

**La facilitación del comercio y la ventanilla única en la Unión Europea**

**Trade Facilitation and Single Window in the European Union**

**Víctor Nikiforovich Sidorov**

Assistant Professor of the Department of International Law

Kutafin Moscow State Law University

Sadovaya-Kudrinskaya Ulitsa, 9, 123001 Moscow, Russia

svn-svn@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-0818-7370>

**Elena Sidorova**

PhD(c) en Derecho, Universidad Carlos III de Madrid

Calle Madrid, 126, 28903 Madrid, España

100392320@alumnos.uc3m.es

<https://orcid.org/0000-0001-7086-5235>

Diciembre 2023

**RESUMEN:** La facilitación del comercio representa un elemento críticamente importante para impulsar el desarrollo económico tanto a nivel nacional como regional. Este artículo se centra en el caso de estudio de la Unión Europea (UE), examinando la implementación de medidas de facilitación del comercio y sistemas de ventanilla única con el objetivo de promover una integración más eficiente y fluida entre los países miembros. El análisis destaca dos técnicas clave utilizadas en la UE: la técnica negativa que implica la reducción de regulaciones y la técnica positiva de armonización legislativa. Además, proporciona una visión integral del enfoque proactivo de la UE hacia la interoperabilidad, haciendo hincapié en iniciativas clave como el Marco de Interoperabilidad y la implementación de una ventanilla única. Este estudio se dedica a un análisis meticuloso y evaluación de las iniciativas actuales en el marco de la ventanilla única para operaciones aduaneras y marítimas con un alto grado de detalle. La experiencia de la UE en facilitación del comercio y despliegue de ventanillas únicas ofrece lecciones valiosas que pueden servir como principios guía para otras integraciones regionales y países al formular medidas análogas para una mayor integración económica.

**PALABRAS CLAVE:** Facilitación del comercio; ventanilla única; Unión Europea; integración regional; Derecho Internacional.

**ABSTRACT:** Trade facilitation stands as a critical element in propelling economic development both at the national and regional levels. This article delves into the case study of the European Union (EU), examining the implementation of trade facilitation measures and single window systems aimed at promoting a more efficient and seamless integration among member countries. The analysis highlights two pivotal techniques employed by the EU: the negative technique involving the reduction of regulations and the positive technique of legislative harmonization. Furthermore, it provides a comprehensive overview of the EU's proactive approach toward interoperability, emphasizing key initiatives such as the Interoperability framework and the deployment of a single window. This study is dedicated to a meticulous analysis and evaluation of current initiatives within the single-window framework for customs and maritime operations. The EU's experience in trade facilitation and the deployment of single windows offers valuable insights that can serve as guiding principles for other regional integrations and nations in formulating analogous measures for enhanced economic integration.

**KEY WORDS:** Trade facilitation; single window; European Union; regional integration; International Law.

## **SUMARIO:**

1. Introducción

2. La facilitación del comercio en la Unión Europea

3. La ventanilla única para el comercio en el Derecho Internacional

4. El entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas

4.1. El entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas

4.2. El entorno de ventanilla única marítima de la Unión Europea

5. Conclusión

Bibliografía

Fuentes jurisprudenciales

Derecho Derivado de la Unión Europea

## 1. Introducción

La regulación del comercio internacional ha recorrido un largo camino de liberalización comercial que se inició a mediados del siglo XX, sobre todo a raíz del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio<sup>1</sup>, por medio de la eliminación de los aranceles aduaneros<sup>2</sup>. Sin embargo, los beneficios de la supuesta liberalización pueden desaparecer si las relaciones comerciales se ven afectadas por los “obstáculos de procedimientos al comercio”<sup>3</sup> que influyen en la competitividad del comercio internacional.

Los “obstáculos de procedimiento al comercio” representan un componente importante del coste comercial<sup>4</sup> en las fronteras y, en muchos casos, superan el coste de las medidas arancelarias<sup>5</sup>. El movimiento de mercancías a través de las fronteras está sometido al cumplimiento de reglamentaciones administrativas. Una transacción comercial puede incluir hasta a 30 participantes, 40 documentos, y 200 elementos de datos<sup>6</sup>. Los estudios mencionan que los costos de cumplir con estos requisitos regulatorios relacionados con el comercio se ubican entre el 3,5 % y el 7 % del valor de los bienes y pueden incluso llegar hasta el 10 % o el 15 % de este valor<sup>7</sup>.

En efecto, ha aumentado el interés en la liberalización comercial y han surgido nuevas preguntas relacionadas con la “facilitación del comercio” que se centran en los aspectos “operativos del comercio”<sup>8</sup> y no en las cuestiones económicas que habitualmente se encuentran en las negociaciones comerciales del GATT.

Los estudios sugieren significativos beneficios de la facilitación del comercio en comparación con la reducción de las medidas arancelarias<sup>9</sup>. Cabe destacar que estos estudios se realizaron,

<sup>1</sup> Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), se firmó el 30 de octubre de 1947, entró en vigor en 1948.

<sup>2</sup> ANDREAS LOWENFELD, *International Economic Law* (Oxford University Press, 2008), p. 3; ASIF H. QURESHI, *International Economic Law*, London: Sweet y Maxwell, 1999, p. 230; MATTHIAS HERDEGEN, *Derecho Internacional Económico*, Madrid: Civitas, 2003, p. 170; JEAN-CHRISTOPHE MAUR, *Regionalism and Trade Facilitation: A Primer*, The World Bank, 2008; LUIS HINOJOSA MARTÍNEZ, *Derecho Internacional Económico*, Madrid: Marcial Pons, 2010, p. 46.

<sup>3</sup> OMC, CCI, UNCTAD, *Perfiles Arancelarios en el Mundo 2020*, p. 197, [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/tariff\\_profiles20\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/tariff_profiles20_s.pdf) (16.09.2023); GERARDO COPPELLI ORTIZ, “Entre el libre comercio y el proteccionismo. Impacto de los obstáculos sobre la equidad en el comercio en el marco de la Agenda 2030”, *Anuario español de derecho internacional* 35, 2019, p. 336.

<sup>4</sup> OMC, *Informe sobre el Comercio Mundial 2015*, 112; UNCTAD, *Manual de Facilitación del Comercio*, 2006, p. 8, [https://unctad.org/es/system/files/official-document/sdtetlb20052\\_sp.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/sdtetlb20052_sp.pdf) (16.09.2023); CHRISTIAN VOLPE MARTINCUS, JERÓNIMO CARBALLO Y ALEJANDRO GRAZIANO, “Customs”, *Journal of International Economics*, n. 96, 2015, pp. 119-37; CECÍLIA HORNOK Y KOREN MIKLÓS, “Administrative Barriers to Trade”, *Journal of International Economics*, n. 96, 2015, pp. 110-122; CHAHIR ZAKI, *Does Trade Facilitation Matter in Bilateral Trade?* Centre d’Economie de la Sorbonne, 2008, p. 2, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00348924/document> (16.09.2023).

