

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/W/80

23 de mayo de 1997

(97-2149)

---

**Consejo del Comercio de Mercancías  
2 de junio de 1997**

## FACILITACIÓN DEL COMERCIO

### Nota documental de la Secretaría

- i) En Singapur los Ministros recomendaron al Consejo del Comercio de Mercancías (CCM) "la realización de trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los procedimientos que rigen el comercio, aprovechando los trabajos de otras organizaciones internacionales pertinentes, con objeto de evaluar si procede establecer normas de la OMC en esta materia" (WT/MIN(96)/DEC).
- ii) En su reunión de 27 de enero de 1997, el CCM pidió a la Secretaría que reuniera la información relativa a los trabajos ya hechos o a los que se hallan en curso sobre la cuestión de la facilitación del comercio en otras organizaciones internacionales, inclusive no gubernamentales, para mayo de 1997. Como primer paso de esta recopilación, el CCM pidió que la Secretaría proporcionase una visión general de las actividades de facilitación del comercio realizadas en esas organizaciones (G/C/M/17). En respuesta a esa petición, la Secretaría preparó una breve nota documental para la reunión del CCM de 26 de marzo de 1997 (G/C/W/70).
- iii) La presente nota documental se ha estructurado de la siguiente manera: en la sección A se exponen los trabajos de las organizaciones internacionales intergubernamentales. La sección B abarca los trabajos realizados por las organizaciones internacionales no gubernamentales. En la sección C se da una breve visión general de la facilitación del comercio en relación con la labor de otras organizaciones regionales, acuerdos de libre comercio y uniones aduaneras. En la sección D se hace una breve reseña de otras iniciativas y actividades a este respecto y el anexo E contiene una lista no exhaustiva de las disposiciones de la OMC relativas a los procedimientos que rigen el comercio.
- iv) La presente nota se refiere a un gran número de organizaciones y a una amplia diversidad de cuestiones relacionadas con la actividad comercial. Con arreglo al mandato dado por el CCM, la Secretaría ha tratado de trazar un panorama amplio de las actividades de otras organizaciones. En el texto principal se ha procurado dar una visión general concisa de esta labor abarcando los principales aspectos relativos a la "simplificación de los procedimientos que rigen el comercio". En los anexos figura una información más detallada sobre los trabajos de algunas organizaciones.
- v) Este documento se presenta al CCM reconociendo que puede haber otras actividades e iniciativas relacionadas con la facilitación del comercio; la omisión de cualquiera de esas actividades no tiene connotación ninguna de que la Secretaría le atribuya un significado. La información que se presenta se basa en los mejores esfuerzos que la Secretaría ha podido hacer, dados el tiempo y la información disponibles.

ÍNDICE

	<u>Página</u>
A. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES INTERGUBERNAMENTALES . . .	5
I. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) . . . . .	5
Antecedentes . . . . .	5
Intercambio electrónico de datos (IED) . . . . .	6
Otros trabajos de la CEPE . . . . .	7
Modelo de la transacción de comercio internacional . . . . .	7
II. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) . . . . .	8
Antecedentes . . . . .	8
Simposio de las Naciones Unidas sobre la Eficiencia Comercial . . . . .	9
El programa de centros de comercio . . . . .	10
Otros trabajos de la UNCTAD . . . . .	10
III. Organización Mundial de Aduanas (OMA) . . . . .	12
Antecedentes . . . . .	12
Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto) . . . . .	12
Revisión actual del Convenio de Kyoto . . . . .	13
Convenio aduanero relativo a la admisión temporal (Convenio de Estambul) . . . . .	14
Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías . . . . .	16
Convenio Internacional sobre asistencia mutua administrativa para la prevención, investigación y represión de las infracciones de aduanas (Convención de Nairobi) . . . . .	16
Otras convenciones aduaneras administradas por la OMA . . . . .	16
Otros instrumentos y programas . . . . .	17
IV. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) . . . . .	18
V. Organización Marítima Internacional (OMI) . . . . .	18
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional . . . . .	19
VI. Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) . . . . .	19
VII. Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) . . . . .	20
VIII. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) . . . . .	21
IX. El Centro de Comercio Internacional (CCI) . . . . .	21
X. El Banco Mundial . . . . .	21
XI. La Organización Internacional de Normalización (ISO) . . . . .	21
B. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES . . . . .	22
I. Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) . . . . .	22
II. Cámara de Comercio Internacional . . . . .	22
III. Cámara Naviera Internacional . . . . .	23
IV. Unión Internacional de Transportes por Carretera . . . . .	24
V. Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA) . . . . .	24

	<u>Página</u>
C. ORGANIZACIONES REGIONALES Y ZONAS DE LIBRE COMERCIO O UNIONES ADUANERAS . . . . .	24
I. Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC) . . . . .	25
II. Unión Europea (UE) . . . . .	25
III. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) . . . . .	26
D. OTRAS ACTIVIDADES E INICIATIVAS . . . . .	26
E. LISTA DE DISPOSICIONES DE LA OMC (ACUERDOS DE LA RONDA URUGUAY/GATT 1994) RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO . . . . .	27
Artículo V - Libertad de tránsito . . . . .	27
Artículo VII - Valoración en aduana . . . . .	28
Artículo VIII - Derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación . . . . .	28
Artículo IX - Marcas de origen . . . . .	28
Artículo X - Publicación y administración de los reglamentos comerciales . . . . .	28
Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (Acuerdo de Valoración en Aduana) . . . . .	28
Acuerdo sobre Normas de Origen . . . . .	29
Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación . . . . .	29
Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición . . . . .	29
Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio . . . . .	29
Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios . . . . .	30
Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio . . . . .	30
Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias . . . . .	30
 <u>ANEXOS</u>	
ANEXO I: RECOMENDACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS/CEPE . . . . .	31
ANEXO II: EXPLICACIÓN DEL IED Y DEL EDIFACT DE LAS NACIONES UNIDAS . . . . .	35
ANEXO III: ANEXOS DEL CONVENIO DE KYOTO DE LA OMA . . . . .	38
ANEXO IV: ANEXOS DEL CONVENIO DE ESTAMBUL DE LA OMA . . . . .	46
ANEXO V: ANEXOS DEL CONVENIO DE NAIROBI . . . . .	49
ANEXO VI: OTROS CONVENIOS DE LA OMA . . . . .	50
ANEXO VII: RECOMENDACIONES DE LA OMA . . . . .	53
ANEXO VIII: NORMAS INTERNACIONALES ADUANERAS DE LA OMA . . . . .	56

	<u>Página</u>
ANEXO IX: EXAMEN DETALLADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA CNUDMI . . . . .	57
ANEXO X: EXAMEN DETALLADO DEL CONVENIO DE LA OMI PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL (FAL) Y SUS ENMIENDAS . . . . .	61
ANEXO XI: PRINCIPIOS RECTORES INTERNACIONALES DE LA CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL PARA LAS ADUANAS . . . . .	63
ANEXO XII: INSTRUMENTOS COMERCIALES DE LA CCI . . . . .	64
ANEXO XIII: INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA . . . . .	65
ANEXO XIV: DOCUMENTOS DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSITARIOS (FIATA) PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO . . . . .	66
ANEXO XV: CONVENCIONES DE LAS NACIONES UNIDAS RELATIVAS A LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO . . . . .	67

## A. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES INTERGUBERNAMENTALES

### I. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)

#### *Antecedentes*

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

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

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

Entre los participantes figuraban los representantes de los gobiernos miembros de la CEPE, representantes de órganos nacionales de facilitación del comercio, las principales organizaciones internacionales y países que no eran miembros de la CEPE. Los países miembros de las Naciones Unidas que no lo eran de la CEPE fueron autorizados a participar en los trabajos del GT.4 en virtud del artículo 11 del mandato de la CEPE.

2. La mayoría de las organizaciones internacionales e intergubernamentales que se ocupan de la facilitación del comercio, trabajan sobre la base de las normas de la CEPE y en favor de su aplicación. La labor de los dos grupos de expertos se ha orientado a la consecución de los siguientes objetivos de facilitación del comercio:

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

3. En febrero de 1997, el GT.4 pasó a ser el Centro de Facilitación de los Procedimientos y Prácticas en la Administración, el Comercio y el Transporte (CEFACT) por decisión del Comité de Desarrollo del Comercio en su 45ª reunión. El CEFACT ha reorganizado las tareas del GT.4 para

racionalizar la adopción de decisiones, potencias las iniciativas de colaboración y delegar las decisiones técnicas en los expertos sobre el terreno. El Centro trabaja a través de grupos técnicos informales; permite que en sus reuniones y estructura de gestión participen plenamente países no miembros de la CEPE y organizaciones internacionales y ONG reconocidas que estén interesadas en ello; utiliza centros de coordinación en las comisiones regionales interesadas de las Naciones Unidas y tiene un equipo especial intersecretarías de la CEPE, la UNCTAD y el CCI. El CEFACT también coopera con empresas privadas y otras organizaciones intergubernamentales que participan directamente en sus trabajos.

4. Uno de los primeros resultados de la labor del GT.4 son las 26 Recomendaciones de la CEPE/Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio, elaboradas a lo largo de los 37 últimos años.<sup>1</sup> Varias de estas recomendaciones han sido adoptadas por la Organización Internacional de Normalización (ISO) como normas ISO internacionales (véase *infra* la sección sobre la ISO). La primera Recomendación fue el Formulario clave de las Naciones Unidas, que establece esencialmente un conjunto de reglas sobre el modo de formular los documentos nacionales de comercio. Antes de su aplicación, la información contenida en los numerosos documentos necesarios para el comercio estaba diseminada en distintos lugares y de formularios diferentes sin ningún sistema uniforme. Con su aplicación, que se intensificó en el decenio de 1970, comenzaron a verse los formularios impresos en papel del mismo tamaño, con entradas de información comunes que ocupaban una misma posición relativa en cada formulario. En el sector de los Procedimientos del Comercio merece señalarse la Recomendación 18 "Medidas para facilitar los procedimientos comerciales internacionales". Abarca, entre otras cosas, algunos aspectos de los procedimientos aduaneros y de la inspección previa a la expedición. La CEPE está revisando y actualizando esta Recomendación.

5. A lo largo de la transacción comercial, la información puede acumularse en una serie de documentos o en un archivo electrónico. Los documentos en papel son la base para el intercambio de información entre los humanos, mientras que los archivos electrónicos son la base para el intercambio de información entre los ordenadores. Este último concepto está en el origen del Intercambio Electrónico de Datos (IED). Cualquiera que sea la forma, en papel o electrónica, se trata del intercambio y de la corriente temporal de información, y la facilitación del comercio se refiere al estudio de modos y medios de acelerar esa corriente simplificando los procedimientos con ellas relacionados.

6. A consecuencia del trabajo realizado en el Formulario clave de las Naciones Unidas, se reconoció la importancia de los datos estructurados del comercio y los negocios. Esto dio lugar al desarrollo de códigos y elementos de datos normalizados para utilizarlos en el intercambio de información electrónica y en soporte papel. Esas normas están recopiladas en un conjunto de tres volúmenes titulado UN Trade Data Element Directory - UNTDED (Directorio de Elementos de Datos del Comercio de las Naciones Unidas). En el volumen I figuran las definiciones de 1.000 elementos de datos, incluidos los utilizados en EDIFACT/Naciones Unidas; el volumen II contiene los códigos normalizados para utilización con los elementos de datos; el volumen III contiene las 26 recomendaciones de la CEPE. El volumen I, los elementos de datos, es una norma de la ISO (ISO 7372) que mantienen conjuntamente la CEPE y la secretaría central de la ISO.

#### *Intercambio electrónico de datos (IED)*

7. El empleo de ordenadores para realizar compraventas entre personas, entre personas y compañías, entre unas compañías y otras, que se conoce con el nombre de comercio electrónico, ha contribuido en medida importante a facilitar el comercio internacional porque reduce el papeleo que conlleva el hacer negocios. La operación puede hacerse por Internet, por la Web mundial, por correo electrónico

---

<sup>1</sup>En el anexo I del presente documento figura la lista completa de estas recomendaciones y normas.

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

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

9. Puede decirse que el IED, y EDIFACT/Naciones Unidas, es una de las piedras angulares del comercio electrónico. En el programa de trabajo del CEFACT se realizan actividades de examen, vigilancia y evaluación de la evolución actual en el sector de la tecnología de la información, con miras a incorporar en su trabajo nuevas tecnologías idóneas, como las relacionadas con el comercio electrónico. En la Recomendación 25 se alienta a los gobiernos a que utilicen EDIFACT/Naciones Unidas en sus administraciones y en sus comunicaciones de IED con el sector privado; esa recomendación será examinada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas para su adopción como Recomendación de las Naciones Unidas, en julio de 1997. En el anexo II del presente documento figura una descripción de los aspectos técnicos del IED y de EDIFACT/Naciones Unidas.

#### *Otros trabajos de la CEPE*

10. Otro sector de trabajo del GT.4 tiene relación con las cuestiones jurídicas que plantean las iniciativas de facilitación del comercio. La supresión de los impedimentos legales es un requisito clave para que el comercio mundial pueda desarrollarse y facilitarse. Para aplicar este programa de trabajo jurídico, el CEFACT establece enlaces con otras organizaciones, en particular la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

#### *Modelo de la transacción de comercio internacional*

11. Desde 1994, la CEPE viene trabajando, por medio del GT.4 y ahora del CEFACT, en el modelo de un sistema genérico de transacciones comerciales que proporcionaría la base para los modelos nacionales. El principal objetivo de esta labor es proporcionar un marco y una disciplina para todas las futuras actividades pertinentes del CEFACT, con enlaces adecuados con organismos del exterior. Esta labor está siendo realizada a través de un órgano de apoyo al que se ha encomendado el mandato de comenzar el estudio del modelo de la transacción comercial internacional en su conjunto tomando en cuenta todos los aspectos de las técnicas modernas de análisis de modelos de datos para elaborar, sobre la base de ese modelo o sus componentes, toda la información necesaria para la gestión en el sector de la facilitación del comercio, y hacer propuestas según procedan. La secretaría de la CEPE dirige a ese órgano de apoyo mediante reuniones periódicas y una interrelación activa.

12. El modelo dinámico abarcará:

- el comportamiento dinámico general visto desde un punto de vista global (proceso de la operación comercial);
- el comportamiento dinámico dentro de una parte lógica limitada (fase) de la transacción comercial;
- el comportamiento dinámico detallado en pasos locales (procesos/tareas) de la transacción comercial.

13. Uno de los principales objetivos de esta actividad es permitir en el futuro la posibilidad de utilizar EDIFACT para acelerar y facilitar las transacciones a todos los niveles. Por consiguiente, el modelo dinámico toma en consideración las normas y directrices establecidas por el Grupo sobre modelos para el comercio y la información, del Equipo Conjunto de Relatores de EDIFACT/Naciones Unidas. Para poder utilizar mensajes electrónicos, es necesario crear el modelo más detallado posible en sectores específicos (transporte de mercancías, pagos, etc.) e identificar las funciones, secuencia, reglas y limitaciones comerciales del mensaje que se aplican a cada uno de los sectores del comercio. Estos atributos y relaciones de los datos comerciales, definidos en hipótesis de actividades en las que se utiliza el IED, se configurarían en estructuras de EDIFACT especificadas por la sintaxis de éste.

