

## TECNOLOGÍA: ENSAYO

DOI: 10.35588/gpt.v14i42.5285

### Ventanilla única regional para el comercio internacional

Regional single window for international trade

Edición Nº42 – Diciembre de 2021

S

⊖

p

#### Autores

Elena Sidorova<sup>1</sup>, Víctor Sidorov<sup>2</sup>

b

#### Resumen:

La ventanilla única es la principal medida de facilitación del comercio. Muchos países en Asia, Europa y América Latina han puesto en marcha una ventanilla única para los organismos que intervienen en la frontera y para los participantes del comercio. Al mismo tiempo es importante que el sistema de comercio sea capaz de facilitar el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, es decir ayudar a los países a obtener acceso a mercados regionales e internacionales lucrativos y contribuir al crecimiento sostenible de la economía, así como en la reducción de la pobreza. Como consecuencia importante no solo la creación de una ventanilla única nacional sino también la interoperabilidad de las ventanillas únicas nacionales ya que los sistemas de la información pueden apoyar la integración regional, el desarrollo sostenible y la integración de la cadena de suministro entre los países participantes mediante transacciones transfronterizas sin papel. En el artículo se examinan las ventanillas únicas regionales con atención a las ventajas que puede dar la interoperabilidad.

---

<sup>1</sup> Licenciada en Derecho, Academia de Rusia de Derecho, Ministerio de Justicia, Rusia. PhD(c) en Derecho, Universidad Carlos III, Madrid, España. Correo electrónico: 100392320@alumnos.uc3m.es <https://orcid.org/0000-0001-7086-5235>

<sup>2</sup> Doctor en Derecho, Academia de Rusia de Derecho del Ministerio de Justicia de Rusia. Doctor en Filosofía, Universidad Estatal de Moscú. Profesor Departamento de Derecho Internacional, Universidad Estatal de Derecho de Moscú O.E. Kutafin. Rusia. Correo electrónico: svn-svn@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0818-7370>

**Palabras clave:** tecnología de la información, ventanilla única, interoperabilidad.

**Abstract:**

The single window for trade is the main trade facilitation measure. Many countries in Asia, Europe and Latin America have launched a single window for border agencies and trade participants. At the same time, the importance is that the trading system is capable of facilitating the implementation of the Sustainable Development Goals, i.e. helping countries gain access to lucrative regional and international markets and contribute to sustainable economic growth, as well as to poverty reduction. As a consequence, it is essential to establish interoperability as information systems can support regional integration, sustainable development and supply chain integration between participating countries through paperless cross-border transactions.

**Keywords:** information technology, single window, interoperability.

## 1. Introducción

El comercio internacional es el motor del crecimiento económico inclusivo que favorece el desarrollo sostenible (UNCTAD, 2019).

En los últimos años se ha reconocido que la facilitación del comercio es un factor clave en las políticas de desarrollo económico. Esto relacionado con la conciencia de que la facilitación del comercio puede generar importantes beneficios a la economía en términos de competitividad, puede aumentar considerablemente la participación de los países en desarrollo y países menos desarrollados en la economía mundial. Los beneficios de la facilitación del comercio incluyen la reducción de costes, disminución de los niveles de incertidumbre en las transacciones comerciales y aumento de participación del sector privado en el comercio internacional. Esto se confirmó en el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio en la novena Conferencia Ministerial celebrada en Bali en diciembre de 2013.

En el contexto de la facilitación del comercio internacional, las autoridades aduaneras juegan importante papel, ya pueden influir en la aumentación de las transacciones transfronterizas y la simplificación de los procedimientos aduaneros por medio de reducción las inspecciones de mercancías y el tiempo relacionado de los procedimientos aduaneros. La pertinencia de la simplificación de los procedimientos

aduaneros se justifican las disposiciones del Convenio de Kyoto Revisado de 2006 y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio que examinan los procedimientos aduaneros desde el punto de vista de aumentación la transparencia, la previsibilidad y la eficiencia, la reducción de los costes de los participantes del comercio exterior y la implementación las tecnologías de la información.

La facilitación del comercio es una concepción diversificada e incluye un gran número de medidas que tienen relación con el flujo libre del comercio exterior (Eliason, 2015). Una de las principales medidas del comercio internacional que intenta impulsar la facilitación del comercio es la aplicación de una ventanilla única según la cual el comercio internacional tiene que tratar sólo con un organismo de coordinación sobre todas sus cuestiones relacionadas con las formalidades (Neville, 2016, p. 27).

El desarrollo del concepto de una ventanilla única se aplicó principalmente en el nivel nacional. Según el Informe Global de 2019 sobre la Facilitación del comercio digital y sostenible (United Nations, 2019) que se evalúa la implementación de 53 medidas de facilitación del comercio las ventanillas únicas se han aplicado plenamente en menos de 32% los países, 58% los países aplicaron parcialmente o tienen un proyecto piloto de una ventanilla única, el 38% los países aún no se han puesto en marcha su aplicación. La experiencia de la aplicación de las ventanillas únicas tuvo éxito en distintos países, sobre todo en los países desarrollados. Al mismo tiempo, los países en desarrollo también pueden aprovechar las ventajas de la implementación de una ventanilla única. El repositorio de ventanilla única del Centro para la Facilitación de Procedimientos y Prácticas en Administración, Comercio y Transporte (ONU/CEFACT) incluye estudios de casos relacionados con Italia, Canadá, Finlandia, Alemania, Japón, Singapur, Suecia, los Estados Unidos, Malasia, Mauricio, Senegal, Guatemala, Hong Kong, entre otros.