<sup>5</sup> MICHAEL ENGMAN “The Economic Impact of Trade Facilitation” in *OECD Trade Policy Studies. Overcoming Border Bottlenecks: The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, Paris: OECD Publishing, 2010, pp. 81-112.

<sup>6</sup> “Nota informativa: Facilitación del comercio - Menos “papeleo” en la frontera”, OMC, acceso el 25 de noviembre de 2021, [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/minist\\_s/mc9\\_s/brief\\_tradfa\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/mc9_s/brief_tradfa_s.htm) (2.06.2023).

<sup>7</sup> CHRISTIAN VOLPE MARTINCUS, *Cómo salir del laberinto fronterizo Una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe*, Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, p. 190.

<sup>8</sup> ANDREW GRAINGER, “Trade Facilitation: A Conceptual Review”, *Journal of World Trade* 45, n. 1, 2011, p. 39; JEREMY HARRIS, Y BRIAN RANKIN STAPLES, *Origin and Beyond: Trade Facilitation Disaster or Trade Facility Opportunity?*. Inter-American Development Bank, 2009, p. 4.

<sup>9</sup> YANN DUVAL Y CHORHIP UTOKTHAM, *Trade Costs in Asia and the Pacific: Improved and Sectoral Estimates*, Trade and Investment Division Staff Working Paper 04/11, Bangkok: UNESCAP, 2011, p. 1; BEN SHEPHERD Y JOHN S. WILSON, “Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities”, *Journal of Asian Economics* 20, n. 4, 2009, pp. 367-383, <https://developing-trade.com/wp-content/uploads/2014/11/DTC-Article-Chapter-2009-3.pdf> ((16.09.2023).

no sólo con el fin de desarrollar los marcos para medir el impacto de la facilitación del comercio en las transacciones, sino también para observar cómo afecta la facilitación del comercio a la economía<sup>10</sup>. Las investigaciones coinciden en que la facilitación del comercio reduce los costos del comercio y aumenta las exportaciones. Los datos en el área económica muestran que “los costos comerciales transfronterizos se estiman en 2 billones de dólares EE.UU. Si desglosamos esta cantidad teniendo presente la verdadera naturaleza de los obstáculos, observamos que, de ese 15%, el 5% es consecuencia de los aranceles y el 10% de los procedimientos fronterizos y aduaneros”<sup>11</sup>. La facilitación del comercio puede reducir esta cantidad de los costos comerciales a 1 billón de dólares mediante la optimización de los procedimientos del comercio internacional, que proporcionarán un impacto significativo a la economía mundial.

Dado esto, es necesario asegurar una adecuada inclusión de medidas para facilitar los procedimientos comerciales en la política comercial nacional y regional, así como en los planes de desarrollo. Este aspecto es particularmente relevante en condiciones regionales<sup>12</sup>, ya que ha habido un rápido crecimiento de asociaciones comerciales regionales en los últimos años y el desarrollo del comercio regional abierto puede ser uno de los factores que contribuya a una mayor liberalización del comercio a nivel global.

El Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) reconoce la importancia de estas iniciativas regionales y subraya la relevancia de la cooperación en áreas como la infraestructura de transporte, la facilitación aduanera y la armonización de normativas.

En su artículo 1, reconoce la importancia de la cooperación regional y establece que los Miembros de una unión aduanera o que participen en un mecanismo de integración regional pueden establecer o mantener servicios de información comunes a nivel regional. Estos servicios desempeñan un papel crucial en la promoción de la eficiencia en el comercio internacional y la reducción de barreras comerciales. El artículo 21 del Acuerdo destaca el compromiso de los Miembros en abordar los desafíos específicos que surgen a nivel regional y subregional, alentando la promoción de la integración en estas áreas geográficas. Esta disposición resalta la importancia de adaptar las políticas y medidas de facilitación del comercio para abordar las realidades y necesidades regionales. Por último, el artículo 24 del Acuerdo subraya la flexibilidad que tienen los Miembros de una unión aduanera para adoptar enfoques regionales en la aplicación de las obligaciones establecidas en el acuerdo. Esto incluye la

<sup>10</sup> EVDOKIA MOÏSÉ, Thomas Orliac y Peter Minor, *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*, OECD, 2011, p. 7, doi: 10.1787/5kg6nk654hmr-en; CHAHIR ZAKI, “An empirical assessment of the trade facilitation initiative: econometric evidence and global economic effects”, *World Trade Review* 13, n. 1, 2014, pp. 103-130; Paul Krugman y Maurice Obstfeld, *International economics: theory and policy*, Pearson Addison-Wesley, 2009, p. 687; PAUL A. SAMUELSON, “The transfer problem and transport costs: Analysis of effects of trade impediments”, *The Economic Journal*, n. 254, 1954, pp. 264-289; MARIA PERSSON, “Trade facilitation and the extensive margin”, *The Journal of International Trade & Economic Development* 22, n. 5, 2013, pp. 658-693, doi.org/10.1080/09638199.2011.587019.

<sup>11</sup> “Según Pascal Lamy, un acuerdo de facilitación del comercio puede aportar un billón de dólares EE.UU. a la economía mundial”, OMC, acceso el 22 de diciembre de 2022, [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/sppl\\_s/sppl265\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/sppl_s/sppl265_s.htm) (25.08.2023).

<sup>12</sup> NATALIA MELGAR Y NATALIA DE MARÍA, “La digitalización en la facilitación del comercio del Mercosur: el caso de la ventanilla única de comercio exterior en Uruguay”, *Revista de Direito Internacional*, 20(2), 2023, p. 103-117, <https://doi.org/10.5102/rdi.v20i2.9114>

posibilidad de establecer órganos regionales y utilizarlos para facilitar la implementación de las disposiciones del Acuerdo a nivel regional.

Los enfoques para facilitar los procedimientos comerciales en los acuerdos regionales han pasado por diversas etapas de desarrollo. La simplificación de formalidades, en gran medida, estuvo ausente en los primeros acuerdos. Los acuerdos regionales suelen incorporar disposiciones relacionadas con cuestiones aduaneras que se centran en el cumplimiento de normas<sup>13</sup>, asistencia administrativa mutua y la gestión de las reglas preferenciales de origen (a través de la emisión de certificados de origen)<sup>14</sup>, medidas arancelarias comunes<sup>15</sup>, así como la armonización de normas y regulaciones aduaneras<sup>16</sup>.

El inicio de las negociaciones en la OMC ha impulsado estos esfuerzos, lo que ha llevado a la implementación directa de medidas para simplificar el comercio a nivel regional. Las disposiciones en materia de facilitación del comercio en los acuerdos comerciales regionales pueden variar en términos de su alcance y nivel de compromiso<sup>17</sup>.

En el mundo contemporáneo, la Unión Europea valora enormemente la simplificación de los procedimientos comerciales, considerándolos como un elemento estratégico importante en su política de desarrollo económico y comercial. Este impulso hacia la simplificación de los procedimientos comerciales se debe al deseo de fortalecer las ventajas competitivas en el escenario mundial.