## II. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

### *Antecedentes*

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

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



16. En 1992, en la Conferencia de la UNCTAD VIII en Cartagena<sup>2</sup>, se acordó establecer en la UNCTAD un Grupo de Trabajo de Expertos sobre eficiencia comercial. Al tiempo que tomaría debidamente en cuenta la labor realizada en otras organizaciones internacionales, el Grupo trataría de apoyar, acelerar y potenciar estas iniciativas ... El Grupo prepararía las directrices necesarias para dar pasos concretos hacia la eficiencia comercial en los planos nacional e internacional, especialmente en los países en desarrollo ... La culminación de los trabajos del Grupo sería un simposio internacional sobre eficiencia comercial, que se celebraría en 1994.<sup>3</sup> El simposio fortalecería el debate internacional sobre la promoción de infraestructuras nacionales y regionales armonizadas para el comercio y la eficiencia comercial. En el plano de la secretaría, la labor de la UNCTAD en el contexto del programa PROFAL intersecretarías se incorporó al Programa Especial sobre Eficiencia Comercial. En la reorganización de la UNCTAD en 1996, el Programa Especial sobre Eficiencia Comercial fue transformado en la División de Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y la Eficiencia Comercial y las actividades de facilitación del comercio se encomendaron a su Sección de Facilitación del Comercio. El objetivo de dicha División es simplificar y armonizar los procedimientos del comercio en todo el mundo y dar a los gobiernos y a los comerciantes acceso a las tecnologías y redes de información avanzadas. El Programa Especial sobre Eficiencia Comercial realiza diversas actividades que se describen a continuación.

*Simposio de las Naciones Unidas sobre la Eficiencia Comercial*

17. El Simposio internacional de las Naciones Unidas sobre Eficiencia Comercial se celebró, a nivel ministerial, en Columbus, Ohio, en octubre de 1994. La Declaración Ministerial de Columbus sobre Eficiencia Comercial contiene los resultados sustantivos del Simposio. En éste se tomó nota de la firma del Acta Final de la Ronda Uruguay en Marrakech como "feliz conclusión de muchos años de negociaciones sobre el marco macroeconómico que necesita la instauración de un sistema de comercio abierto, previsible, seguro y no discriminatorio. Ahora bien, los esfuerzos que se realicen para establecer un sistema de libre comercio no serán plenamente fructíferos hasta que las empresas de todas las naciones puedan importar y exportar con eficiencia ... [los delegados] nos hemos reunido para encontrar soluciones a estas cuestiones microeconómicas del comercio internacional".<sup>4</sup>

18. En el Simposio se llegó a la conclusión de que "la adopción de medidas de eficiencia comercial puede reducir considerablemente el costo de las transacciones comerciales. Éste representa, según estimaciones, entre el 7 y el 10 por ciento del valor total del comercio mundial". La Declaración Ministerial de Columbus presentaba un conjunto de medidas prácticas, recomendaciones y directrices para los gobiernos y las organizaciones y las empresas internacionales y nacionales. Van dirigidas a seis sectores que se consideraron aptos para obtener resultados tangibles para el comercio internacional: las aduanas, los transportes, la banca y los seguros, la información comercial, las prácticas comerciales y las telecomunicaciones. La función de la UNCTAD, acordada en el Simposio, consistiría en actuar de centro de coordinación para la aplicación de la Declaración, que exigiría esfuerzos coordinados de muchos órganos nacionales e internacionales, en particular las Naciones Unidas. En concreto, en el Simposio se pidió "coordinación con el GATT/OMC y todas las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas ... [como] particularmente importante en la facilitación del comercio".

19. De especial interés para los Miembros de la OMC, la Declaración pedía, en el sector de las aduanas, a los poderes públicos que, a través de sus autoridades aduaneras, simplifiquen

---

<sup>2</sup>UNCTAD VIII, celebrada en Cartagena de Indias, Colombia, en febrero de 1992.

<sup>3</sup>"El compromiso de Cartagena", UNCTAD VIII, febrero de 1992.

<sup>4</sup>Declaración Ministerial de Columbus sobre la Eficiencia Comercial, Informe del Simposio internacional de las Naciones Unidas sobre eficiencia comercial, TD/SYMP.TE/6, noviembre de 1994, párrafo 2.

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

#### *El programa de centros de comercio*

20. Con la Declaración Ministerial se iniciaba también la Red Mundial de Centros de Comercio, de la UNCTAD. En la actualidad la UNCTAD ha contribuido al establecimiento de 40 "centros de comercio" operativos y está ayudando al establecimiento de otros 140, con lo que estará presente en 109 países a través de su Programa de Cooperación Técnica por Centros de Comercio. Los Centros de Comercio son centros nacionales de facilitación del comercio, en los que los participantes en las transacciones de comercio exterior (por ejemplo las aduanas, institutos de comercio exterior, cámaras de comercio, transitarios, compañías de transporte, bancos, compañías de seguros) se agrupan por medios físicos o electrónicos para prestar todos los servicios necesarios para las transacciones comerciales. Son fuentes de información relacionada con el comercio que proporcionan a los comerciantes, reales o en potencia, datos sobre las oportunidades comerciales y del mercado, posibles clientes y abastecedores, reglamentaciones y requisitos comerciales, etc. Sus objetivos primordiales son fomentar la participación de los países en desarrollo y de las economías en transición en el comercio internacional, con especial interés en las empresas pequeñas y medianas; reducir los costos de las transacciones y fomentar mejores prácticas comerciales, inclusive mediante el uso de tecnologías de información y del IED; y facilitar a los comerciantes un mejor acceso a la información y a las redes mundiales relacionadas con el comercio.

21. La Red Mundial de Centros de Comercio, iniciada en el Simposio de Columbus, reúne los Centros en una red electrónica mundial que facilita las comunicaciones a través de las fronteras, proporciona un acceso fácil a las bases de datos internacionales y abre las puertas al comercio electrónico. La Declaración Ministerial contenía recomendaciones específicas para los Centros de Comercio y para los comerciantes y proveedores de servicios de comercio internacional, transporte, marítimos, financieros y de comunicaciones. La aplicación de las recomendaciones surgidas del Simposio es una de las prioridades del trabajo actual de la UNCTAD sobre facilitación del comercio.

#### *Otros trabajos de la UNCTAD*

22. En lo que se refiere a la asistencia técnica prestada a través de la División de Infraestructura de Servicios, tiene suma importancia el Conjunto para el Crecimiento, de la UNCTAD, cuyo principal componente es el programa de soporte lógico ASYCUDA para las aduanas, el mayor proyecto de asistencia técnica de la UNCTAD. Consta de una serie de medidas de eficiencia que combinan la conexión logística de conexión entre los centros, la facilitación del comercio y la simplificación y automatización de los trámites aduaneros. El núcleo del programa es un soporte lógico informático que, desde 1985, se ha instalado en más de 70 países en desarrollo y economías en transición en todo el mundo. Tiene por objeto racionalizar y reducir los formularios y los trámites de aduanas y se basa, incorporándolas, en las recomendaciones y normas de la CEPE y de la OMA, inclusive las relacionadas con el Formulario clave para los documentos, los códigos y otras normas. La idea fundamental consiste en liberar al régimen aduanero de procedimientos y prácticas ya pasados e incorporar prácticas y normas internacionales con el fin de incrementar los ingresos aduaneros de los países reduciendo los costos y acelerando el despacho. El primer programa fue elaborado por la UNCTAD en 1983 en

microordenadores. Desde entonces, el programa ha sido actualizado y revisado muchas veces para mejorar su capacidad y su rendimiento. El soporte lógico puede adaptarse a la metodología de valoración en aduana de cada país y traducirse a su idioma oficial.

23. El sector del transporte ha recibido más atención que ningún otro sector de la actividad económica en los trabajos de facilitación del comercio de la UNCTAD. Esta Organización aplica, a través de su Conjunto para el Crecimiento, el concepto de Comités nacionales de facilitación del comercio y el transporte. Estos comités reúnen a representantes de todas las partes de un país, públicas y privadas, interesadas en la facilitación del comercio y el transporte internacional, es decir, de entidades gubernamentales, proveedores de servicios y usuarios de transportes. Establecido como órgano consultivo, cada uno de esos comités sirve de foro nacional para establecer las formalidades, procedimientos y documentación utilizados en el transporte y el comercio internacionales; su mandato consiste en preparar recomendaciones y asesorar sobre cuestiones de política interior y exterior relacionadas con el desarrollo del comercio y el transporte mediante propuestas a las instituciones interesadas y al Poder Ejecutivo del Gobierno. La UNCTAD y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) han firmado un Memorando de Entendimiento encaminado a promover conjuntamente la creación de Comités Nacionales de Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina. En una subregión determinada esos comités pueden hacer las veces de centros de coordinación para vigilar y coordinar las acciones regionales de facilitación del comercio.

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

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

### III. Organización Mundial de Aduanas (OMA)

#### *Antecedentes*

26. La Organización Mundial de Aduanas se fundó en 1953 como Consejo de Cooperación Aduanera (CCA). Constituida en un principio por 13 países europeos, el número de sus miembros ha aumentado a 142. Todos los aspectos de la labor de la OMA están estrechamente relacionados con las cuestiones de la facilitación del comercio. La misión de la OMA consiste en aumentar la eficiencia de las administraciones de aduanas en las esferas de cumplimiento de los reglamentos comerciales, protección de la sociedad y recaudación de ingresos fiscales. Entre las principales actividades de la OMA figuran las siguientes:

- examinar los aspectos técnicos de los sistemas aduaneros, así como los factores económicos conexos y promover la comunicación y cooperación entre los miembros, así como con otras organizaciones internacionales;
- fomentar el desarrollo de los recursos humanos y de las mejoras en los métodos de gestión y de trabajo de las administraciones de aduanas, así como compartir las mejores prácticas;
- preparar proyectos de convención y otros instrumentos jurídicos para la armonización y la aplicación uniforme de sistemas de aduanas simplificados y eficaces, y los procedimientos que rigen el movimiento transfronterizo de mercancías;
- hacer recomendaciones para garantizar la interpretación y aplicación uniformes de los convenios;
- hacer recomendaciones para la solución de diferencias relativas a la interpretación o aplicación de los convenios;
- proporcionar a los gobiernos interesados información o asesoramiento en cuestiones de aduanas;
- promover la cooperación entre las administraciones de aduanas y entre la administración de aduanas y la comunidad mercantil con el fin de mejorar la comunicación y la facilitación.

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

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

28. El Convenio de Kyoto, acordado en mayo de 1973, consta de dos partes. La primera contiene 19 artículos que establecen las disposiciones generales indispensables para la aplicación del instrumento. La segunda consta de 31 anexos (26 de los cuales han entrado en vigor), cada uno de ellos dedicado

a un procedimiento aduanero específico.<sup>5</sup> Un anexo entra en vigor tan pronto como cinco Partes Contratantes lo han aceptado. Cada anexo consta de una serie de definiciones que aclaran los principales términos aduaneros utilizados y las normas que rigen la aplicación del procedimiento de que se trate. Esas disposiciones adoptan la forma bien de *Normas*, cuya general aplicación e incorporación en la legislación nacional se consideran indispensables para la armonización y simplificación, bien de *Prácticas recomendadas*, que son disposiciones que se reconocen como un progreso hacia la armonización y simplificación de los procedimientos aduaneros, y cuya aplicación se considera deseable. Ambas categorías de disposiciones pueden ir acompañadas de *Notas* destinadas a indicar las formas en que se puede aplicar la Norma o la Práctica recomendada pertinente.

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

30. La Partes Contratantes que todavía no estén en situación de aplicar una determinada disposición de un anexo pueden formular una reserva respecto de esa disposición, indicando las diferencias entre las disposiciones de su legislación nacional y las de la Norma o Práctica recomendada de que se trate. Las diferencias en materia de interpretación o aplicación se solucionarán mediante la negociación. Las Partes pueden remitir una diferencia al Comité Técnico Permanente de la OMA, el cual hará recomendaciones para la solución de esa diferencia.

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

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

#### *Revisión actual del Convenio de Kyoto*

32. En 1995, un Grupo de Trabajo de la OMA empezó a revisar el Convenio de Kyoto; se había previsto terminar en 1999. La revisión se hizo necesaria debido a los cambios radicales acaecidos en el comercio, los transportes y las técnicas administrativas, y en vista de que el Convenio no ha contribuido de manera significativa a la armonización y simplificación de los procedimientos aduaneros

---

<sup>5</sup>En este contexto la expresión "Procedimiento aduanero" no se utiliza en el sentido restringido de trato aplicado a las mercancías importadas; abarca todas las disposiciones relativas a una esfera particular de la actividad aduanera.

en el mundo. Un motivo de ese fracaso es el reducido número de Partes Contratantes en los distintos anexos. Además, esas Partes han formulado un amplio número de reservas en lo que respecta a algunos anexos importantes, y son pocas las Partes que han suscrito normas. El Convenio revisado incluirá disposiciones para modernizar el comercio electrónico, la gestión de los riesgos, la automatización y los controles basados en auditorías y contendrá nuevas directrices de aplicación que deberán facilitar la adopción de los procedimientos actualizados. En el proceso de revisión se examinará la forma de hacer que las disposiciones sean más vinculantes para las administraciones de aduanas que con arreglo al sistema actual.

33. También se revisará la estructura del Convenio para que incluya un anexo "general" y varios anexos específicos. El anexo general formará parte integrante del Convenio, y contendrá normas vinculantes para todas las Partes Contratantes del nuevo Convenio. No se podrán formular reservas a esas normas. El anexo general tendrá varios capítulos, cada uno de los cuales abordará los principios más importantes comunes a todos los procedimientos aduaneros. En la actualidad, se prevén 10 capítulos en el anexo general: introducción general; definiciones; formalidades de despacho; control aduanero; aplicación de la tecnología de la información; seguridad; reembolso y devolución de derechos e impuestos; apelación en materia de aduanas; relaciones entre la aduana y las terceras partes; información, decisiones y dictámenes emitidos por la administración de aduanas.

34. Con objeto de reducir el número de anexos específicos, el Grupo de Trabajo se propone combinar elementos de antiguos anexos del Convenio de Kyoto en simples anexos del nuevo Convenio. El trabajo de redacción de los anexos verticales se está llevando a cabo en los distintos países, grupos de países o en la secretaría de la OMA. Una cuestión que hay que decidir es cuántos anexos específicos deberá aceptar como mínimo cada Parte Contratante. Las propuestas varían desde todos los anexos hasta uno solo. Otra importante decisión que hay que adoptar es la de las reservas. El actual sistema de reservas ha producido gran número de reservas, sin progresos visibles hacia la aplicación de las normas establecidas en el Convenio. El Grupo de Trabajo está estudiando la posibilidad de no permitir ninguna reserva a las normas en todo el Convenio. La utilización de prácticas recomendadas se mantendrá únicamente en los anexos específicos del nuevo Convenio.

35. Reconociendo que muchos países no podrán suscribir una serie de normas inmediatamente, el Grupo de Trabajo propone elaborar un Convenio "dinámico" que incluya las mejores prácticas aduaneras. Por consiguiente, algunas normas se denominarán "normas transitorias" y, con el tiempo, podrán ser actualizadas como "normas" cabales por el Comité de Administración del Convenio. El nuevo artículo 12bis del Convenio prevé distintos plazos de aplicación según se trate de "normas", "normas transitorias", y "prácticas recomendadas". En el caso de que esos plazos sean insuficientes para algunas administraciones, el Comité de Administración podrá prorrogar el plazo de aplicación de las que lo soliciten.

36. Además, cada anexo se complementará con amplias directrices de aplicación que contendrán ejemplos y opciones de las mejores prácticas, y que podrán ser actualizadas por el Comité de Administración del Convenio. Con el fin de llegar progresivamente a un convenio más vinculante, se ha propuesto transformar con el tiempo las directrices en normas. Todavía se ha de considerar detenidamente el paso de las disposiciones transitorias del convenio original al convenio revisado.

