros convenios anteriores.

1. Convenio Aduanero sobre Importación Temporal de Materiales de Envase y Embalaje

Este Convenio satisface un deseo expresado con frecuencia por representantes del comercio internacional de que se hagan extensivos los procedimientos de importación temporal en régimen de franquicia aduanera a los materiales de envase y embalaje. Las Partes Contratantes se comprometen a permitir la admisión temporal de esos materiales, con apego a las condiciones especificadas en el Convenio, y a aceptar un compromiso de reexportación de los envases y embalajes en lugar de una fianza siempre que las autoridades aduaneras lo estimen factible. Este Convenio será revocado y reemplazado por el anexo B.3 del Convenio de Estambul.

2. Convenio Aduanero relativo a la Importación Temporal de Material Profesional

Este Convenio tiene la finalidad de facilitar el intercambio internacional de conocimientos y técnicas especializadas mediante la introducción de normas generales sobre la importación temporal con franquicia arancelaria de material profesional. Cuenta con tres anexos: el primero relativo al material destinado a la prensa para la difusión de sonido e imágenes, el segundo relacionado con equipo cinematográfico y el tercero con material profesional de otra índole. El Convenio será revocado y reemplazado por el anexo B.2 del Convención de Estambul.

3. Convenio Aduanero sobre facilidades concedidas a la importación de mercancías cuyo destino es ser presentadas o utilizadas en exposiciones, ferias, congresos o en manifestaciones similares

El propósito de este Convenio es el de facilitar la presentación de mercancías en exposiciones, ferias, congresos o en manifestaciones similares de carácter comercial, técnico, religioso, educativo, científico, cultural o benéfico. Trata, en particular, de la admisión temporal de mercancías y material que vayan a ser presentados o utilizados en manifestaciones de esa naturaleza, la exención de derechos de importación para determinadas mercancías (pequeñas muestras, material impreso, catálogos, etc.) y la simplificación de los trámites de importación y reexportación. Este Convenio será revocado y reemplazado por el anexo B.1 del Convenio de Estambul.

4. Convenio Aduanero relativo a materiales para el equipamiento de la gente de mar

Este Convenio fue elaborado por el Consejo por iniciativa y en consulta con la Organización Internacional del Trabajo. Su objetivo es el de promover el confort de la gente de mar a bordo de buques dedicados al tráfico marítimo internacional. Las Partes Contratantes se comprometen a otorgar facilidades respecto de los materiales para el equipamiento de la gente de mar a bordo de buques extranjeros y, a menos que se consigne una reserva en este sentido, para esos materiales destinados a establecimientos en tierra. Este Convenio será revocado y reemplazado por el anexo B.5 del Convenio de Estambul.

5. *Convenio Aduanero relativo a la Importación Temporal de Material Científico*

Este Convenio contribuye a materializar el principio de la "libre circulación de ideas" que la UNESCO defiende y promueve desde hace más de 20 años. Elimina ciertos escollos que había supuesto la aplicación del Acuerdo de Florencia de 1950 y, por lo que se refiere al material científico, completa el Convenio relativo al material profesional y el Convenio relativo a ferias y exposiciones que también fueron elaborados por el Consejo en colaboración con la UNESCO. Las Partes Contratantes se comprometen a permitir la admisión temporal exenta de impuestos de instrumentos, aparatos, máquinas o sus accesorios con fines de investigación o educación científica en "instituciones aprobadas" y a reducir los trámites aduaneros correspondientes. Este Convenio será revocado y reemplazado por el anexo B.5 del Convenio de Estambul.

6. *Convenio Aduanero relativo a la Importación Temporal de Materiales Pedagógicos*

La finalidad primordial de este Convenio consiste en completar el Convenio relativo al material científico desde el punto de vista de los materiales de enseñanza. Redondea la labor realizada por la OMA, en colaboración con la UNESCO, en relación con la importación temporal de materiales de enseñanza, científicos y culturales. A tenor de lo dispuesto en el Convenio, las Partes Contratantes se comprometen a permitir y facilitar la admisión temporal exenta de derechos e impuestos de importación de material pedagógico que se ajuste a las condiciones prescritas (y a ciertas condiciones facultativas que cada una de las Partes Contratantes puede imponer). Como parte integrante del Convenio figura en anexo una lista no exhaustiva de materiales pedagógicos. Este Convenio será revocado y reemplazado por el anexo B.5 del Convenio de Estambul.