El objetivo de este estudio analítico radica en examinar minuciosamente el proceso de simplificación del comercio dentro de la UE, identificando su impacto en la competitividad y el desarrollo económico de la unión. Al considerar los procedimientos comerciales como un eslabón crucial en la cadena de eficiencia económica, la investigación busca destacar las medidas estratégicas que la Unión Europea está implementando para optimizar y gestionar eficientemente las operaciones comerciales.

En este contexto, se presta especial atención a la aplicación de tecnologías de la información modernas, como el concepto de "ventanilla única". Este enfoque tiene como objetivo la creación de un centro unificado de gestión donde se recopila y procesa toda la información necesaria, facilitando una interacción más efectiva entre los participantes en el proceso comercial. Este enfoque no solo aumenta la transparencia y la responsabilidad en las operaciones comerciales, sino que también contribuye a acelerar su ejecución.

<sup>13</sup> GEORGES BAUR, *The European Free Trade Association*, Cambridge, 2020, p. 93.

<sup>14</sup> OMA, *Directrices sobre la certificación del origen*, 2014, [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/guidelines-on-certification-endorsed\\_es.pdf?la=en](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/guidelines-on-certification-endorsed_es.pdf?la=en) (16.09.2023); ICC, *Business recommendations on rules of origin in preferential trade agreements: Policy statement*, 2017.

<sup>15</sup> ANDRIAMANANJARA, SOAMIELY, "Customs unions", en *Preferential trade agreement policies for development: a handbook*, ed. por Jean-Pierre Chauffour, Jean-Christophe Maur, Washington: World Bank, 2011, p. 111, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2329/634040PUB0Pref00Box0361517B0PUBLIC0.pdf?sequence=4&isAllowed=y> (16.09.2023).

<sup>16</sup> Reglamento (UE) 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 269, de 10 de octubre de 2013; El Código Aduanero del MERCOSUR aprobado en 2010 mediante la Decisión del Consejo de Mercado Común 27/10.

<sup>17</sup> UNCTAD, *Trade Facilitation in Regional Trade Agreements*, 2011, p. 7, [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2011d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2011d1_en.pdf) (16.09.2023).

Al analizar estos aspectos, la investigación representa una contribución significativa para comprender cómo la simplificación de los procedimientos comerciales puede ser un factor clave para lograr la eficiencia económica y consolidar la posición de la Unión Europea en el sistema comercial mundial.

## 2. La facilitación del comercio en la UE

La implementación del concepto de facilitación del comercio en la Unión Europea se llevó a cabo de manera "implícita" mediante dos técnicas: la técnica negativa, que implica la reducción o eliminación de regulaciones para agilizar el movimiento de mercancías, y la técnica positiva de armonización de legislación nacional.

La técnica negativa consiste en la reducción o eliminación de regulaciones con el objetivo de facilitar la circulación de mercancías. La libre circulación de mercancías en la Unión Europea implica la eliminación de barreras arancelarias en el proceso de establecimiento del mercado único. De acuerdo con la jurisprudencia existente, la creación de la unión aduanera implica la supresión de medidas arancelarias, como se establece en los artículos 28-30 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU)<sup>18</sup>.

La evolución de la Unión Europea se basa en la idea de que los obstáculos al comercio no se limitan únicamente a las barreras fronterizas, como las medidas arancelarias.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha establecido que cualquier regulación comercial de los Estados miembros que, de manera directa o indirecta, pueda dificultar el comercio dentro de la comunidad debe ser considerada como una medida que tiene un efecto equivalente a las restricciones cuantitativas<sup>19</sup>.

El movimiento de mercancías entre los Estados miembros de la Unión Europea se rige por los artículos 34 y 35 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), los cuales prohíben tanto las restricciones cuantitativas a la importación y exportación como cualquier medida que tenga un efecto equivalente. Estos artículos establecen que la libre circulación de mercancías está garantizada a través de la prohibición de no solo las medidas arancelarias, sino también de todas las restricciones al comercio en el mercado interior, incluyendo las restricciones cuantitativas y otras medidas que tengan un efecto similar. Estas disposiciones tienen una importancia sustancial en el contexto de la integración económica europea.

Con el objetivo de eliminar los obstáculos al comercio, la Unión Europea reconoce la necesidad de armonizar las regulaciones divergentes entre los Estados Miembros que obstaculizan el comercio y busca minimizar el uso de normativas internas distintas que puedan dificultar el

<sup>18</sup> Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea 83, de 30 de marzo de 2010.

<sup>19</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1974. Procureur du Roi contra Benoît y Gustave Dassonville, 8-74, ECLI:EU:C:1974:82.

proceso de integración económica. Las facultades para llevar a cabo esta armonización se derivan de los artículos 114, 115 y 352 del TFUE. La adopción de una legislación común en áreas como mercancías, personas, servicios y capitales, mediante la armonización de las legislaciones nacionales, se considera un instrumento positivo en este contexto de integración económica<sup>20</sup>.

Adicionalmente, la armonización en la Unión Europea se llevó a cabo a través de diversas iniciativas, pero su progreso fue caracterizado por su lentitud y limitaciones<sup>21</sup>. Como resultado, se desarrolló la técnica complementaria conocida como el principio de la concepción judicial del reconocimiento mutuo de las reglamentaciones nacionales equivalentes<sup>22</sup>, con el propósito de prevenir la aparición de nuevos obstáculos técnicos en el comercio.

De acuerdo con el principio de reconocimiento mutuo<sup>23</sup>, las mercancías que cumplen con las regulaciones legales de su lugar de fabricación deben ser permitidas en el mercado de cualquier otro Estado miembro de forma libre. La jurisprudencia, como el caso Cassis de Dijon<sup>24</sup>, los asuntos de Keck y Mithouard<sup>25</sup>, y el Programa General para la Eliminación de Obstáculos Técnicos, ha propuesto diversas soluciones relacionadas con la eliminación de barreras comerciales<sup>26</sup>.

El principio de reconocimiento mutuo se incorporó en el Programa del Mercado Único de la Unión Europea<sup>27</sup>, que establece que la mera eliminación de los controles fronterizos no es suficiente para crear un mercado común. Dentro del mercado único, las mercancías no deben encontrar obstáculos al moverse entre los diferentes Estados miembros y en las fronteras. Esto no implica que todas las regulaciones deban ser idénticas en todos los lugares, pero sí significa que los bienes, así como los ciudadanos y las empresas, deben tener la capacidad de circular libremente dentro de la Unión Europea.

A pesar de la prohibición de la discriminación, la Unión Europea permite el uso de normativas nacionales en circunstancias excepcionales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

<sup>20</sup> BEATRIZ PÉREZ DE LAS HERAS, *El Mercado Interior Europeo*, Bilbao: Universidad de Deusto, 2008, p. 36.