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

37. El Convenio de Estambul, que entró en vigor el 27 de noviembre de 1993, combina en un instrumento jurídico todos los acuerdos existentes que abarcan la admisión temporal de mercancías en un Estado o unión aduanera procedentes de otro Estado o unión aduanera y crea un marco para dar cabida a las prescripciones futuras. El Convenio prevé asimismo seguir usando el cuaderno ATA (*carnet de passage en douane pour l'admission temporaire*) para la admisión temporal, y amplía su

aplicación. En la actualidad cuenta 12 Partes Contratantes más 21 signatarios sujetos a ratificación. Está abierto a la adhesión de cualquier Estado o unión aduanera o económica. Como se espera que durante algún tiempo no todos los que aplican el régimen de cuadernos ATA y CPD (*carnet de passage en douane*) serán Partes Contratantes en el Convenio de Estambul, el Consejo de la OMA ha adoptado una recomendación por la que invita a las Partes Contratantes a adoptar los cuadernos ATA y CPD independientemente de que sean expedidos en el marco del Convenio de Estambul o de otros instrumentos legales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

43. En 1996, la OMA actualizó su "modelo de acuerdo bilateral sobre asistencia mutua para la adecuada aplicación de la ley de aduanas y para la prevención, investigación y represión de las infracciones de aduanas" de 1967. El acuerdo modelo establece y explica una serie de disposiciones que habrá que considerar al formular un acuerdo bilateral.

*Otras convenciones aduaneras administradas por la OMA*

44. Las siguientes convenciones aduaneras, cuyos detalles figuran en el anexo VI<sup>6</sup>, se destinaban a solucionar algunos problemas específicos de aduanas:

- sobre la importación temporal y el envasado
- sobre la importación temporal de equipo profesional
- acerca de las facilidades de aduanas para la importación de mercancías para su uso en exhibiciones y exposiciones, ferias, reuniones o acontecimientos similares
- sobre el material de bienestar social para gente de mar

---

<sup>6</sup>En el anexo XV del presente documento figuran otros convenios de las Naciones Unidas en materia de aduanas.



- sobre la importación temporal de equipo científico
- sobre la importación temporal de material pedagógico
- sobre el cuaderno ATA o la admisión temporal de mercancías (Convenio ATA)
- sobre el tránsito internacional de mercancías (Convenio ITI)
- sobre contenedores, 1972<sup>7</sup>

*Otros instrumentos y programas*

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

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

47. La OMA ha preparado las *Directrices para la expedición urgente* a fin de proporcionar un medio a las administraciones de aduanas de proceder a un rápido despacho, manteniendo al mismo tiempo el control aduanero en lo que respecta a las expediciones urgentes. Se proporcionan directrices relativas a la documentación necesaria para el despacho, la valoración, el despacho condicional o incondicional, así como a la diferenciación entre las expediciones de alto y bajo valor. Las directrices no tienen carácter legal ni fuerza de obligar. Sin embargo, se prevé que el Convenio de Kyoto revisado incluya los principios de las directrices de expedición urgente.

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

49. La *Declaración de Arusha* (Declaración del Consejo de Cooperación Aduanera relativa a la Integridad en las Aduanas, 1993) asigna la máxima prioridad a la lucha contra la corrupción en las administraciones de aduanas. Los factores principales de cada uno de los programas de integridad nacional serán la legislación de aduanas clara y precisa; los procedimientos simples y uniformes basados en el Convenio de Kyoto; la automatización; el establecimiento de mecanismos de control interno y la diversificación de las tareas; y una relación abierta entre las aduanas y los agentes de aduanas, así como una remuneración suficiente para los funcionarios de aduanas.

50. El *Programa de Reforma y Modernización de las Aduanas* es un programa de asistencia técnica que se dirige a una administración de aduanas en general y no se centra en el desarrollo de determinadas aptitudes. En nueve países se han concluido ya programas o están en curso de realización. El programa consta de cuatro fases:

---

<sup>7</sup>La Convención Aduanera sobre Contenedores, de 1972, es una Convención de la CEPE/Naciones Unidas, administrada con aportaciones técnicas de la OMA.

- 1) *Fase de entrada:* se trata de una etapa inicial consistente en un "paquete de orientación aduanera para funcionarios encargados de formular las políticas," que explica, por una parte el papel de la aduana moderna entre la recaudación y el control de los ingresos, y, por otra, la facilitación del comercio.
- 2) *Fase de estudio de diagnóstico y planificación:* esta etapa sirve para desarrollar la capacidad de los administradores de aduanas para evaluar la gestión de sus aduanas y su entorno.
- 3) *Fase de aplicación:* se trata de una etapa orientada sobre todo a la administración de aduanas de que se trate, en la que la secretaría de la OMA presta asistencia mediante una gama de programas de apoyo en materia de legislación, sistemas aduaneros, procesos, cumplimiento de las obligaciones, técnicas de gestión, desarrollo de los recursos humanos, integridad, y/o automatización.
- 4) *Fase de evaluación:* en esta etapa se registran y evalúan los cambios mensurables en los sistemas, políticas, estructuras y procedimientos de la administración de aduanas.

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

51. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) fue establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1966. El objetivo de la CNUDMI es contribuir a reducir o eliminar los obstáculos a las corrientes comerciales debidos a las disparidades en las leyes nacionales que rigen el comercio internacional promoviendo la armonización y unificación progresivas del derecho mercantil internacional. Desde entonces, la Comisión se ha convertido en un importante órgano del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del derecho mercantil internacional. Actúa principalmente mediante la preparación de convenciones y otros instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas.

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

#### V. Organización Marítima Internacional (OMI)

53. La Organización Marítima Internacional, establecida por un Convenio adoptado en Ginebra el 17 de marzo de 1948 con el patrocinio de las Naciones Unidas, se reunió por primera vez en enero de 1959. En la actualidad cuenta 155 Estados miembros. La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional, facilitar el tráfico marítimo internacional, evitar la contaminación del mar procedente de los buques, y de asuntos jurídicos, inclusive cuestiones de responsabilidad y compensación. La adopción de leyes marítimas sigue siendo la función más importante de la OMI. La organización ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, la mayoría de los cuales han sido modificados en varias ocasiones con el fin de mantenerlos en consonancia con la evolución del transporte marítimo mundial. Desde 1960, la OMI ha participado en la facilitación del tráfico marítimo internacional, líneas de carga y el transporte de mercancías peligrosas.

*Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional*

54. El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional fue adoptado por la OMI en 1965. En la actualidad tiene 79 partes contratantes. Sus principales objetivos consisten en evitar demoras innecesarias para los buques, los viajeros y la carga en el tráfico marítimo; ayudar a la cooperación entre los gobiernos y garantizar la máxima uniformidad posible en las formalidades, la documentación necesaria y en otros procedimientos. El Convenio ha sido modificado en varias ocasiones. En el anexo X figuran más detalles acerca del Convenio y de sus modificaciones.

55. Se indican a continuación otros convenios pertinentes de la OMI relativos a la facilitación del comercio:

- Convención internacional sobre líneas de carga, 1966
- Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971
- Reglamentos internacionales para impedir abordajes en el mar, 1972
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972
- Convenio de Atenas relativo al tráfico marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974
- Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas, 1976
- Convención internacional sobre arqueo de buques, 1969

VI. Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)

56. La Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) se ocupa de la seguridad de la aviación a nivel internacional. La OACI establece normas y prácticas recomendadas con el fin de garantizar que los Estados participantes lleven a cabo todos los aspectos del tráfico aéreo en condiciones de seguridad y de manera uniforme. Uno de los principales objetivos de la OACI es desarrollar un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico. En este contexto, el término "facilitación" se refiere por lo general a los procedimientos destinados a mejorar la circulación de pasajeros y carga por los aeropuertos. El principal instrumento que administra la OACI es el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, 1944 (modificado), destinado a desarrollar la aviación civil internacional en forma segura y ordenada para la explotación eficaz y económica del transporte internacional.

57. El anexo 9 del Convenio (10ª Edición de mayo de 1997) se ocupa de la facilitación del tráfico aéreo. En el capítulo 4 del anexo sobre entrada y salida de carga y otros artículos, figuran las normas y las prácticas recomendadas destinadas a facilitar el movimiento internacional de mercancías por aire. La OACI desarrolla y actualiza las normas, y recomienda las prácticas con el fin de tener en cuenta los procesos tecnológicos así como la evolución de las prácticas políticas y comerciales. La última vez lo hizo en 1996, para entrar en vigor el 31 de agosto de 1997. Las normas modificadas y las políticas recomendadas tienen los objetivos siguientes:

- la carga transportada por aire no será tratada de manera menos favorable que la carga transportada por otros medios;
- se proporcionará aliento al comercio, las aduanas y las administraciones de los aeropuertos para que proporcionen facilidades basadas en el sistema de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos con miras a la administración, el comercio y el transporte que permite la presentación de manifiestos de carga por medios informáticos; y
- se darán facilidades que permiten el despacho de aduana en el aeropuerto, el despacho inmediato de expediciones bajo fianza de depósito, la tramitación previa a la entrada, el despacho de expediciones urgentes, el despacho de expediciones parciales, la convergencia de controles en el despacho de una agencia.

La OACI coopera activamente con la Organización Mundial de Aduanas con el fin de armonizar las disposiciones relativas a la facilitación de la carga aérea, con el objetivo de revisar el Convenio de Kyoto.

## VII. Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP)

58. La CESPAP ha estado actuando en una serie de esferas con el fin de promover las medidas de facilitación del comercio en la región de Asia y el Pacífico. Al reconocer la importancia de la eficiencia a nivel de base para promover el comercio interregional e intrarregional, la CESPAP ha venido promoviendo activamente la utilización del comercio electrónico y el intercambio electrónico de datos en el comercio internacional de esa región. En esta actividad, ha mantenido una estrecha colaboración con otras organizaciones regionales e internacionales, concretamente la CEPE/Naciones Unidas y la Junta EDIFACT de Asia, así como con EAN International.<sup>8</sup> En la CESPAP se estableció una red sobre facilitación del comercio con miras a agrupar todos los órganos nacionales de facilitación del comercio y los centros de distribución nacional establecidos en las regiones de Asia y el Pacífico, así como de contribuir al desarrollo de las cuestiones de facilitación del comercio. Se trata de un órgano por el que se pueden tener en cuenta los intereses de los países miembros y miembros asociados de la CESPAP al decidir la configuración del nuevo sistema de tratamiento de la información del comercio internacional y el desarrollo de las técnicas de facilitación del comercio. Se reúne una vez al año con el fin de vigilar las actividades derivadas de las recomendaciones que surgen de las reuniones.

59. También con la CEPE, la CESPAP ha desarrollado dos módulos de formación para el intercambio electrónico de datos (IED), "EDI - A Management Overview", y "EDI and UN/EDIFACT - A Technical Overview", que se han incluido en las actividades de formación de la CEPE y de la UNCTAD. Además, la CESPAP tiene acceso a la bolsa de información sobre facilitación del comercio de la CEPE (TraFIX) en el World Wide Web. TraFIX facilita la integración de la labor realizada en materia de procedimientos y documentación para simplificar el comercio internacional con la vasta gama de tecnologías y servicios de comercio electrónico. La CESPAP también está trabajando con la CEPE en la creación de modelos para transacciones comerciales internacionales.

60. La CESPAP ha estado conduciendo una serie de talleres a nivel nacional sobre facilitación del comercio en el marco de un proyecto de "asistencia para el desarrollo del personal en la esfera de la facilitación del comercio". La CESPAP también ha trabajado con la CEPE en las economías de transición mediante talleres nacionales sobre la utilización y aplicación del IED al comercio internacional. Las cuestiones de facilitación del comercio también han figurado en lugar destacado en otro programa llevado a cabo con la CEPE para los países de Asia Central. Por último, la CESPAP ha venido proporcionado asistencia técnica mediante los servicios de asesoramiento regional para responder eficientemente a las necesidades específicas de los países miembros y miembros asociados con el fin de aumentar la eficiencia a nivel de base y los beneficios del comercio internacional. Muchos países miembros y miembros asociados han emprendido programas y proyectos para aumentar la eficiencia del comercio con la amplia asistencia de los servicios de asesoramiento regional de la CESPAP sobre facilitación del comercio. Entre esos países se incluyen muchos países menos desarrollados, sin litoral e insulares en desarrollo, así como economías en transición en situación de desventaja.

---

<sup>8</sup>EAN International empezó en 1977 como una organización internacional no lucrativa, la Asociación Europea de Numeración de Artículos. En 1992, la organización se abrió a otros países (en la actualidad 79) y se convirtió en EAN International. Su objetivo es desarrollar una norma multisectorial mundial para la identificación de productos, servicios y ubicaciones mediante la numeración de artículos y los códigos de barras, con el objetivo de proporcionar un lenguaje común para el comercio internacional. EAN International coopera con su homóloga norteamericana, el Consejo de Códigos Normalizados (UCC) con el fin de formular normas y conseguir la compatibilidad técnica en diversas actividades.

#### VIII. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)

61. La OCDE no se dedica a la facilitación del comercio propiamente dicha, aunque algunas de sus actividades podrían contribuir a los objetivos de esa facilitación. Se han preparado unos cuantos estudios sobre la reforma reglamentaria y se mejora la eficiencia de las políticas que afectan a la entrada en los mercados. Por lo que respecta al intercambio de información y comercio electrónicos, el Grupo de Trabajo sobre las telecomunicaciones y la política de servicios de información está evaluando los efectos de los cambios en las políticas de comunicaciones en la economía, con particular atención a las cuestiones internacionales relacionadas con el comercio. Los estudios se centran en la interconexión e igualdad de acceso a las redes por los operadores que compiten entre sí; las estrategias de fijación de precios y la competencia en la telefonía móvil; los marcos de política y fijación de precios de las infraestructuras de información; y la evolución del empleo en la industria de las telecomunicaciones. El Grupo de Trabajo está examinando además la Internet en lo que respecta a los servicios de fijación de precios, así como a su impacto potencial como alternativa a las redes convencionales de teléfonos.

62. El Comité sobre Políticas en Materia de Información, Computadoras y Comunicaciones viene trabajando desde 1993 en los aspectos de política relacionados con la tecnología de las computadoras para las comunicaciones interactivas. Este trabajo recibió otro impulso en febrero de 1995 con la Conferencia Ministerial de los G7 sobre la Sociedad de la Información, que se centraba en el tema infraestructura mundial de la información - sociedad mundial de la información (GII-GIS). En mayo de 1997, el Comité sobre Políticas en Materia de Información, Computadoras y Comunicaciones acordó formular una declaración sobre recomendaciones en materia de política dirigidas a los gobiernos y a las organizaciones internacionales en la que se sugerían directrices de política con el fin de permitir al sector privado tomar la iniciativa en el desarrollo y la aplicación de la infraestructura mundial de la información y de la sociedad mundial de la información.

#### IX. El Centro de Comercio Internacional (CCI)

63. El CCI proporciona asistencia técnica sobre las aplicaciones prácticas de las normas y/o directrices relativas a la facilitación del comercio elaboradas y mantenidas por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas junto con la ISO. Esa labor se lleva a cabo fundamentalmente en colaboración con los sectores público y privado, a través de instituciones de apoyo/promoción del comercio, con el objetivo principal de ayudar a las empresas pequeñas y medianas a participar en las transacciones comerciales internacionales.

#### X. El Banco Mundial

64. El Banco Mundial financia proyectos y actividades de asistencia técnica relacionados con la facilitación del comercio en una amplia variedad de regiones en las que opera el Banco. Ha llevado a cabo un proyecto para la reforma de las aduanas en cooperación con la Organización Mundial de Aduanas. Además, el Departamento de Economía Internacional ha realizado tres estudios sobre costos, beneficios, y prácticas adecuadas en la aplicación de la tecnología de la información a la facilitación del comercio.

#### XI. La Organización Internacional de Normalización (ISO)

65. Aunque su mandato es elaborar y armonizar las normas mundiales con el fin de aumentar la eficacia en las transacciones comerciales internacionales, se puede considerar en general que sus actividades se centran en fomentar los objetivos de la facilitación del comercio en los distintos sectores económicos a los que afectan esas normas. Sus actividades específicas en la esfera de la facilitación del comercio se centran en la colaboración con la CEPE para la elaboración de normas, en la adopción de determinadas normas de la CEPE como normas ISO, y en la promoción de la utilización de esas

normas. Por ejemplo, la ISO ha adoptado la Recomendación N° 3 de la CEPE, que contiene códigos de países, como norma ISO 3166, y colaborado con la CEPE en la norma ISO 4217, que contiene un código alfabético de representación de las monedas. Además, la ISO trabaja conjuntamente con la CEPE y la Comisión Electrotécnica Internacional en la definición de las unidades básicas de un Repertorio semántico de base acordado internacionalmente, lo que hará posible su utilización por los elaboradores de programas destinados a una amplia gama de aplicaciones, incluido el intercambio electrónico de datos.

