



**DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS & EMPRESARIALES
ESCUELA DE MERCADOTECNIA**

**Evaluación del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio
de la OMC en la República Dominicana**

Sustentada por:

María Alexandra Soto Fermín	2013-0652
Stephanie Jovanka Abreu Germán	2013-2047

Asesoras:

**Juana Céspedes
Marienna Hyar**

**Monografía para optar por el título de
Licenciatura en Negocios Internacionales**

**Distrito Nacional
2017**

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	i
RESUMEN	v
INTRODUCCIÓN	vi

CAPÍTULO 1:

El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio en la República Dominicana

Origen y evolución del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio

1.1 Origen y evolución del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.....	1
1.2 Facilitación del comercio	6
1.3 Tendencias del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en la República Dominicana.....	9
1.4 Diagnostico y situación actual del Acuerdo sobre Facilitación del comercio en República Dominicana.....	12

CAPÍTULO 2:

Evaluación del acuerdo sobre Facilitación de Comercio en la República Dominicana

2.1 Estructura y elementos que componen el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.	19
2.2 Instrumentos automatizados para la facilitación del comercio	30
2.3 Artículos del GATT mejorados en el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio	41

CAPÍTULO 3:

Valorar las estipulaciones que contiene el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.

3.1 Movimiento y levante de las mercancías establecido en el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.	48
3.2 Ventajas, desventajas, oportunidades y amenazas del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio	56

CONCLUSIONES	67
---------------------------	-----------

RECOMENDACIONES	70
------------------------------	-----------

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	73
---	-----------

ANEXOS

AGRADECIMIENTOS

Las gracias **A DIOS** por darme las fuerzas y la paciencia para llegar hasta este punto importante de mi vida. Por siempre demostrarme, que aun cuando tu fe se quebranta, él está para abrir tu corazón y demostrarte lo contrario.

Eternamente agradecida con mis padres **ROBERT SOTO Y MARÍA FERMÍN** por darme su apoyo incondicional, aun cuando yo fuera tan difícil, y demostrarme que todo en la vida se obtiene a base de esfuerzo y dedicación. Los amo y los admiro, por tanto esfuerzo que han puesto para permitirme llegar hasta uno de los momentos que marcara mi futuro. Gracias a Dios le doy por ser yo la elegida para ser su hija y me encargare de hacerlos aún más orgullosos después de este logro.

A mis hermanos **ROBERT SOTO, FREDDY ALEXANDER SOTO Y MANUELA** por creer en mí, por su compañía y su ánimo en todo este tiempo transcurrido.

A mi amiga y compañera del monográfico **STEPHANIE ABREU**, ambas nos hemos alentado y luchado hasta poder llegar a disfrutar este momento juntas, que el éxito llegue a nosotras.

A mis amigas **VALERIE VALDEZ Y KAROLINA GARCÍA** las cuales he tenido a mi lado desde inicio de esta etapa y han estado para aconsejarme, apoyarme y estar conmigo en mi carrera y vida personal e incluso llegar junto a mi hasta el último momento de esta etapa universitaria.

A esas amigos fieles, gracias porque sé que con ustedes todos los malos ratos se pueden superar con fuerza y apoyo sin importar lo que suceda, por sus consejos antes mis drásticas decisiones y mis mejores. Espero que estas amistades que hemos trazado en estos años puedan perdurar y celebrar todos nuestros logros. Han regalado a mi vida risas y recuerdos que duraran toda una vida.

María A. Soto Fermín

AGRADECIMIENTOS

Le agradezco a **DIOS** en primer lugar, por ser mi compañero de vida, por haberme obsequiado esta vida en particular y por haberme demostrado que siempre estuvo ahí dandome fuerzas en los momentos de debilidad. Gracias por ayudarme a alcanzar esta etapa de mi vida, por darme la fuerza, el coraje y el entendimiento para reconocer que tu voluntad es divina y perfecta, que todo pasa porque así lo escribiste en el destino de cada uno y que tu tiempo es perfecto. Gracias por cada regalo de gracia que me has dado y que en ocasiones inmerecidamente he recibido, una prueba más de que eres fiel y misericordioso con tus hijos. Finalmente, GRACIAS por no permitir que me rindiera cuando las cosas estaban difíciles y porque ahora al final del camino estarás conmigo para celebrar esta gran meta de vida.

Le doy gracias a **MI AMADA MADRE YOHANKA E. GERMÁN C.** por siempre estar presente a lo largo de mi vida, por ser mi fortaleza, mi debilidad, mi razón de ser, mi TODO. Gracias por todos tus sacrificios y por haberme criado como lo hiciste, Dios y la vida no pudieron haberme hecho mejor regalo que el de ser llamada tu hija. Gracias por inculcarme los valores que hoy me han permitido llegar hasta este punto de mi vida, por enseñarme que todo en esta vida es posible con mucho esfuerzo y dedicación, que las limitaciones nos las creamos en la mente cuando decimos que no podemos hacer algo, pero sabiendo que tenemos las capacidades para hacer eso y mucho más. Gracias por el apoyo,

por los ánimos, los consejos, las alegrías, la felicidad y el impulso que siempre me brindaste durante todo este tiempo. ¡Te Amo, Te Quiero y Te Adoro!

Gracias a **MI FAMILIA**, por quererme sobre todas las cosas, por aguantar mis estados de ánimos, por siempre incentivarme a cumplir mis metas, por formar parte de ellas, por los momentos vividos y porque sin ustedes ningún logro tendría sentido.

Gracias a mi compañera de monográfico y **AMIGA MARIA A. SOTO**, por aventurarse en este camino conmigo y porque después de este tiempo tendremos la oportunidad de vivir el mayor logro de nuestras vidas, juntas.

Gracias a los **AMIGOS/AS** que desde el primer día de clases fueron mis cómplices y apoyo en toda circunstancia relacionada a la universidad. Gracias por las risas, las lágrimas en situaciones de estrés y las celebraciones en momentos de gozo.

“Nunca renuncies a un sueño por el tiempo que se requiere para lograrlo. El tiempo pasará de todas formas”. - Earl Nightingale.

Stephanie J. Abreu Germán

RESUMEN

En el presente informe se realizó un análisis sobre las disposiciones y el mecanismo del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio a nivel general. Después de ser considerada la preocupación de los comerciantes tanto en otros países como en República Dominicana con relación al papeleo que dificultaba sus actividades en las fronteras, se describieron las medidas tomadas por parte de la OMC en relación a la facilitación del comercio, para aliviar las preocupaciones anteriormente mencionadas. Se analizó posteriormente los elementos y disposiciones que componen este Acuerdo y finalmente, se valoró de forma general el grado de incidencia de este acuerdo en los sectores de interés comercial dominicanos. Cabe destacar que el objetivo central del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio es agilizar y simplificar los procesos comerciales en la frontera y el comercio a nivel general. Así como dejar en claro, que el Acuerdo es un mecanismo o una herramienta de mejora para las transacciones en el comercio internacional.

INTRODUCCIÓN

Con el paso de los años las operaciones de Comercio Internacionales se han vuelto cada vez más demandantes, en busca de un comercio más amplio y desarrollado. Sin embargo, existen factores como los costos y procedimientos aduaneros, despacho de mercancías y documentación requerida en aduanas que repercuten en los negocios y en los consumidores. Los factores anteriormente mencionados ralentizan los flujos de comercio y por consiguiente añaden costes extras al proceso de intercambio de bienes.

En vista de lo anteriormente mencionado, se considera que la facilitación del comercio es un tema importante alrededor del mundo, por consiguiente los Miembros de la OMC (Organización Mundial del Comercio) decidieron dedicarle tiempo a la creación de un Acuerdo que regule y mejore los procesos de exportación e importación a nivel global. Se puede reconocer así un importante problema de investigación el que presentan los comerciantes alrededor del mundo con relación a los excesivos trámites que deben enfrentarse para mover las mercancías a través de las fronteras.

En correspondencia con el problema anteriormente mencionado, se encuentra la necesidad de realizar una evaluación del Acuerdo sobre Facilitación de

Comercio y analizar las incidencias de este en el ámbito comercial de República Dominicana.

Por otra parte, las negociaciones de este acuerdo iniciaron en el año 2004 con la finalidad de mejorar las disposiciones pertenecientes a los artículos V, VIII Y X del GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), con miras de agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías en tránsito. En resumen, estas arduas reuniones de negociación finalizaron en el año 2013 en la Conferencia Ministerial de Bali.

El AFC (Acuerdo sobre Facilitación de Comercio), busca eliminar aquellos percances que se presentan en los procedimientos logísticos que dificultan las transacciones de comercio internacional. De acuerdo a estudios realizados por la OMC, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), entre otras instituciones internacionales, la implementación del AFC favorecerá a los Miembros de la OMC, resultando los mayores beneficios para los países en vía de desarrollo y países menos adelantados.

Para resumir, esta monografía consta de tres capítulos, los cuales buscan desarrollar los objetivos específicos planteados. En el capítulo I, se desarrollan los puntos generales relacionados a los antecedentes, evolución y tendencias del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio. Por su parte, el capítulo II se enfoca en evaluar las disposiciones que contiene dicho acuerdo para los países miembros, en especial para República Dominicana. Finalmente, el capítulo III valora mediante un análisis FODA, las estipulaciones mencionadas en el apartado II.

CAPÍTULO 1:

El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio en la República Dominicana

1.1 Origen y evolución del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio

El tema de la facilitación del comercio se apoya en elementos para estabilizar las operaciones del comercio. Como las bases que podrían afectar la competitividad, han tomado un lugar de discusión en el Acuerdo General sobre Tarifas y Comercio (GATT), refiriéndose específicamente a los procedimientos aduaneros administrativos. Tanto comerciantes de los países menos desarrollados, como los de los países en desarrollo, con frecuencia informaban los excesivos tramites de documentación y aranceles a que han de enfrentarse para trasladar las mercancías a través de las fronteras. Para darle solución a este conflicto, los miembros de la OMC (Organización Mundial del Comercio) redactaron el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC).

Tras algunos años de investigación y discusiones entre los países miembros, surge la percepción de que aun cuando las aduanas han tomado camino a la modernización, existen problemas en cuanto a los procedimientos fronterizos y es necesario que los países puedan lograr con éxito la movilidad de sus mercancías y que sean capaces de que esta movilidad sea a bajo costo, en menor tiempo y mayor confiabilidad.

Es así como surge el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio, cuyas negociaciones finalizaron en 2013 en la Conferencia Ministerial de Bali. Este es

uno de los acuerdos de la OMC, establecido para reforzar las prácticas aduanales globales, reducir la corrupción en los procesos comerciales, reducir los costos, incentivar el desarrollo y la cooperación entre los países, mejorar la transparencia del comercio y las negociaciones, contribuir en la mejora de las cadenas de suministro en todos los países, en especial de los PMA (Países Menos Adelantados) y en vía de desarrollo.