<sup>21</sup> FRODE VEGGELAND, *Trade Facilitation through Equivalence and Mutual Recognition: The EU Model*, Publisher Norwegian Agricultural Economics Research Institute, 2006.

<sup>22</sup> MICHELLE P EGAN, *Constructing a European Market: Standards, Regulation and Governance*. Oxford: Oxford University Press, 2001, p. 69.

<sup>23</sup> Reglamento (UE) 2019/515 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 764/2008, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 91, de 29 de marzo de 2019.

<sup>24</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de febrero de 1979. Rewe-Zentral AG contra Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, 120/78, ECLI:EU:C:1979:42.

<sup>25</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de noviembre de 1993. Procedimiento penal entablado contra Bernard Keck y Daniel Mithouard, C-267/91 y C-268/91, ECLI:EU:C:1993:905.

<sup>26</sup> Consejo de las Comunidades Europeas, Consejo de las Comunidades Europeas, Programa general para la eliminación de los obstáculos técnicos a los intercambios que se derivan de las disparidades existentes entre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros el 28 de mayo de 1969, publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas n. C 76/1, el 17 de junio de 1969.

<sup>27</sup> Commission of the European Communities. Completing the internal market: white paper from the Commission to the European Council, COM(85) 310 final Brussels, 14 June 1985.



La UE concede a los Estados miembros cierta flexibilidad en la interpretación de las reglas del libre comercio cuando se trata de proteger sus intereses nacionales.

El artículo 36 del TFUE permite la imposición de restricciones al comercio entre los Estados miembros por motivos de orden público, moralidad y seguridad pública, protección de la salud y la vida de las personas y los animales, preservación de la flora, protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico, así como la protección de la propiedad industrial y comercial. Estas restricciones están permitidas siempre y cuando no se utilicen como un medio de discriminación arbitraria ni como una limitación encubierta del comercio entre los Estados miembros. Además, los Estados miembros pueden restringir el comercio de material militar en virtud del artículo 346.1.b del Tratado para salvaguardar intereses esenciales relacionados con su seguridad.

Las normativas establecidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea tienen un impacto significativo, ya que los Estados miembros pueden establecer regulaciones en materia de salud pública con el objetivo de proteger sus economías nacionales. El cumplimiento de estas regulaciones puede implicar la imposición de obligaciones adicionales en cuanto a la importación, exportación y tránsito de mercancías dentro del mercado único europeo, lo cual puede dificultar la creación de un mercado interno europeo.

En consecuencia, resulta fundamental conocer cómo llevar a cabo el comercio sin comprometer el cumplimiento de las normativas, la preservación del medio ambiente y la salud de las personas. Esta consideración ejerce una influencia significativa en la forma en que se logra la libre circulación de mercancías y la eliminación de obstáculos a las libertades de circulación, ya sea a través de la armonización de las regulaciones nacionales o mediante el principio del reconocimiento mutuo.

La evolución en la teoría del libre movimiento de mercancías indica el compromiso de la Unión Europea con la creación de un entorno comercial más eficiente y coordinado. La teoría actual de libre circulación de mercancías en la Unión Europea está siendo activamente implementada y desarrollada para la facilitación del comercio<sup>28</sup>.

El uso de aspectos explícitos para facilitar el comercio y la implementación de medidas de interacción reflejan el deseo de crear mecanismos flexibles y eficientes para el intercambio de bienes dentro de la Unión Europea. El elemento clave de este enfoque se convierte en la interoperabilidad<sup>29</sup>, permitiendo reemplazar el obsoleto principio de reconocimiento mutuo con herramientas más modernas y adaptables, que promueven el movimiento fluido de bienes y mejoran la eficiencia del comercio.

<sup>28</sup> Comisión de las Comunidades Europeas. Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social Europeo relativa a una estrategia para la unión aduanera, COM(2001) 51 final, Bruselas, el 8 de febrero de 2001.

<sup>29</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1668 de la Comisión de 10 de noviembre de 2020 por el que se especifican los detalles y las funcionalidades del sistema de información y comunicación que debe utilizarse a efectos del Reglamento (UE) 2019/515 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 377, de 11 de noviembre de 2020.

En el contexto del Marco Europeo de Interoperabilidad<sup>30</sup>, se han formulado varias iniciativas con el objetivo de lograr la interoperabilidad tanto a nivel transfronterizo como intersectorial. Estas iniciativas responden a la necesidad de establecer un marco coherente que facilite la cooperación y la eficiencia en la prestación de servicios electrónicos en la Unión Europea.

Una de las medidas destacadas es el reconocimiento transfronterizo de la identificación electrónica y los servicios de confianza<sup>31</sup>. Esta iniciativa busca superar las barreras asociadas con la identificación electrónica en entornos transfronterizos, promoviendo la aceptación mutua de las identidades electrónicas y los servicios de confianza entre los países miembros. Esto no solo simplifica los procesos para los ciudadanos y las empresas que interactúan en diferentes jurisdicciones, sino que también fomenta la confianza en los servicios digitales transfronterizos.

Otro aspecto clave es la adopción del principio de "solo una vez" o ventanilla única<sup>32</sup>. Este principio se centra en la reducción de la carga administrativa al minimizar la necesidad de recopilar la misma información varias veces. Al consolidar la presentación de información en una única instancia, se pretende mejorar la eficiencia de los procesos y optimizar el uso de los recursos, beneficiando tanto a los proveedores de servicios como a los usuarios finales.

El Marco Europeo de Interoperabilidad reconoce la importancia de abordar la interoperabilidad no solo dentro de los sectores individuales, sino también en el cruce de fronteras y áreas temáticas. Este enfoque integral busca garantizar una experiencia más fluida y coherente para los usuarios de servicios electrónicos en toda la Unión Europea, fortaleciendo la colaboración entre entidades gubernamentales, empresas y ciudadanos.

Las iniciativas formuladas en el Marco Europeo de Interoperabilidad reflejan un enfoque proactivo hacia la construcción de una infraestructura digital más eficiente y cohesionada en toda la Unión Europea. Estas medidas no solo buscan superar obstáculos técnicos, sino que también aspiran a establecer un entorno digital armonizado que promueva la confianza y la colaboración transfronteriza.

La aplicación de la ventanilla única se alinea con la coherencia de varias iniciativas de la Unión Europea.

En primer lugar, la ventanilla única coincide con los objetivos establecidos en los Planes de Acción de Administración Electrónica desarrollados por la Comisión Europea. Estos planes buscan mejorar la eficiencia de los servicios públicos mediante la eliminación de barreras digitales, la reducción de las cargas administrativas y la mejora de la calidad de las

<sup>30</sup> Comisión de las Comunidades Europea. Marco Europeo de Interoperabilidad – Estrategia de aplicación. Bruselas, 23.3.2017. COM(2017) 134 final.

<sup>31</sup> Reglamento (UE) 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por la que se deroga la Directiva 1999/93/CE, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 257, de 28 de agosto de 2014.