## **B. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES**

### **I. Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**

66. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) representa y presta servicios a compañías aéreas de aproximadamente 135 países y territorios. Sus miembros se ocupan de la mayor parte del tráfico aéreo regular nacional e internacional del mundo. La labor de la IATA abarca prácticamente todos los aspectos del sector del transporte aéreo, incluidas las cuestiones técnicas, operativas, jurídicas y de seguridad, así como la facilitación (reducción de los impedimentos burocráticos y agilización de los trámites en los aeropuertos), las estadísticas y la financiación de la industria. Su objetivo es la promoción de servicios de transporte aéreo seguros, fiables y rápidos de carga y de pasajeros.

67. La facilitación, definida como los esfuerzos realizados para reducir los reglamentos y procedimientos oficiales que obstaculizan el movimiento de personas y de bienes a través de las fronteras internacionales, es una esfera que reviste un interés primordial para la mayor parte de los miembros de la IATA. Los aspectos más importantes de los esfuerzos de la Asociación que se centran principalmente en las actividades del personal de inspección en materia de aduanas, inmigración y agricultura, se ponen de manifiesto mediante contactos a altos niveles gubernamentales. La IATA se ocupa activamente de fomentar la adopción de normas internacionales para el transporte aéreo de carga entre sus miembros y representa las posiciones de éstos respecto de la facilitación ante las autoridades de los aeropuertos y las administraciones de aduanas.

68. En lo tocante a las cuestiones aduaneras y de cooperación comercial, la IATA participa en las actividades que realizan conjuntamente la Cámara de Comercio Internacional y la OMA con miras a elaborar un "modelo para las aduanas". El objetivo de esta labor es reducir obstáculos mediante la identificación y posterior perfeccionamiento de las mejores prácticas existentes en la actualidad. El modelo resultante podría servir como guía práctica para las organizaciones de aduanas de todo el mundo. La IATA coopera con la UNCTAD y con algunas organizaciones no gubernamentales competentes del sector de los transportes.

### **II. Cámara de Comercio Internacional**

69. La Cámara es el punto de convergencia de las actividades de facilitación del comercio entre organizaciones no gubernamentales. Entre sus miembros se cuentan varios miles de empresas de más de 130 países en todo el mundo. La Cámara recopila, coordina y representa las opiniones de los círculos empresariales sobre todas las cuestiones relacionadas con el comercio y los trámites de aduana, los requisitos en materia de documentación, la reforma reglamentaria, el transporte, el comercio electrónico y otras cuestiones que influyen en la libre circulación de bienes a través de las fronteras. En 1996, la Cámara señaló que la modernización y la reforma aduanera eran uno de los problemas clave del futuro y elaboró los *Principios Rectores Internacionales de la Cámara de Comercio Internacional para las Aduanas*, amplio conjunto de prácticas para quienes participan en el comercio y el transporte internacional. Los 60 principios rectores se basan sustancialmente en el Convenio de Kyoto y en la Declaración de Columbus (véase el anexo XI, donde figura una visión general de los principios rectores).

Desde 1996, la Cámara mantiene un *acuerdo de cooperación* formal con la OMA. También participa en el Grupo de Trabajo sobre facilitación del comercio (Grupo de Trabajo 4) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y promueve las recomendaciones de la Comisión entre sus miembros.

70. Por regla general la labor de la Cámara la llevan a cabo varios comités y comisiones, cada uno de los cuales se ocupa de una o varias cuestiones relacionadas con el comercio, el mundo empresarial, las inversiones o la facilitación del comercio. El 1º de enero de 1997 se reestructuró el *Comité de Reglamentación del Comercio* de la Cámara, que pasó a denominarse *Comité de Aduanas y Reglamentación del Comercio* para señalar el renovado interés de la Cámara en la reforma aduanera. Entre los elementos del programa de trabajo de ese Comité para 1997 cabe citar:

- la promoción y la sensibilización respecto de los Principios Rectores Internacionales de la Cámara de Comercio Internacional para las Aduanas en otras organizaciones empresariales y entre los gobiernos;
- el establecimiento de un diálogo sobre trámites de aduana con la OMC, como seguimiento de la decisión de Singapur sobre la facilitación del comercio;
- el incremento de la cooperación entre empresas y aduanas bajo los auspicios del acuerdo de cooperación entre la Cámara de Comercio Internacional y la OMA para promover la eficacia en el control de aduanas y la facilitación;
- el establecimiento de una serie de usos prácticos para los Principios Rectores que sirvan de base para evaluar la eficacia en aduanas y supervisar el progreso en lo que respecta a la aplicación.

71. Entre otras Comisiones estrechamente relacionadas con la facilitación del comercio cabe citar la *Comisión de Prácticas Comerciales Internacionales*, que formula recomendaciones sobre la evolución de la práctica jurídica en asuntos comerciales exigida por la modernización de las técnicas de transporte y los acuerdos internacionales. Las *Comisiones de transporte* son los foros donde pueden resolverse problemas comunes relativos a la seguridad y la reglamentación internacional. El *Comité permanente sobre la extorsión y el soborno* promueve las normas de conducta de la Cámara para la lucha contra la extorsión y el soborno en las transacciones comerciales internacionales, alentando la cooperación entre empresas y gobiernos en todo el mundo. Por último, la *Comisión de técnicas y prácticas bancarias* establece normas de reglamentación autónoma para las partes que participan en la financiación del comercio.

72. La Cámara promueve la armonización de las prácticas comerciales entre sus miembros con miras a facilitar el comercio transfronterizo. Ha elaborado varios instrumentos comerciales destinados a la comunidad empresarial que se exponen en el anexo XII.

### III. Cámara Naviera Internacional

73. La Cámara Naviera Internacional es la asociación comercial de la industria naviera internacional que se ocupa de todas las cuestiones que afectan las operaciones de transporte marítimo, la seguridad y la prevención de la contaminación, el derecho marítimo y algunas cuestiones comerciales. Está compuesta por 37 miembros (principalmente asociaciones nacionales de propietarios de embarcaciones) de 34 países, que representan más de la mitad del tonelaje mundial. La Cámara realiza trabajos sobre la armonización y simplificación de las prácticas comerciales en el transporte marítimo y ha elaborado los siguientes instrumentos:

- 1972 Recomendaciones sobre el modelo para los conocimientos de embarque
- 1978 Recomendaciones sobre el modelo para los conocimientos de embarque del transporte combinado
- 1969 Recomendaciones sobre el esquema y el contenido del manifiesto del buque

El conocimiento de embarque modelo de la Cámara Naviera Internacional armonizado con las Naciones Unidas se utiliza en todo el mundo como modelo para la elaboración de conocimientos de embarque. La Cámara ha participado en la elaboración y se ocupa de la promoción, entre otros instrumentos de la Convención FAL, las normas EDIFACT y las recomendaciones para la facilitación del comercio de la CEPE, el programa para un memorándum de entendimiento sobre lucha contra el tráfico de estupefacientes previsto por la OMA y el Convenio de Kyoto. Tiene la condición de entidad consultiva con la OMI, la OMA y la Cámara de Comercio Internacional.

#### IV. Unión Internacional de Transportes por Carretera

74. El transporte por carretera es la más importante de todas las categorías del transporte terrestre en lo que respecta al tonelaje, número de pasajeros y valor de mercancías transportadas. El objetivo de la Unión es promover el transporte nacional e internacional por carretera y proteger los intereses del sector del transporte profesional por carretera. La Unión es el foro y el portavoz internacional de las organizaciones nacionales de transporte por carretera de 64 países. Es el garante internacional del sistema TIR (*Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR*) establecido en 1959 bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. En cooperación con las organizaciones nacionales expide más de 600.000 cuadernos TIR anuales. La Unión publica anualmente "World Transport Data Report" (un informe sobre datos del transporte mundial) y semestralmente "Selection of International Road Transport Documentation" (una selección de documentos sobre el transporte internacional por carretera). En el anexo XIII figura información adicional sobre la Unión.

#### V. Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA)

75. La Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA) representa los intereses de la industria de servicios de transitarios de 145 países. Sus miembros son asociaciones de transitarios. La Federación participa activamente en el desarrollo de las normas de EDIFACT/Naciones Unidas y de las directrices de la CEPE, en la revisión de la Convención de Kyoto en la OMA, y en la elaboración del nuevo Convenio de Varsovia en la OACI. También coopera activamente con otras organizaciones intergubernamentales como la UNCTAD y la OMI en lo que respecta a la mejora de la calidad de los servicios de transitarios mediante la armonización de los documentos de transporte y el establecimiento de condiciones comerciales uniformes, etc. Desde su fundación en 1926, la FIATA ha elaborado algunos documentos en materia de facilitación del comercio. Para más información sobre esos documentos y otras actividades de la Federación véase el anexo XIV.

### C. **ORGANIZACIONES REGIONALES Y ZONAS DE LIBRE COMERCIO O UNIONES ADUANERAS<sup>9</sup>**

76. En los párrafos siguientes se estudian las iniciativas y actividades regionales respecto de las cuales la Secretaría ha podido obtener información en el plazo disponible. El presente documento no excluye la posible existencia de otras actividades o iniciativas regionales.

---

<sup>9</sup>Habida cuenta de que existen múltiples acuerdos regionales en los que se prevén actividades para armonizar y simplificar los procedimientos comerciales, en el presente documento sólo figuran algunas organizaciones sobre las que se disponía de datos.



## I. Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC)

77. En 1996, mediante el Programa de Acción de Osaka, se emprendieron importantes iniciativas para simplificar y armonizar los trámites de aduana en la región de Asia y el Pacífico. Esa labor está coordinada por el Subcomité de trámites de aduana y los distintos miembros de la APEC. A continuación se indican las medidas colectivas que deben aplicar todos los miembros de la APEC:

- Adopción o aceptación para 1996 de los principios del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA): actualmente los 18 países miembros de la APEC están aplicando el SA, aunque no todos son signatarios del Convenio del Sistema Armonizado. Mediante el programa de asistencia técnica coordinado por el Japón se trata de resolver las dificultades que ha planteado la adopción del sistema a cinco miembros.
- Simplificación y armonización de los trámites de aduana sobre la base del Convenio de Kyoto para 1998: actualmente, ocho miembros son signatarios del Convenio y otros seis han solicitado asistencia técnica para proceder a su aplicación. Debido a que el Convenio de Kyoto está en curso de revisión, la asistencia técnica se ha postergado hasta que se defina mejor el nuevo Convenio. Algunos miembros de la APEC participan activamente en la labor de revisión.
- Armonización con los Acuerdos de la OMC: adopción del Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (valoración en aduana) de la OMC y establecimiento de medidas de observancia en la frontera con miras a la protección de los derechos de propiedad intelectual previstos en el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio de la OMC para el año 2000, que deberán respetar los miembros que demoren la aplicación del Acuerdo.
- Automatización del sistema de despacho de aduanas, basada en las disposiciones de EDIFACT/Naciones Unidas, para 1999. Actualmente hay trabajos en curso para lograr este objetivo.
- Dotación de medios para la admisión temporal de mercancías destinadas a la reexportación mediante la adhesión al Convenio ATA para el año 2000.

78. Otro de los aspectos del programa de trabajo se refiere a la mejora de la transparencia de la legislación en materia de trámites de aduana. A fin lograr este objetivo los miembros deben indicar, además de las leyes de reglamentos de aduanas, información sobre las directrices, trámites y resoluciones administrativas para 1998. Los países de la APEC se han comprometido a introducir disposiciones claras para la apelación y a presentar resoluciones sobre la clasificación arancelaria en cada Estado miembro para el año 2000. En cuanto a la modernización de aduanas, el Subcomité de trámites de aduana está realizando un estudio sobre la armonización de los elementos de datos comerciales para la tramitación aduanera de la carga. Los miembros de la APEC están estudiando la posibilidad de introducir un método de gestión de los riesgos y aplicar sistemas modernos de comercio electrónico para facilitar el despacho de la carga.

## II. Unión Europea (UE)

79. La Unión Europea ha elaborado varios acuerdos de cooperación aduanera y asistencia mutua con el Canadá, la República de Corea y los Estados Unidos, que prevén el marco en el que se desarrollará la cooperación entre administraciones de aduanas. Los acuerdos prevén el establecimiento

de vías de comunicación entre autoridades aduaneras para facilitar un intercambio de información rápido y seguro, así como la coordinación de posiciones sobre cuestiones de interés común que se debaten en las organizaciones internacionales. En los acuerdos se insta a que se establezcan comités conjuntos de aduanas. En los acuerdos de asociación con algunos países de Europa Oriental figuran artículos sobre la armonización de los trámites de aduanas con los principios del Código de Aduanas de la UE. En los acuerdos con Rusia, Marruecos, Túnez, Israel y Turquía también figuran disposiciones que prevén la armonización de los trámites de aduana. Además, la Declaración Conjunta de la 12ª Reunión Ministerial ASEAN-UE insta a que se inicie la cooperación entre la ASEAN y la UE en lo que respecta a las cuestiones aduaneras.

80. El Programa 2000 para las Aduanas es un proyecto interno de la UE destinado a lograr la aplicación uniforme de las normas y la política de la Comunidad a fin de garantizar que se obtengan resultados equivalentes en lo que respecta a los controles y a la simplificación del comercio. El plazo límite para la aplicación del Programa es a finales del año 2000. Entre algunas de las características del Programa cabe citar las acciones conjuntas para luchar contra el fraude y el tráfico ilícito, la informatización de los servicios de aduanas y la introducción de mejoras en los métodos de trabajo (análisis del riesgo, técnicas de auditoría, memorandos de entendimiento sobre comercio-aduanas, etc.). Actualmente equipos conjuntos de expertos en aduanas supervisan determinados aspectos de la legislación aduanera de la Comunidad y elaboran informes en los que identifican los mejores métodos de trabajo.

### III. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

81. En el capítulo 5 del Acuerdo se establecen los procedimientos que deben seguir las administraciones de aduanas de cada parte en lo que respecta a la administración y la observancia del régimen de normas de origen previsto en el TLCAN. En este contexto, las partes elaboraron reglamentos uniformes en cuanto a la interpretación, aplicación y administración de las normas de origen y los trámites de aduanas. Un grupo trilateral de trabajo sobre normas de origen se reúne al menos cuatro veces al año para supervisar la aplicación y la administración de las normas de marcado y de reembolso de los derechos previstas en el TLCAN, así como las disposiciones de los capítulos 4 y 5 y los reglamentos uniformes establecidos para la aplicación de esos capítulos. Un subgrupo de aduanas se reúne cuatro veces al año para tratar cuestiones aduaneras y arancelarias de interés para las partes. Es el foro en el que se abordan las posibles diferencias de las partes sobre la interpretación y la administración de las normas de origen comunes y otras cuestiones aduaneras y arancelarias. Actualmente está en fase de pruebas un "Prototipo para la automatización del comercio de América del Norte" (NATAP) destinado al transporte de cargas entre interlocutores comerciales del TLCAN. Ese prototipo utilizará un conjunto de elementos de datos unificados acordados trilateralmente, transmitidos en sintaxis EDIFACT. Los interlocutores comerciales del TLCAN están estudiando métodos para simplificar y posiblemente armonizar los trámites de los envíos urgentes.

### D. **OTRAS ACTIVIDADES E INICIATIVAS**

82. A continuación se indican otras actividades e iniciativas respecto de las cuales no se disponía de información detallada pero que se han señalado a la atención de la Secretaría.