Al mismo tiempo en algunos países ha puesto de manifiesto que un único punto de entrada de datos en el nivel nacional, parcialmente cumple las necesidades de la cadena de suministro, es escaso debido a las limitaciones en materia de recursos y no permite realizar facultades esenciales. Según la Comisión Europea (2020) las iniciativas de ventanillas únicas nacionales permanecen aisladas y se caracterizan por distintas modalidades basadas en el nivel de la arquitectura informática, las prioridades y las estructuras de costes existentes en el ámbito aduanero.

Se prevé que la próxima etapa de la evolución de la ventanilla única será la integración de las ventanillas únicas nacionales en redes regionales y globales que faciliten el comercio transfronterizo y el intercambio de información en la cadena de suministro (Winn, 2019; APEC, 2018; McMaster y Nowak, 2007). La ventanilla única puede apoyar la integración regional y desarrollo sostenible (UNNEXT, ESCAP, 2018, p. 3). Es decisivo que el sistema de comercio sea capaz de facilitar el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, es decir ayudar a los países en desarrollo a obtener acceso a mercados regionales e internacionales lucrativos y contribuir al crecimiento sostenible de la economía, así como a la reducción de la pobreza (OMC, 2018). En este caso, es importante investigar la interoperabilidad de las ventanillas únicas nacionales en nivel regional.

## **2. Desarrollo**

### **2.1 El concepto de una ventanilla única para el comercio**

La ventanilla única se conecta con el tema de facilitación del comercio en parte de eliminar los obstáculos de procedimientos al comercio y facilitar los procedimientos transfronterizos. La Organización Mundial del Comercio examina una ventanilla única como una medida principal de la facilitación del comercio en el Acuerdo de Facilitación del Comercio. El artículo 10, apartado 4 “Ventanilla única” establece que los Miembros procurarán mantener o establecer una ventanilla única que permita a los comerciantes presentar a las autoridades y organismos participantes la documentación y/o información exigidas para la importación, la exportación o el tránsito de mercancías a través de un punto de entrada único.

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) investiga la ventanilla única como una herramienta que apoya el intercambio eficiente de datos entre participantes del comercio y organismos gubernamentales. La definición más conocida de la ventanilla única se examina en la Recomendación No. 33. Según la Recomendación la ventanilla única es un instrumento de facilitación del comercio que permite a las participantes del comercio presentar información y documentos normalizados en un solo punto con el fin de dar cumplimiento a todos los requerimientos de importación, exportación y los relacionados con el tránsito de bienes.

De la implementación de una ventanilla única nacional favorecen las tecnologías de la información. La tecnología de la información descubre amplias capacidades para los procedimientos comerciales y se examina cómo el principio de la facilitación del comercio (OMC, 2018). Los estudios señalan que el papel de las tecnologías de la información en el crecimiento económico consiste en la reducción los costos de transacción; la aumentación de la productividad; la comunicación inmediata que aumenta la eficiencia, la transparencia y la exactitud; la sustitución los medios de comunicación y transacción más caros, como los viajes físicos; la ampliación de la elección en el mercado y el acceso a los bienes y los servicios; ampliación la geografía de los mercados; la transferencia de conocimiento e información (Kramer, Jenkins y Katz, 2007, p. 7). Se destaca que las tecnologías de la información disminuyen la complejidad de las relaciones entre los participantes del comercio internacional y transforman los procesos de innovación (Maliqueo Pérez, González Candía, Mardones Espinosa y Ardiles Briones, 2021; González Candía, J., García Coliñanco, L., Caro, C. L., Romero Hernández, N., 2014).

La Comisión de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Naciones Unidas (2014), menciona los siguientes efectos de las tecnologías de la información y las comunicaciones, la eficiencia económica y social; mejora la colaboración entre distintos participantes; aumenta el volumen y la variedad de información que disponible a las personas, las empresas y los gobiernos.

Según la Recomendación No. 33 de 2005 la ventanilla única no implica necesariamente la aplicación de la tecnología de la información y las comunicaciones sofisticadas, aunque se señala que el servicio mejora considerablemente si los gobiernos identifican e implementan las tecnologías de la información y las comunicaciones apropiadas para ese fin.

La nueva versión de la Recomendación No. 33 de 2020 menciona que la introducción de una ventanilla única debe pasar al formato electrónico; la tecnología de la información se examina como única medida para elaborar ventanilla única nacional en comparación con la Recomendación No. 33 anterior que preveía presentar la información en formato papel. El fondo de la ventanilla única no puede estar en el formato papel, ya que el sistema que se fundan en el formato papel son los espacios de fines múltiples (CEPE, 2017). Los estudios confirman que las ventanillas únicas

pueden mejorar su capacidad considerablemente si los gobiernos adoptan las tecnologías de la información para su aplicación (Schermer, 2007).