<sup>32</sup> Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE), publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 295, de 21 de noviembre de 2018.

interacciones entre los organismos nacionales. La implementación de una ventanilla única también se alinea con la Declaración Ministerial de Tallin 2017, que aboga por la digitalización de las interacciones entre el sector público y el sector privado, basándose en el principio de la presentación de documentos de una sola vez y la interoperabilidad.

Además, la iniciativa de la ventanilla única es un resultado directo del Plan de Acción Aduanero, que tiene como objetivo modernizar los controles fronterizos y llevar la Unión Aduanera a un nivel más avanzado. Esto se hace para ayudar a las autoridades aduaneras a cumplir con la demanda de facilitación del comercio internacional y garantizar la protección efectiva de la Unión Aduanera. La creación de una ventanilla única, junto con nuevas normas de ciberseguridad y protección de datos, puede influir significativamente en la colaboración entre los Estados miembros y la Unión Europea en su conjunto.

La iniciativa de "solo una vez" y la aplicación de una ventanilla única representan pasos importantes hacia la modernización y eficiencia en el ámbito del comercio internacional, alineándose con los objetivos más amplios de la Unión Europea en términos de administración electrónica, digitalización y facilitación del comercio.

### 3. La ventanilla única para el comercio en el Derecho Internacional

Con el paso del tiempo, se ha reconocido que las tecnologías de la información también tienen la capacidad de mejorar la transparencia y la seguridad en el ámbito del comercio internacional. Esto se logra mediante la posibilidad de realizar un seguimiento más preciso de las mercancías y la reducción de los riesgos asociados con el comercio a nivel internacional<sup>33</sup>. Las tecnologías de la información pueden mejorar la coordinación y la colaboración entre diferentes agencias gubernamentales en la facilitación del comercio, y pueden ser empleadas para automatizar todos los procesos gubernamentales relacionados con el comercio internacional. Esto abarca la obtención de permisos y licencias, la gestión de controles sanitarios y fitosanitarios, y la verificación del cumplimiento de regulaciones y normativas. Esto incluye no solo a las autoridades aduaneras, sino también a otras entidades gubernamentales que puedan intervenir en el proceso, como las responsables de la salud, seguridad y control fronterizo. Este enfoque se materializa a través de lo que se denomina una "ventanilla única"<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> WILLIAM KRAMER, BETH JENKINS Y ROBERT KATZ, *The Role of the Information and Communications Technology*, Cambridge: Kennedy School of Government, Harvard University, 2007, p. 7; DAVID HUMMELS, JUN ISHII Y KEI-MU YI, "The nature and growth of vertical specialization in world trade", *Journal of International Economics* 54, n. 1, 2001, pp. 75-96, doi.org: 10.1016/S0022-1996(00)00093-3; PATRICIA SOURDIN Y RICHARD POMFRET, *Trade Facilitation Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2012.

<sup>34</sup> MIRIAM GOLDBY, *Electronic documents in maritime trade. Law and practice*. United Kingdom: Oxford University Press, 2019, p. 225; DENNIS NDONGA, *Single Windows and Trade Facilitation: A Tool for Development*. Kluwer Law International, 2015, p. 36.

La noción y el modelo principal de una ventanilla única nacional se basan en la Recomendación No. 33 del Centro de las Naciones Unidas para la facilitación del comercio y negocios electrónicos (CEFACT), que establece “La ventanilla única es un instrumento de facilitación del comercio que permite a las partes de una transacción comercial y transporte presentar la 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. Cada segmento de información debe ser presentado una sola vez en el formato electrónico”<sup>35</sup>.

El mantenimiento de una ventanilla única regional se considera como el paso siguiente en la evolución de estas plataformas, particularmente después de haber establecido y consolidado las ventanillas únicas a nivel nacional. Los acuerdos y tratados internacionales plantean la posibilidad de no solo establecer ventanillas únicas a nivel nacional, como lo establece el Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), sino también de ampliar su alcance hacia la creación de ventanillas únicas regionales.

Aunque las diversas instituciones internacionales no han proporcionado una definición específica del concepto de ventanilla única regional, se puede entender como una ventanilla única de alcance más amplio que busca integrar y coordinar las ventanillas únicas nacionales de diferentes países dentro de una región específica con el objetivo de facilitar transacciones transfronterizas e internacionales y promover la integración regional<sup>36</sup>.

#### 4. La ventanilla única en la Unión Europea

El mercado único representa un elemento fundamental de la integración europea, buscando facilitar la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas dentro de la Unión Europea<sup>37</sup>. Este proyecto ambicioso ha sido la piedra angular para fortalecer la unidad entre los países miembros y sienta las bases para una interacción económica y sociocultural multifacética.

Un aspecto crucial del funcionamiento del mercado común es la Unión Aduanera, la cual no solo simboliza la unidad entre los Estados miembros, sino que desempeña un papel clave en garantizar la estabilidad y seguridad. La Unión Aduanera contribuye a los ingresos presupuestarios, regula las relaciones comerciales exteriores y proporciona un mecanismo

<sup>35</sup> UN/CEFACT, Recommendation No. 33 Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window: to Enhance the Efficient Exchange of Information Between Trade and Government, 2005; UN/CEFACT, Recommendation No. 33 Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window: to Enhance the Efficient Exchange of International Trade Information Between Trade and Government, 2020.

<sup>36</sup> JIM MCMASTER, JAN NOWAK, *The Evolution of Electronic Trade Facilitation: Towards a Global Single Window Trade Portal*, 2007, [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) (16.09.2023); UNNExT y ESCAP, Cross-border single window interoperability: a managerial guide, 2018, <https://www.unescap.org/sites/default/files/CROSS-BORDER%20SINGLE%20WINDOW%20INTEROPERABILITY.pdf> (16.09.2023).

<sup>37</sup> SIMANT SHANKAR BHARTI, “The Trade Component in European Union Development”, *Policy Regional Formation and Development Studies* 38(3), 2022, p. 5-15, <https://doi.org/10.15181/rfds.v38i3.2440>.

para el control de las fronteras exteriores de la UE. La interacción entre el mercado único y la Unión Aduanera se convierte en un factor indispensable de la integración europea, asegurando dinamismo económico, interacción sociocultural y seguridad en las fronteras exteriores. En conjunto, forman la base para un desarrollo sostenible y equilibrado de la Unión Europea en un entorno globalizado y ante los desafíos contemporáneos.

En el camino hacia una integración más profunda dentro de la Unión Europea, se destaca la importancia del desarrollo e implementación de diversas iniciativas dirigidas a simplificar y coordinar los procesos de intercambio de información y operaciones comerciales entre los países miembros. Una de las estrategias prometedoras, activamente investigada e implementada en este contexto, es el concepto de una "ventanilla única".

La ventana única tiene una importancia significativa en el contexto de la formación de un mercado único europeo. Contribuye a mejorar la coordinación y la interacción entre los países miembros, proporcionando un enfoque más armonizado para las operaciones comerciales y aduaneras, promoviendo así un desarrollo más sostenible y uniforme dentro de la unión.