El nuevo Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC, se creó a petición de los países en desarrollo y países menos adelantados (PMA) Miembros de la OMC con el objetivo de contribuir a la puesta en aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en esos países. Lo que se quiere es complementar el apoyo que ya existe y mejorar su eficacia y que los países que anteriormente no hayan podido obtener asistencia de otros donantes ahora puedan obtenerla. (OMC, 2015)

- **(Antecedentes)**

La facilitación del comercio se convirtió en un tema de debate en la OMC a partir de la Conferencia Ministerial de Singapur, celebrada en diciembre de 1996, en la que los Miembros encomendaron al Consejo del Comercio de Mercancías la realización de trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los

procedimientos que rigen el comercio, con objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia. (OMC, 2015)

Tras varios años de trabajos exploratorios, en julio de 2004 los Miembros de la OMC acordaron formalmente iniciar negociaciones sobre la facilitación del comercio, sobre la base de las modalidades que figuran en el Anexo D del denominado Paquete de Julio (presentado en la sección de Anexos). En el marco de ese mandato, se ha encomendado a los Miembros aclarar y mejorar los artículos V (Libertad de tránsito), VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación) y X (Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales) del GATT de 1994. (OMC, 2015)

Lo anterior, con miras a agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Del mismo modo, las negociaciones tenían por finalidad, potenciar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad en esta esfera y establecer disposiciones para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras o cualesquiera otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros. Los Miembros también acordaron un amplio trato especial y

diferenciado para los países en desarrollo y los países menos adelantados (PMA). (OMC, 2015)

El 12 de octubre de 2004, el Comité de Negociaciones Comerciales estableció el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. Se sometieron a la consideración del Grupo de Negociación cientos de propuestas presentadas por los Miembros de la OMC de manera individual o mediante grupos o alianzas. (OMC, 2015)

Las propuestas se siguieron perfilando hasta que los Ministros concluyeron las negociaciones sobre facilitación del comercio en la Conferencia Ministerial de Bali celebrada en diciembre de 2013. De conformidad con el Acuerdo, se estableció un Comité Preparatorio sobre Facilitación del Comercio dependiente del Consejo General, abierto a todos los Miembros de la OMC, a fin de asegurar la rápida entrada en vigor del Acuerdo y de preparar el eficiente funcionamiento del Acuerdo a partir de su entrada en vigor. También se encargó al Comité que realizara un examen jurídico del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que recibiera notificaciones de los Miembros sobre los compromisos que pudieran contraer de inmediato (compromisos de la categoría A) y en último lugar que elaboraran un Protocolo de Enmienda para insertar el Acuerdo en el Anexo 1A del Acuerdo sobre la OMC. (OMC, 2015)

Los Miembros terminaron el examen jurídico en julio de 2014 y las delegaciones comenzaron a presentar sus notificaciones de la categoría A. El 27 de noviembre de 2014, los Miembros adoptaron un Protocolo de Enmienda para insertar el nuevo Acuerdo en el marco jurídico existente de la OMC. En dicho Protocolo se estipulaba que el AFC entraría en vigor cuando dos tercios de los Miembros de la OMC hubieran completado su procedimiento interno de ratificación y depositado un instrumento de aceptación válido. (OMC, 2015)

Este Acuerdo se alcanzó el 22 de febrero de 2017 cuando la OMC recibió el 110º instrumento de aceptación, lo que permitió la entrada en vigor del Acuerdo.

Este acuerdo tiene por finalidad agilizar el despacho, movimiento y levante de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Asimismo, el AFC dispone medidas para que las autoridades aduaneras y demás entidades competentes cooperen eficientemente en asuntos relacionados al cumplimiento de los procedimientos y a la facilitación del comercio.

Por último, la idea de los negociadores que propiciaron este acuerdo es reducir las demoras y costos que representan para los comerciantes los procedimientos de despacho y control ineficientes de la aduana y demás entidades en la frontera, las formalidades en frontera, los derechos y las cargas administrativas

antiguas y los requisitos de documentación, suponen costos considerables para los importadores y exportadores, en particular los operadores pequeños que no disponen de los mismos recursos para hacerle frente a esos obstáculos.

1.2 Facilitación del comercio

La facilitación del comercio ha pasado a ser en los últimos años, un punto de suma importancia para el sistema mundial de comercio. Su importancia se reafirmó en la elaboración de este Acuerdo sobre Facilitación de Comercio (AFC).

La facilitación del comercio, es decir, la simplificación, modernización y armonización de los procesos de exportación e importación, se ha convertido en un aspecto fundamental del sistema de comercio mundial. Aunque hace dos decenios ni siquiera estaba en el programa de la OMC, la facilitación del comercio se convirtió en uno de los principales objetivos de la Ronda de Doha, la actual ronda de negociaciones comerciales mundiales de la OMC. El proceso culminó en una decisión de los Miembros por la que se adoptó en la Novena Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en Bali en 2013, un temprano Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que es el principal logro de la Ronda

hasta ahora y el primer acuerdo comercial mundial alcanzado en 20 años.
(OMC, 2015 , p. 38)

El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio (AFC) es importante porque esta economía mundial aumenta la intervención del comercio y porque el panorama del mismo está globalizándose cada día. Al respecto la (OMC, 2015) afirma que Gracias a la supresión de los obstáculos aduaneros, la reducción de los costos del transporte y de las comunicaciones y el auge de nuevos mercados emergentes, las empresas organizan ahora la producción de bienes y servicios y añaden valor a través de diferentes países y complejas redes transnacionales.

Una definición amplia de la facilitación del comercio puede abarcar una gran diversidad de elementos, desde la capacidad en tecnología de la información hasta los servicios de transporte y logística. Sin embargo, la eficiencia de los procesos administrativos y las prescripciones normativas de los gobiernos sigue siendo un factor esencial. Por esa razón, el AFC, orientado a la simplificación, armonización y modernización de los procedimientos aduaneros, tendrá repercusiones de primer orden en la reducción de los costos y los plazos de la actividad comercial. (OMC, 2015 , p. 38)

Existen numerosas definiciones sobre Facilitación de Comercio, el primer concepto es el propuesto por (Persson, 2013), en el cual opina que la facilitación del comercio consiste en hacer más fácil para los comerciantes la circulación de las mercancías a través de las fronteras mediante la sustitución de los procedimientos complejos de comercio transfronterizo por otros más eficaces.

En este mismo sentido, (Grainger, 2011) define la facilitación de comercio como la forma de mejorar los procedimientos y controles por los que se rige la circulación de las mercancías a través de las fronteras nacionales para reducir los costos resultantes y lograr la máxima eficiencia, al tiempo que se preservan los objetivos normativos legítimos.

Finalmente, (Zaki, 2014) expresa que la facilitación del comercio comprende cinco elementos principales:

- Simplificación de los procedimientos y documentos comerciales.
- Armonización de las prácticas y normas comerciales.
- Información y procedimientos más transparentes en relación con las corrientes internacionales.
- Recurso a nuevas tecnologías para promover el comercio internacional.
- Medios de pago más seguros para el comercio internacional.

1.3 Tendencias del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en la República Dominicana.

El AFC (Acuerdo sobre Facilitación de Comercio), tiene como objetivos prioritarios, simplificar, armonizar y modernizar los procedimientos aduaneros y ofrece un gran potencial para reducir los costos y plazos del comercio, en particular en los países en desarrollo y menos adelantados. (OMC, 2015)

La aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC tiene potencial para aumentar las exportaciones mundiales de mercancías en 1 billón de dólares anuales, según el Informe sobre el Comercio Mundial 2015 de la OMC. Varios estudios de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), concluyen que la aplicación del AFC podría reducir los costos comerciales en todo el mundo entre un 12,5% y un 17,5%. Los países que apliquen el AFC en su totalidad reducirán sus costos comerciales entre 1,4 y 3,9 puntos porcentuales más que los que se limiten al mínimo exigido por el AFC. Los países de ingresos bajos e ingresos medianos bajos son los que más posibilidades tienen de lograr las mayores reducciones de los costos comerciales. (OMC, 2015)

Las medidas para facilitar el comercio, como la simplificación de los requisitos en materia de documentación, la modernización de los procedimientos y la

armonización de los requisitos aduaneros, pueden reducir los costos y el tiempo necesario para exportar e importar mercancías. Se trata de una cuestión clave, ya que los costos del comercio pueden llegar a representar el equivalente a un arancel ad valorem del 134% en los países de altos ingresos y del 219% en los países en desarrollo.

En consecuencia, la reducción de los plazos y los costos para comerciar puede ser un factor determinante para que un país ingrese sin dificultades en una cadena de producción mundial integrada o quede fuera de una gran parte del comercio mundial. Además, ante la desaceleración mundial del comercio, la facilitación de los procesos comerciales puede dar un impulso decisivo al comercio internacional y a la economía mundial.

En ese sentido, varios estudios realizados en el marco del Examen Global de la Ayuda para el Comercio de 2015, expone que Los elevados costos del comercio frenan la integración comercial de muchos países en desarrollo y en particular, de los países menos adelantados. A fin de liberarlos de ese freno y hacer realidad el crecimiento inclusivo y sostenible contemplado en la nueva Agenda de las Naciones Unidas para el Desarrollo Después de 2015, es preciso adoptar medidas concertadas. En el Examen Global se analizaron las medidas que han adoptado los países en desarrollo, las comunidades regionales y sus asociados para el desarrollo con miras a reducir los costos del comercio y se evaluará la

magnitud de los retos pendientes, así como la manera de abordarlos en el contexto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible propuestos. (OMC, 2015)

Los datos de la OCDE indican que la ayuda destinada a la facilitación del comercio está aumentando, al igual que la disponibilidad de fondos. Sin embargo, a muchos países en desarrollo les sigue preocupando no poder acceder a esa ayuda para aplicar el AFC. Durante el Examen se estudiaron detalladamente las lecciones del pasado y el apoyo actual a las iniciativas de modernización de las fronteras y las aduanas, a fin de asegurarse de que la ayuda que se presta en relación con el AFC sea efectiva y constante, incluida la proporcionada por conducto del Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC. (OMC, 2015)

Esos estudios también señalan una repercusión económica mayor en la economía y el desarrollo gracias al aumento de los siguientes factores: el volumen de comercio, la inversión extranjera, la diversificación de los mercados de exportación, los ingresos públicos, la inversión nacional y el empleo. Otros beneficios paralelos son el aumento del empleo entre las mujeres, el aumento del empleo total, la mejora del bienestar de los consumidores, el incremento de la renta per cápita y la reducción de la incidencia de la pobreza absoluta. (OMC, 2015)

El AFC es innovador para los países en desarrollo y los PMA por la forma en que se va a aplicar. Es el primer Acuerdo de la OMC que permite a los Miembros establecer sus propios calendarios de aplicación y vincula expresamente los avances en la aplicación a la capacidad técnica y financiera. Además, el Acuerdo establece que debe prestarse asistencia y apoyo para ayudar a los países a lograr esa capacidad.

1.4 Diagnostico y situación actual del Acuerdo sobre Facilitación del comercio en República Dominicana

La República Dominicana en los últimos años, ha logrado evolucionar en el aspecto de las operaciones comerciales tanto a nivel nacional como internacional, cooperando así al mejor posicionamiento del país a nivel mundial en comparación con otros países del Caribe.

En relación al Comercio Transfronterizo, el país se encuentra en la posición número 1 de las economías de la región según el informe del Banco Mundial, poniendo en realce los procedimientos de mejora y modernización que ha experimentado la Dirección General de Aduanas del país (DGA). Asimismo, cabe resaltar que la categoría de Comercio Transfronterizo es la que representa la mayor valoración para la República Dominicana en el contexto mundial y a

nivel general coloca al país en la cuarta posición de los países miembros del DR-CAFTA, superado por Panamá, Barbados y St. Vicente.

Un análisis relevante que aplica mencionar sobre este aspecto, es el expuesto por el Director General de Aduanas Fernando Fernández, donde aclara que a pesar de datos que arroja el Banco Mundial en relación a los procedimientos aduanales y la cantidad de documentos necesarios para llevar a cabo un proceso de exportación donde expresan que son seis, en el país solo se requiere un promedio de tres, cantidad que aventaja considerablemente el promedio que aplican los países de Latinoamérica y los demás del Caribe. Asimismo, el tiempo promedio que se requiere para materializar una exportación es menor a los ocho días, mientras que en la región se emplea más del doble de esa cantidad.