7. *Convenio Aduanero relativo al Carné ATA para la admisión temporal de mercancías (Convenio ATA)*

Con fecha 1º de marzo de 1956, el Consejo aprobó el Convenio Aduanero relativo a los carnés ECS para muestras comerciales, que estaba destinado a facilitar la importación temporal de muestras comerciales con franquicia arancelaria. En vista del éxito alcanzado con el carné ECS, el Comité Técnico Permanente adoptó en 1961 el Convenio Aduanero relativo al Carné ATA para la admisión temporal de mercancías. El carné en cuestión es válido no sólo para muestras comerciales sino también para mercancías importadas con carácter temporal al amparo de:

- otros convenios internacionales relativos a la admisión temporal en los que el Estado interesado sea Parte Contratante (por ejemplo, convenios relativos al material profesional, exhibiciones y ferias, etc.);
- reglamentaciones nacionales en materia de admisión temporal.

La finalidad que se persigue con el Convenio ATA es la de superar los dos escollos principales que surgen siempre que se importan mercancías con carácter temporal, esto es, la necesidad de elaborar una declaración de aduanas en un formulario nacional y la necesidad de garantizar el pago de los derechos de aduana y otros gravámenes en caso de que no se reexporten las mercancías. Este doble objetivo se logra mediante el carné ATA que es un documento internacional de despacho de aduanas expedido y garantizado por asociaciones que cuentan con el visto bueno de las autoridades aduaneras y están afiliadas a un mecanismo internacional (por ejemplo, las cámaras de comercio). Hace algunos años se decidió que al carné ATA reemplazaría al carné ECS, dado que este último tenía un alcance limitado. Este proceso de reemplazo ha proseguido de manera progresiva y en la actualidad se utiliza un solo documento internacional para las operaciones relacionadas con la admisión temporal exenta de impuestos. El Convenio ATA será revocado y reemplazado por el anexo A del Convenio de Estambul.

8. *Convención Aduanera sobre el tránsito internacional de mercancías (Convención ITI)* (no se encuentra en vigor)

Esta Convención se preparó con objeto de hacer frente a las tendencias que se manifestaban en la esfera del tráfico internacional, en particular el uso generalizado de contenedores multimodales de carga. La finalidad básica de la Convención consiste en brindar a las autoridades de aduanas la posibilidad de efectuar sus controles esenciales sin crear demoras en el transporte, de modo que los operadores del ramo puedan disfrutar plenamente de las ventajas del concepto de un transporte directo.

9. *Convenio Aduanero sobre Contenedores*

El Convenio tiene dos objetivos principales: en primer lugar, dispone la importación temporal de contenedores exentos de impuestos y de prohibiciones y restricciones a la importación siempre que sean reexportados en un plazo de tres meses contados a partir de la fecha de importación; la concesión de esta admisión temporal de contenedores no acarrea la necesidad de presentar documentos de despacho de aduanas para su importación y reexportación ni de depositar algún tipo de fianza (artículos 3 a 11).

El segundo objetivo del Convenio es el de ofrecer la posibilidad de aprobar la utilización de contenedores sellados por la aduana para el transporte de mercancías. Los contenedores que cuenten con la aprobación de una Parte Contratante por ajustarse a las disposiciones pertinentes establecidas en el Convenio serán aceptados por otras Partes Contratantes para cualquier sistema de transporte internacional con contenedores precintados. En el Convenio también se establecen normas para la construcción de contenedores.