En este contexto, destacan las iniciativas "el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas" y "el entorno de ventanilla única marítima de la Unión Europea".

#### **4.1. El entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas**

El proceso de implementación de la ventanilla única ha evolucionado gradualmente a lo largo de los años, desde los primeros compromisos en 2008 hasta la adopción del nuevo Reglamento en 2022.

En el año 2008, los Estados miembros se comprometieron a promover un entorno aduanero electrónico en la Unión Europea mediante el establecimiento de un marco de servicios de ventanilla única<sup>38</sup>. Este sistema implica el intercambio de datos en formato electrónico para facilitar las operaciones de importación y exportación. Su objetivo principal es reducir los costos administrativos, acelerar los procedimientos de despacho aduanero y asegurar el pago adecuado de los aranceles. Esto se encuentra en consonancia con el artículo 4 de la Decisión 2004/387/EC<sup>39</sup> que aborda la transición hacia un entorno sin documentos físicos en las aduanas y el comercio y con los objetivos de la política comercial de la Unión Europea<sup>40</sup> que estableció que la implementación de un sistema permita a los Estados miembros realizar la

<sup>38</sup> Decisión 70/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2008, relativa a un entorno sin soporte papel en las aduanas y el comercio, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 23, de 26 de enero de 2008.

<sup>39</sup> Decision 2004/387/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on the interoperable delivery of pan-European eGovernment services to public administrations, businesses and citizens (IDABC).

<sup>40</sup> European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Implementation of the Modernised Customs Code, IP/A/IMCO/ST/2011-11, 2012, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/475094/IPOL-IMCO\\_ET\(2012\)475094\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/475094/IPOL-IMCO_ET(2012)475094_EN.pdf) (16.09.2023).

exportación e importación, así como verificar los requisitos reglamentarios a través de una única interfaz.

Este compromiso de implementar una ventanilla única se desarrolló en el año 2014. La Declaración de Venecia propuso un plan para la implementación de un entorno de ventanilla única en la Unión Europea en el ámbito aduanero, y también estableció los marcos legales necesarios para su desarrollo. Posteriormente, este plan se incluyó en el documento titulado "Desarrollo de la Unión Aduanera de la UE y su gobernanza"<sup>41</sup>.

Además, la Decisión mencionada influyó en la creación del Plan Estratégico Plurianual para las Aduanas Electrónicas (MASP)<sup>42</sup>, una herramienta diseñada para planificar y poner en práctica sistemas aduaneros electrónicos, incluyendo la ventanilla única. Sin embargo, es importante señalar que la implementación de la ventanilla única en la UE ha sido un proceso que ha avanzado de manera gradual y que ningún Estado miembro de la UE ha implementado una ventanilla única completa hasta la fecha<sup>43</sup>.

Como paso adicional, la Comisión Europea en 2015 lanzó un proyecto piloto denominado EU CSW-CVED, que fue liderado por la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera (DG TAXUD) y la Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria (DG SANTE). Este proyecto involucró la verificación de documentos relacionados con formalidades reglamentarias no aduaneras que se presentaron junto con la declaración de aduanas.

La iniciativa de la Unión Europea EU CSW-CVED ha tenido éxito al demostrar la viabilidad del concepto de ventanilla única y ha mejorado la situación para las partes involucradas en el comercio internacional<sup>44</sup>. Sin embargo, es importante destacar que esta iniciativa fue voluntaria y careció de una armonización adecuada. Varios Estados miembros optaron por no participar en el programa piloto, lo que llevó a que las autoridades aduaneras continuaran trabajando de manera fragmentada, lo que representó obstáculos significativos para la eficiencia en el despacho de mercancías.

Para abordar estos problemas, se propuso un nuevo proyecto en 2020 para establecer un entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas<sup>45</sup>. En 2022, la Unión Europea adoptó un nuevo Reglamento<sup>46</sup> para la creación de una ventanilla única para las aduanas, que establece un marco específico para la colaboración digital entre las aduanas y las autoridades gubernamentales. Este nuevo Reglamento refuerza la propuesta inicial de la Comisión.

<sup>41</sup> Comisión Europea. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo. Desarrollo de la unión aduanera de la UE y de su gobernanza, COM(2016) 813 final, Bruselas, el 21 de diciembre de 2016.

<sup>42</sup> European Commission Directorate-General for Taxation and Customs Union, Electronic Customs Multi-Annual Strategic Plan for Customs, taxud.b.1, Brussels, 28.11.2023.

<sup>43</sup> European Commission Directorate-General for Taxation and Customs Union, Electronic Customs Multi-Annual Strategic Plan for Customs – 2019, taxud.b.1, Brussels, 13 de diciembre de 2019.

<sup>44</sup> European Commission, Electronic Customs Multi-Annual Strategic Plan for Customs – 2019, taxud.b.1, Brussels, 13 de diciembre de 2019.

<sup>45</sup> Propuesta 673/2020 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.

<sup>46</sup> Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de noviembre de 2022 por el que se establece el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 952/2013, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 317, 9 de diciembre de 2022.

La implementación de una "ventanilla única" se lleva a cabo en el marco de un reglamento, lo que significa que se aplicará de manera inmediata en todos los Estados miembros de la Unión Europea. El marco jurídico incluye diversas disposiciones, como la ampliación del proyecto piloto EU CSW-CERTEX, la gestión de los entornos nacionales de ventanilla única y la colaboración en la implementación de esta iniciativa.

Con la ventanilla única regional, se espera que los sistemas nacionales estén interconectados para el año 2025, mientras que las interfaces entre los actores del comercio internacional y los sistemas nacionales deberán estar conectadas en un plazo de 9 años.

A pesar de que el nuevo proyecto de la Comisión utiliza el término "ventanilla única", en realidad no prevé la conexión de las ventanillas únicas nacionales para las aduanas con todas las bases de datos de importación, exportación o tránsito de mercancías.

Actualmente, el ámbito de aplicación del entorno de ventanilla única se limita a las unas formalidades no aduaneras. El nuevo proyecto piloto de la ventanilla única aduanera EU CSW-CERTEX se basa en el proyecto anterior, prevé el intercambio y inspección automatizado de Documento Veterinario Común de Entrada (DVCE), Documento Común de Entrada (DCE), Documentos veterinarios comunes de entrada para animales, productos animales y productos de origen animal presentando conjunto con las declaraciones. El nuevo proyecto amplía el volumen de las formalidades no aduaneras, en particular implica intercambio nuevos documentos relacionados con la Aplicación de las leyes, gobernanza y comercio forestales (FLEGT), Certificados de Inspección (COI), también los requisitos medioambientales relativos a los gases fluorados de efecto invernadero (FGAS) y las sustancias que agotan la capa de ozono (ODS), así como las formalidades relacionadas con la importación de bienes culturales (CHED-PP).