En la base de la tecnología de la información los países elaboran distintas ventanillas únicas en vez de crear una ventanilla única nacional, por ejemplo, en un país la ventanilla única nacional ofrece servicios limitados relacionados a las formalidades aduaneras, en otro país la ventanilla única abarca las formalidades aduaneras, los servicios del sector del transporte, la logística, entre otros. A parte de la ventanilla única los países crean varios sistemas para el comercio, por ejemplo, el Sistema aDUaNEro Automatizado (SIDUNEA); los Sistemas de Comunidad Portuaria en los puertos marítimas y las comunidades aeroportuarias que ofrecen interfaces entre los sistemas de información del sector privado, las autoridades aduaneras y portuarias. Los avances de la implementación de una ventanilla única se relacionan con los aspectos institucionales, el contenido y la estructura de los datos, el marco jurídico, la arquitectura tecnológica, e interoperabilidad (OECD, 2018).

## **2.2 La interoperabilidad y la ventanilla única para el comercio**

El Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos define la interoperabilidad como la capacidad de dos o más sistemas o componentes para intercambiar información y utilizar la información intercambiada (IEEE, 1990). Al mismo tiempo la interoperabilidad puede ser examinada no sólo desde la perspectiva tecnológica sino como un concepto social en la gestión de relaciones sociales, incluso comercio internacional.

La interoperabilidad en el contexto social se investiga por la Unión Europea en el marco de la Estrategia para el Mercado Único Digital de Europa. El Marco Europeo de Interoperabilidad determina la interoperabilidad como la capacidad de que las organizaciones interactúen con vistas a alcanzar objetivos comunes que sean mutuamente beneficiosos y que hayan sido acordados previa y conjuntamente, recurriendo a la puesta en común de información y conocimientos entre las organizaciones a través de los procesos empresariales a los que apoyan, mediante el intercambio de datos entre sus sistemas de tecnologías de la información y la comunicación respectivos (European Union, 2017, Choi, 2011).

Los enfoques para garantizar la interoperabilidad se han incluido en el proyecto de gobierno electrónico de la Unión Europea. Según el nuevo Programa Europa Digital

2021-2027 se prevé establecer una colaboración entre los organismos gubernamentales de todos los niveles de los Estados miembros de la Unión Europea. El programa donde se realizan estos objetos se desarrolla en el ámbito de Soluciones de Interoperabilidad para las Administraciones Públicas Europeas. En la Unión Europea se establece un marco jurídico para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información públicos y privados. La interoperabilidad en el sector privado puede ser importante no solo como una forma beneficiosa de la interacción entre los participantes del comercio, sino también como la condición del cumplimiento de los derechos e intereses de las personas. El Reglamento 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, reconoce el derecho a la portabilidad de los datos personales que estrechamente vinculados con la protección de los derechos del consumidor, la libertad económica, la protección de la competencia y otras instituciones jurídicas. La portabilidad de los datos implica la posibilidad de trasladar y reutilizar la información de unas aplicaciones y sistemas de información a otros, facilitando así el intercambio de datos y evitando el «cierre» de la información en sistemas autónomos y aislados. Como consecuencia la interoperabilidad obtiene la dimensión no sólo técnica, sino también social ya que abarca la interacción entre las autoridades, el sector privado y los ciudadanos.

El tema de una ventanilla única cada vez más se examina con atención a las ventajas que puede dar la interoperabilidad. A nivel nacional, los márgenes de la interoperabilidad de la ventanilla única pueden estar determinados por el interés de las partes y el sector (entre aduana, autoridades fitosanitarias, marítimas y entre otros). El modelo simple de la ventanilla única es un sistema que prevé las transacciones B2G (del inglés Business to Government) y G2G (del inglés Governments to Governments). Sin embargo, si examinamos la facilitación del comercio desde la visión más estrecha según cual la ventanilla única incluye otras participantes del comercio exterior, incluso los instituciones financieras, transportistas y entre otros. En efecto han superado los aspectos B2G y G2G del modelo de ventanilla única hasta los aspectos B2B (del inglés Business-to-Business).

La interoperabilidad de la creación de una ventanilla única es importante para la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas. Los procedimientos fronterizos ineficientes, ausencia de la transparencia de las exigencias de los



organismos gubernamentales, onerosas formalidades aduaneras frenan o dificultan el comercio internacional, especialmente el comercio de las pequeñas y medianas empresas. Los costos para las pequeñas y medianas empresas (PYMES) son más elevados en comparación con los gastos de las grandes empresas y obstaculizan la promoción de los productos de las pequeñas y medianas empresas en los mercados internacionales. Al mismo tiempo las empresas pequeñas y medianas representan una potencia motriz en los países desarrollados y en vías de desarrollo, juegan un importante papel en el desarrollo económico y social, crean nuevos puestos de trabajo y ofrecen los productos de consumo cotidiano. En América Latina y el Caribe, las PYMES corresponden al 99% del total de empresas y son responsables de más del 60% del empleo, pero representan apenas un 6% de las exportaciones regionales (Thorrens, 2020).

Las medidas de facilitación del comercio, incluso la implementación de una ventanilla única, pueden contribuir a reducir el tiempo y los costos de las pequeñas y medianas empresas en las formalidades aduaneras, lo que aumentará su competitividad en el mercado mundial que coincide con el objetivo 8.3 de Desarrollo Sostenible sobre el crecimiento de las empresas pequeñas y medianas. El informe de 2016 del Centro de Comercio Internacional señala sobre el impacto favorable de la facilitación del comercio a los ingresos para las empresas pequeñas y medianas. Por lo tanto es decisivo que los sistemas nacionales e internacionales funcionen en base de interoperabilidad y ofrezcan nuevos servicios beneficiosos para las pequeñas y medianas empresas.