ANEXO VIII: RECOMENDACIONES DE LA OMA

1. *Recomendaciones relativas a la cooperación entre administraciones*
 - a) Recomendación relativa al trato en el plano internacional de cuestiones técnicas de aduanas (30 de noviembre de 1956)
 - b) Recomendación sobre la comunicación de información relativa a la situación aduanera de las mercancías (22 de mayo de 1963)
 - c) Recomendación para facilitar la exportación temporal de mercancías enviadas desde un país de fabricación, transformación o reparación a otro país (3 de diciembre de 1963)
 - d) Recomendación relativa a la cooperación técnica en asuntos aduaneros (18 de junio de 1981)

2. *Recomendaciones relativas a la admisión con franquicia, el reembolso y la remisión de derechos*
 - a) Recomendación relativa al reembolso o la remisión de derechos aplicables a mercancías que el importador haya rechazado por no conformarse al contrato (28 de noviembre de 1957)
 - b) Recomendación relativa a las tiendas libres de impuestos (16 de junio de 1960)
 - c) Recomendación relativa al reembolso o la remisión de derechos e impuestos de importación a mercancías destruidas o perdidas (5 de diciembre de 1962)
 - d) Recomendación relativa a la libre admisión de bienes muebles importados por traslado de residencia (5 de diciembre de 1962)
 - e) Recomendación relativa al reembolso de derechos e impuestos de importación por faltantes en la entrega (5 de diciembre de 1962)
 - f) Recomendación relativa a mercancías reimportadas (6 de junio de 1967)
 - g) Recomendación relativa a la libre admisión de envíos de regalos (11 de junio de 1968)
 - h) Recomendación para agilizar la expedición de envíos de ayuda en casos de desastre (8 de junio de 1970)
 - i) Recomendación sobre el trato aduanero de productos importados para ser sometidos a prueba (5 de junio de 1972)

3. *Recomendaciones relativas al transporte, los viajes y el turismo*
 - a) Recomendación relativa a la utilización de documentos para la importación temporal de camiones de los servicios de radio y televisión (1º de diciembre de 1955)
 - b) Recomendación sobre la admisión temporal de camiones de los servicios de radio y televisión (9 de junio de 1977)

- c) Recomendación sobre la admisión temporal de materiales para la producción y difusión de programas de radio y televisión (13 de junio de 1985)
- d) Recomendación relativa al trato aduanero de víveres a bordo de coches comedor, coches cama y otros vagones similares de trenes internacionales de servicio expreso (16 de junio de 1960)
- e) Recomendación relativa al trato aduanero del equipaje facturado transportado en ferrocarril (5 de junio de 1962, enmendada el 21 de junio de 1988)
- f) Recomendación relativa a los sistemas de precintado aduanero en relación con el transporte internacional de mercancías (11 de junio de 1968)
- g) Recomendación relativa a la aplicación de un sistema para la determinación de una tasa uniforme a mercancías expedidas en envíos pequeños a personas físicas o transportadas en el equipaje de los viajeros (determinación de tasa uniforme) (11 de junio de 1968)
- h) Recomendación en favor de un control simplificado de aduanas, basado en el sistema de doble pasillo, para pasajeros que lleguen por vía aérea (8 de junio de 1971)
- i) Recomendación en favor de un control simplificado de aduanas, basado en el sistema de doble pasillo, para los pasajeros que lleguen por vía marítima (5 de junio de 1972)
- j) Recomendación relativa a las gabarras transportadas por buques portagabarras o por otra embarcación similar (5 de junio de 1992)
- k) Recomendación relativa a las medidas para facilitar la aplicación de la Convención ITI (18 de mayo de 1973)
- l) Recomendación relativa a la admisión temporal de materiales especiales transportados a bordo de vehículos utilizados en relación con el transporte de materiales radiactivos (9 de junio de 1977)
- m) Recomendación relativa al establecimiento de vínculos entre sistemas de tránsito aduanero (16 de junio de 1982)
- n) Recomendación relativa a la aceptación de carnés ATA en relación con la admisión temporal (25 de junio de 1992)
- o) Recomendación relativa a la aceptación de carnés CPD en relación con la admisión temporal (25 de junio de 1992)

4. *Recomendaciones relativas a la tecnología informática*

- a) La utilización de sitios de la Web por administraciones de aduanas (26 de julio de 1999)
- b) El uso de la guía de cartografía de datos de la OMA para el EDIFACT me995 de las Naciones Unidas relativo a las aduanas
- c) Adhesión a normas referentes a los datos necesarios para la información anticipada sobre pasajeros (API) (6 de julio de 1993)

- d) La utilización de códigos para la representación de elementos de datos
- e) La transmisión y legalización de información aduanera elaborada por ordenador
- f) La utilización de las normas del EDIFACT/Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos
- g) La utilización del Directorio de Elementos de Datos del Comercio de las Naciones Unidas
- h) La utilización de las normas sobre intercambio de datos del CCA/IATA