83. En algunos acuerdos regionales de libre comercio o uniones aduaneras figuran normas sobre la armonización y/o la simplificación de los procedimientos de comercio o sobre la cooperación entre las autoridades aduaneras de los Miembros. Entre ellos cabe citar el Grupo Andino, el Mercado Común Árabe, la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), la Comunidad del Caribe (CARICOM), el Acuerdo de Libre Comercio de Europa Central (ALCEC), la Unión Aduanera y Económica del África Central, el Mercado Común Centroamericano (MCCA), el Mercado Común del África Oriental y Meridional (COMESA), la Comunidad Económica de los Estados del África Occidental (CEDEAO), el Consejo de Cooperación del Golfo, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el

Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional (SAARC), el Acuerdo de Comercio Preferencial, y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO).

84. A continuación se enumeran otras tres iniciativas:

- En la Cumbre de las Américas, celebrada en Miami en 1994, surgió la idea de crear una Zona de Libre Comercio de las Américas para el año 2005. En las siguientes reuniones ministeriales celebradas en Denver, Colorado (1995), en Cartagena, Colombia (1996) y en Belo Horizonte, Brasil (1997) prosiguió la labor de varios grupos de trabajo establecidos con el fin de preparar las negociaciones para el 2005, entre los que cabe citar un grupo de trabajo sobre "trámites de aduana y normas de origen". El mandato de ese grupo de trabajo incluye: el desarrollo de un amplio inventario de los trámites de aduana del hemisferio y la publicación de un manual de trámites de aduana para uso del sector privado, la formulación de recomendaciones para promover el archivo electrónico de información aduanera así como la formulación de recomendaciones sobre un enfoque específico de la simplificación de los trámites de aduana en todo el hemisferio. En Cartagena se acordó que se adoptarían medidas inmediatas en esas esferas. En Belo Horizonte, los ministros dieron instrucciones a sus viceministros para que aprobaran las recomendaciones propuestas al respecto, denominadas "medidas para la facilitación del comercio".
- En la *Cumbre de Lyon* de 1996, los dirigentes del G-7 decidieron que se comenzara a normalizar y simplificar los trámites de aduana y empezaron a trabajar en los elementos de datos comerciales para la importación y la exportación, los protocolos comunes para las comunicaciones electrónicas en relación con el proceso electrónico para las mercancías y el posible establecimiento de un prototipo de sistema para ese proceso.
- En la *30ª Reunión de Ministros de Comercio de la Cuadrilateral* celebrada en Toronto (30 de abril a 2 de mayo de 1997) se acordó incrementar los esfuerzos para completar el programa de trabajo de la OMC sobre la armonización de normas de origen no preferenciales, valoración en aduana e inspección previa a la expedición en los plazos existentes.

#### **E. LISTA DE DISPOSICIONES DE LA OMC (ACUERDOS DE LA RONDA URUGUAY/GATT 1994) RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO**

85. En los párrafos siguientes se ofrece una explicación general de las disposiciones pertinentes de la OMC, sin interpretarlas.

##### *Artículo V - Libertad de tránsito*

86. En el artículo V se establece la definición de la expresión "tráfico en tránsito" en el GATT. Se afirma que "habrá libertad de tránsito por el territorio de cada Miembro para el tráfico en tránsito con destino al territorio de otro Miembro o procedente de él ...". Además, se afirma que "salvo en el caso de inobservancia de las leyes y reglamentos de aduana aplicables, los transportes de esta naturaleza procedentes del territorio de otro Miembro o destinados a él no serán objeto de ninguna demora ni de restricciones innecesarias y estarán exentos de derechos de aduana y de todo derecho de tránsito o de cualquier otra carga relativa al tránsito, con excepción de los gastos de transporte o ... los gastos administrativos ...". En lo que concierne a todas las cargas, reglamentaciones y formalidades relativas a ese tránsito se establece el trato de la nación más favorecida (NMF) (la nota interpretativa aclara que, en lo que concierne a los gastos de transporte, el principio enunciado en el párrafo 5 se aplica a los productos similares transportados por la misma ruta en condiciones análogas).

*Artículo VII - Valoración en aduana*

87. En el artículo VII se establecen los principios generales de valoración de las importaciones para fijar los derechos de aduana u otras cargas (excluidos los impuestos internos). En él se dispone que ésta debería basarse "en el valor real de la mercancía importada a la que se aplique el derecho o de una mercancía similar y no en el valor de una mercancía de origen nacional, ni en valores arbitrarios o ficticios". En el artículo se define la expresión "valor real". La interpretación y la aplicación de este artículo se estipuló en los Acuerdos de la Ronda de Tokio y de la Ronda Uruguay relativos a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (véase *infra*).

*Artículo VIII - Derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación*

88. El principio básico del artículo VIII es que todos los derechos y cargas, distintos de los derechos de importación y de exportación y de los impuestos a que se refiere el artículo III, percibidos sobre la importación o la exportación o en conexión con ella "se limitarán al coste aproximado de los servicios prestados y no deberán constituir una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes de carácter fiscal aplicados a la importación o a la exportación". Los Miembros reconocen la necesidad de reducir el número y la diversidad de tales derechos así como los efectos y la complejidad de las formalidades de importación y exportación. Además, se deberían reducir y simplificar los requisitos relativos a los documentos exigidos. El artículo VIII también dispone que no se impondrán sanciones severas por infracciones leves de los reglamentos o formalidades de aduanas.

*Artículo IX - Marcas de origen*

89. El artículo dispone que en lo que concierne a la reglamentación relativa a las marcas se concederá el trato NMF. En él se subraya que, al establecer y aplicar las leyes y reglamentos relativos a las marcas de origen, convendría reducir al mínimo las dificultades y los inconvenientes que dichas medidas podrían ocasionar al comercio y a la producción de los países exportadores. Siempre que administrativamente sea factible debería permitirse que las marcas de origen fueran colocadas en el momento de la importación. Además, los Miembros deberían colaborar para impedir el uso de las marcas comerciales en detrimento de los nombres de origen regionales o geográficos distintivos de los productos.

*Artículo X - Publicación y administración de los reglamentos comerciales*

90. Este artículo dispone que cada Miembro publicará prontamente las leyes, reglamentos, decisiones judiciales y disposiciones administrativas aplicables a la importación o exportación. Además, se publicarán también "los acuerdos relacionados con la política comercial internacional y que estén en vigor" entre dos Miembros. En lo que respecta a los tipos de los derechos de aduana u otras cargas sobre la importación, no podrá ser aplicada antes de su publicación ninguna medida que imponga una restricción más gravosa. Asimismo, cada Miembro mantendrá o instituirá "tribunales o procedimientos judiciales, arbitrales o administrativos destinados, entre otras cosas, a la pronta revisión y rectificación de las medidas administrativas relativas a las cuestiones aduaneras".

*Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (Acuerdo de Valoración en Aduana)*

91. El Acuerdo de Valoración en Aduana contiene disposiciones para poner en práctica los principios que figuran en el artículo VII del GATT. En él se establece el "valor de transacción", es decir, el precio realmente pagado o por pagar del producto importado, como base principal para determinar el valor en aduana. También contiene otros cinco métodos que pueden aplicarse cuando no es posible realizar la valoración en aduana mediante el valor de transacción. Dos de esos métodos, el deductivo

y el del valor reconstruido, se apartan del valor de transacción. En el Acuerdo también figuran disposiciones sobre trato especial y diferenciado para los países en desarrollo, y sobre el establecimiento de un grupo técnico sobre valoración en aduana en la Organización Mundial de Aduanas, así como obligaciones en materia de notificación.

#### *Acuerdo sobre Normas de Origen*

92. El propósito del Acuerdo sobre Normas de Origen es lograr la armonización de las normas de origen no preferenciales y asegurar que tales normas no creen por sí mismas obstáculos innecesarios al comercio. En el Acuerdo se establece un programa de trabajo para la armonización de las normas de origen que deberá llevarse a cabo juntamente con la OMA y finalizar a los tres años de la entrada en vigor de la OMC. El principio fundamental es que el Estado que confiere origen ha de ser el país donde se ha obtenido totalmente el producto o, cuando en la producción ha participado más de un país, el país donde se ha realizado la última transformación sustancial. Las normas de origen no deberían utilizarse como instrumentos de política comercial, deberían ser objetivas, predecibles, coherentes y estar basadas en criterios positivos. En el Acuerdo también se insta a que se establezca un comité técnico de normas de origen en la OMA.

#### *Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación*

93. En el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación se reconoce que los procedimientos para el trámite de licencias de importación pueden tener usos aceptables pero que su utilización inadecuada puede obstaculizar el flujo del comercio internacional. En él se establecen disciplinas para los usuarios de los sistemas de licencias de importación a fin de asegurarse de que los procedimientos aplicados para la concesión de licencias tanto "automáticas" como "no automáticas" no restrinjan ni perturben el comercio. Cuando pasan a ser Miembros de la OMC, los gobiernos se comprometen a simplificar y a hacer transparentes sus procedimientos para el trámite de licencias de importación, así como a administrarlos de forma neutral y no discriminatoria. En el Acuerdo se establecen determinados plazos en lo que respecta a la publicación de información sobre los procedimientos para el trámite de licencias, su notificación al Comité así como al trámite de las solicitudes de licencias.

#### *Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición*

94. En el Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición se establece un marco de normas y obligaciones, destinado a los Miembros que recurren a la inspección previa a la expedición (Miembros usuarios), para que rijan las prácticas de las entidades que se encargan de ese tipo de inspección. En el Acuerdo se insta a que esas actividades sean transparentes y no discriminatorias y se pide a los Miembros usuarios que se aseguren de que las entidades de inspección previa a la expedición apliquen normas internacionales o convenidas, otorguen la debida protección a la información comercial confidencial, eviten las demoras innecesarias en la inspección de las expediciones, establezcan un procedimiento de apelación para los exportadores y basen la verificación de precios en la metodología prevista en el Acuerdo. En el Acuerdo también se insta a que se establezca una entidad independiente para examinar las diferencias que surjan entre exportadores y entidades de inspección previa a la expedición.

#### *Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio*

95. En el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio se establecen las normas que rigen la preparación, adopción y aplicación de reglamentos técnicos, normas y procedimientos de evaluación de la conformidad. Entre esas disposiciones cabe citar las relativas al trato nacional y no discriminatorio, evitar obstáculos innecesarios al comercio, armonización, transparencia, reconocimiento mutuo de los

procedimientos de evaluación de la conformidad y equivalencia de los reglamentos técnicos. Tanto en las normas como en los reglamentos técnicos se establecen prescripciones físicas para los productos, por ejemplo, su tamaño, forma, diseño, longitud y funciones, y su etiquetado, embalaje y marcado, así como los procesos y métodos de producción relacionados con los productos. La transparencia queda garantizada mediante el establecimiento de servicios nacionales de información y cuatro obligaciones distintas en materia de notificación.

*Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios*

96. Además de su objetivo general de facilitar el comercio de servicios, el AGCS se refiere en particular a la facilitación del comercio en lo que respecta a todos los modos de suministro de servicios de las industrias del transporte. No obstante, en lo que respecta al transporte aéreo, el servicio relacionado con los derechos de aterrizaje ("derechos esenciales") queda excluido del alcance del AGCS. Hasta la fecha están en vigor 37 listas en las que figuran compromisos sobre los servicios de transporte aéreo y 36 países han asumido compromisos sobre el transporte marítimo. En lo tocante al transporte por carretera y ferrocarril han entrado en vigor respectivamente 21 y 36 listas. Antes del año 2000 se celebrarán nuevas negociaciones sobre servicios que abarcarán los servicios de transporte. En esa ocasión se revisará el anexo sobre servicios de transporte aéreo a fin de considerar la posibilidad de aplicar el AGCS a ese sector.

*Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio*

97. En la sección 4 se tratan las "prescripciones especiales relacionadas con las medidas en frontera", destinadas a prevenir el tráfico ilícito de marcas de fábrica o de comercio falsificadas o mercancías pirata que lesionan el derecho de autor.

*Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias*

98. El Acuerdo alienta la aplicación de normas, directrices y recomendaciones internacionales, que redunden en una mejora de la transparencia y la seguridad. Dispone la concesión del trato nacional y NMF cuando existen condiciones idénticas o similares. El anexo C del Acuerdo se refiere específicamente al control, la inspección y los procedimientos de aprobación. El Acuerdo impone a los Miembros la obligación de tomar las medidas necesarias para que esos procedimientos no sean incompatibles con otras disposiciones del mismo.

## ANEXO I

### RECOMENDACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS/CEPE

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

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

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

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

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

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

4. *Órganos nacionales de facilitación del comercio*

Da directrices para establecer organizaciones o comités nacionales, de conformidad con los reglamentos nacionales, para fomentar la aplicación de las recomendaciones sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional.

5. *Abreviaturas de los INCOTERMS*

Propone abreviaturas de los términos del comercio internacional para su aceptación y uso por los gobiernos y las organizaciones internacionales, siempre que se haga referencia a esos términos en forma abreviada, inclusive en la transmisión o proceso electrónico de datos.

6. *Formulario clave de factura armonizada*

Se aplica al diseño de facturas comerciales para el comercio internacional de mercancías. El Formulario clave puede también utilizarse para diseñar facturas en otros casos. Las facturas basadas en esta Recomendación tienen por objeto -en la medida de lo posible- presentar los datos requeridos de manera que los documentos existentes puedan completarse o, en ciertos casos, sustituirse (por ejemplo, las facturas aduaneras, facturas consulares, declaraciones de origen, etc.).

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

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

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

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

9. *Código alfabético para la representación de monedas*

Fomenta el empleo de los códigos alfabéticos de tres letras de la Norma internacional ISO 4217 "Códigos para la representación de monedas y fondos" en el comercio internacional y su uso en las transacciones

comerciales cuando las monedas se expresan en forma codificada o abreviada. El código está pensado de modo que convenga igualmente a aplicaciones automáticas o manuales.

10. *Códigos para los nombres de barcos*

Esta recomendación está en revisión y se publicará de nuevo cuando haya sido aprobada por el Grupo de Trabajo de la CEPE/Naciones Unidas sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional.

11. *Documentación del transporte internacional de mercancías peligrosas*

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

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

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

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

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

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

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

15. *Simplificación de las marcas de expedición*

Describe un método sencillo y normalizado para identificar la carga con objeto de reducir costos y evitar errores, confusiones y retrasos en los envíos. La Marca Normalizada de Expedición establecida en esta recomendación debe utilizarse para marcar los bultos transportados internacionalmente por todos los medios de transporte con el fin de reproducirla en los documentos conexos como elementos de datos en el intercambio de datos comerciales.

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

Recomienda un código alfabético de cinco letras para abreviar los nombres de lugares de interés para el comercio internacional, tales como puertos, aeropuertos, terminales terrestres de cargas, y otros lugares en que puede tener lugar el despacho de aduana de las mercancías, y cuyos nombres han de representarse de manera inequívoca en el intercambio de datos entre los participantes en el comercio internacional.



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

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

18. *Medidas para facilitar los procedimientos comerciales internacionales*

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

19. *Código de modos de transporte*

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

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

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

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

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

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

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

23. *Código de costos de flete - FCC*

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

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

Prevé Códigos de situación del transporte para satisfacer las necesidades de intercambiar información codificada acerca del estado de las consignaciones, las mercancías o los medios de transporte en un determinado tiempo o lugar de la secuencia de la operación de transporte. La representación de los

códigos de situación del transporte puede hacerse en lenguaje normal o en forma codificada. Los códigos previstos en esta Recomendación tienen por objeto su utilización en sistemas manuales o automatizados de intercambio de información entre todos los participantes en el comercio internacional.