En la base de la interoperabilidad, se investiga una nueva concepción de una ventanilla única regional que intenta aumentar la eficacia de las ventanillas únicas nacionales y prevé el intercambio de los datos. La Recomendación No. 36 de CEFACT ONU sobre la interoperabilidad de la ventanilla única de 2017 señala que la interoperabilidad es la capacidad de dos o más sistemas o componentes de intercambiar la información y usar esa información entre fronteras sin esfuerzo adicional por parte del comercializador.

El nivel regional se refiere al nivel superior del desarrollo de la ventanilla única, puesto que se realizan las transacciones y el intercambio de documentos y datos en el nivel internacional. Se considera que el uso de la ventanilla única en nivel regional es más eficiente, ya que contribuye a la colaboración, confianza y seguridad por medio del



intercambio de información a través de las fronteras internacionales (APEC, 2018, p. 15; 2019, p. 14).

La noción ventanilla única regional se utiliza en diferentes instrumentos internacionales, en la Recomendación No. 36 de 2017, la Guía de la Red de Expertos de las Naciones Unidas para el Comercio y el Transporte sin Papel en Asia y el Pacífico (UNNExT) de planificación y aplicación de ventanilla única de 2011, el Acuerdo Marco para la Facilitación del Comercio Transfronterizo sin Papel en Asia y el Pacífico de 2016. El Banco Mundial (2011, p. 80) señala que la definición de la ventanilla única se ha extendido e incluye toda la evolución de las tecnologías de la información, incluso la automatización aduanera, portales comerciales, métodos del intercambio de datos, ventanillas únicas nacionales, ventanillas únicas regionales y globales.

La ventanilla única regional es parecida a la ventanilla única nacional y garantiza el cumplimiento de todos los requisitos normativos en una región determinada. La ventanilla única regional puede presentar un sistema de colaboración entre las ventanillas únicas nacionales o puede sustituir la ventanilla única nacional. En ese caso, no debe haber otras ventanillas únicas regionales para cumplir los requisitos normativos relacionados con el comercio internacional.

La ventanilla única regional se comprende como el proceso del intercambio de datos entre ventanillas únicas nacionales, sus funciones vinculadas con las exigencias normativas y los procedimientos en nivel regional. La Guía de UNNExT para la Ventanilla Única Electrónica y el Comercio sin Soporte de Papel de 2012 examina la ventanilla única regional en la última etapa de la aplicación de la ventanilla única, es decir implica una interacción de las ventanillas únicas nacionales en una plataforma bilateral o regional del intercambio de la información.

El Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio, la Recomendación No. 33 y la Guía Jurídica de la UNNExT establecen una base para la creación de la ventanilla única regional. Antes de la formación de la ventanilla única en nivel regional se implementa el sistema en nivel nacional, se establece la base jurídica (Recomendación No. 35 Establecimiento de un marco legal para una Ventanilla Única para el comercio internacional, la Guía Jurídica de la UNNExT para la Ventanilla Única Electrónica y el Comercio sin Soporte de Papel de 2012), y realiza la estandarización de datos (la Guía UNNExT para la Armonización de Datos y Modelo de Datos de la Organización Mundial

de Aduanas, la Recomendación No. 34 Simplificación de Datos y la Estandarización del Comercio Internacional).

Como se destaca, la formación de una ventanilla única regional influye significativamente en promover la facilitación del comercio, ya que implica simplificación los documentos, datos y procedimientos en la esfera del comercio exterior. Al mismo tiempo es un proyecto que implica inversiones en la infraestructura, las tecnologías y los recursos humanos. Los países en desarrollo y países menos desarrollados han identificado esta medida en la categoría «C», lo que significa que necesita más tiempo, asistencia técnica y apoyo al fomento de la capacidad antes de la implementación.

Las inversiones en la creación de una ventanilla nacional pueden ser altas. El costo de elaboración de una nueva ventanilla única puede alcanzar hasta 50 millones de dólares (OECD, 2005). Se proponen construir la ventanilla única en la base de sistemas vigentes, ya que se cree que el uso sistemas vigentes como base de elaborar ventanilla única pueden disminuir los gastos por su aplicación. Por ejemplo, el coste del Sistema Automatizado del Tratamiento de Datos aduaneros (SIDUNEA) se estima en menos de 2 millones de dólares (OECD, 2005). Al mismo tiempo la aplicación de ventanillas únicas nacionales basadas en sistemas vigentes, plantea la pregunta de la interoperabilidad entre los sistemas específicos nacionales. Winn (2019) señala que en vez de crear una ventanilla única nacional es más eficiente implementar una ventanilla única global en base de nuevas tecnologías.

La implementación de una plataforma global es una medida inevitable de la evolución de la facilitación del comercio digital, ya que ofrece las oportunidades para crear un mercado plenamente integrado; implica un alto nivel de colaboración entre los participantes del comercio en base de nuevas tecnologías, incluso el blockchain, la computación en la nube, la inteligencia artificial, entre otros. Por ejemplo, en el nivel nacional y regional se crean las plataformas del comercio que se fundan en la tecnología blockchain; el Memorandum de Entendimiento entre China y Singapur de 2017 prevé un proyecto de Global Trade Connectivity Network (GTCN), Networked Trade Platform en Singapur.