5. *Otras recomendaciones*

- a) Recomendación sobre muestras cuyo valor ha de considerarse insignificante en los términos del Convenio internacional para facilitar la importación de muestras comerciales y material de propaganda (30 de noviembre de 1956)
- b) Recomendación relativa a la adopción de una fórmula-marco para la declaración de mercancías (salida) (1º de junio de 1965)
- c) Recomendación relativa al derecho de apelación en cuestiones aduaneras (6 de junio de 1967)
- d) Recomendación relativa a la adopción de un formulario tipo para el certificado de origen (16 de enero de 1973)
- e) Recomendación relativa a los requisitos de aduana en relación con las facturas comerciales (16 de mayo de 1979)
- f) Recomendación relativa a la declaración única de mercancías (26 de junio de 1990)
- g) Recomendación relativa a la utilización del glosario de términos aduaneros internacionales (6 de julio de 1993)

**ANEXO IX: PANORAMA GENERAL DE LAS NORMAS INTERNACIONALES
ADUANERAS DE LA OMA**

1. Derecho de apelación en cuestiones aduaneras.
2. Despacho de mercancías para consumo. El declarante y la declaración de mercancías.
3. Información relativa a la clasificación arancelaria de mercancías, proporcionada por la administración de aduanas y de carácter vinculante para ésta (información arancelaria).
4. Pago o remisión de derechos e impuestos de importación por mercancías destruidas o perdidas.
5. Reembolso o remisión de derechos e impuestos de importación por mercancías presuntamente contenidas en un envío que, luego de su despacho, resulta que no contenía las mercancías en cuestión al momento de su importación (reembolsos de derechos e impuestos de importación por faltantes en la entrega).
6. Libre admisión de bienes muebles importados por una persona física por traslado de residencia de un país a otro (libre admisión de bienes muebles).
7. Régimen de admisión temporal.
8. Régimen de depósito en aduana.
9. Tránsito aduanero de mercancías importadas.
10. Desgravación.
11. Facilidades otorgadas en relación con mercancías reimportadas distintas de las sometidas al régimen de exportación temporal (mercancías reimportadas).

ANEXO X: EXAMEN DETALLADO DEL CONVENIO DE LA OMI PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL (FAL) Y SUS ENMIENDAS

El Convenio FAL contiene medidas para facilitar el arribo, la estadía y la partida de buques de Estados miembros con o sin litoral, simplificando y reduciendo al mínimo las formalidades, los requisitos de documentación y los trámites. Tales medidas incluyen todos los documentos relativos al buque y a sus pasajeros, el equipaje, la tripulación, la carga y la correspondencia, solicitados por las autoridades aduaneras, de inmigración, sanitarias, u otras autoridades públicas.

El anexo al Convenio contiene disposiciones relativas al arribo, la estadía y la partida de buques y personas, en materia de sanidad y de cuarentena, así como medidas fito y zoonosanitarias. Estas disposiciones se dividen en normas y prácticas recomendadas, y se enumeran los documentos que deben exigir los gobiernos. Aquellos países que no puedan cumplir con las normas han de informar a la OMI de las diferencias existentes entre sus prácticas nacionales y las normas en cuestión. La norma del Convenio más importante es la 2.1, en la que figuran ocho documentos que las autoridades públicas pueden solicitar acerca de un buque, y recomienda la información máxima y el número de copias que debería exigirse. La OMI ha redactado seis de estos documentos, a saber: la declaración general de la OMI, la declaración de carga, la declaración de provisiones a bordo, la declaración de efectos de la tripulación, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros. Recientemente se han elaborado dos nuevas formas. Se trata del formulario multimodal de mercancías peligrosas, que puede utilizarse como un documento combinado de transporte y un certificado de arrumazón del contenedor para el transporte multinacional de mercancías peligrosas; y el Manifiesto de mercancías peligrosas.