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

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

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

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

## ANEXO II

### EXPLICACIÓN DEL IED y DEL EDIFACT DE LAS NACIONES UNIDAS

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

2. Las recientes estrategias de productividad en la comunidad empresarial, como las de "justo a tiempo" y "respuesta rápida" son esfuerzos por ser más eficientes. Esto exige que las organizaciones racionalicen sus operaciones eliminando todos los procedimientos que no añadan valor al proceso empresarial. La mayoría de organizaciones multinacionales y grandes organizaciones regionales aplican el IED y exigen cada vez más que sus interlocutores comerciales sean capaces de aplicarlo. Las economías pueden ser enormes. Un artículo reciente de Financial Times señalaba que Texas Instruments, de los Estados Unidos, ahorró 50 millones de dólares con la introducción del IED. Volkswagen de Alemania espera reducir en un 1 por ciento sus costos de explotación utilizando el EDIFACT/Naciones Unidas para todas sus operaciones internas y externas.<sup>10</sup> En cuanto al comercio internacional, la complejidad de los requisitos de documentación y la relación comercial se aprovecharían de la racionalización que supone el IED. El comercio internacional implica generalmente a transportistas, transitarios, agentes, bancos aseguradores, administraciones de aduanas y otros organismos del Estado. Los datos almacenados por la parte iniciadora son necesarios generalmente a todas las demás partes involucradas. El IED permite que todas las partes intercambien estos datos iniciales sin necesidad de copiarlos manualmente o recogerlos, lo que reduce el tiempo y los errores.

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

4. El EDIFACT/Naciones Unidas consta de un conjunto completo de reglas y procedimientos basados en la idea de normalizar o codificar la información a todos los niveles; cada elemento de información debe representarse por una mnemotecnía, o un símbolo que represente ese elemento inequívocamente. Además, debe también normalizarse el orden en que se sitúan las mnemotecnias. El EDIFACT/Naciones Unidas proporciona estos códigos y su formato. El formato se llama la sintaxis

---

<sup>10</sup>"EDI data exchange spreads its wings", Williams, Francis, Financial Times, viernes 21 de marzo de 1997.

EDIFACT y puede considerarse que es el equivalente electrónico del Formulario clave de las Naciones Unidas. La sintaxis contiene las reglas de estructuración de los mensajes EDIFACT y es una norma de la ISO (ISO 9735). En esta norma sintáctica, el mensaje EDIFACT se define como una serie de bloques de construcción. Cada uno de esos bloques está normalizado y para cada tipo de bloque hay un directorio EDIFACT separado que forma parte de la norma EDIFACT/Naciones Unidas.

5. Las reglas de sintaxis rigen la estructura de los Mensajes Normalizados de las Naciones Unidas, que son un conjunto estructurado de valores de datos relativos a la función comercial, organizados como colección de segmentos secuenciales. Los segmentos constan de elementos de datos que, conjuntamente, definen el concepto preciso. El Mensaje Normalizado está diseñado para que pueda aplicarse en todos los sectores comerciales y empresariales. El EDIFACT se refiere exclusivamente al mensaje; el método de comunicación no forma parte de la norma, por tanto los mensajes pueden enviarse por redes comerciales y públicas y también por Internet. El EDIFACT es también independiente de los equipos físicos y del soporte lógico, de la misma manera que las recomendaciones no definen el modo de escribir sobre el papel, usando lápiz, máquina de escribir, etc. Se han desarrollado muchos de esos mensajes que se contienen en el Directorio de Mensajes Normalizados de EDIFACT. En el último Directorio se especifica un total de 145 de esos mensajes normalizados, y están desarrollándose otros 60.

6. Las reuniones bianuales del Equipo Conjunto de Relatores EDIFACT/Naciones Unidas se celebran para preparar mensajes y coordinar las posiciones de cada uno de los cinco Consejos de EDIFACT: panamericano, europeo occidental, europeo central y oriental, de Australia/Nueva Zelandia, de Asia (el Consejo Africano de EDIFACT se disolvió en la reunión del GT.4 en marzo de 1996). Cada Consejo apoya al Relator Regional de EDIFACT que nombra el GT.4 para organizar el trabajo en su región y coordinarlo entre las regiones. A las reuniones del Equipo Conjunto de Relatores asisten más de 300 expertos técnicos. Los Directorios EDIFACT/Naciones Unidas son aprobados y publicados, después de cada reunión del Equipo Conjunto de Relatores, siguiendo un proceso aprobado de versión/distribución. Parte de este proceso es una auditoría formal destinada a garantizar la calidad del producto EDIFACT. Estos directorios pueden conseguirse en el espacio Internet de la CEPE sobre Facilitación del Comercio (<http://www.unece.org/trafix>) y de las organizaciones nacionales, regionales e internacionales que apoyan el proceso y de la secretaría de la CEPE.

7. Uno de los problemas que resuelve el EDIFACT es la capacidad de reducir los mensajes normalizados de modo que se adapten a los requisitos de un sector industrial particular. Las organizaciones del IED en cada región crean las llamadas Directrices para la Aplicación de Mensajes, que se sitúan en un mensaje EDIFACT mediante una Definición de Aplicación. Esas directrices de Aplicación de Mensajes toman un mensaje normalizado, que es un modelo de datos de una determinada transacción comercial en cualquier sector industrial, en cualquier país y entre cualquier número de interlocutores y lo reducen a un modelo para un determinado sector industrial, país o grupo de interlocutores. Estos modelos se reúnen después por lo general en un directorio y se distribuyen a los usuarios de esa comunidad. Efectivamente, la Definición de Aplicación permite que el contenido de las Directrices de Aplicación de Mensajes pueda transmitirse electrónicamente a través de EDIFACT y se hace así una traducción electrónica del Mensaje Normalizado. Sin embargo, en la práctica la plena utilización de las Definiciones de Aplicación está todavía en proceso de desarrollo. No obstante, se ha elaborado soporte lógico para traducir al EDIFACT el ANSX12 (American National Standards Institute Accredited Standards Committee). Es también claro que este programa lógico de traducción de aplicaciones seguirá desarrollándose y formará parte del IED en el futuro.

8. ¿Quién utiliza el EDIFACT/Naciones Unidas? Lo utilizan actualmente los siguientes países y economías que además están implicados en el proceso de su desarrollo:

Alemania	Eslovenia	Israel	Reino Unido
Argentina	España	Italia	RPC
Australia	Estados Unidos	Japón	República Checa
Austria	Federación de Rusia	Luxemburgo	Rumania
Bélgica	Finlandia	Malasia	Senegal
Brasil	Francia	Malta	Singapur
Bulgaria	Gabón	México	Sudáfrica
Canadá	Hong Kong	Nigeria	Suecia
Chile	Hungría	Noruega	Suiza
Colombia	India	Nueva Zelandia	Tailandia
Corea	Irlanda	Países Bajos	Taipei Chino
Dinamarca	Islandia	Polonia	

ANEXO III

ANEXOS DEL CONVENIO DE KYOTO DE LA OMA

A. FORMALIDADES ANTERIORES A LA PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS

*Anexo A.1. relativo a las formalidades aduaneras anteriores a la presentación de la declaración de mercancías*

Este anexo se refiere a las formalidades aduaneras aplicables a las mercancías importadas desde que se introducen en el territorio aduanero hasta el momento en que son sometidas a un procedimiento aduanero. Como principio general, las formalidades aduaneras anteriores a la declaración de mercancías se deben reducir al mínimo. En esta etapa del procedimiento de importación no se debe aplicar ninguna discriminación con respecto al origen de las mercancías. Sólo se exigirá la presentación de documentos aduaneros en el lugar en que las mercancías se deben presentar ante la Aduana. En el punto en que las mercancías se introducen en el territorio aduanero, sólo se puede exigir la documentación que identifique las mercancías y los medios de transporte. En el anexo A.1. se establecen asimismo normas sobre las prácticas de descarga, las exenciones fiscales por daños, destrucción o pérdida de mercancías, y la transparencia de las formalidades aduaneras.

*Anexo A.2. relativo al almacenamiento temporal de mercancías*

Durante el tiempo que transcurre entre la llegada de las mercancías a un país y la presentación de la declaración de mercancías correspondiente, las autoridades aduaneras ejercen el control sobre las mercancías en zonas autorizadas, denominadas "almacenes provisionales", que pueden consistir en edificios o en espacios cerrados o abiertos. El anexo establece un método simple para controlar las mercancías antes del despacho de aduanas, que constituye un vínculo importante entre la llegada de las mercancías y su liberación aduanera después de cumplir las formalidades necesarias. El anexo contiene asimismo disposiciones relativas, entre otras cosas, al establecimiento y administración de los almacenes provisionales, las operaciones autorizadas, la duración del almacenamiento temporal y la salida de las mercancías de esos almacenes.

*Anexo A.3. relativo a las formalidades aduaneras aplicables a los medios comerciales de transporte*

Este anexo se refiere a los medios de transporte utilizados en el tráfico internacional para el transporte remunerado de personas o para el transporte industrial o comercial de mercancías, sea o no remunerado. El anexo contiene disposiciones sobre la importación temporal, exceptuada de forma condicional del pago de impuestos y derechos de importación y de prohibiciones y restricciones de importación, para los medios comerciales de transporte, el equipo especial para la carga, descarga, manipulación y protección de la carga, y para las partes y equipo que se utilizarán con fines de reposición. Además, existen disposiciones relativas a los lugares de llegada y de partida del territorio aduanero, las oficinas aduaneras designadas ante las que se deben presentar los medios comerciales de transporte, las formalidades documentales, el control aduanero y las formalidades posteriores a la salida de los medios comerciales de transporte del territorio aduanero.

*Anexo A.4. relativo al régimen aduanero de los almacenes (no está en vigor)*

En el anexo A.4. se establecen exenciones de los impuestos y derechos de aduana para los almacenes que son transportados a bordo de buques, aeronaves y trenes (con exclusión de los medios privados de transporte) y que llegan a un territorio aduanero; estos almacenes pueden estar destinados

a los pasajeros o a la tripulación o pueden ser necesarios para los propios medios de transporte. La exención de derechos e impuestos también se concede a los almacenes que los buques y las aeronaves llevan a bordo en el territorio aduanero para su utilización durante un viaje al extranjero.

## B. DESPACHO DE ADUANAS DE MERCANCÍAS PARA CONSUMO INTERNO

### *Anexo B.1. relativo al despacho de aduanas para consumo interno*

El despacho de aduanas para consumo interno es el procedimiento aduanero con arreglo al cual las mercancías importadas pueden permanecer de modo permanente en un territorio aduanero. Es el procedimiento que se aplica más corrientemente a las importaciones y, por lo tanto, éste es un anexo fundamental del Convenio de Kyoto. Algunos de los principios en los que se asienta el anexo B.1. sirven también de base a otros procedimientos aduaneros. Entre las disposiciones principales de este anexo figuran las obligaciones del declarante, tales como la presentación de una declaración de mercancías, acompañada de los documentos justificativos (licencia de importación, certificados de origen, etc.), el pago de impuestos y derechos de importación; y el aplazamiento de tales pagos o garantías en determinadas circunstancias. Se establecen en el anexo los procedimientos aplicados por los servicios de aduanas: la verificación de la declaración de mercancías; el examen de éstas; y la evaluación y pago de los impuestos y derechos de importación. El formulario clave para la declaración de mercancías para el consumo interno, que se reproduce en el apéndice I del anexo, está en concordancia con el formulario clave que la CEPE/Naciones Unidas ha adoptado para los documentos comerciales.

### *Anexo B.2. relativo a la declaración de impuestos y derechos de importación respecto de las mercancías declaradas para consumo interno*

Todos los reglamentos aduaneros mencionan casos de desgravación de los impuestos y derechos aplicables en determinadas circunstancias y cuando se cumplen ciertas condiciones. En algunos países, esta declaración se establece en el arancel aduanero, mientras que en otros puede estar prescrita en otras leyes o reglamentos. El anexo menciona concretamente diversas formas de desgravación que normalmente se conceden en la mayor parte de los países. Entre ellas figuran las declaraciones mencionadas en otros instrumentos internacionales; las sustancias terapéuticas para uso humano y los reactivos para la determinación del grupo sanguíneo y la clasificación de tejidos; los artículos trasladados con ocasión del cambio de residencia; los efectos personales y el material didáctico para personas que asisten a instituciones de enseñanza; los efectos adquiridos por herencia; los regalos personales; las mercancías enviadas a organizaciones filantrópicas o de beneficencia; los premios; documentos y artículos diversos sin valor comercial; los objetos religiosos; los productos importados destinados a ensayos; los productos y materiales destinados a la protección de mercancías durante el transporte. Además de enumerar ejemplos de desgravación, el anexo establece prácticas para las formalidades de importación, tales como la autorización previa, la declaración de mercancías y los depósitos de garantía.

### *Anexo B.3. relativo a la reimportación sin modificar la mercancía*

El procedimiento aduanero previsto en este anexo se aplica a las mercancías reimportadas en el país de exportación sin haber sido objeto de elaboración, transformación o reparación en el extranjero. En muchos casos la reimportación es previsible en el momento de la exportación, y entonces las mercancías se pueden exportar con una notificación de la reimportación prevista. Sin embargo, en algunos casos las mercancías se reimportan debido a circunstancias que aparecen después de la exportación. Las reimportaciones sin modificar la mercancía ingresan con franquicia de impuestos y derechos de importación y pueden obtener el reembolso de los impuestos y derechos de exportación que se hubieran pagado al exportar.

## C. DESPACHO DE ADUANA DE LAS MERCANCÍAS EXPORTADAS

### *Anexo C.1. relativo a la exportación directa*

El anexo C.1. se refiere al procedimiento aduanero aplicable a las mercancías que salen del territorio aduanero y están destinadas a permanecer fuera de él de modo permanente. Sin embargo, no incluyen las mercancías exportadas con arreglo a un procedimiento de drawback o un procedimiento de elaboración o con reembolso de los impuestos y derechos de importación. La exportación directa es un procedimiento aduanero universal que, excepto cuando se aplican impuestos o derechos de exportación, supone por lo general formalidades aduaneras relativamente sencillas. Se exponen en el anexo diversos servicios que se pueden ofrecer al comercio internacional en el marco de este procedimiento. Entre las normas fundamentales figuran los requisitos en materia de documentación y las reglas relativas al examen de las mercancías. Se incluyen en dos apéndices los formularios clave para las facturas y declaraciones de exportación. Ambas se ajustan al formulario clave de la CEPE/Naciones Unidas.

## D. ORIGEN DE LAS MERCANCÍAS

### *Anexo D.1. relativo a las normas de origen*

Este anexo contiene las normas para la determinación del origen de las mercancías, de conformidad con los dos criterios básicos siguientes:

- el de las mercancías "totalmente producidas" en un país determinado, cuando se toma en cuenta un único país para la determinación del origen; a este respecto el anexo contiene una lista de mercancías que se deberán considerar, con arreglo a este criterio, como totalmente producidas en un país determinado;
- el de la "transformación sustancial", cuando dos o más países han participado en la producción de las mercancías. Las partes importadas de los materiales deben haber sido objeto de una "transformación sustancial" en el país de producción para que las mercancías obtenidas a partir de ellos sean consideradas como originadas en ese país.

Existen varios métodos para expresar el concepto de "transformación sustancial", que se exponen en la introducción del anexo, cada uno de los cuales presenta ventajas y desventajas. En el anexo se propone el uso del método que expresa el criterio de la "transformación sustancial" mediante una norma que exige una modificación de la partida arancelaria (posiblemente acompañada de listas de excepciones) y recomienda que se utilice la NCCA para su aplicación.

### *Anexo D.2. relativo a la prueba documental del origen*

La finalidad de este anexo es limitar la utilización de la prueba documental del origen, estableciendo que sólo será exigible en relación con la concesión del trato preferencial o la aplicación de medidas económicas o relacionadas con la salud o el orden público. El anexo distingue cuatro casos: aquellos en los que no se debe exigir prueba documental (por ejemplo, las mercancías transportadas como equipaje de pasajeros, las mercancías a las que se ha concedido la admisión temporal o las que están en tránsito aduanero); las mercancías respecto de las cuales sea suficiente una simple declaración de origen a cargo del exportador; aquellas respecto de las cuales esa declaración debe ser certificada por un órgano debidamente autorizado; y, por último, las mercancías que requieren la presentación de un certificado de origen. El anexo contiene también un modelo de formulario para los certificados de origen, con notas y normas para su utilización, y recomienda que siempre que se revisen los certificados de origen, se adapten a este modelo.