El Foro Económico Mundial (2019) examina la posibilidad de aplicar el blockchain para la ventanilla única, en particular se observa que blockchain puede mejorar la interoperabilidad, la trazabilidad, la automatización y el aumento de seguridad de datos

relacionados con el uso de la ventanilla única. Un papel importante en la aplicación de blockchain en la ventanilla única juega la elaboración y aceptación de los estándares internacionales. La Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre documentos transmisibles electrónicos de 2017, permite usar todos los métodos y tecnologías, incluso el blockchain y establece las condiciones que debe ser cumplidas si los transmisibles electrónicos pueden ser examinados como los equivalentes a los documentos o títulos transmisibles emitidos en papel, es decir los documentos o títulos en papel que facultan a su tenedor para reclamar el cumplimiento de la obligación indicada en ellos, en caso de los conocimientos de embarque, las letras de cambio, los pagarés y los resguardos de almacén.

### **2.3 Las tendencias de la aplicación de la ventanilla única regional**

La Organización Mundial del Comercio es una plataforma de negociación sobre cuestiones relacionadas a la facilitación del comercio internacional, al mismo tiempo la creciente red de los acuerdos de libre comercio puede complementar las negociaciones sobre la facilitación del comercio. La formación de las uniones aduaneras y las áreas de libre comercio implican eliminar las barreras al comercio entre sí y, por consiguiente, se ajustan con los objetivos de la Organización Mundial del Comercio. También uno de los principales objetivos de las uniones regionales es fortalecer la competitividad de los Estados en la economía mundial. El aumento de la competitividad nacional depende del nivel de desarrollo del comercio internacional y atracción de inversiones.

Para mejorar el proceso de los trámites en la frontera, las integraciones regionales elaboran un conjunto de instrumentos relacionados de un entorno sin soporte el papel en el comercio. Duval y Mengjing (2017) señalan que es cada vez más frecuente que se establezca al menos una disposición sobre la aplicación de las tecnologías para simplificar y automatizar los procedimientos aduaneros en los acuerdos regionales.

A nivel regional la interoperabilidad entre los sistemas se desarrolla en el marco los proyectos bilaterales del intercambio de datos, incluso, el intercambio de los Certificados Fitosanitarios y Sanitarios (e-SPS) de productos agrícolas entre Australia y Nueva Zelanda, el Certificado de Origen (e-CO) entre Corea del Sur e Inglaterra, entre Senegal y la Costa de Marfil, entre Camerún y Congo, entre Fiyi y Nueva Zelanda, el Intercambio de Datos Digitales de la Autoridad de Ingresos (RADDEx 2.0) de

Comunidad Africana Oriental (2012). Estos proyectos se realizan en la base de las plataformas del intercambio de la información B2B y G2G como el Sistema de Comunidad Portuaria, los Portales de información sobre el comercio e iniciativas del intercambio de Certificados Fitosanitarios electrónicos en el marco de la Convención Internacional para la Protección de las Plantas. Según la Nota Técnica de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa puesto que estos sistemas pueden ofrecer los mismos servicios de facilitación del comercio que la ventanilla única nacional, se recomienda distinguirlos.

En el nivel regional se reconoce la importancia de la simplificación de los datos y el uso de un único punto de entrada para cumplir todas las normas relacionadas de importación, exportación y tránsito. Por ejemplo, la Unión Europea contribuye al establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas. El artículo 154 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea señala que en el contexto de un sistema de mercados abiertos y competitivos, la acción de la Comunidad tendrá por objetivo favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes.

Al presente, existen distintos proyectos que implican establecer una ventanilla única regional: la ventanilla única de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, 2005), las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de la Alianza del Pacífico integrada por Chile, Colombia, México y Perú (2014), las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de la Comunidad Andina integrada por Colombia, Ecuador, Perú y el Estado Plurinacional de Bolivia (2016), un entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas (2020) y la ventanilla única de la Unión Económica Euroasiática (2019).

Las ventanillas únicas regionales de ASEAN, Alianza del Pacífico, Unión Europea y Unión Económica Euroasiática tratan de implementar en el nivel regional una ventanilla única que se centra principalmente en las formalidades aduaneras y no aduaneras, ya que los organismos gubernamentales, a parte de la revisión de las declaraciones se verifican las licencias de otras autoridades gubernamentales. Así, la primera ventanilla única regional de la ASEAN implica intercambio de los certificados de origen (e-ATIGA Form D), los documentos de tránsito y los certificados fitosanitarios.

La ventanilla única regional de Alianza del Pacífico se limita al intercambio de Certificados Fitosanitarios electrónicos, Certificados de Origen, la declaración entre los países miembros con el objeto de prever la interoperabilidad y el intercambio de datos.

La Unión Europea para solucionar las cuestiones relacionadas con el aumento de la fragmentación en el proceso de despacho de las mercancías, la ausencia de coordinación entre las organizaciones gubernamentales elaboró un proyecto sobre la creación de un entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas. En los márgenes del nuevo proyecto serán abordados los siguientes trámites no aduaneros siguientes: DSCE-A (Documento Sanitario Común de Entrada para animales), DSCE-P (Documento Sanitario Común de Entrada para productos de origen animal), DSCE-D (Documento Sanitario Común de Entrada para piensos y alimentos de origen no animal), DSCE-PP (Documento Sanitario Común de Entrada para plantas y productos vegetales). También hay una serie de los mecanismos que puede incluir la ventanilla única regional, en particular: FLEGT (aplicación de las leyes, gobernanza y comercio forestales) para importaciones de madera; COI (Certificado de Control) para importaciones de productos ecológicos; GASF (gases fluorados de efecto invernadero); SAO (sustancias que agotan la capa de ozono).