El Convenio se ha modificado en varias ocasiones. Desde 1973, viene aplicándose el procedimiento de aceptación tácita, lo que facilita la actualización del Convenio. Las enmiendas de 1986 tenían como principal cometido reducir el papeleo y, en especial, permitir el uso de técnicas de tratamiento automático de datos relativos a la documentación marítima. Las enmiendas de 1987 simplifican la documentación solicitada sobre buques, incluida la lista de la tripulación, y también facilita el tránsito de buques que participan en tareas de socorro en casos de desastre y actividades análogas. Mediante las enmiendas de 1990 se modifican diversas prácticas recomendadas y se añaden otras relativas al tráfico de estupefacientes y a los problemas de los incapacitados y de las personas de edad avanzada. Se fomenta el establecimiento de comités nacionales de facilitación, abarcándose asimismo los acuerdos sobre polizonaje y tráfico. Las enmiendas de 1992 versan sobre el anexo al Convenio y abordan los siguientes temas: tratamiento e intercambio electrónico de datos (EDP/EDI), paquetes de regalos personales y muestras comerciales, formalidades y tasas consulares, presentación de información previa a la importación, despacho de aduana de equipo especializado, y documentos falsificados. Las enmiendas de 1993 (del anexo al Convenio) se refieren a los bultos no declarados y al trato dispensado a los polizones.

Las enmiendas de 1996 han entrado en vigor el 1º de mayo de 1997. Éstas atañen a las normas y prácticas recomendadas que figuran en el anexo y tratan sobre los siguientes temas: la lista de pasajeros; el establecimiento de comités nacionales de facilitación del transporte marítimo; la puesta a punto de procedimientos, incluido el intercambio electrónico de datos (EDI), a fin de permitir la presentación de información anticipada que haga posible el uso de técnicas selectivas que faciliten el despacho de aduana; y la declaración de los efectos personales de los pasajeros del crucero. Se han añadido nuevas normas relativas a las personas inadmisibles, a las obligaciones de los propietarios de buques en el transporte de personas, y a la cooperación entre gobiernos y propietarios de buques en la determinación de la validez de pasaportes y visados. También se ha añadido una nueva práctica recomendada acerca de los trámites de inmigración previos a la llegada.

Las enmiendas de 1999, adoptadas el 9 de septiembre de 1999, tratan de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas; el arribo, la estadía y la partida de buques, pasajeros, tripulación y carga; y la utilización del intercambio electrónico de datos (IED) a efectos del despacho en aduana de los buques. Las enmiendas deben entrar en vigor el 1º de enero de 2001 previa aceptación tácita.

Otras labores de la OMI y cooperación internacional

Con objeto de garantizar una amplia aplicación de sus convenios y de los demás instrumentos jurídicos, la OMI ha elaborado un programa de cooperación técnica cuya finalidad es ayudar a los **GOBIERNOS** que carecen de los conocimientos y recursos técnicos necesarios para organizar con éxito el sector naviero. La OMI mantiene vínculos consultivos con otros organismos de las Naciones Unidas, así como con organizaciones intergubernamentales como la OMA o la OCDE. Entre las organizaciones no gubernamentales que trabajan en cuestiones de facilitación, la OMI coopera con la Asociación Internacional de Puertos, la ISO, la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Naviera Internacional y la Unión Internacional de Transportes por Carretera.

ANEXO XI: PANORAMA GENERAL DE LOS TRABAJOS DE LA CNUDMI PERTINENTES PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO

A. Convenciones

1. Compraventa internacional de mercaderías y operaciones conexas

Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (Nueva York, 1974)

Esta Convención establece normas uniformes que rigen el plazo dentro del que puede iniciarse un procedimiento relacionado con un contrato de compraventa internacional de mercaderías. La Convención ha sido enmendada por un Protocolo de 1980, cuando se aprobó la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías* (véase *infra*). Tanto la Convención en su primera versión como la Convención enmendada entraron en vigor el 1º de agosto de 1988. Actualmente son 24 los Estados participantes en esta Convención, de los que 17 son participantes en la Convención enmendada.

Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980)

Esta Convención contiene un conjunto comprensivo de normas que rigen la formación de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, las obligaciones del comprador y del vendedor, los derechos y acciones en caso de incumplimiento y otros aspectos del contrato. La Convención entró en vigor el 1º de enero de 1988. Actualmente son 56 los Estados participantes en esta Convención.