También hay una serie de mecanismos que la UE espera incluir, en particular: FLEGT (aplicación de las leyes, gobernanza y comercio forestales) para importaciones de madera: migración al EU CSW-CERTEX; COI (certificado de control) para importaciones de productos ecológicos: migración al EU CSW-CERTEX; GAS (gases fluorados de efecto invernadero); SAO (sustancias que agotan la capa de ozono).

Aunque las formalidades no aduaneras mencionadas se incluirán en CSW-CERTEX, es decir, en la interconexión obligatoria entre las autoridades aduaneras y organismos gubernamentales, esto no deja claro si todas las formalidades no aduaneras estarán cubiertas por el principio del "punto único de entrada".

La interconexión entre las autoridades aduaneras y otros organismos gubernamentales no incluye todas las formalidades no aduaneras aplicables a las mercancías que cruzan la frontera exterior de la Unión Europea.

La visión restringida a la creación del entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas está relacionada con las siguientes cuestiones. En primer lugar, a nivel subnacional no se establecieron sistemas centralizados completos que transmitan las correspondientes formalidades aduaneras y no aduaneras. Además, diversas exigencias de la Unión Europea se

cumplen solo mediante el uso de instrumentos y sistemas nacionales. Los Estados miembros de la Unión Europea apoyan distintas restricciones nacionales al comercio con los países que no son parte de la Unión Europea por razones de orden público, en base al artículo 36 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea.

Sin embargo, es necesario evaluar los desafíos y obstáculos que la implementación de "un entorno de ventanilla única" puede enfrentar. Esta perspectiva plantea interrogantes significativos sobre la viabilidad y la conveniencia de centralizar todas las formalidades reglamentarias no aduaneras en una ventanilla única. Aunque la consolidación de procesos puede ofrecer eficiencia y simplificación, también podría generar desafíos inherentes a la integración de sistemas nacionales y a la posible pérdida de conexiones descentralizadas que históricamente han sustentado la colaboración entre diversas autoridades gubernamentales.

## 4.2. El entorno de ventanilla única marítima de la Unión Europea

El transporte marítimo desempeña un papel central en la política marítima de la Unión Europea (UE), así como en las políticas nacionales de los Estados miembros. El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en su artículo 90, establece la necesidad de una política común en materia de transportes, abarcando ferrocarriles, carreteras, vías navegables, navegación marítima y aérea. Este marco legal respalda la integración y coordinación de las actividades de transporte para mejorar la eficiencia y la coherencia en toda la región.

La Directiva 2010/65/UE<sup>47</sup> marcó un hito al abordar específicamente la cuestión de las formalidades informativas para los buques en los puertos de los Estados miembros. Sin embargo, a pesar de la aspiración de establecer una ventanilla única marítima, el informe<sup>48</sup> destacó las disparidades en la implementación entre los Estados miembros. En 2015, solo dos países estaban completamente preparados, cuatro parcialmente, y el resto no había avanzado en la aplicación de la ventanilla única, lo que evidenció la falta de uniformidad en la región<sup>49</sup>.

La falta de reducción significativa en las formalidades informativas y la diversidad en la implementación llevaron a la necesidad de revisar y mejorar el marco normativo. En 2019, se introdujo el Reglamento EMSWe<sup>50</sup>, reemplazando la Directiva anterior. El objetivo principal de este nuevo enfoque es estandarizar la información requerida en los puertos y garantizar su accesibilidad a todas las partes involucradas en el comercio exterior.

<sup>47</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 283, de 29 de octubre de 2010.

<sup>48</sup> Informe sobre el funcionamiento de la Directiva 2010/65/UE sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros, COM/2014/320, Bruselas, el 25 de junio de 2014.

<sup>49</sup> European Commission, Ex-post evaluation of Reporting.

<sup>50</sup> Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 198, de 25 de julio de 2019.



El desarrollo del EMSWe busca crear un entorno europeo de ventanilla única marítima, con el propósito de facilitar la transmisión electrónica de datos, mejorar la eficiencia operativa y garantizar la coherencia en toda la UE. La estandarización de la información es fundamental para simplificar los procesos, reducir la burocracia y fomentar una mayor interoperabilidad entre los sistemas de los distintos Estados miembros.

El Reglamento EMSWe, que entró en vigor el 15 de agosto de 2019 y cuyas medidas comenzarán a aplicarse a partir del 15 de agosto de 2025, marca un hito significativo en la gestión de la información en el transporte marítimo dentro de la Unión Europea. Este nuevo documento introduce disposiciones directas, obligatorias y aplicables en todos los Estados miembros, lo que refleja un enfoque coherente y unificado para abordar los desafíos en la gestión de datos en los puertos.

Un aspecto crucial del Reglamento es su alineación con el Convenio Internacional sobre Facilitación del Comercio Marítimo (FAL) de la Organización Marítima Internacional (OMI). El requisito de solicitar datos esenciales y minimizar la cantidad de información necesaria refleja la filosofía del FAL, que busca facilitar el intercambio de datos esenciales para el comercio marítimo. La aceptación de los formularios FAL por parte de los Estados miembros para el cumplimiento de las formalidades informativas, según el artículo 7 del Reglamento, demuestra la armonización con estándares internacionales y la intención de simplificar los procesos. La decisión tomada en la reunión FAL 46 de la OMI, en mayo de 2022, de hacer obligatoria la ventanilla única para el transporte marítimo a partir del 1 de enero de 2024<sup>51</sup>, refuerza la tendencia global hacia la digitalización y la eficiencia en la gestión de la información en el sector marítimo.

La ventanilla única marítima en la Unión Europea, en su sentido más estricto, busca facilitar el intercambio de datos entre los diversos actores involucrados en las operaciones marítimas, cumpliendo con estándares internacionales y adoptando prácticas que simplifiquen y agilicen los procedimientos.

Es importante destacar que el concepto de ventanilla única marítima no se limita solo a una plataforma electrónica para el intercambio de información, sino que abarca una visión más amplia que incluye la integración de diversos sistemas y procesos relacionados con el transporte marítimo. Esto implica la sincronización de la logística, la seguridad y la gestión de riesgos para optimizar la eficiencia y la seguridad en las operaciones portuarias.

La adopción de un enfoque centralizado en el desarrollo de sistemas de ventanilla única relacionados con el comercio y transporte representa una evolución significativa hacia una mayor eficacia en la gestión de la información en el ámbito del comercio internacional. En este contexto, las observaciones de UNNExT<sup>52</sup> resaltan la oportunidad de interconectar estas

<sup>51</sup> "Facilitation Committee (FAL 46)", IMO, acceso 25 de mayo de 2023, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/FAL-46th-Session.aspx> (16.09.2023).

<sup>52</sup> UNNExT, ESCAP y UNECE, The Single Window Planning and Implementation Guide, ECE/TRADE/404, 2013, 13, 8.

entidades y las agencias gubernamentales, abriendo la puerta a una colaboración más estrecha y una mayor eficiencia en la coordinación de procesos clave.