Es necesario destacar que la cantidad de días que se ha señalado no se refiere al trámite aduanal propiamente dicho, sino que incluye el proceso desde el productor hasta que la mercancía llega a zona primaria aduanera. La labor que desempeña la DGA en el proceso de exportación no tarda más que algunas horas, dado que, entre otros aspectos, la verificación física de los embarques se hace de manera muy esporádica y aleatoria y las declaraciones se reciben por vía electrónica en más de un 90% de los casos. (Fernández, 2013)

En otras palabras, para dar cumplimiento a los compromisos del DR-CAFTA, la Aduana Dominicana se propuso como meta reducir el tiempo de despacho aduanero a 24 horas, al igual que crear la “Aduana sin papeles” o Aduanas 24 horas (es un proyecto que se llevó a cabo con la cooperación del gobierno de Corea y el mismo opera mediante un sistema de automatización de puertos, aeropuertos y pasos fronterizos. Básicamente se trata de una estandarización de todo el sistema aduanal), por lo que hasta el momento se ha logrado reducir a 3, los pasos para el despacho aduanero. Así como de reducir a 6 los documentos de 8 que son los estipulados, a causa de esto desde el 2009 los procesos de despacho aduanero se realizan en promedio de 48 horas, dependiendo los casos.

El costo promedio en que se incurre en la República Dominicana para exportar es de US\$1,040 por un contenedor de 20 pies, lo que representa un 18% menos que el promedio de Latinoamérica, que es de US\$1,268, de conformidad con los estudios del Banco Mundial que se han tomado como referencia para este rápido análisis. Conviene destacar que más del 80% de esos costos tienen que ver con aspectos de logística. Estos indicadores son similares para el caso de las importaciones, aunque cualquier empresa reconocida que utilice los procedimientos y las vías tecnológicas en funcionamiento, pueden despachar sus mercancías en muy pocas horas y el trámite de todos los documentos es electrónico al 100 %. (Fernández, 2013)

En otro aspecto, en la República Dominicana el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio según (Vásquez, 2017) presidente de la Asociación Dominicana de Agentes de Carga Aérea y Marítima (ADACAM), plantea un cambio de paradigma empresarial para los operadores logísticos de transporte aéreo y marítimo nacionales y un estímulo importante para la competitividad de las exportaciones dominicanas.

Al respecto el Sr. Vásquez afirma que en la mayor parte de los procesos de exportación interviene un operador logístico o un agente de carga vinculado, lo que significa que depende de ellos hacer que los clientes se beneficien de este acuerdo. Asimismo, resaltó que el AFC (Acuerdo sobre Facilitación de Comercio) representa oportunidades y retos para el sector, partiendo de que este será el soporte de nuevos procedimientos aduaneros.

En ese mismo orden resalta que el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio representa para República Dominicana el inicio de una etapa en el ámbito comercial.

En la actualidad, la viceministra de Comercio Exterior del Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes, Yahaira Sosa Machado, expuso en Miami, Florida, los avances logrados por la República Dominicana en temas de facilitación del comercio, conectividad, apertura comercial, desarrollo de centros logísticos,

facilidades portuarias, gestión aduanal y despacho de mercancías y otros logros en materia de comercio internacional. (HoyDigital, 2017)

La funcionaria dominicana resaltó las iniciativas llevadas a cabo por el país para el desarrollo de centros logísticos, amparados en el decreto 262-15 que regula la materia, y citó los avances logrados por la Dirección General de Aduanas en temas de despacho de mercancías, declaración en línea y certificación de Operador Económico Autorizado, todo siguiendo las mejores prácticas en materia de facilitación comercial.

Expresó que estos avances conciben que la República Dominicana pueda posicionarse como “hub” (es un centro de distribución unimodal que permite a los clientes reducir los costes de gestión y aumentar la rapidez de circulación de las mercancías), para los países de la región. (HoyDigital, 2017)

Finalmente, (Luna, 2017) expone en un artículo la opinión del presidente de Basc Dominicana (Business Alliance for Secure Commerce) Erick Alma, donde este último considera que el acuerdo invita a trabajar en conjunto por una solución integral que promueva alianzas entre las instituciones oficiales y las empresas del sector privado para que el país no se quede rezagado. Mencionó también que la gestión de los riesgos relacionados a la seguridad en la cadena

de valor mundial ya no es una opción, porque los sistemas deben establecer controles que sobrepasen las fronteras geográficas en las empresas y el país.

Erick Alma manifestó que el AFC y su implementación, en conjunto con los retos de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, el impulso de los centros logísticos y otros acuerdos internacionales, convierten en una obligación certificar las empresas en protección en el comercio mundial, implementar sistemas que garanticen una eficiente gestión de riesgos y la continuidad de los negocios basados en una cultura de mejora continua. (Luna, 2017)

CAPÍTULO 2:

Evaluación del acuerdo sobre Facilitación de Comercio en la República Dominicana

2.1 Estructura y elementos que componen el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.

El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio de la OMC, está dividido en dos secciones. La **Sección I**, trata sobre las medidas de facilitación del comercio y las obligaciones y la **Sección II**, se centra en los acuerdos de flexibilidad para los países en desarrollo y los países menos adelantados (PMA).

La sección I del mencionado acuerdo está compuesta por 12 artículos mencionados a continuación.

Sección I, con el objetivo de lograr que todas las actividades del comercio estén al alcance de un solo paso, siendo compuesto por alrededor de 40 medidas técnicas nombrada en los siguientes artículos:

- **Artículo 1: Publicación y disponibilidad de la información**

Los temas de enfoque en este artículo hacen referencia a la notificación, servicios de información, información disponible en internet y publicación de la misma.

Lo que se estipula en este artículo es que los Estados miembros pertenecientes al acuerdo tienen la obligación de publicar sin retraso en internet, las informaciones relacionadas con los procedimientos y requisitos para el despacho aduanero en la exportación e importación. Además, deben publicar los procedimientos, documentación, formularios, junto con los servicios de información que tienen que ser notificados a la organización Mundial del Comercio.

- **Artículo 2: Publicación y consulta previa**

El AFC en este artículo, obliga a que los participantes consulten primero a los comerciantes y otras entidades antes de aprobar reglamentos, leyes o modificar las que ya existen, que tienen relación con el levante, movimiento o despacho de mercancías.

- **Artículo 3: Resoluciones anticipadas**

El artículo 3 estipula que las Aduanas de cada país tienen la obligación de emitir decisiones vinculantes por escrito a los comerciantes antes de la importación, sobre aranceles, origen de la mercancía, metodologías, etc., en otras palabras, informaciones sobre el trato aduanero.

El mencionado Acuerdo sobre Facilitación de Comercio representa un gran avance para el comercio mundial. En ese sentido, en relación a las resoluciones anticipadas los países miembros tendrán las siguientes obligaciones:

- Expedir resoluciones anticipadas en un tiempo específico y razonable al solicitante que lo haya pedido por escrito y que haya proporcionado toda la información necesaria o si se rechaza, proporcionar por escrito las razones por las que no se puede expedir. (ITC, 2013)
- Garantizar que las resoluciones anticipadas tendrán vigencia durante un período razonable de tiempo y estarán regidas por él. (ITC, 2013)
- Publicar los requisitos de solicitud de resoluciones anticipadas y los plazos de validez, así como información sobre cómo un solicitante puede pedir una revisión de las mismas. (ITC, 2013)
- Publicar dichas resoluciones anticipadas, ya que pueden ser de interés para otros comerciantes. (ITC, 2013)

- **Artículo 4: Procedimientos de apelación o revisión**

Las autoridades aduaneras tienen la obligación de darle una explicación del porque su decisión u omisión a los comerciantes, en el caso de que este considere que una decisión tomada por parte de la autoridad aduanera le afecte directamente y finalmente deben ofrecer al comerciante el derecho de apelación a la autoridad correspondiente

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

La regulación de esta medida va dirigida a las emisión y notificación de la documentación relacionada al control e inspección de los productos alimenticios importados, de igual forma a la información por parte de los organismos aduaneros que intervienen en la frontera en caso de que alguna mercancía haya sido retenida y se lleve a cabo las pruebas de laboratorios, si esto llega a pasar y los resultados no son favorables para la administración aduanera deberán informar de este retraso a los importadores.

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

En la tramitación aduanera, los derechos y cargas se limitaran al costo aproximado de los servicios prestados para la importación o exportación específicas de que se trate. Asimismo, serán aplicables cargas o derechos aduaneros solo a la mercancía que no haya sido declarada correctamente, poniendo de lado los derechos que no estén relacionados a una operación de importación o exportación.

- **Artículo 7: Levante y despacho de las mercancías**

La administración aduanera permitirá a los comerciantes presentar la documentación requerida y el pago electrónico de impuestos, derechos y/o tasa para el levante de mercancía de forma electrónica antes de que la mercancía llegue con el objetivo de agilizar el trámite.

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

Este artículo obliga a los países miembros a asegurar que las agencias y autoridades encargadas de los procedimientos de exportación e importación, así como los encargados de los controles fronterizos, colaboren entre ellos y coordinen sus actividades para facilitar el comercio. En cuanto a la mencionada coordinación se deben incluir, la alineación de procedimientos y formalidades, el desarrollo y uso compartido de instalaciones comunes, establecimiento de puestos de control fronterizos de parada única y la alineación de días laborables y horarios.

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

La intención de las medidas en este artículo corresponden al procedimiento de despacho de mercancías por parte de los agentes aduaneros hacia otra oficina de un agente aduanero sin tener la mercancía que debe ser descargada a otro destino en el mismo país, si no que pueda llegar a destino cumpliendo todos los procedimientos aduaneros requeridos. En términos más simples, el objetivo de la medida es posibilitar que el traslado de las mercancías al despacho de aduanas se realice en un procedimiento simple y que el importador pueda despacharlas en el sitio de destino, en lugar del puerto de llegada.

- **Artículo 10: Formalidades relacionadas con la exportación e importación y el tránsito**

Este artículo busca minimizar la complejidad de las formalidades de los procesos de exportación, importación y el tránsito, del mismo modo, busca simplificar y disminuir los requisitos de documentación necesarios para los procesos anteriormente mencionados.

Los organismos recibirán copia de documentos exigidos para aquellas mercancías exportadas o importadas. Cada miembro deberá estar a disposición

de establecer una ventanilla única, con la intención de que los comerciantes puedan depositar los documentos requeridos por la administración aduanera y los agentes de frontera. En ese sentido, cada miembro tendrá que adoptar un procedimiento por el cual la mercancía no tendría que pagar derechos ni impuestos en la importación.

Según la descripción de la OMC, en el procedimiento de admisión temporal la mercancía no pagaría impuesto ni derechos cuando tengan un medio específico ya sea para una exposición comercial, contenedores para llenar, automóviles registrados por extranjeros, entre otros.

Además de lo ya expuesto, este artículo no solo regula temas respecto a las formalidades relacionadas con los procesos de exportación e importación, sino también al uso de las normas internacionales, a formalidades y requisitos de documentación, a inspecciones previas del embarque, al uso de agentes de aduanas, entre otros.