2. Transporte internacional de mercaderías

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978) ("Reglas de Hamburgo")

Este Convenio establece un régimen jurídico uniforme para los derechos y obligaciones (de cargadores, portadores y consignatarios) que surjan de un contrato de transporte marítimo de mercancías. El Convenio se preparó a petición de los países en desarrollo y su aprobación por los Estados ha sido apoyada por organizaciones intergubernamentales tales como la UNCTAD, el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano y la Organización de los Estados Americanos. El Convenio entró en vigor el 1º de noviembre de 1992. Actualmente son 26 los Estados participantes en el Convenio.

Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional

La Convención contiene normas uniformes que rigen la responsabilidad del empresario de terminal por las pérdidas y daños que sufran las mercaderías objeto de transporte internacional mientras se encuentran en la terminal, así como por la demora en su entrega. La Convención fue adoptada por una conferencia diplomática y quedó abierta a la firma el 19 de abril de 1991. La Convención entrará en vigor cuando cinco (5) instrumentos de ratificación, de aceptación, de aprobación, o de adhesión sean depositados. Hasta la fecha únicamente se han depositado dos instrumentos de adhesión.

3. *Arbitraje y conciliación comercial internacional*

Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958)

Aunque la Convención fue preparada por las Naciones Unidas antes de que se estableciera la CNUDMI, la promoción de la Convención forma parte del programa de trabajo de la Comisión. Como su nombre indica, la Convención prevé el reconocimiento y la ejecución de laudos arbitrales dictados en países extranjeros. A la fecha, 121 Estados son participantes en la Convención.

4. *Pagos internacionales*

Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagos Internacionales (Nueva York, 1988)

Esta Convención prevé nuevos títulos valores internacionales de uso facultativo para las partes en operaciones comerciales internacionales, así como un conjunto comprensivo de normas que rigen esos títulos. Tiene por objeto eliminar las principales disparidades e incertidumbres que actualmente existen en relación con los títulos valores utilizados en los pagos internacionales. La Convención será aplicable cuando las partes utilicen una forma especial de instrumento negociable expresando que éste quedará sometido a la Convención de la CNUDMI. Ésta fue aprobada y abierta a la firma por la Asamblea General en su cuadragésimo tercer período de sesiones, celebrado en diciembre de 1988. Son necesarias diez (10) ratificaciones o adhesiones para que la Convención entre en vigor. Hasta la fecha, 2 Estados se han adherido a ella.

Convención de las Naciones Unidas sobre Garantías Independientes y Cartas de Crédito Contingente (Nueva York, 1995)

Esta Convención fue adoptada por la Asamblea General y quedó abierta a la firma el 11 de diciembre de 1995. Tiene por objeto facilitar el uso de garantías independientes y de cartas de crédito contingente, en especial cuando, por tradición local, se conoce sólo uno de estos instrumentos. La Convención, además, da solidez al reconocimiento de aquellos principios básicos y características que son comunes a ambos instrumentos. La Convención entrará en vigor el 1º de enero de 2000 cuando cinco (5) partes hayan depositado instrumentos de ratificación, de aceptación, de aprobación o de adhesión.

Otros instrumentos formulados por la CNUDMI:

1. *Compraventa internacional de mercancías y operaciones conexas*

Guía Jurídica de la CNUDMI sobre Operaciones de Comercio Compensatorio Internacional

La finalidad de la Guía Jurídica, adoptada en 1992, es ayudar a las partes en la negociación de operaciones de comercio compensatorio internacional. En ella se examinan importantes cuestiones jurídicas que plantean dichas operaciones y se proponen soluciones para su adopción en los contratos.

2. *Arbitraje y conciliación comercial internacional*

Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI (1976)

El Reglamento de Arbitraje contiene un conjunto completo de normas de procedimiento que las partes pueden utilizar para la sustanciación de las actuaciones arbitrales atinentes a sus relaciones comerciales. El Reglamento se utiliza ampliamente en muchos contextos. Recomendaciones para

ayudar a las instituciones arbitrales y otros órganos interesados en relación con los arbitrajes sometidos al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI (1982).