Cómo se observa, los proyectos de ventanillas únicas regionales mencionados todavía implican una conexión restringida, ya que la conexión entre las autoridades aduaneras y otros organismos gubernamentales, no incluyen todas las formalidades aduaneras y no aduaneras aplicables a las mercancías que cruzan las fronteras regionales y como consecuencia, no están cubiertos del principio «el punto único de entrada». A la vez si todas las formalidades no aduaneras pueden ser tramitadas a través de la ventanilla única regional, es posible que se eliminen las conexiones que se han creando a lo largo del tiempo entre las autoridades aduaneras y otras autoridades gubernamentales a nivel nacional y la recuperación de estas conexiones no será posible, debido tanto a cuestiones técnicas, la protección de datos, entre otras.

En la integración regional, pueden ser aplicadas distintas ventanillas únicas regionales. Estos sistemas se complementan entre sí y tienen un objetivo común de crear un mercado eficiente, transparente y digital, sin barreras para el comercio y el transporte. Así, en el nivel regional se llevan a cabo los proyectos relacionados a la interoperabilidad de los sistemas de distintos tipos de transporte. La facilitación del

comercio tiene un sentido amplio y no sólo refiere a los procedimientos aduaneros, sino que a los procedimientos comerciales asociados a los mismos sobre la importación, la exportación de bienes y eficiencia del transporte. El crecimiento del comercio internacional de mercancías trae consigo necesariamente el incremento de servicios de transporte transfronterizo, con ello, aumenta la importancia de eliminar obstáculos en el transporte internacional. Como señala Herdegen (2012, p. 297) “la liberalización del comercio de mercancías debe ir acompañada de regulaciones interestatales sobre transporte transfronterizo. Sin libertad de transporte transfronterizo no puede haber comercio internacional de mercancías”. En el ámbito del Derecho del transporte, se han celebrado un conjunto de Convenios Internacionales que persiguen la consecución de dicho objetivo: Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (Convenio FAL), Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Montreal), Convenio relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Carnets TIR (Convenio TIR), entre otros. La importancia de la aplicación de la ventanilla única para el sector de transporte se encuentra en las prescripciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de la Organización Marítima Internacional y Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de la Organización Marítima Internacional contiene las prescripciones que obliga a los gobiernos a introducir el intercambio electrónico de información entre transporte marítimos y puertos y se recomienda la aplicación de la ventanilla única como medida que permite presentar toda la información exigida y relacionada con la llegada, la parada y la salida de los buques, las personas y las cargas. La creación de una ventanilla única marítima prevé facilitar la entrada de los buques en los puertos marítimos y optimizar los procedimientos de levante de los buques y las mercancías. El objetivo es facilitar la aplicación de una ventanilla única por medio del establecimiento de un sistema de gestión del transporte marítimo como requisito obligatorio de conformidad de la norma 1.3 bis que exige que las autoridades establezcan sistemas de intercambio electrónico de información para facilitar las formalidades en la esfera marítima.

La implementación de una ventanilla única en el transporte marítimo se investiga en la Guía de la implementación de una ventanilla única marítima de la Organización Marítima Internacional de 2021, puesto que el transporte marítimo y despacho

aduanero de la mercancía deben ir juntos y mostrar una actividad eficiente en el puerto y el transporte marítimo. Actualmente la ventanilla única marítima se elabora en Antigua y Barbuda, Noruega, Argentina, entre otros países. También implementan sistemas complejos relacionados con distintos medios de transporte, incluso buques, trenes, camiones y aviones, por ejemplo, en Camerún.

La ventanilla única marítima en el nivel regional, se desarrolla en el marco de la Unión Europea, que implica desarrollar un entorno europeo de ventanilla única marítima europea (EMSWe). La regulación de los sistemas de información de en los puertos marítimos de la Unión Europea se ha desarrollado durante largo tiempo y se base en el artículo 100(2) del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea que prevé que el Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima. Por consiguiente, a través de la introducción de un entorno de ventanilla única regional se logra la interoperabilidad entre las ventanillas únicas nacionales en una integración regional en el ámbito marítimo. Según el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo el entorno europeo de ventanilla única marítima “EMSWe”, se entiende como el marco jurídico y técnico para la transmisión electrónica de información relacionada con las obligaciones de información aplicables en las escalas portuarias en la Unión, que consiste en una red de ventanillas únicas marítimas nacionales con interfaces armonizadas de comunicación de información y que incluye intercambios de datos por medio de SafeSeaNet y otros sistemas pertinentes, así como servicios comunes de registro de usuarios y gestión de acceso, direccionamiento, identificación de buques, códigos de ubicación e información sobre mercancías peligrosas y contaminantes y sobre sanidad.

Las ventajas de la implementación de unas ventanillas únicas regionales implican el cumplimiento de las regulaciones y la creación de las ventanillas únicas nacionales. La ventanilla única regional puede transformar los sistemas existentes que contienen elementos de una ventanilla única en un sistema de gestión del comercio internacional, es decir obtener servicios no sólo en un sector específico, sino abarcar toda la cadena de suministro. Se trata de una plataforma compleja que permite la prestación de servicios. El modelo de referencia de la ventanilla única nacional de la Unión Económica Euroasiática implica la transición hacia una nueva trayectoria de desarrollo, así como la gestión eficaz de datos, procesos y comunicación, incluso entre los participantes del



comercio y los organismos gubernamentales de los Estados Miembros (B2G/G2B), entre los órganos estatales de los Estados Miembros (G2G) y las participantes de Estados Miembros (B2B).