- Artículo 11: Libertad de tránsito

El caso aplicable de estas medidas corresponde al reforzamiento de la libertad en tránsito, donde se podrá presentar las declaraciones antes de la llegada de la

mercancía, por consiguiente, se dará por concluida la operación de tránsito cuando toda la mercancía haya finalizado por completo la documentación. Por otro lado, esta medida expresa que los países miembros deben tratar las mercancías en tránsito sin discriminación, donde un miembro no podrá ofrecer un trato desfavorable a otro país miembro que transite mercancías por ese territorio, a diferencia del trato que hubiese recibido si la mercancía hubiera llegado a su destino sin pasar por el territorio de dicho estado.

En este artículo del acuerdo se realizaron nuevas provisiones dentro de las cuales se encuentran:

- Animar a los Estados miembros a proporcionar la separación física entre el tráfico en tránsito y otras importaciones (por ejemplo por el uso de carriles especiales, muelles o estructuras similares). (CEPE/ONU, 2012)
- Requerir que los Estados miembros permitan que se puedan presentar y procesar los documentos del tránsito necesarios antes de tiempo. (CEPE/ONU, 2012)
- Requerir que los Estados miembros permitan que se puedan presentar y procesar los documentos del tránsito necesarios antes de tiempo. (CEPE/ONU, 2012)

- Requerir que los Estados miembros terminen la operación de tránsito rápidamente una vez que el tráfico en tránsito haya llegado a su destino donde ya pueda salir de su territorio. (CEPE/ONU, 2012)

- **Artículo 12: Cooperación aduanera**

Este artículo dispone de forma detallada los requisitos y términos necesarios para mejorar la cooperación aduanera. Su objetivo principal es el establecimiento de un marco de cooperación que obliga a los Estados miembros a compartir información para garantizar una coordinación ordenada del control aduanero, pero con respeto a la confidencialidad de la información. (CEPE/ONU, 2012)

Al respecto este informe establece los procedimientos que los países miembros deben seguir cuando una autoridad aduanera necesite información que tenga otra autoridad de otro Estado miembro para verificar una declaración de importación o exportación porque existan sospechas sobre la veracidad o precisión de la declaración. Dicha información debe ser pedida por escrito y la autoridad que reciba tal solicitud debe proporcionar la información de la manera más rápida posible. La información debe ser estrictamente confidencial y no puede revelarse sin un permiso escrito específico. (CEPE/ONU, 2012)

La Sección II contiene disposiciones sobre trato especial y diferenciado que permiten a los países en desarrollo y menos adelantados determinar cuándo aplicarán disposiciones específicas del Acuerdo e identificar las disposiciones que solo podrán aplicar después de recibir asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad. (OMC, 2015)

Sección III, Disposiciones institucionales y de aplicación

Los países desarrollados se han comprometido a aplicar las partes sustantivas del AFC desde el día en que entre en vigor el AFC.

La OMC asigna a los miembros de la Organización a mantener un comité nacional de facilitación al comercio para examinar periódicamente el funcionamiento, con el objetivo de lograr agilizar las aplicaciones internas que conlleva aplicar el Acuerdo y mantener un control de los desafíos que pueden enfrentar los miembros.

Con la entrada en vigencia de este acuerdo, la República Dominicana por su parte, se compromete a crear un Comité sobre Facilitación de Comercio, el cual fungiría como una mesa de diálogo para tratar los temas relacionados a la

facilitación de comercio. Estaría compuesta por parte del sector público y privado.

Sería presidida por la Dirección General de Aduanas, como representantes, la Dirección de Comercio exterior y Administración de Tratados Comerciales Internacionales (DICOEX), el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD). En calidad de miembros estaría compuesto por el Ministerio de Agricultura, el Consejo Nacional de Competitividad (CNC), el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y el Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX).

Como parte del Comité Nacional de Facilitación al Comercio en Representación del Sector Privado estarían nombrados, Asociaciones Industriales, Gremios de Productos Agrícolas, Gremios de Comerciantes e Importadores, Gremio de exportadores, Gremios de Profesionales Relacionados a la Función Aduanera. Cada miembro será anualmente rotado de forma que todos participen en la formación de La Secretaria del Comité Nacional de Facilitación al Comercio (CNFC). (Rodríguez, 2017)

- **Categoría A**

Disposiciones que el Miembro designe para que sean aplicadas en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo. (OMC, 2015)

- **Categoría B**

Disposiciones que el Miembro designe para que sean aplicadas en una fecha posterior a un período de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo. (OMC, 2015)

- **Categoría C**

Disposiciones que el Miembro aplicará en una fecha posterior a un período de transición después de la entrada en vigor del Acuerdo y que requieren la prestación de asistencia y apoyo para la creación de capacidad. (OMC, 2015)

2.2 Instrumentos automatizados para la facilitación del comercio

El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio hace énfasis en la adopción de instrumentos automatizados, de los cuales tanto como el Acuerdo de Libre Comercio (ALC) como en general en la comunidad internacional, se han ido

realizando avances importantes que agilizan los procesos comerciales como son la Ventanilla Única de Comercio Exterior, Correo Expreso, Operador Económico Autorizado, Ventanilla Única Portuaria, Tránsito internacional de mercancías a través de las fronteras terrestres.

- **Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)**

Las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior son una iniciativa de Facilitación Comercial en forma de plataformas electrónicas, que fueron creadas para agilizar los trámites necesarios para realizar operaciones de comercio internacional, para evitar la duplicación de datos y la múltiple presentación de información. La VUCE integra a las instituciones del Estado de cada país que intervienen en la regulación del sector exportador e importador, con el objetivo de lograr un despacho aduanero más eficiente.

Las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior representan grandes ventajas para los procesos comerciales, dentro de estas ventajas se encuentran:

- Facilitación de la recopilación de datos, almacenamiento, procesamiento y transmisión.
- Aumento de la seguridad y transparencia.

- Punto de entrada único para la información, la documentación, las reclamaciones, pagos, etc.
- Visibilidad del estado de los procesos y la trazabilidad de las acciones.
- Mejor coordinación entre las partes involucradas.

- **Puertos Digitales**

Desde el año 2014, la Secretaría Permanente del SELA (Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe), mediante convenio de cooperación técnica con el CAF (Banco de Desarrollo de América Latina), adelanta un Programa para la creación de la Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico - portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable. (SELA, 2015)

De acuerdo con el (SELA, 2015) el Puerto Digital es el uso de las tecnologías de la información y la Comunicación (TIC), en los procesos portuarios, en el contexto de cadenas logístico - portuarias, que involucran tanto las interfaces marítimas como las terrestres, a fin de imprimir mayor eficiencia a las diferentes etapas a través de la conexión digital de los servicios y la interoperabilidad con el sistema nacional de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Por su parte, el concepto de Puertos Colaborativos se refiere a la nueva gobernanza

requerida para implementar la modernización digital de los puertos, con énfasis a en la asociación público - privada.

Este informe expresa que el actual modelo de desarrollo portuario de América Latina y el Caribe (ALC), posibilitó el progreso sustancial en la aplicación de elevados estándares de productividad en los servicios portuarios, en la facilitación del comercio exterior, en la reducción significativa de los costos logísticos y finalmente en la introducción de las redes de transporte marítimo internacional. Sin embargo, expresa el (SELA, 2015) que se presentan indicios de debilitamiento por el alto nivel de congestión en los servicios de infraestructura de transporte, tales como los accesos varios y las zonas de inspección de carga, la debilidad de la coordinación público - privada para generar verdaderas comunidades portuarias, el nulo avance en la implementación de sistemas informáticos como la Ventanilla Única Portuaria (VUP) o el Port Community Systems (PCS), entre otras.

Mediante este programa, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y el SELA, busca la propagación de los mejores estándares de eficiencia, de las mejores prácticas portuarias y del mejoramiento operacional fundamentado en la gestión moderna de cadenas logísticas - portuarias.

En conclusión, ciertos lineamientos por los cuales estos instrumentos fueron tomados en cuenta para la facilitación del comercio se presentan a continuación:

- Centrar los esfuerzos de facilitación, armonización y estandarización de los sistemas portuarios en 5 aspectos: especialización de la infraestructura de transporte; servicios públicos tecnificados, estandarización de los observatorios logísticos regionales, gobernanza portuaria 2.0 y Puertos Digitales. (SELA, 2015)
- Adaptar experiencias exitosas de Ventanillas Únicas Portuarias (VUP) de otros países del mundo, a las realidades de cada sistema portuario y cada país, por lo que se deberá impulsar su análisis, diseño, financiación e implementación en los próximos 10 años.
- Definir unas directrices de políticas públicas regionales relacionadas con puertos, en torno a los siguientes Programas: Armonización de políticas, coordinación entre organismos públicos y modernización de estos organismos, Infraestructuras acuáticas, Infraestructuras terrestres, Calidad y comunidades portuarias, Sistemas de informaciones comunitarias, Capacitación y recursos humanos, Medio ambiente, Seguridad y Zonas logísticas. (SELA, 2015)

- **Operador Económico Autorizado (OEA)**

El Operador Económico Autorizado surgió como un actor del Comercio Internacional, se trata de una persona jurídica o física que en el marco de sus actividades profesionales realiza acciones reguladas por la legislación aduanera. En ese sentido, el concepto de Operador Económico Autorizado (OEA), fue desarrollado por la Organización Mundial de Aduanas, dentro del Marco Normativo SAFE para Facilitar y Asegurar el Comercio Mundial.

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

- Aumentar la previsibilidad de las operaciones de comercio exterior.
- Facilitar el comercio legítimo mediante cadenas logísticas seguras y acuerdos de colaboración entre las aduanas y el sector privado.
- Garantizar la seguridad de la cadena logística.
- Facilitar la gestión integrada de las cadenas logísticas para todos los modos de transporte.

El marco SAFE fomenta el desarrollo de acuerdos de cooperación entre organismos gubernamentales y las Aduanas, en busca de ayudar a los

gobiernos a ampliar la autoridad y la responsabilidad de las administraciones aduaneras, así como a garantizar el control integrado de fronteras.

Un O.E.A., es un operador seguro y confiable ante la aduana, cuya certificación y acreditación es otorgada por la administración aduanera luego de una auditoría en la que se revisan los estados financieros, el cumplimiento de una serie de estándares de seguridad para las operaciones aduaneras y de procesos administrativos.

Dentro de los objetivos de la O.E.A., se pueden referir: dar mayor seguridad y agilidad al movimiento de mercancías relacionadas con el Comercio Internacional, colaborar en la lucha contra el crimen organizado, así como establecer un conjunto de Normas Internacionales para promover la uniformidad de los procesos, de modo que se reduzcan los múltiples y complejos requisitos. (Beato, 2011)

Su función es facilitar el Comercio Internacional seguro de acuerdo a los principios establecidos en el Marco Normativo de la OMA e integrar a toda persona, colectivo o entidad capaz de afectar o ser afectado por las actividades de una empresa, a lo que hoy se conoce como stakeholders. (Beato, 2011). En ese mismo sentido, se busca garantizar que las aduanas otorguen beneficios a

los O.E.A., siendo algunos de estos que desarrollen mejores prácticas empresariales y que se extiendan en cada país a través del desarrollo de un programa nacional para garantizar el cumplimiento del marco SAFE.

- Correo Expreso

El artículo 7.8 del AFC (envíos urgentes), se refiere a los documentos y mercancías importadas por los operadores de servicios de entrega urgente por vía aérea y otros expendedores y envíos urgentes. En aplicación del Art. VIII del GATT, este artículo señala la necesidad que se realice el levante rápido para esta clase de servicios, manteniendo el control aduanero. Según él (SELA, 2015) lo primordial de este artículo es reducir los documentos requeridos para agilizar la llegada del envío después de haber llegado al aeropuerto.