*Anexo D.3. relativo al control de la prueba documental del origen*

Este anexo establece que, bajo condición de reciprocidad, se puede solicitar el control del origen cuando existen motivos razonables para poner en duda la autenticidad o la exactitud de los documentos presentados.

E. PROCEDIMIENTO PARA EL DESCARGO CONDICIONAL DE LAS MERCANCÍAS Y TRÁFICO DE PERFECCIONAMIENTO

*Anexo E.1. relativo al tránsito aduanero*

El anexo se ocupa de todos los elementos básicos del tránsito aduanero, tanto nacional como internacional, inclusive la declaración de mercancías para el tránsito aduanero, la seguridad, el examen y la identificación de la carga, medidas adicionales de control, tales como prescripciones de itinerario y plazos, así como la escolta aduanera, los precintos de aduana y las marcas de identificación. El anexo E.1. se refiere también concretamente al tránsito aduanero internacional, formulando una recomendación general a los países para que contemplen la posibilidad de hacerse Partes Contratantes en los Convenios ITI, TIR y ATA, junto con una serie de disposiciones que se consideran adecuadas para su inclusión en nuevos acuerdos de tránsito aduanero que podrían ser concertados por algunos países que, por ahora, no están en condiciones de adherirse a dichos convenios internacionales.

*Anexo E.2. relativo al transbordo*

Este anexo se refiere al procedimiento aduanero aplicable a las mercancías que se importan en un país en un medio de transporte, con el objeto de ser trasladadas a otro medio de transporte, en el cual abandonan ese país para dirigirse a su destino final; la importación, el traslado y la exportación de las mercancías se llevan a cabo en el ámbito de una única oficina aduanera. El anexo establece que las operaciones de transbordo pueden llevarse a cabo sin pagar derechos e impuestos y con arreglo a disposiciones muy sencillas de control aduanero.

*Anexo E.3. relativo a los almacenes de aduanas*

El anexo se refiere al procedimiento aduanero con arreglo al cual las mercancías importadas se pueden almacenar bajo control aduanero en un lugar determinado (es decir, un almacén aduanero), sin pagar impuestos ni derechos de importación. El anexo contiene disposiciones detalladas para la aplicación del procedimiento relativo a los almacenes aduaneros y aborda, entre otras cosas, el establecimiento y la administración de los almacenes aduaneros, los tipos de mercancías que se pueden almacenar y su admisión en el almacén, las operaciones autorizadas, la duración del depósito y el traslado de mercancías depositadas en un almacén aduanero.

*Anexo E.4. relativo al drawback*

Este anexo se refiere al procedimiento de drawback que prevé, cuando las mercancías son exportadas, el reembolso (total o parcial) de los impuestos y derechos de importación aplicados a las mercancías o a los materiales contenidos en ellas o utilizados en su producción. El anexo trata de las dos siguientes formas de drawback, contempladas en las legislaciones de numerosos países:

- 1) los casos en que las mercancías han sido objeto de elaboración, transformación o reparación,
- 2) los casos en que las mercancías son importadas y reexportadas sin modificar.

*Anexo E.5. relativo a la admisión temporaria con reexportación sin modificar la mercancía*

Este anexo se refiere al procedimiento aduanero con arreglo al cual las mercancías se pueden importar en un territorio aduanero con carácter temporal, con desgravación de los impuestos y derechos de importación. Esas mercancías se deben importar con una finalidad específica y deben estar destinadas a la reexportación dentro de un plazo determinado. No deben ser objeto de ninguna modificación, excepto la depreciación normal debida al uso. En la mayor parte de los casos, el procedimiento de admisión temporal establecido en el anexo prevé la desgravación total de los impuestos y derechos de importación, pero en ciertos casos la desgravación puede ser solamente parcial (por ejemplo, cuando las mercancías importadas se utilizarán con fines de producción o en proyectos de obras).

*Anexo E.6. relativo a la admisión temporal para perfeccionamiento activo*

Cuando las mercancías se importan con vistas a una reexportación ulterior después de haber sido sometidas a un proceso determinado de elaboración, transformación o reparación, la mayor parte de las legislaciones nacionales autorizan la desgravación (total o parcial) de los impuestos y derechos de importación. En este anexo se establece el procedimiento con arreglo al cual se concede la desgravación de los impuestos y derechos de importación. El requisito usual es que los productos exportados se hayan obtenido a partir de las mercancías importadas, pero el anexo también prevé la utilización de mercancías equivalentes a las admitidas temporalmente para perfeccionamiento activo.

*Anexo E.7. relativo a la reposición de mercancías en franquicia arancelaria (no está en vigor)*

El procedimiento al que se refiere este anexo se aplica cuando las mercancías han sido transformadas en productos exportados desde un territorio aduanero, y prevé la exención de los impuestos y derechos de importación para las mercancías equivalentes a las que se utilizaron para elaborar los productos exportados. Una ventaja importante de este procedimiento es que la solicitud de exención de impuestos y derechos de importación para las importaciones futuras se puede presentar en el momento de la exportación de los productos elaborados, mientras que en el caso de la admisión temporal para perfeccionamiento activo la solicitud se debe presentar cuando se importan las materias primas destinadas a la elaboración.

*Anexo E.8. relativo a la exportación temporal para perfeccionamiento pasivo*

El procedimiento aduanero al que se refiere este anexo permite que las mercancías de libre circulación en un territorio aduanero sean exportadas temporalmente con fines de elaboración, transformación o reparación en el extranjero y sean después reimportadas con exención total o parcial de los impuestos y derechos de importación. La aplicación de este procedimiento puede estar sujeta a la condición de que las operaciones de elaboración previstas no sean perjudiciales para los intereses nacionales, a juicio de las autoridades competentes.

**F. PROCEDIMIENTOS ADUANEROS ESPECIALES**

*Anexo F.1. relativo a las zonas francas*

Este anexo se refiere al procedimiento aduanero aplicable a las mercancías introducidas en las "zonas francas", "puertos francos", "almacenes aduaneros" o "zonas de tránsito", todas las cuales forman parte del territorio de un Estado en el que las mercancías se pueden introducir sin quedar sometidas a los requisitos usuales en materia de derechos e impuestos y de control aduanero.

*Anexo F.2. relativo a la elaboración de mercancías para consumo interior*

Este anexo establece el procedimiento para la elaboración de mercancías destinadas al consumo interior y permite, cuando ello beneficia al interés económico nacional, la elaboración de mercancías importadas bajo control aduanero, de modo que los productos así obtenidos puedan ser declarados para el consumo interior con arreglo a la clasificación arancelaria que les sea aplicable una vez elaborados. Por supuesto, el procedimiento sólo es apropiado cuando los tipos de los impuestos y derechos de importación aplicables a los productos obtenidos son inferiores a los aplicables a las mercancías importadas, y por este motivo el alcance de este anexo es limitado.

*Anexo F.3. relativo a las facilidades aduaneras otorgadas a los viajeros*

Este anexo establece las facilidades aduaneras mínimas otorgadas a todos los viajeros, sean no residentes o residentes que salen o que regresan. Las únicas personas específicamente excluidas del anexo son las que trasladan su residencia de un país a otro. En el anexo se abordan las siguientes cuestiones importantes: el tratamiento de los medios de transporte de pasajeros para uso privado; la naturaleza excepcional y las condiciones de los registros personales; los sistemas de tasas uniformes; la eliminación del requisito de una lista de pasajeros o de una lista de su equipaje no acompañado, cualquiera sea el modo de transporte utilizado.

*Anexo F.4. relativo a las formalidades aduaneras aplicables al tráfico postal*

Debido a la naturaleza especial del tráfico postal, las formalidades aduaneras aplicables a los productos enviados por correo son algo distintas de las aplicables a los productos transportados por otros medios. Como el número de artículos enviados por correo es muy grande, es necesario adoptar decisiones administrativas especiales para evitar retrasos inaceptables. Se establecen en este anexo las formalidades aduaneras especiales aplicables al tráfico postal de exportación y se indica que los artículos enviados por correo no quedarán sometidos a dichas formalidades cuando sean transportadas en tránsito en el curso del tráfico internacional.

*Anexo F.5. relativo a los envíos urgentes*

La finalidad del anexo F.5. es facilitar el despacho de aduanas de las mercancías que, debido a su naturaleza o a las circunstancias que rodean a su envío, deben ser trasladadas rápidamente de un país a otro y despachadas en aduana con un mínimo de demoras. Esas mercancías están sometidas básicamente a los mismos controles y formalidades aduaneras que los envíos de mercancías ordinarios, pero el anexo establece que los envíos que las autoridades aduaneras reconocen como de carácter urgente serán despachadas prioritariamente, sin perjuicio de adoptar las medidas necesarias para garantizar los ingresos fiscales o la aplicación de cualquier prohibición o restricción.

*Anexo F.6. relativo al reembolso de impuestos y derechos de importación*

Este anexo se basa en el principio generalmente aceptado de que se debe proceder al reembolso cuando los impuestos y derechos de importación se han pagado en exceso. Se enumeran en el anexo los casos en los que el reembolso parece especialmente justificado y se estipulan las condiciones del mismo.

*Anexo F.7. relativo al transporte de mercancías por cabotaje (no está en vigor)*

Este anexo se refiere al procedimiento utilizado especialmente en los países marítimos para el control aduanero de las mercancías transportadas en buques de un lugar a otro del territorio aduanero. Tanto las mercancías de libre circulación como las mercancías importadas que no han sido objeto de

una declaración pueden ser transportadas con arreglo a este procedimiento, con excepción de las mercancías importadas no declaradas que permanecen a bordo del buque en el que han llegado al territorio aduanero y son transportadas como continuación del viaje del buque hacia el país de importación. El anexo contiene disposiciones sobre los aspectos procesales usuales, tales como la documentación, los lugares y ocasiones en que las mercancías se pueden cargar y descargar, seguridad y medidas de control.

#### G. RELACIONES ENTRE LAS PERSONAS QUE REALIZAN ACTIVIDADES DE COMERCIO INTERNACIONAL Y LAS ADMINISTRACIONES DE ADUANAS

##### *Anexo G.1. relativo a la información facilitada por las autoridades aduaneras*

Las autoridades aduaneras facilitan diversos tipos de información (por ejemplo, sobre los tipos arancelarios o los procedimientos de despacho de aduana). En el anexo G.1. se establecen las circunstancias y las condiciones del suministro de información. Su capítulo principal se refiere a la información de carácter específico -información sobre determinadas mercancías o sobre una operación determinada que la persona interesada desee realizar. Hay distintas secciones relativas a los principios generales, derechos e impuestos, valoración en aduana y cuestiones de procedimiento. También hay una sección específica dedicada al procedimiento especial que permite que una persona obtenga información vinculante sobre la clasificación arancelaria.

##### *Anexo G.2. relativo a la relación entre las autoridades aduaneras y terceros*

Este anexo trata principalmente de la relación que existe entre los agentes profesionales de despacho de aduana y las aduanas, así como los terceros que desempeñan funciones de agentes de despacho de aduana como elemento accesorio de sus actividades comerciales principales. Además, el anexo trata de otras partes que no intervienen en el despacho de aduana, pero sí en el traslado y almacenamiento de mercancías que se encuentran bajo control aduanero. En uno de los puntos fundamentales del anexo se indica que los interesados pueden elegir entre realizar sus trámites directamente con las aduanas o por intermedio de un tercero que hayan designado para ello.

#### H. DIFERENCIAS E INFRACCIONES

##### *Anexo H.1. relativo a los recursos en cuestiones aduaneras*

Este anexo trata de la situación en la que una decisión u omisión de las autoridades aduaneras no es aceptable para la persona directamente afectada. Prevé que se dé a la persona interesada, cuando ésta lo solicite, una explicación de los motivos de la decisión u omisión y que esa persona tenga derecho a recurrir ante una autoridad competente. Esa autoridad competente puede ser la propia autoridad aduanera, una autoridad administrativa, uno o más árbitros, un tribunal especial y, al menos en última instancia, una autoridad judicial.

A diferencia de los demás anexos del Convenio de Kyoto, el anexo H.1. no se refiere exclusivamente a las formalidades o procedimientos aduaneros. Sin embargo, en lo que respecta a los recursos ante las autoridades judiciales sólo se han establecido principios de carácter general.

##### *Anexo H.2. relativo a las infracciones aduaneras (no está en vigor)*

Este anexo trata de las condiciones en que las autoridades aduaneras realizan investigaciones y determinan la existencia de cualquier infracción o intento de infracción de las disposiciones legislativas o reglamentarias que están encargadas de aplicar. También trata de las sanciones que procede aplicar

en caso de infracciones aduaneras, pero sólo en la medida en que entran en el ámbito de competencia de las autoridades aduaneras.

*Anexo J.1. relativo a las aplicaciones de la informática en las aduanas (no está en vigor)*

Las ventajas que supone la utilización de técnicas de proceso automático de datos como apoyo a los procedimientos aduaneros están bien documentadas. Incluyen una mayor facilitación del comercio, la mejora de los controles aduaneros y una mayor eficiencia general del funcionamiento del servicio de aduanas. El anexo J.1. tiene por objeto señalar a la atención de las administraciones de los Miembros estas ventajas y proporcionarles asesoramiento práctico sobre el desarrollo y mantenimiento de los sistemas de proceso automático de datos de las aduanas. El anexo contiene varias disposiciones relativas al intercambio electrónico de datos y pone de relieve la necesidad de que se apliquen normas internacionales en esta esfera.

## ANEXO IV

### ANEXOS DEL CONVENIO DE ESTAMBUL DE LA OMA

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

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

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

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

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

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

#### *Anexo B.2. relativo al equipo profesional*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Anexo B.7. relativo al material de publicidad turística*

Este anexo contribuye a promover el turismo internacional al facilitar la distribución de documentos de publicidad turística y demás material destinado a alentar al público a visitar otro país. El anexo abarca dos procedimientos aduaneros distintos: la admisión temporal de material de publicidad

turística que ha de ser reexportado y la importación libre de derechos e impuestos de importación de cierto tipo de material publicitario claramente definido. Este material no se reexporta, porque puede ser distribuido libremente o porque sería inútil exigir su reexportación.