La formación de las ventanillas únicas regionales logran la estandarización y armonización de datos, procedimientos en la base de los estándares internacionales lo que permite realizar el intercambio de datos transfronterizos con los terceros países y las integraciones regionales. Por ejemplo, se examina la posibilidad de avanzar en la interoperabilidad de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior en el marco del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y Alianza del Pacífico, entre Alianza del Pacífico y Plataforma Digital del Comercio Centroamericana. La idea de la creación de una ventanilla única global ha sido puesta en el Acuerdo entre la Unión Europea y MERCOSUR. La Unión Económica Euroasiática crea una vía para promover la cooperación y el desarrollo económico de la integración euroasiática en el contexto global. El párrafo 4 de la Decisión sobre las medidas del cumplimiento de la Declaración de Desarrollo de los Procesos de Integración de la Unión de 2019 Nº 8 señala que para una cooperación equitativa y beneficiosa es necesario desarrollar relaciones comerciales no sólo con los terceros países sino también con las integraciones regionales como la Organización de Cooperación de Shanghái, ASEAN, MERCOSUR, Unión Europea. El desarrollo de plataformas globales como un mecanismo que implica lograr la interacción entre los participantes se convierte en una herramienta principal de colaboración entre los participantes. El papel de las plataformas globales aumenta, gracias a su contribución de solucionar las preguntas relacionadas con la confianza, la transparencia, la trazabilidad y la seguridad del flujo de información, bienes y servicios.

### **3. Conclusiones**

La experiencia internacional confirma la necesidad de lograr la interoperabilidad, el intercambio de información y la creación de sistemas supranacionales para la interacción transfronteriza de los sistemas de información.

En la base de interoperabilidad se investiga la ventanilla única regional que implica el intercambio de los datos entre ventanillas únicas nacionales. Las tendencias modernas muestran que la ventanillas únicas regionales se desarrollan en el ámbito de la aplicación de distintas ventanillas únicas regionales en vez de crear sólo una ventanilla

única en la región correspondiente, por ejemplo, los proyectos de la Unión Europea implican implementar un entorno de ventanilla única para las aduanas, un entorno europeo de ventanilla única marítima europea (EMSWe) lo que contradice de la Recomendación No. 36 de CEFACT/ONU sobre la interoperabilidad de la ventanilla única de 2017 y Nota Técnica de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Otra dimensión de la creación de una ventanilla única regional consiste en que el sistema puede abarcar distintos servicios desde las formalidades aduaneras y no aduaneras como prevé la ventanilla única de la ASEAN, las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de Alianza del Pacífico, las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de la Comunidad Andina hasta los servicios privados, por ejemplo, la ventanilla única de la Unión Económica Euroasiática.

Además, en la base de implementación de una ventanilla única regional se investiga la posibilidad de unir los sistemas regionales y crear ventanilla única global en la base de nuevas tecnologías que permiten realizar el intercambio de datos transfronterizos con los terceros países y las integraciones regionales.

### Referencias bibliográficas

- Alianza del Pacífico. (2014). *Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico*. [http://www.sice.oas.org/trade/pac\\_all/PROTOCOLO\\_COMPLETO.pdf](http://www.sice.oas.org/trade/pac_all/PROTOCOLO_COMPLETO.pdf), [http://www.sice.oas.org/trade/pac\\_all/index\\_pdf\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/trade/pac_all/index_pdf_s.asp)
- APEC. (2019). *Compendium of Best Practice Technology Solutions for Single Window Interoperability*.
- APEC. (2018). *Study on Single Window Systems' International Interoperability: Key Issues for Its Implementation*.
- ASEAN. (2005). Agreement to establish and implement the ASEAN Single Window. <https://asw.asean.org/index.php/archives/agreements/item/agreement-to-establish-and-implement-the-asean-single-window>
- Banco Mundial. (2011). *Border Management Modernization*.
- CEPE. (2017). *Technical Note Terminology for Single Window and other ePlatforms*. [https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/GuidanceMaterials/WhitePapers/WP-TechNoteSWTerminology\\_Eng.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/GuidanceMaterials/WhitePapers/WP-TechNoteSWTerminology_Eng.pdf)