El pequeño paquete es un envío cuyo peso máximo es de 2 kilos. La encomienda internacional se refiere a los envíos por dos o más países, tanto vía aérea o terrestre, donde son interceptados por el organismo de correo de los países que interactúan y donde el peso no deba exceder los 30 kilogramos.

Según cálculos de PayPal, se estima que por el notable aumento de la conectividad, el acceso a dispositivos inteligentes y la confianza en medios de

pagos digitales ocasionados, para el 2018, el comercio electrónico superará los US\$100.000 millones en América Latina, lo que representará un incremento de 177% con respecto a 2014. Por otro lado, Los bienes para el hogar, los equipos electrónicos y la ropa son los productos con mayor demanda en ALC en estos momentos por medio del comercio electrónico. A estos flujos habría que agregar el comercio de las PYMES (Pequeñas y Medianas empresas) y las remesas familiares, entre otros. En ese sentido, en Suramérica, en el año 2004 se adoptó el proyecto exportaciones por envíos postales para MIPYMES en el marco de la Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Esta iniciativa busca extender y adaptar para los demás países miembros de IRSSA la experiencia brasileña del Sistema de Exportaciones por Envíos Postales para que los operadores postales de los países suramericanos puedan ofrecer servicios de logística para exportaciones, especialmente para las micro y pequeñas empresas que no tiene fácil acceso al mercado externo. (SELA, 2015). Tomar este diseño hacia los países Latinoamericanos podía causar agilidad en el proceso de envíos de paquetes por medio de correo a nivel nacional conforme a las normativas aduaneras de Centroamérica.

A través del desarrollo de uso de nuevas tecnologías para el mercado postal, se ha logrado planes estratégicos que han conseguido diversificar los servicios y productos postales. Con esto el comercio electrónico logra el objetivo principal de progresar y estar en acción en cada país del mundo brindando servicios a las PYMES.

- **Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)**

A través del Tránsito Internacional de Mercancías, se realizan transacciones entre diferentes países. Para el caso del transporte marítimo combinado con el transporte terrestre, el agente marítimo combinado con el transporte terrestre, el agente marítimo o naviero emite el manifiesto de carga de los datos del conocimiento de embarque (BL, Bill of lading) especificándose que la mercancía va en tránsito. (Beato, 2013)

El proceso de Transito Internacional de Mercancías se viene aplicando en Centroamérica, dentro de la estrategia de facilitación del comercio del Proyecto Mesoamérica.

El TIM tiene los siguientes objetivos:

- Definición del Procedimiento Único y estandarizado para las operaciones de Transito Internacional de Mercancías.
- Definición del grupo de datos a intercambiar electrónicamente entre las autoridades aduaneras, migratorias y cuarentenarias de ocho países de Mesoamérica.
- Procedimientos informatizados para el tránsito Internacional de Mercancías.
- Interconexión y operatividad de los sistemas informáticos que gestionan las operaciones de tránsito de mercancías.
- Mejoramiento en infraestructura telemática, informática en administraciones aduaneras.
- Un solo control de tránsito unificado en frontera.
- Herramienta de vanguardia para facilitar el análisis de riesgo en aduana.
- Unificación de datos y declaraciones en una sola declaración electrónica.
- Disminución de más de 80% en tiempo invertido en operaciones en fronteras.
- Disminución de costos operativos.
- Mejoramiento sustancia en transparencia y previsibilidad.

A este proceso se comenzó una nueva fase que consistía en la implementación de este sistema en las fronteras terrestre, marítima y aérea de Mesoamérica. (SELA, 2015). Los organismos aduaneros de los países participantes serán los responsables de llevar a cabo el control aduanero dictado en dicho proyecto.

2.3 Artículos del GATT mejorados en el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio

En 1947 cuando se estableció el GATT, el sistema multilateral de Comercio adoptó instrumentos de política comercial para la no discriminación entre los países, la reciprocidad de los compromisos y la liberación comercial. A medida que se fueron encontrando situaciones que requerían atención de grandes entidades y a medida que fueron surgiendo conflictos entre las partes, relacionados con la libertad de tránsito de las mercancías, formalidades y derechos referentes a la exportación e importación y finalmente, sobre aplicación de los reglamentos comerciales, se fue incrementando el sistema multilateral de comercio basado en normas. Sin embargo, según el informe propiciado por la OMC, el GATT fue un foro provisional que tenía carácter de aplicación voluntaria por las partes contrayentes y una débil participación de los países en desarrollo. En ese sentido, entidades como la OMC, el Centro de Comercio Internacional (ITC), entre otras, se vieron en la necesidad de revisar los artículos que regulaban los procedimientos comerciales anteriormente mencionados.

A raíz de esto, se acordó que la base del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio serían los Artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994. Estos artículos proporcionan reglas que existían desde 1947 y cubrían los siguientes puntos: (ITC, 2013)

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

Se infería que estos artículos capturaban la naturaleza de la facilitación del comercio. Además, se tomó en cuenta que era más sencillo modificar el trabajo existente sobre la facilitación del comercio en la OMC en lugar de diseñar uno desde el principio. Como consecuencia, el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio se ha encargado de analizar si dichos artículos eran adecuados para promocionar la facilitación de comercio a través de procedimientos nacionales eficientes y una gestión de fronteras efectiva. La clarificación y mejoras de estos artículos dispuestas en su mandato se han basado en propuestas de los Estados miembros de la OMC. (ITC, 2013)

- **Artículo V – Libertad de tránsito**

El objetivo de este artículo es asegurar que los Estados miembros de la OMC permitan la libertad de tránsito de mercancías en su territorio con origen o destino a otro Estado miembro de la OMC. Para ello dispone dos obligaciones:

- No obstaculizar el tráfico de tránsito mediante la imposición de demoras innecesarias, restricciones ni derechos excesivos. (ITC, 2013)
- Conceder el trato de Nación más favorecida (NMF) a las mercancías en tránsito de todos los miembros. (ITC, 2013)

La OMC ha analizado estas obligaciones como que los Estados miembros solo tendrán la posibilidad de imponer cargos al tráfico en el tránsito de dos maneras: cargos por los gastos administrativos derivados del tránsito o servicios relacionados y cargos al transporte. Los mencionados cargos deben ser justos y no discriminatorios. En relación a esto, todos los países miembros tienen la obligación de tratar a los productos que han estado en tránsito a través del territorio de otro país miembro de una forma igual de favorable que si estos productos hubieran sido transportados desde su lugar de origen a su destino sin haber pasado por el territorio del país miembro en cuestión.

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

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

El propósito de este artículo es reducir la complejidad de los procesos de exportación e importación y reducir los costes de dichos procesos. Asimismo, se establecen obligaciones legales precisas a los miembros en lo relacionado a los cargos y tarifas que puedan imponerse a las exportaciones e importaciones, además de las sanciones que puedan imponerse por infracciones menores de los procedimientos aduaneros, finalmente, reconoce expresamente la necesidad

de disminuir el número y la complejidad de las formalidades y tarifas relacionadas con la exportación e importación.

Las disposiciones del Artículo VIII han sido sujeto de muchos procedimientos de solución de diferencias. En consecuencia, los Estados miembros de la OMC han acordado que es necesario aclarar el artículo y propusieron diversas enmiendas y mejoras entre las que se pueden encontrar las siguientes: (ITC, 2013)

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

- **Artículo X**

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

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

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

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

CAPÍTULO 3:

Valorar las estipulaciones que contiene el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.

3.1 Movimiento y levante de las mercancías establecido en el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.

El artículo 7 del referido acuerdo suministra una de las mejores practicas en aduanas y procedimientos fronterizos, que incluye las sugerencias de la Organización Mundial de Aduanas y del Convenio de Kyoto Revisado. Especificamente, dispone los procedimientos que los Estados miembros estan obligados a establecer para el despacho aduanero y levante de las mercancía de bienes para la exportación, importación o el tránsito de las mismas.

- El Convenio de Kyoto Revisado

El Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) fue adoptado 1974 y fue revisado y actualizado para asegurar que cubre las exigencias actuales de los gobiernos y del comercio internacional. Es el principal convenio de facilitación del comercio aduanero y entró en vigor el 3 de febrero del 2006. (CEPE/ONU, 2012)

El Consejo de la OMA (Organización Mundial de Aduanas) adoptó el Convenio de Kyoto Revisado en junio de 1999 como pauta para unos procedimientos aduaneros modernos y eficientes en el siglo XXI. Una vez puesto en marcha, proporcionará al comercio internacional la previsibilidad y eficiencia que el

comercio moderno necesita. El Convenio de Kyoto Revisado elabora numerosos principios rectores entre los que destacan los siguientes: (CEPE/ONU, 2012)

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

Los países deben depositar su instrumento de adhesión o ratificación con el Secretario General del Consejo. El Convenio es administrado por el Comité de Administración del CKR (Convenio de Kyoto Revisado), cuyos miembros son las partes contratantes. Solo las partes contratantes tienen derecho a voto, pero todos los demás pueden participar como observadores. (Aduanas, 2013)

El Comité de Administración no cuenta con una función fiscalizadora o de resolución de disputas en caso de que una parte contratante incumpla con los

estándares contenidos en el CKR. Los países que se adhieren a este Convenio cuentan con tres años para implementar los estándares y cinco años para implementar los estándares de transición que están contenidos en el Anexo General y en los anexos específicos que aceptaron. (CEPE/ONU, 2012)

El Convenio de Kyoto Revisado promueve la facilitación del comercio y los controles efectivos a través de sus disposiciones legales que detallan la aplicación de procedimientos simples pero eficientes. El Convenio revisado también incluye nuevas normas obligatorias que las partes contratantes tienen que aplicar y aceptar sin reservas. (Aduanas, 2013)

Los principales cambios introducidos al Convenio son los siguientes:

- a) El Convenio abarcará no sólo los regímenes aduaneros sino también las prácticas aduaneras. Los “regímenes aduaneros” (“Customs procedures”, en inglés), se refieren al tratamiento aplicado por la aduana a las mercancías. Las “prácticas aduaneras” cubren otras reglas que no se aplican directamente a las mercancías sino que regulan otras actuaciones vinculadas con el tratamiento aplicable a las mercancías. Por ejemplo, los lugares habilitados para la llegada de los medios de transporte al territorio aduanero de un país, los recursos de apelación, el uso de la informática,

derechos y obligaciones de las personas que intervienen en el despacho de las mercancías. (Aduanas, 2013)

- b) El convenio examinado estará constituido por el cuerpo del Convenio y el Anexo General, ambos de aceptación obligatoria para las Partes Contratantes, y los Anexos específicos que son opcionales. (Carranza, 1999)
- c) El **cuerpo** del Convenio contiene las previsiones relativas a definiciones, estructura, alcances, Partes Contratantes, derechos de votación, administración del Convenio, suscripción, vigencia y enmiendas al Convenio. (Carranza, 1999)
- d) El **Anexo General** del Convenio presenta dos novedades importantes: Su aceptación es obligatoria para todas las Partes y regula las siguientes materias distribuidas en los siguientes diez Capítulos: (Carranza, 1999)
- Principios generales
 - Definiciones
 - Derechos de aduana e impuestos (liquidación, recaudación, pago diferido y devolución)
 - Establecimiento de garantías
 - Control Aduanero
 - Uso de la tecnología informática

- Relación entre la aduana y los intermediarios
- Disponibilidad de la Información
- Recursos o reclamaciones en materia aduanera

e) Los **Anexos específicos** del Convenio se refieren a las siguientes materias:

- Llegada de mercancías y almacenamiento temporal
- Importación (definitiva, reimportación en el mismo estado, admisión temporal)
- Exportación definitiva
- Depósitos y Zonas francas
- Tránsito, transbordo y cabotaje
- Perfeccionamiento activo y pasivo, reintegro (“drawback”) y transformación
- Importación o Internación temporal para reexportación en el mismo estado
- Infracciones aduaneras
- Procedimientos especiales (Viajeros, tráfico postal, vehículos comerciales, provisiones y envíos de socorro)
- Origen de las mercancías (reglas, pruebas y control de las pruebas documentales).