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

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

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

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

*Anexo C relativo a los medios de transportes*

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

*Anexo D relativo a los animales*

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

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

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



ANEXO V

ANEXOS DEL CONVENIO DE NAIROBI

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

## ANEXO VI

### OTROS CONVENIOS DE LA OMA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. *Convenio Aduanero sobre Contenedores*

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

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

ANEXO VII

RECOMENDACIONES DE LA OMA

1. *Recomendaciones relativas a la cooperación entre administraciones*
  - a) Recomendación relativa al trato en el plano internacional de cuestiones técnicas de aduanas (30 de noviembre de 1956)
  - b) Recomendación sobre la comunicación de información relativa a la situación aduanera de las mercancías (22 de mayo de 1963)
  - c) Recomendación para facilitar la exportación temporal de mercancías enviadas desde un país de fabricación, transformación o reparación a otro país (3 de diciembre de 1963)
  - d) Recomendación relativa a la cooperación técnica en asuntos aduaneros (18 de junio de 1981)
2. *Recomendaciones relativas a la admisión con franquicia, el reembolso y la remisión de derechos*
  - a) Recomendación relativa al reembolso o la remisión de derechos aplicables a mercancías que el importador haya rechazado por no conformarse al contrato (28 de noviembre de 1957)
  - b) Recomendación relativa a las tiendas libres de impuestos (16 de junio de 1960)
  - c) Recomendación relativa al reembolso o la remisión de derechos e impuestos de importación a mercancías destruidas o perdidas (5 de diciembre de 1962)
  - d) Recomendación relativa a la libre admisión de bienes muebles importados por traslado de residencia (5 de diciembre de 1962)
  - e) Recomendación relativa al reembolso de derechos e impuestos de importación por faltantes en la entrega (5 de diciembre de 1962)
  - f) Recomendación relativa a mercancías reimportadas (6 de junio de 1967)
  - g) Recomendación relativa a la libre admisión de envíos de regalos (11 de junio de 1968)
  - h) Recomendación para agilizar la expedición de envíos de ayuda en casos de desastre (8 de junio de 1970)
  - i) Recomendación sobre el trato aduanero de productos importados para ser sometidos a prueba (5 de junio de 1972)
3. *Recomendaciones relativas al transporte, los viajes y el turismo*
  - a) Recomendación relativa a la utilización de documentos para la importación temporal de camiones de los servicios de radio y televisión (1º de diciembre de 1955)

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

4. *Recomendaciones relativas a los ordenadores*

- a) Recomendación relativa a la transmisión y legalización de declaraciones de mercancías elaboradas por ordenador (16 de junio de 1981)

- b) Recomendación relativa a la producción de declaraciones de mercancías mediante ordenador o con otras impresoras automáticas (16 de junio de 1982)
- c) Recomendación relativa a la utilización del código de países Alfa-2 de la ISO para la representación de nombres de países (16 de junio de 1982)
- d) Recomendación relativa a la utilización de códigos para la representación de modos de transporte (16 de junio de 1982)
- e) Recomendación relativa a la utilización de códigos para la representación de elementos de datos (22 de mayo de 1984)
- f) Recomendación relativa a la utilización de las normas del EDIFACT/Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos (26 de junio de 1990)
- g) Recomendación relativa a la utilización del Directorio de Elementos de Datos del Comercio de las Naciones Unidas (26 de junio de 1990)
- h) Recomendación relativa a la utilización de las normas sobre intercambio de datos del CCA/IATA (21 de junio de 1988)
- i) Recomendación relativa a la adhesión a normas referentes a los datos necesarios para la información anticipada sobre pasajeros (API) (6 de julio de 1993)
- j) Recomendación relativa a la transmisión y legalización de información aduanera elaborada por ordenador

5. *Otras recomendaciones*

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

ANEXO VIII

NORMAS INTERNACIONALES ADUANERAS DE LA OMA

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



## ANEXO IX

### EXAMEN DETALLADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA CNUDMI

#### A. *Convenciones*

##### 1. *Compraventa internacional de mercaderías y operaciones conexas*

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

Esta Convención establece normas uniformes que rigen el plazo dentro del que puede iniciarse un procedimiento relacionado con un contrato de compraventa internacional de mercaderías. La Convención ha sido enmendada por un Protocolo de 1980, cuando se aprobó la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías* (véase *infra*). Tanto la Convención en su primera versión como la Convención enmendada entraron en vigor el 1º de agosto de 1988. Actualmente son 20 los Estados participantes en esta Convención, de los que 14 son participantes en la Convención enmendada.

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

Esta Convención contiene un conjunto comprensivo de normas que rigen la formación de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, las obligaciones del comprador y del vendedor, los derechos y acciones en caso de incumplimiento y otros aspectos del contrato. La Convención entró en vigor el 1º de enero de 1988. Actualmente son 45 los Estados participantes en esta Convención.

##### 2. *Transporte internacional de mercaderías*

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

Este Convenio establece un régimen jurídico uniforme para los derechos y obligaciones (de cargadores, portadores y consignatarios) que surjan de un contrato de transporte marítimo de mercancías. El Convenio se preparó a petición de los países en desarrollo y su aprobación por los Estados ha sido apoyada por organizaciones intergubernamentales tales como la UNCTAD, el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano y la Organización de los Estados Americanos. El Convenio entró en vigor el 1º de noviembre de 1992. Actualmente son 25 los Estados participantes en el Convenio.

*Convención de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991)*

La Convención contiene normas uniformes que rigen la responsabilidad del empresario de terminal por las pérdidas y daños que sufran las mercaderías objeto de transporte internacional mientras se encuentran en la terminal, así como por la demora en su entrega. La Convención fue adoptada por una conferencia diplomática y quedó abierta a la firma el 19 de abril de 1991. Actualmente sólo un (1) instrumento de adhesión ha sido depositado. La Convención entrará en vigor cuando cinco (5) instrumentos de ratificación, de aceptación, de aprobación, o de adhesión sean depositados.

3. *Arbitraje y conciliación comercial internacional*

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

Aunque la Convención fue preparada por las Naciones Unidas antes de que se estableciera la CNUDMI, la promoción de la Convención forma parte del programa de trabajo de la Comisión. Como su nombre indica, la Convención prevé el reconocimiento y la ejecución de laudos arbitrales dictados en países extranjeros. A la fecha, 110 Estados son participantes en la Convención.

4. *Pagos internacionales*

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

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

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

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

Otros instrumentos formulados por la CNUDMI:

1. *Compraventa internacional de mercancías y operaciones conexas*

*Guía Jurídica de la CNUDMI sobre Operaciones de Comercio Compensatorio Internacional (1992)*

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

2. *Arbitraje y conciliación comercial internacional*

*Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI (1976)*

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

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

*Reglamento de Conciliación de la CNUDMI (1980)*

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

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

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

3. *Pagos internacionales*

*Guía Jurídica de la CNUDMI sobre Transferencias Electrónicas de Fondos (1987)*

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

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

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

4. *Comercio electrónico*

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

*Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico (1996)*

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

*la incorporación de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico al derecho interno. Esta Guía tiene por destinatarios, en los diferentes Estados, a la rama del ejecutivo, a los cuerpos legislativos y a los mismos tribunales de justicia, según los casos.*

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

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

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

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

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

*Capacitación en derecho mercantil internacional*

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

## ANEXO X

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

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

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

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

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

*Otras labores de la OMI y cooperación internacional*

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

ANEXO XI

PRINCIPIOS RECTORES INTERNACIONALES DE LA CÁMARA  
DE COMERCIO INTERNACIONAL PARA LAS ADUANAS

Algunos de los elementos clave de los *Principios Rectores Internacionales de la Cámara de Comercio Internacional para las Aduanas* son los siguientes:

- Las aduanas deben depender en un grado mucho mayor de la automatización y la informática.
- Los requisitos relativos a los documentos que han de presentarse se deben reducir y armonizar entre los países. Es necesario que las administraciones de aduanas acepten los documentos comerciales como una declaración de exportación sin exigir que se rellene un formulario oficial; la presentación electrónica de datos sobre la base del IED ha de tener carácter facultativo.
- Hay que aplicar técnicas modernas de despacho de aduana, por ejemplo, el despacho previo a la llegada y controles posteriores al despacho, a fin de evitar demoras en las fronteras. Se debe adoptar un sistema automatizado para tramitar los pagos.
- La fuerza de trabajo debe ser sumamente profesional y bien capacitada; una unidad de seguridad interna debe verificar la integridad de los funcionarios.
- El reglamento de aduanas tiene que ser transparente y estar a disposición del público en general. Se concertarán memorandos de entendimiento para mejorar la cooperación entre los agentes y las aduanas. El sector comercial debe tener acceso a funcionarios de alto nivel dentro de la administración de aduanas. Habrá que designar a mediadores con el cometido de servir de enlace entre las administraciones de aduanas y los medios empresariales.
- Es necesaria la adhesión a acuerdos internacionales como los referentes al tránsito, el Acuerdo de Valoración de la OMC, el Convenio sobre el Sistema Armonizado, el Convenio de Kyoto y las (futuras) Normas de Origen de la OMC.

## ANEXO XII

### INSTRUMENTOS COMERCIALES DE LA CCI

Se denomina *INCOTERMS* de la CCI a 13 definiciones uniformes de comercio para utilizarse en los contratos y en las que se consignan claramente las obligaciones jurídicas. Con la utilización de las *INCOTERMS*, en su versión de 1990 actualmente en vigor, se eliminan posibles controversias y errores de interpretación. La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas preconiza la utilización de las *INCOTERMS* en su Recomendación N° 5 sobre facilitación del comercio.

Los *Usos y reglas uniformes relativos a los créditos documentarios (UPU)* es un sistema de uso generalizado para el pago de importaciones y exportaciones mediante operaciones de créditos documentarios. Su versión más reciente denominada UPU 500 está vigente desde 1994.

Con el *Sistema de asesoramiento sobre créditos documentarios* se busca proporcionar recomendaciones independientes, imparciales y especializadas para resolver desacuerdos derivados de cartas de crédito.

Las *Reglas para los documentos del transporte multimodal* fueron elaboradas por la CCI en forma conjunta con la UNCTAD. Se fundamentan en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Visby sobre responsabilidad civil y su propósito es contribuir a evitar que el usuario tenga que hacer frente a una pluralidad de regímenes diferentes aplicables al transporte multimodal. Los operadores pueden utilizar las reglas de la UNCTAD/CCI como base para la elaboración de un contrato de transporte multimodal.

El objetivo de las *Normas de conducta uniformes para el intercambio de datos comerciales por teletransmisión* es el de facilitar el intercambio de datos comerciales por teletransmisión mediante el establecimiento de normas de conducta convenidas entre las partes que intervengan en dicha transmisión. Estas Normas forman parte del directorio de intercambio de datos del comercio de las Naciones Unidas.

El *contrato tipo de la CCI* para agentes distribuidores ofrece un conjunto de normas contractuales uniformes aplicables a los contratos para agentes distribuidores en que éstos actúan como compradores y revendedores y como importadores para organizar la actividad de distribución en un país.

El *contrato tipo de la CCI de representación* refleja, por lo que se refiere a los acuerdos de representación, la práctica y los principios prevaletentes en la esfera del comercio internacional y generalmente reconocidos en las legislaciones nacionales.

La CCI se ocupa actualmente de diseñar un "*contrato tipo de venta*" para el comercio internacional de mercancías.

La CCI administra, en colaboración con la OMA, el *sistema de carnés ATA* (importación temporal de mercancías en franquicia arancelaria).



### ANEXO XIII

#### INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA

En la actualidad la Unión Internacional de Transportes por Carretera se ocupa de elaborar *modelos de contrato tipo para el transporte internacional por carretera* así como un *modelo de contrato tipo de cooperación entre transitarios y transportistas de mercancías por carretera en el marco del transporte internacional*.

Una gran parte de las operaciones que realiza la Unión Internacional de Transportes por Carretera tiene que ver con el asesoramiento sobre el transporte por carretera que imparte a diversos órganos internacionales. Trabaja en estrecha colaboración con el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, órgano en el que presenta propuestas sobre cuestiones como asuntos aduaneros, tránsito en terceros países, construcción de vehículos, seguridad en las carreteras, transporte de mercancías peligrosas y de productos alimenticios perecederos y transporte combinado. Los expertos de la Unión Internacional de Transportes por Carretera han participado activamente en la redacción de un gran número de convenios internacionales firmados con los auspicios de las Naciones Unidas, entre los que conviene mencionar el *Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Convenio CMR)* y el *Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera*. La Unión Internacional de Transportes por Carretera, que fue reconocida como entidad consultiva del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas en 1949, participa activamente en la labor de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, la Comisión Económica para África y la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, así como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Existen comités de enlace con la Unión Europea en relación con el transporte profesional de personas, el transporte profesional de mercancías y el transporte por cuenta propia. Además, la Unión Internacional de Transportes por Carretera colabora activamente con la OMA, la CCI y otras organizaciones profesionales.

#### ANEXO XIV

### DOCUMENTOS DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSITARIOS (FIATA) PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO

La FIATA representa los intereses del sector de los servicios de transitarios con la participación de consejeros o expertos suyos en las reuniones de los órganos internacionales relacionados con el transporte. La FIATA está considerada a nivel mundial como la organización representativa oficial en materia de servicios de transitarios. A través de sus miembros y de los 2.300 miembros asociados (transitarios individuales), se calcula que la FIATA alcanza a unas 40.000 empresas en todo el mundo.

#### *Documentos de la FIATA para la facilitación del comercio:*

- FIATA conocimiento de transporte combinado (FBL), reconocido a nivel mundial por la Cámara de Comercio Internacional y por sus miembros;
- Recibo de la FIATA de almacén del transitario (FWR);
- Certificado de la FIATA de recepción del transitario (FCR);
- Certificado de la FIATA de transporte del transitario (FCT);
- Orden de expedición de la FIATA (FFI);
- Reglas modelo de la FIATA en materia de servicios de transitarios;
- Declaración del usuario para el transporte de mercancías peligrosas (SDT), de la FIATA;
- Carta de porte aéreo recomendada por la FIATA para su uso por los transitarios.

El *Manual de Despacho de Aduana de la FIATA*, para uso cotidiano del transitario, se basa en el Convenio de Kyoto y en el Sistema Armonizado. El *Manual de Facilitación* se fundamenta en las recomendaciones del Grupo de Trabajo 4 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

#### *Otras actividades de la FIATA*

Asistencia al sector de transitarios mediante actividades de formación (como, por ejemplo, el programa conjunto de formación IATA/FIATA para capacitar a los transitarios en el manejo de la carga aérea), ayuda para resolver los problemas en materia de seguros de responsabilidad, y consejos de utilización para el intercambio electrónico de datos. Existen mensajes de intercambio electrónico de datos, basados en el Intercambio electrónico de datos de las Naciones Unidas para la administración, el comercio y el transporte (EDIFACT/Naciones Unidas), para todos los documentos de transporte de la FIATA. La FIATA ha elaborado directrices EDIFOR (intercambio electrónico de datos para transitarios) para la transmisión de documentos FIATA mediante intercambio electrónico de datos).

La labor de la Federación se organiza mediante los llamados "Institutos", grupos de trabajo que determinan los problemas existentes en determinadas esferas, y trabajan en la búsqueda de soluciones, bien mediante organizaciones internacionales o bien a través del contacto directo con las administraciones. En la actualidad existen tres institutos:

- Instituto de Transporte Multimodal
- Instituto de Flete Aéreo
- Instituto de Asuntos Aduaneros y Facilitación.

ANEXO XV

CONVENIONES DE LAS NACIONES UNIDAS RELATIVAS  
A LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO

- Convención sobre el Comercio de Tránsito de los Estados sin Litoral, 1965.
- Acuerdo de aplicación provisional de los proyectos de convenciones internacionales aduaneras sobre el turismo, los vehículos comerciales de carretera y el transporte internacional de mercancías por carretera, 1949.
- Protocolo adicional al Acuerdo de aplicación provisional de los proyectos de convenciones internacionales aduaneras sobre el turismo, los vehículos comerciales de carretera y el transporte internacional de mercancías por carretera, 1949.
- Protocolo adicional al Acuerdo de aplicación provisional de los proyectos de convenciones internacionales aduaneras sobre el turismo, los vehículos comerciales de carretera y el transporte internacional de mercancías por carretera, relativo al transporte internacional de mercancías mediante contenedores al amparo de los cuadernos TIR, 1950.
- Protocolo adicional por el que se modifican determinadas disposiciones del Acuerdo de aplicación provisional de los proyectos de convenciones internacionales aduaneras sobre el turismo, los vehículos comerciales de carretera y el transporte internacional de mercancías por carretera, 1952.
- Convenio internacional para facilitar la importación de muestras comerciales y material de propaganda, 1952.
- Convención sobre facilidades aduaneras para el turismo, 1954.
- Protocolo adicional a la Convención sobre facilidades aduaneras para el turismo relativo a la importación de documentos y material de publicidad turístico, 1954.
- Convención sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares de carretera.
- Convenio aduanero sobre contenedores, 1956.
- Convención sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos comerciales de carretera, 1956.
- Convención sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de aeronaves y embarcaciones de recreo para uso particular, 1956.
- Convenio aduanero relativo a los recambios utilizados en la reparación de vagones europeos, 1958.
- Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), 1959.

- Convención Europea sobre el trato aduanero aplicable a las paletas utilizadas en el transporte internacional, 1960.
- Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), 1975.
- Convenio internacional sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982.
- Convenio sobre el trato aduanero aplicable a los contenedores utilizados en el transporte internacional, 1994.
- Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a mercancías transportadas por ferrocarril, 1952.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 1980.