- Comisión Europea. (2020). *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y se modifica el Reglamento (UE) n.º 952/2013*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0673>
- Comisión Europea. (2019). *Reglamento 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32019R1239>
- Comunidad Andina. (2016). *Implementación de ventanillas únicas de comercio exterior en los países de la Comunidad Andina*. <http://intranet.comunidadandina.org/documentos/DInformativos/SGDI1013.pdf>
- Organización Mundial de Aduanas. (2006). *Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros (Convenio de Kyoto Revisado)*.
- Consejo Europeo. *Un mercado único digital para Europa*. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/digital-single-market/>
- Consejo Superior Unión Económica Euroasiática. (2019). *Modelo de referencia de la ventanilla única nacional en el comercio exterior*. <http://www.ved.gov.ru/files/images/1-1-6.pdf>
- Choi, J.Y. (2011). *A Survey of Single Window Implementation*. WCO Research Paper No. 17. [http://www3.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/17\\_S\\_W\\_Survey%20Analysis\\_Choi\\_EN.pdf](http://www3.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/17_S_W_Survey%20Analysis_Choi_EN.pdf).
- Duval, Y., Mengjing, K. *Digital Trade Facilitation: Paperless Trade in Regional Trade Agreements*. ADBI Working Paper 747, 2017. <https://www.adb.org/publications/digital-trade-facilitation-paperless-trade-regional-trade-agreements>
- Eliason, A. (2015). The Trade Facilitation Agreement: A New Hope for the World Trade Organization. *World Trade Review*, vol. 14(4), 643–670. DOI: <https://doi.org/10.1017/S1474745615000191>
- European Union. 2017. *New European Interoperability Framework*. [https://ec.europa.eu/isa2/sites/default/files/eif\\_brochure\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/isa2/sites/default/files/eif_brochure_final.pdf)
- González Candía, J., García Coliñanco, L., Caro, C. L., Romero Hernández, N. (2014). Estrategia y cultura de innovación, gestión de los recursos y generación de ideas: prácticas para gestionar la innovación en empresas. *Pensamiento & Gestión*, 36, 109-135.
- Herdegen, M. (2003). *Derecho Internacional Económico*, Madrid, España: Civitas.

- IEEE. (1990). *Standard Computer Dictionary: A Compilation of IEEE Standard Computer Glossaries*.  
[https://www.ieee.org/education\\_careers/education/standards/standards\\_glossary.html](https://www.ieee.org/education_careers/education/standards/standards_glossary.html)
- ITC, UNNExT y ESCAP. (2016). *Making the WTO Trade Facilitation Agreement Work for SMEs*.  
<https://www.unescap.org/sites/default/files/MakingWTOTFAWorkforSMEs.pdf>
- Kramer, W. J., Jenkins, B. y Katz, R. (2007). *The Role of Information and Communications Technology*. The Fellows of Harvard College.
- Maliqueo Pérez, C., González Candia, J., Mardones Espinosa, R. y Ardiles Briones, M. (2021). Gestión de personas y las barreras para innovar en la transformación digital. *Revista venezolana de gerencia*, 26(94), 510–532.  
<https://doi.org/10.52080/rvgluzv26n94.4>
- McMaster, J. y Nowak, J. (2007). *The Evolution of Electronic Trade Facilitation: Towards a Global Single Window Trade Portal*.  
[https://www.researchgate.net/publication/228581401\\_The\\_Evolution\\_of\\_Electronic\\_Trade\\_Facilitation\\_Towards\\_a\\_Global\\_Single\\_Window\\_Trade\\_Portal](https://www.researchgate.net/publication/228581401_The_Evolution_of_Electronic_Trade_Facilitation_Towards_a_Global_Single_Window_Trade_Portal)
- Naciones Unidas. (2014). *Tecnologías de la información y las comunicaciones para un desarrollo social y económico incluyente*. <https://undocs.org/es/E/CN.16/2014/3>
- Neville, M. (2016). Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015. *Journal of International Taxation*, 27(5).
- OECD (2005), *The Role of Automation in Trade Facilitation*. OECD Trade Policy Papers, No. 22. <https://doi.org/10.1787/841420380004>.
- OECD. (2018). *Trade Facilitation and the Global Economy* <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/9789264277571-6-en/index.html?itemId=/content/component/9789264277571-6-en>
- OMA. (2012). Compendio de la OMA. Cómo construir un entorno de ventanilla única. [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/sw-initiatives/pc\\_sw\\_vol\\_1\\_final.pdf?db=web](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/sw-initiatives/pc_sw_vol_1_final.pdf?db=web)
- OMC. (2018). *Informe sobre el comercio mundial*.  
[https://www.wto.org/spanish/res\\_s/publications\\_s/wtr18\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/wtr18_s.htm)
- Schermer, B. (2007). *Legal Issues of Single Window Facilities for International Trade*. UNCITRAL Congress Modern Law for Global Commerce.  
<https://www.yumpu.com/en/document/read/24625847/legal-issues-of-single-window-facilities-for-international-uncitral>
- Thorrens, J.D. (2020), *La Ventanilla Única de Comercio Exterior: ¿cuánto aporta a la internacionalización de las PYMES?*, Santiago: CEPAL.

UNCTAD. (2019). *La facilitación del comercio y el tránsito en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. [https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d20\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/cimem7d20_es.pdf)

UNECE. *Single Window Repository*. <https://unece.org/trade/uncefact/SW-repository>

United Nations. (2019). *UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation*. <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/UNtfsurvey%20global%20report%202019.pdf>

UNNEXt, ESCAP. (2018). *Cross-border single window interoperability: a managerialial guide*. <https://www.unescap.org/sites/default/files/CROSS-BORDER%20SINGLE%20WINDOW%20INTEROPERABILITY.pdf>

U.S. International Trade Commission. (2012). *Trade Facilitation in the East African Community: Recent Developments and Potential Benefits*. <https://www.usitc.gov/publications/332/pub4335.pdf>

Winn, J. (2019). *The Promise of Global Digital Trade Facilitation Platforms*. Rai Sheela, Winn Jane (org.). *Trade facilitation and the WTO*. Cambridge Scholars Publishing.

World Economic Forum. (2019). *Windows of Opportunity: Facilitating Trade with Blockchain Technology*. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Windows\\_of\\_Opportunity.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_Windows_of_Opportunity.pdf)