El artículo 7 estipula lo siguiente:

- Tramitación previa a la llegada:

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

- Pago electrónico:

El acuerdo obliga a los Estados miembros, en casos que sean posibles, que permitan a los comerciantes la opción de realizar los pagos de las deudas, tarifas y otros cargos aduaneros de forma electrónica.

- Separación del levante y de la resolución final sobre los derechos aduaneros:

Si se cumplen todos los otros requisitos normativos, los Estados miembros deben poner en práctica procedimientos que permitan el levante de los bienes para la importación y la exportación antes de que se facilite una resolución final sobre las tasas aduaneras y cargos. Puede pedirse una garantía u otra forma de pago, pero el importe de dicha garantía no puede ser mayor que la cantidad total que resulte y tiene que devolverse en el momento en el que no sea necesaria.

- **Gestión del riesgo:**

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

- **Auditoría a posteriori:**

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

- **Tiempo medio de levante:**

Se motiva a los Estados miembros a que publiquen los tiempos medios de levante para demostrar a los comerciantes que los bienes no están siendo retenidos sin razón. Este acuerdo recomienda una herramienta en particular: El Estudio sobre el tiempo necesario para el levante de la OMC. Parte de los de las administraciones aduaneras para racionalizar los procedimientos entre las agencias en las fronteras y garantizar que se aplican de una forma efectiva las

medidas de facilitación del comercio, se ha usado un Estudio sobre el tiempo necesario para el levante con el fin de mejorar el desempeño de las funciones que se medían. Este constituye una herramienta única para comprobar el desempeño de las actividades fronterizas y los procedimientos aduaneros en particular, ya que están relacionados directamente con la facilitación del comercio en la frontera. (Matsuda, 2011)

- **Operadores autorizados**

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

La OMA adoptó el SAFE (Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial) en el 2005, debido a una tendencia que se desarrolló hace unos años entre las autoridades aduaneras, pues ciertos comerciantes tenían la posibilidad de beneficiarse de medidas adicionales de facilitación de comercio y todo esto por menos inspecciones físicas. Es así como la OMA implementa el SAFE con el objetivo de apoyar y asegurar cambios en el régimen comercial mundial y los procesos transfronterizos de bienes a fin de que los comerciantes no infrinjan las normas.

- **Envíos urgentes**

Otra de las estipulaciones de este acuerdo, es que los miembros deben mantener los procedimientos, a fin de que se pueda realizar el levante urgente de mercancías en el caso de los bienes que entran al país en cargas aéreas.

- **Bienes perecederos**

Como en la mayoría de los artículos de este acuerdo, en este acápite se obliga a los miembros a tomar acción en situaciones normales, relacionadas con el levante de las mercancías de bienes perecederos en el menor tiempo posible, así como darles prioridad en situaciones que se programen las comprobaciones y que se permita su almacenaje antes del levante.

3.2 Ventajas, desventajas, oportunidades y amenazas del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio

El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio es el primer acuerdo comercial multilateral concertado desde que se estableció la OMC hace 20 años. La plena aplicación del Acuerdo sobre Facilitación de Comercio de la OMC, puede reducir los costos del comercio en promedio un 14,3% para los países de ingresos bajos, en más del 13% para los países de ingresos medianos altos al simplificar la circulación de las mercancías a través de las fronteras. Sin embargo, como

todo proyecto el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio presenta desventajas y amenazas que hay que tener en cuenta. Por dicha razón se ha procedido a realizar un análisis FODA sobre este Acuerdo, a fin de tener en claro todas las posibilidades del mismo.

Ventajas

- Este acuerdo suministrará más de un US\$1 billón de dólares anuales al comercio mundial.
- El AFC permite a los países en desarrollo establecer los plazos para la aplicación de las diferentes cláusulas e incluso definir las disposiciones específicas en la que requerirá ayuda externa para la creación de capacidades. Del mismo modo, se espera facilitar el acceso de los países en desarrollo a diversas fuentes de asistencia.
- El Acuerdo sobre Facilitación de Comercio originará un comercio más seguro, más económico y más rápido.
- Seguridad: la facilitación de comercio significa cadenas de suministros más seguras, partiendo de esto se puede decir que el acuerdo aborda este tema de seguridad implementando programas de comerciantes de

confianza que agilizan el despacho de aduana para los transportistas regulares y conocidos, que transportan la mayor parte del volumen del comercio mundial. Asimismo, al facilitar el movimiento de los transportistas de confianza, el AFC permite a las agencias de aduanas concentrar sus recursos y personal valiosos en los envíos que tienen más probabilidades de representar una amenaza. (Acosta, 2017)

- Según expresa (Acosta, 2017), el acuerdo crea un comercio sin fricciones en el cual se puede llegar a más consumidores. El AFC también apoya un programa de exportación importante con la eliminación de la burocracia y los costos innecesarios, facilitando el acceso de una empresa a los consumidores extranjeros. Cabe mencionar que esta ventaja favorece principalmente a las pequeñas y medianas empresas latinoamericanas que quieren comercializar sus productos a nivel internacional, pero a menudo se frenan debido a la complejidad del proceso.

- Apertura de los mercados alrededor del mundo.

- En relación a los trámites en frontera, varias disposiciones del Acuerdo favorecerán una circulación más rápida de las mercancías en las fronteras.

- La disponibilidad de la información sobre las normas y procedimientos de exportación e importación serán publicados en línea por parte de la OMC. Asimismo la OMC establecerá dentro de los recursos que dispongan, puntos de contactos para responder peticiones de información por parte de los comerciantes.

- Otro punto importante que representa una ventaja son los servicios electrónicos, como se ha mencionado a lo largo de este informe, el Acuerdo contiene disposiciones que exigen a los Estados miembros de la OMC que acepten pagos electrónicos y versiones electrónicas de algunos documentos, siempre y cuando sea posible y el caso proceda.

- En cuanto a las normas y procesos armonizados, el AFC contiene artículos sobre la cooperación entre las entidades aduaneras y los organismos que intervienen en los procesos de comercialización, en ese sentido el Acuerdo dispone de algunos instrumentos que incentivan a esta cooperación, como la ventanilla única o un punto de entrada único para la presentación de la documentación a las autoridades u organismos correspondientes.

- El Acuerdo prevé un trato especial y diferenciado para sus integrantes cuando traten de aplicar el Acuerdo. En ese mismo sentido, se estableció

un mecanismo para el AFC, con el fin de contribuir a que dichos países reciban asistencia necesaria para poder beneficiarse plenamente del Acuerdo.

- Por último, el Acuerdo mejora los estándares y fortalece la cadena de suministros. El AFC logra este punto ordenando el procesamiento de los datos del envío antes de la llegada de la mercancía recaudando los derechos e impuestos de pasar el control aduanero, agilizando el movimiento de envíos de bajo riesgo por medio de operadores conocidos.

Oportunidades

- Se estima que las exportaciones mundiales de mercancías podrían aumentar hasta 2.7% y los países en desarrollo se verían altamente beneficiados al poder incrementar sus exportaciones hasta US\$730 mil millones anuales. A escala global, se calcula que el PIB mundial aumentará un 0.5%.
- El AFC beneficia mayormente a los países en desarrollo y menos adelantados, por consiguiente, se espera que el Acuerdo apoye a estos países a diversificar sus exportaciones, facilitando su acceso a mercados internacionales y a las cadenas de valor mundiales.

- Del mismo modo, se espera que los costos del comercio mundial disminuyan más de 14% alrededor del mundo.

- El Acuerdo cooperará intensamente con los países en desarrollo, los países menos adelantados y los países en transición a recolectar beneficios reales y sostenibles a fin de propiciar un mayor desarrollo económico para sus ciudadanos. (Azevêdo, 2014)

- En cuanto a los países menos adelantados, podrán fortalecer su competitividad y su nivel de productividad logrando disminuir la pobreza.

- Los países miembros tendrán la oportunidad de generar un mayor ingreso de la Inversión Extranjera Directa.

- Se estima que se generarán 20 millones de nuevos empleos en la economía mundial.

- Se prevé que los beneficios de los países en desarrollo superarán la media mundial: la pronta y plena aplicación del AFC impulsará las exportaciones de esos países un 3,5% anual y su crecimiento económico aumentará un 0,9% todos los años. (OMC, 2015)

- El referido Acuerdo contribuirá a aumentar las recaudaciones de derechos aduaneros y otros impuestos recaudados en la frontera por las autoridades, debido a la simplificación de los procedimientos comerciales.
- El AFC brinda oportunidades para que los comerciantes y otras partes interesadas formulen observaciones sobre las normas propuestas en relación con el movimiento de las mercancías. También establece que los Miembros de la OMC establecerán el derecho de recurrir las decisiones administrativas de aduana.
- Los costos del comercio pueden llegar a representar el equivalente a un arancel ad valorem del 134% en los países de altos ingresos y del 219% en los países en desarrollo. (OMC, 2015)
- La plena aplicación del Acuerdo podría llegar a reducir el tiempo medio necesario para importar un 47%. Los plazos para exportar se reducirían aún más; se estima que hasta un 91% con respecto a la media actual. (OMC, 2015)

Desventajas

- El AFC es obligatorio y exigente por ser jurídicamente vinculante y por poseer el rango de tratado internacional, con carácter multilateral (159 países). En caso de no cumplirse las estipulaciones, el país en cuestión

se expone a consultas por los Estados miembros de la OMC y en consecuencia, pueden ser sancionados por el órgano de solución de diferencias, así como recibir represalias comerciales de otros países.

- La probabilidad de prácticas fraudulentas en aduanas podría ser mayor, a medida que aumenta el tiempo necesario para despachar las mercancías.

Amenazas

- El primer reto al que deben hacer frente los PMA y los países en desarrollo es el relativo a los requisitos impuestos por el acuerdo. En efecto, quedan obligados a informar permanentemente a los comerciantes de cualquier parte del mundo que quieran saber antes de la operación los derechos a pagar, los impuestos, así como cualquier otra información pertinente. Estos comerciantes deben ser informados sin falta de todo nuevo reglamento que afecte a sus actividades de importación o exportación. Aunque el acuerdo prevé medidas de asistencia técnica y de apoyo financiero a los PMA, estos se enfrentarán a muchos desafíos, entre ellos: profundas reformas institucionales que podrían desembocar en la fusión o la creación de nuevos órganos, nuevas regulaciones, equipamiento e infraestructuras que garanticen la rapidez y eficacia en la tramitación de las operaciones de importación y exportación, así como también un personal administrativo altamente calificado.