Reglamento de Conciliación de la CNUDMI (1980)

Las partes en una controversia comercial, cuando deseen solucionarla amistosamente, podrán acordar que este Reglamento rija el procedimiento de conciliación. Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional (1985). La Ley Modelo de Arbitraje tiene por objeto ayudar a los Estados a reformar y modernizar sus leyes sobre procedimiento arbitral a fin de que tengan en cuenta las características y necesidades especiales del arbitraje comercial internacional. La Ley Modelo fue aprobada por la Comisión en 1985 y ya ha sido promulgada como Ley en un considerable número de ordenamientos jurídicos, tanto de países desarrollados como de países en desarrollo.

Notas de la CNUDMI sobre Organización del Proceso Arbitral (1996)

La finalidad de las Notas es ayudar a los profesionales del arbitraje en la preparación del proceso arbitral, proponiéndoles una lista comentada de asuntos que el tribunal arbitral puede juzgar útil decidir en el curso del proceso. Este texto, que por su naturaleza no es obligatorio, puede utilizarse tanto en el arbitraje administrado por una institución arbitral, como en el que no lo es.

3. *Pagos internacionales*

Guía Jurídica de la CNUDMI sobre Transferencias Electrónicas de Fondos

Esta Guía, publicada en 1987, describe los problemas jurídicos que se plantean en las transferencias de fondos por medios electrónicos y examina algunos criterios para solucionarlos.

Ley Modelo de la CNUDMI sobre Transferencias Internacionales de Crédito (1992)

La Ley Modelo, aprobada en 1992, trata de las operaciones resultantes de una orden dada por un iniciador a un banco para que éste ponga a la disposición de un beneficiario una suma determinada de dinero. La Ley Modelo comprende materias como las obligaciones del banco expedidor de la orden y del banco receptor; el plazo de que dispone el banco receptor para efectuar el pago; y la responsabilidad de un banco ante su expedidor o su iniciador, cuando la transferencia sufra retraso u ocurra algún error.

4. *Comercio electrónico*

Recomendaciones a los gobiernos y a las organizaciones internacionales sobre el valor jurídico de los registros computadorizados (1985)

Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico

Esta Ley Modelo, adoptada en 1996, tiene por objeto facilitar el uso de medios modernos de comunicación y de almacenamiento de información, por ejemplo, el intercambio electrónico de datos (EDI), el correo electrónico y la telecopia, con o sin soporte como sería el Internet. Se basa en el establecimiento de equivalentes funcionales de conceptos conocidos en el tráfico que se opera sobre papel, como serían los conceptos "escrito", "firma" y "original". La Ley Modelo, por cuanto proporciona los criterios para apreciar el valor jurídico de los mensajes electrónicos, será muy importante para aumentar el uso de las comunicaciones que se operan sin el uso del papel. Como complemento de las normas generales, la Ley contiene también normas para el comercio electrónico en áreas especiales, como sería el transporte de mercancías. Con miras a prestar asistencia, en los diferentes Estados, a la rama del ejecutivo, a los cuerpos legislativos y a los tribunales de justicia en la aplicación e interpretación de la Ley Modelo, la Comisión ha elaborado una *Guía para la*

incorporación de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico al derecho interno. La legislación basada en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico ha sido adoptada en Australia; Bermudas; Colombia; Francia; Hong Kong, China; Irlanda; República de Corea; Singapur; Eslovenia y Filipinas.

Cabe citar, entre otros, los siguientes textos que son producto de la labor de la CNUDMI:

Disposiciones relativas a una unidad de cuenta universal y al ajuste de la limitación de la responsabilidad en los instrumentos internacionales sobre transporte (1982).

Normas uniformes sobre cláusulas contractuales por las que se establece una suma convenida en razón de la falta de cumplimiento (1983).

Asistencia a los países que consideran la posibilidad de aprobar los textos de la CNUDMI

La secretaría de la CNUDMI está dispuesta a prestar asistencia y asesoramiento técnicos a los Estados que estén considerando la posibilidad de aprobar alguno de los textos jurídicos preparados por la Comisión. Dicha asistencia implica a menudo el examen de la legislación propuesta.

Capacitación en derecho mercantil internacional

Seminarios nacionales y regionales sobre derecho mercantil internacional. La Comisión organiza seminarios a nivel nacional y regional así como también misiones oficiales para informar sobre el derecho mercantil internacional, con el propósito de promover la divulgación de las labores de la Comisión principalmente en países en desarrollo y con miras a la aprobación y utilización de los textos elaborados por ella.