- El ACF es un acuerdo pensado claramente para los productos industriales, proporcionando un marco de derechos y obligaciones que “debería” implicar la reforma de los procedimientos aduaneros fronterizos de todos los Miembros de la OMC. Se dice “debería”, ya que estas reformas están en parte supeditadas a los reclamos legítimos de los PED (Países en Desarrollo) y PMA en relación a contar con la necesaria asistencia, ya sea técnica como financiera, para poder cumplir con las disposiciones del Acuerdo. Debido a que el AFC entró en vigor de conformidad con el Artículo X:3 del Acuerdo de Marrakech, es posible que algunos Miembros de la OMC nunca lo implementen y en su defecto, no estarían obligados a cumplir sus disposiciones ni a beneficiarse de ellas. Con los plazos que se han establecido en el Acuerdo, su aplicación real no será antes de los dos años. (Ferrando, 2013)
- Las pequeñas y medianas empresas de los países en desarrollo en su mayoría son productoras de bienes o proveedoras de servicios intermedios que, para colocar sus productos en los mercados exteriores, dependen de grandes conglomerados que al ser un número reducido puede tener el poder de dominio que otorga un monopsonio. De presentarse esta práctica anticompetitiva, el efecto podría ser el de reducir los beneficios que el comercio le puede generar a una empresa exportadora, así como deprimir los precios de manera tal que los

márgenes de beneficios de dichas empresas son más bajos que los que tendrían en un mercado en competencia. (SELA, 2009)

En una situación de monopsonio los beneficios que debiera ganar el exportador se direccionan a favor de los conglomerados con lo cual se distorsiona el efecto que debe generar este tipo de relación comercial, que es la de promover la generación de economías de escala, generar el reconocimiento de un nueva marca o de producir el incremento de la rentabilidad de las pequeñas y medianas empresas. (SELA, 2009)

- El impacto positivo estimado que tendría la aplicación del AFC tanto en los países desarrollados, como en los países en desarrollo, podría verse afectada por las prácticas anticompetitivas que pueden llegar a realizar algunas empresas que participan de la cadena de exportación, lo cual constituiría un obstáculo al flujo del comercio y las inversiones. A pesar del gran esfuerzo que pueden realizar los países miembros para implementar el AFC, todo trabajo puede ser en vano si no se evita que las prácticas anticompetitivas se presenten. (SELA, 2009)

Las prácticas anticompetitivas que de manera general afectan no solo a exportadores o importadores, sino también a los productores locales son los cárteles, el abuso de posición de dominio, las fusiones anticompetitivas y la limitación vertical anticompetitiva en el mercado. (SELA, 2009)

Asimismo, la obtención de beneficios excesivos o la exclusión de competidores debido al abuso que puede ejercer una empresa en el mercado podrían impedir la participación de nuevos competidores en el mercado dominado por un solo proveedor. Este mismo efecto negativo puede ser provocado por la actuación de dos empresas que concentran su capital con el objetivo de crear un monopolio o una posición dominante en el mercado; además de ello, esta práctica anticompetitiva puede también incrementar el precio de los bienes y reducir la oferta en el mercado. (SELA, 2009)

CONCLUSIONES

- 1- Debe tenerse presente el seguimiento de una serie de estipulaciones a la hora de pensar en el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio. En primer lugar, se debe de tener claro que el acuerdo es un mecanismo, una herramienta para mejorar los procesos aduanales en el comercio internacional de los países miembros de la OMC.
- 2- Luego deben identificarse las condiciones de cada Estado miembro, para determinar en qué categoría que establece el mecanismo se encuentra. Por ejemplo, Categoría A, B o C.
- 3- Se debe asimismo mencionar, que los compromisos forman parte del Acuerdo. El conocimiento sobre cuando un país trata de poner en marcha un compromiso, les proporciona a las empresas un indicio con respecto a cuándo esperar mejoras en la facilitación del comercio y por consiguiente evitar falsas expectativas.
- 4- La puesta en marcha de este acuerdo se llevó a cabo cuando dos terceras partes de los países miembros de la OMC notificaron su ratificación y entró en vigencia en febrero del presente año 2017.

No cabe dudas de que el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio podría generar miles de millones dólares a la economía global. En ese sentido, cabe destacar

que el Acuerdo es un instrumento internacional que contribuirá con la aceleración y simplificación de los procedimientos aduaneros.

A nivel de **República Dominicana**:

- 1- El sector público requiere actuar con diligencia y anticipación en cuanto a política comercial del país, la cual debe ser revisada en base a este Acuerdo.
- 2- El Plan de implementación estimó que para cumplir con este Acuerdo se necesitarán alrededor de US\$16 millones de dólares.
- 3- En cuanto al sector privado, este debe asumir los compromisos que dependen de su gestión. La eficiencia de los puertos y aeropuertos es fundamental para el cumplimiento del Acuerdo.
- 4- Es conveniente la existencia de mejoras continuas en la eficiencia del sector público, los procedimientos y la transparencia de las normas.
- 5- La aplicación de algunas medidas estipuladas en el Acuerdo abarcaría áreas relacionadas a capacitación, nuevas regulaciones, cambios institucionales, infraestructura, equipamientos, etc. De lo mencionado lo más costoso en lo que incurriría el país sería en infraestructuras.

6- Además de la implementación de estándares internacionales, en República Dominicana se hace realce en la aceptación de instrumentos automatizados, de los cuales se vienen haciendo desarrollos importantes como son: el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), Operador Económico Autorizado, Ventanilla Única del Comercio Exterior y tránsito internacional de mercancías a través de las fronteras terrestres.

- Finalmente, para el país la aplicación del AFC de la Organización Mundial del Comercio representa un punto muy importante, pues la República Dominicana busca diversificar y promover sus exportaciones no tradicionales, así como crear mejores climas de negocios, mejorar el nivel competitivo en relación a las demás economías y desarrollar la eficiencia nacional.

RECOMENDACIONES

En primer lugar, se recomienda que la autoridad encargada del comercio exterior vele por la fiel implementación del acuerdo, a fin de evitar las sanciones que puedan aplicar la entidad de solución de controversias en caso de que el país no cumpla con las estipulaciones del referido Acuerdo.

En ese mismo orden, se sugiere establecer estricto control y vigilancia en los procedimientos de transacciones comerciales, a fin de que no se corrompan las acciones que deben ejecutarse conforme a las alineaciones del acuerdo.

Otra recomendación considerada, es la de especializar recurso humano a los fines de que puedan llevar a cabo la correcta ejecución de las disposiciones del convenio, con la finalidad de que el personal no represente una traba para el buen funcionamiento del Acuerdo.

Se recomienda que tanto los operadores logísticos, como los agentes de carga y operadores logísticos de transporte aéreo y terrestre, multipliquen la información a los negociantes involucrados en el comercio exterior y que del mismo modo comuniquen los beneficios que representarían para ellos las medidas implementadas por el AFC.

Se sugiere ver por parte de República Dominicana, si cumplen con los requerimientos necesarios para implementar el mecanismo, es necesario evaluar si a nivel país poseen las condiciones para hacer frente a todo lo establecido por la OMC, como facilidades tecnológicas, económicas, del entorno, etc., con el objetivo de que puedan aprovechar al máximo los beneficios estimados del acuerdo.

De la misma manera, se recomienda que se realice una alianza a nivel nacional por parte de los Órganos Reguladores del Comercio, a fin de coordinar y sistematizar el trabajo en materia de los procedimientos que facilitan el comercio. Asimismo, se recomienda que el gobierno de República Dominicana brinde apoyo a estos órganos reguladores para cumplir con sus objetivos.

Por otra parte, se recomienda que se cree un programa que apoye a las importaciones a reducir los costos innecesarios, independientemente del país del cual provenga, con la intención de que se facilite la inversión extranjera.

En lo que respecta a las PYMES, se sugiere apoyo e incentivo por parte del gobierno y de los organismos más preparados, con el objetivo de que estas aumenten su volumen de comercialización aprovechando las facilidades que

ofrece el Acuerdo. Del mismo modo, que los ayuden a alcanzar niveles más avanzados que les permitan acceder a otros mercados y por.

En definitiva, se recomienda que la República Dominicana desarrolle políticas que permitan hacer al país más competitivo, brindando facilidades que ya ofrecen otros países a sus usuarios, como aduanas más eficientes y puestos de fronteras modernos que permitan el tránsito de mercancías de forma más ágil.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acosta, J. (27 de Marzo de 2017). World Economic Forum. Recuperado el 18 de Julio de 2017, de Future of International Trade and Investment:

<https://www.weforum.org/es/agenda/2017/03/3-maneras-en-que-el-nuevo-acuerdo-sobre-facilitacion-del-comercio-transformara-a-america-latina/>

Aduanas. (1 de agosto de 2013). Convenio de Kyoto. Diario Digital de la Dirección General de Aduanas .

Azevêdo, R. (22 de Julio de 2014). Organización Mundial del Comercio . Recuperado el 18 de Julio de 2017, de https://www.wto.org/spanish/news_s/news14_s/fac_22jul14_s.htm

Beato, N. (11 de Octubre de 2013). Acento. Recuperado el 22 de Julio de 2017, de <http://acento.com.do>

Beato, N. (6 de Diciembre de 2011). Operador Económico Autorizado. Acento .

Carranza, A. (1999). Convenio de Kyoto La Organización Mundial de Aduanas (OMA). Comunidad Andina.

CEPE/ONU. (2012). Guía de implementación de la Facilitación del Comercio.

DoingBusiness. (Junio de 2016). Banco Mundial . Recuperado el 20 de Julio de 2017, de <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>

Echeverría, M. La facilitación del comercio en las negociaciones comerciales multilaterales y bilaterales. Santiago de Chile: Naciones Unidas, CEPAL.

Fernández, F. (20 de Mayo de 2013). El comercio Internacional en Contexto Aduana de Hoy . Aduanas Digital .

Ferrando, A. P. (2013). La Ronda Doha de la OMC: El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio . Bali: El Instituto de Estrategia Internacional.

Grainger. (2011).

HoyDigital. (16 de Febrero de 2017). Resalta avances logrados por RD en facilitación del comercio. Hoy .

ITC, C. d. (2013). Una guía de Negocios para los Países en Desarrollo. Ginebra.

Luna, K. (21 de abril de 2017). Llamam a diálogo por la entrada del AFC. Listin Diario .

Matsuda. (2011). World Customs Journal .

OMC. (2015). AYUDA PARA EL COMERCIO: MOVILIZACIÓN DE LA AYUDA PARA EL COMERCIO. Quinto Examen Global de la Ayuda para el Comercio:

“Reducir los costos del comercio con miras a un crecimiento inclusivo y sostenible”. Ginebra, sede de la OMC.

OMC. (2015). Facilitación del Comercio. Ginebra, Suiza .

OMC. (2015). Informe sobre el Comercio Mundial . Ginebra, Suiza: Librería en línea de la OMC.

OMC. (2015). Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio. Ginebra, Suiza.

OMC. (Abril de 2015). Organización Mundial del Comercio. Recuperado el 20 de Julio de 2017, de

https://www.wto.org/spanish/thewto_s/20y_s/wto_tradefacilitation_s.pdf

Persson. (2013).

Rodríguez, E. (2017). Servicios Aduaneros para la Facilitación del Comercio. República Dominicana: Dirección General de Aduanas.

SELA. (2009). ACUERDO DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO DE LA OMC: RETOS EN MATERIA DE COMPETENCIA . Perú.

SELA, S. E. (2015). Revisión y análisis de la aplicación del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre Facilitación del Comercio en Países de América Latina y el Caribe (ALC). Caracas, Venezuela: Secretaría Permanente del SELA.

Vásquez, T. (19 de Abril de 2017). Acuerdo de Facilitación de Comercio plantea cambio de paradigma en materia logística. 7 días.com.do .

Zaki. (2014).

ANEXOS

Anexo 1

Anexo D del denominado “Paquete de Julio”

Modalidades para las negociaciones sobre facilitación del comercio

1. Las negociaciones tendrán por finalidad aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, con miras a agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Las negociaciones tendrán también por finalidad potenciar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad en esta esfera. Las negociaciones tendrán además por finalidad el establecimiento de disposiciones para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras o cualesquiera otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros.

2. Los resultados de las negociaciones tendrán plenamente en cuenta el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y menos adelantados. Los Miembros reconocen que este principio deberá ir más allá de la concesión de los habituales períodos de transición para aplicar los compromisos. En particular, el alcance de los compromisos y el momento de contraerlos guardarán relación con la capacidad de aplicación de los Miembros en desarrollo y menos adelantados. Se acuerda además que estos Miembros no

estarían obligados a realizar inversiones en proyectos de infraestructura que superen sus posibilidades.

3. Los países menos adelantados Miembros sólo tendrán que asumir compromisos en la medida compatible con las necesidades de cada uno de ellos en materia de desarrollo, finanzas y comercio o con sus capacidades administrativas e institucionales.

4. Como parte integrante de las negociaciones, los Miembros tratarán de identificar sus necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio, en particular las de los países en desarrollo y menos adelantados, y también abordarán las preocupaciones de los países en desarrollo y menos adelantados relativas a las repercusiones de las medidas propuestas en los costos.

5. Se reconoce que la prestación de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad es fundamental para que los países en desarrollo y menos adelantados puedan participar plenamente en las negociaciones y beneficiarse de ellas. Los Miembros, en particular los países desarrollados, se comprometen por lo tanto a asegurar de manera adecuada ese apoyo y esa asistencia durante las negociaciones.

6. Se deberá también proporcionar apoyo y asistencia para ayudar a los países en desarrollo y menos adelantados a aplicar los compromisos resultantes de las negociaciones, de conformidad con su naturaleza y alcance. En este contexto, se reconoce que las negociaciones podrían dar lugar a determinados

compromisos cuya aplicación requiriera apoyo para el desarrollo de infraestructura por parte de algunos Miembros. En estos casos limitados, los países desarrollados Miembros harán el máximo esfuerzo por asegurar un apoyo y una asistencia directamente relacionados con la naturaleza y el alcance de los compromisos a fin de permitir la aplicación. Queda entendido, sin embargo, que en los casos en que no lleguen el apoyo y la asistencia requeridos para tal infraestructura, y cuando un Miembro en desarrollo o menos adelantado continúe careciendo de la capacidad necesaria, no se exigirá la aplicación. Aunque se hará el máximo esfuerzo por asegurar el apoyo y la asistencia necesarios, queda entendido que los compromisos de los países desarrollados de proporcionar ese apoyo no son ilimitados.

7. Los Miembros convienen en examinar la eficacia del apoyo y la asistencia proporcionados y su capacidad para apoyar la aplicación de los resultados de las negociaciones.

8. Para que la asistencia técnica y la creación de capacidad sean más efectivas y operativas y para asegurar una mayor coherencia, los Miembros invitarán a las organizaciones internacionales pertinentes, entre ellas el Banco Mundial, el FMI, la OCDE, la OMA y la UNCTAD, a emprender esfuerzos de colaboración a esos efectos.

9. Se tendrá debidamente en cuenta el trabajo pertinente de la OMA y de otras organizaciones internacionales pertinentes en esta esfera.

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

Anexo 2

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

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

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

El Informe “Doing Business 2015” del Banco Mundial, compara las regulaciones comerciales en 189 economías, una de las cuales se refiere al tema del “comercio transfronterizo”. En esta variable se mide el tiempo y el costo (excluidos los aranceles) asociados con la exportación e importación de un cargamento estándar de mercancías por transporte marítimo. Se registran los

documentos requeridos y el tiempo y el costo requeridos para completar las cuatro fases básicas de la exportación e importación de mercancías: preparación de documentos, aprobación de la aduana y otras inspecciones, transporte terrestre y manejo y manejo en puerto y terminal. No se incluyen el tiempo y costo del transporte marítimo. La recopilación más reciente de datos se completó en junio de 2014, con los resultados para ALC presentados en el Cuadro 1. (SELA, 2015)

Como puede apreciarse, entre los 31 países de ALC analizados, Panamá ocupa el puesto 9 a escala mundial, seguido de República Dominicana (24) y Barbados (38). En conjunto ALC muestra un puntaje de 72,47 equivalentes al puesto 94, en tanto que la OCDE registra 86,12 equivalente al puesto 20. (SELA, 2015)

En exportaciones, mientras que en Panamá se requieren 3 documentos para realizar una exportación, el promedio en la OCDE es de 3,8 y en ALC de 5,7. Estarían en el promedio de la OCDE 4 países de la región (República Dominicana, México, Granada y Colombia). En los demás países de ALC, 11 exigen 5 documentos y 15 requieren entre 6 y 8. (SELA, 2015)

En materia de importaciones, el promedio en la OCDE es de 4,3 documentos y en ALC de 6,8. Panamá requiere 3, México 4 y seis países 5 documentos (República Dominicana, Barbados, Chile, Costa Rica, Bahamas y Nicaragua). Los 23 países restantes exigen entre 6 y 11. (SELA, 2015)

En términos de tiempo, Panamá iguala los días requeridos para importar de OCDE en materia de exportaciones y 3 países emplean menos días, en tanto que los 26 países restantes emplean entre 11 y 56 días, siendo los tiempos más largos en Nicaragua (21), Surinam y Bolivia (22), etc. Para las importaciones, República Dominicana y El Salvador están en el promedio de la OCDE. (SELA, 2015)

Anexo 3

Cuadro 2

Economía ^A	Comercio transfronterizo o DAF	Comercio transfronterizo o clasificación	Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)	Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)	Tiempo para exportar: Cumplimiento documental (horas)	Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)
Peru	100.00	1	0	0	1	
Polonia	100.00	1	0	0	1	
Portugal	81.86	62	48	386	2	
Puerto Rico (Estados Unidos)	61.41	128	30	382	10	
Qatar	93.76	28	24	280	4	
Reino Unido	29.83	176	84	1113	48	
República Árabe Siria	58.64	138	141	280	48	
República Centroafricana	100.00	1	0	0	1	
República Checa	83.51	58	16	488	10	
República Dominicana	74.91	79	20	445	21	
República Kirguisa	68.21	99	74	196	120	
Ribera Occidental y Gaza	100.00	1	0	0	1	
Rumania	---	---	---	---	---	

Fuente: Doing Business 2016

Cuadro 3

Economía ^A	Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)	Tiempo para importar: Cumplimiento fronterizo (horas)	Costo para importar: Cumplimiento fronterizo (USD)	Tiempo para importar: Cumplimiento documental (horas)	Costo para importar: Cumplimiento documental (USD)
Pakistán - Lahore	168	200	84	605	143
Palau	6	60	24	490	50
Panamá	96	375	72	810	425
Papua Nueva Guinea	24	120	48	500	135
Paraguay	48	50	72	583	80
Perú	1	0	0	0	0
Polonia	1	0	0	0	0
Portugal	2	75	48	386	75
Puerto Rico (Estados Unidos)	10	150	88	754	617
Qatar	4	25	3	0	0
Reino Unido	48	725	141	828	742
República Árabe Siria	48	60	98	209	500
República Centroafricana	1	0	0	0	0
República Checa	10	15	24	579	40
República Dominicana	21	145	37	512	200
República Kirguisa	120	288	2	0	200

Fuente: Doing Business 2016

Doing Business registra el tiempo y costo asociados con el proceso logístico de exportación e importación de mercancías. Además, mide el tiempo total y el costo (excluyendo aranceles) asociados con tres conjuntos de procedimientos del proceso de exportación e importación: documentación, controles transfronterizos y transporte doméstico. Doing Business toma en cuenta el producto en el que cada economía cuenta con ventaja comparativa para medir el proceso de exportación. Para la importación, el producto catalogado para todas las economías es las autopartes. El modo de transporte y el puerto comercial, ya sea marítimo, aéreo o terrestre, considerados en el análisis son aquellos utilizados con mayor frecuencia para el comercio del producto elegido para cada economía con sus principales socios comerciales. La recopilación más reciente de datos para este proyecto se completó en junio de 2016. (DoingBusiness, 2016)

Anexo 4

Con arreglo a los procedimientos en frontera actuales, una transacción ordinaria puede constar de numerosas etapas (véase el gráfico 1). El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio establece una serie de medidas para la rápida circulación de las mercancías a través de las fronteras, que se basan en las mejores prácticas de todo el mundo. El Acuerdo es innovador en cuanto a que, por primera vez en la historia de la OMC, los compromisos de los países en desarrollo y menos adelantados están vinculados a la capacidad de los países para aplicar el Acuerdo. Además, el Acuerdo establece que debe prestarse asistencia y apoyo para ayudar a los países a lograr la capacidad necesaria. (OMC, 2015)

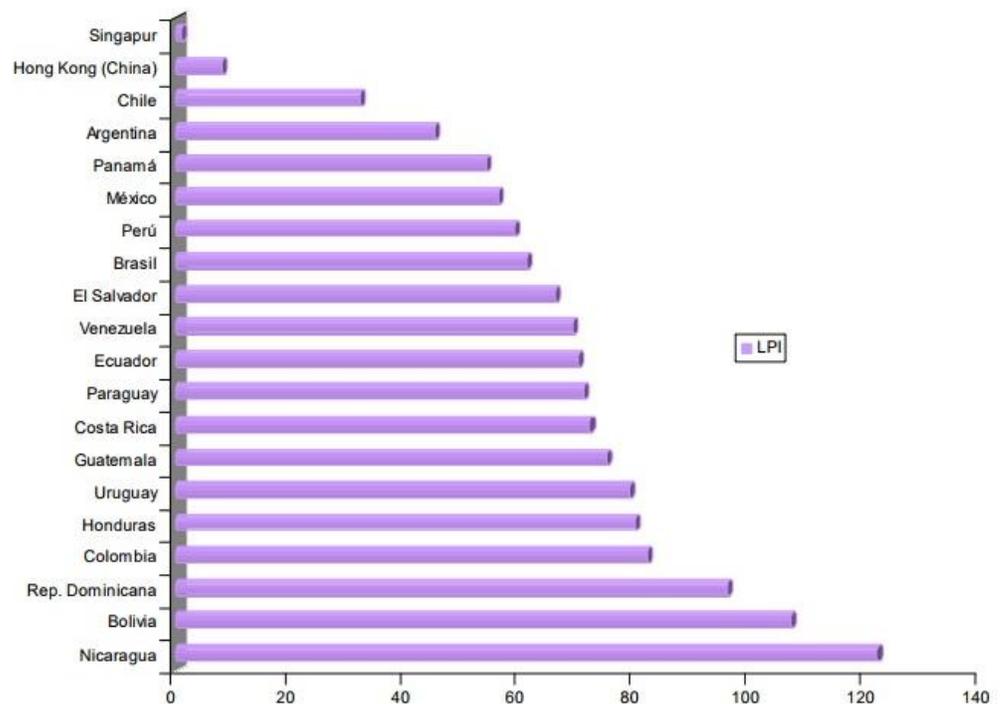


Anexo 5

A continuación se puede ver el gráfico del LPI para los países de América Latina además de Singapur y Hong Kong (China). Se puede apreciar lo lejos que se encuentra la región de los países líderes en cuanto a sistemas logísticos. Aún así, hay algunos países latinoamericanos que tienen niveles de desarrollo más avanzados como Chile, Argentina, Panamá y México. (Echeverría)

Gráfico 2

RANKING DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO (ENTRE 150 PAÍSES) DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA ADEMÁS DE SINGAPUR Y HONG KONG (CHINA)



Fuente: Arvis, Jean-François, et al. (2007)

Anexo 6

Gráfico 3



Fuente: OMC, 2015. Mecanismo para el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio.