La formación de un entorno o red de sistemas integrados que abarque toda la cadena de suministro representa un paso significativo hacia la eficiencia y la coordinación en el comercio internacional. Este enfoque, donde los participantes del comercio pueden acceder a servicios públicos y privados a través de un "solo punto de entrada" proporcionado por la ventanilla única, promete simplificar y agilizar los procesos a lo largo de la cadena logística.

La ventanilla única, concebida en este sentido más amplio, actúa como un facilitador central para una amplia variedad de servicios, dependiendo de su diseño y alcance específico. Este enfoque integrado tiene el potencial de optimizar la comunicación y la colaboración entre los diversos actores involucrados en el comercio, mejorando así la transparencia, reduciendo los tiempos de espera y minimizando los costos operativos.

Sin embargo, a pesar de las posibles ventajas de la centralización, es crucial considerar las realidades de la diversidad de sistemas e intereses en diferentes países. Cada región puede tener requisitos únicos y específicos que no se pueden abordar de manera efectiva mediante una solución centralizada. Por lo tanto, la implementación de un enfoque descentralizado y flexible se convierte en una consideración esencial para adaptarse a las variaciones regionales y garantizar la aceptación y eficacia de la ventanilla única.

El delicado equilibrio entre centralización y descentralización se convierte en un punto clave en la planificación e implementación de sistemas de ventanilla única a nivel internacional. Garantizar la conexión y compatibilidad entre estos sistemas heterogéneos se convierte en un desafío fundamental. La estandarización de protocolos de comunicación y la interoperabilidad de plataformas se presentan como áreas críticas de investigación y desarrollo para superar las barreras asociadas con la diversidad de sistemas.

## 5. Conclusión

La implementación de la facilitación del comercio en la Unión Europea se ha llevado a cabo de manera implícita a través de dos técnicas complementarias: la técnica negativa, que implica la reducción o eliminación de regulaciones para agilizar el movimiento de mercancías, y la técnica positiva de armonización de la legislación nacional. La teoría actual sobre la libre circulación de mercancías en la Unión Europea se encuentra en constante evolución, abarcando no solo aspectos técnicos como los procedimientos aduaneros, sino también la introducción de la interoperabilidad digital y la aplicación del principio "una vez".

La introducción del concepto de "ventanilla única" dentro de los procesos de integración de la Unión Europea emerge como una herramienta innovadora para fomentar el comercio, mejorar la coordinación y asegurar la unidad en un contexto de globalización y desafíos contemporáneos. Aunque en la Unión Europea se están desarrollando sistemas de información

independientes para el comercio (el entorno de ventanilla única para las aduanas) y el transporte (el entorno de ventanilla única marítima), ambos respaldando las mismas transacciones de exportación e importación, la separación se debe a la complejidad y diversidad de intereses, tareas y prioridades entre diversas agencias y participantes en el mercado comercial y logístico. Este enfoque descentralizado proporciona flexibilidad y eficiencia a los sistemas, pero también plantea la necesidad de crear mecanismos de interacción y compatibilidad. La interoperabilidad entre la ventanilla única relacionada con el transporte y la ventanilla única relacionada con el comercio se presenta como una tarea compleja pero esencial para el desarrollo de sistemas estrechamente interconectados, fundamentales para una logística y comercio efectivos en la Unión Europea.

## Bibliografía

- BAUR, GEORGES, *The European Free Trade Association*, Cambridge, 2020
- BHARTI, SIMANT SHANKAR, "The Trade Component in European Union Development", *Policy Regional Formation and Development Studies* 38(3), 2022, pp. 5-15, <https://doi.org/10.15181/rfds.v38i3.2440>
- COPPELLI ORTIZ, GERARDO, "Entre el libre comercio y el proteccionismo. Impacto de los obstáculos sobre la equidad en el comercio en el marco de la Agenda 2030", *Anuario español de derecho internacional* 35, 2019
- DUVAL, YANN / CHORTHIP, UTOKTHAM, *Trade Costs in Asia and the Pacific: Improved and Sectoral Estimates*, Trade and Investment Division Staff Working Paper 04/11, Bangkok: UNESCAP, 2011
- ENGMAN, MICHAEL, "The Economic Impact of Trade Facilitation" in *OECD Trade Policy Studies. Overcoming Border Bottlenecks: The Costs and Benefits of Trade Facilitation*, Paris: OECD Publishing, 2010, pp. 81-112
- EGAN, MICHELLE P., *Constructing a European Market: Standards, Regulation and Governance*. Oxford: Oxford University Press, 2001
- FORO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA ASIA-PACÍFICO (APEC), *Compendium of Best Practice Technology Solutions for Single Window Interoperability*, 2019
- FRODE, VEGGELAND, *Trade Facilitation through Equivalence and Mutual Recognition: The EU Model*, Publisher Norwegian Agricultural Economics Research Institute, 2006
- GRAINGER, ANDREW, "Trade Facilitation: A Conceptual Review", *Journal of World Trade* 45, n. 1, 2011
- GOLDBY, MIRIAM, *Electronic documents in maritime trade. Law and practice*, United Kingdom: Oxford University Press, 2019

- HARRIS, JEREMY / BRIAN, RANKIN STAPLES, *Origin and Beyond: Trade Facilitation Disaster or Trade Facility Opportunity?*, Inter-American Development Bank, 2009
- HERDEGEN, MATTHIAS, *Derecho Internacional Económico*. Madrid, Civitas, 2003
- PÉREZ DE LAS HERAS, BEATRIZ, *El Mercado Interior Europeo*, Bilbao, Universidad de Deusto, 2008
- HINOJOSA MARTÍNEZ, LUIS, *Derecho Internacional Económico*. Madrid, Marcial Pons, 2010
- HORNOK, CECÍLIA / KOREN, MIKLÓS, "Administrative Barriers to Trade", *Journal of International Economics*, n. 96, 2015, pp. 110-122
- HUMMELS, DAVID / ISHII, JUN / YI, KEI-MU, "The nature and growth of vertical specialization in world trade", *Journal of International Economics* 54, n. 1, 2001, pp. 75-96, doi.org: 10.1016/S0022-1996(00)00093-3
- ICC, Business recommendations on rules of origin in preferential trade agreements: Policy statement, Paris, 2017
- KRAMER, WILLIAM / JENKINS, BETH / KATZ, ROBERT, *The Role of Information and Communications Technology*. Cambridge: Kennedy School of Government, Harvard University, 2007
- KRUGMAN, PAUL / MAURICE, OBSTFELD, *International economics: theory and policy*, Pearson Addison-Wesley, 2009
- LOWENFELD, ANDREAS, *International Economic Law*. Oxford University Press, 2008
- MAUR, JEAN-CHRISTOPHE, *Regionalism and Trade Facilitation: A Primer*. The World Bank, 2008
- MCMASTER, JIM / NOWAK, JAN, The Evolution of Electronic Trade Facilitation: Towards a Global Single Window Trade Portal, 2007, [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) (16.09.2023)
- MELGAR, NATALIA / DE MARÍA, NATALIA, "La digitalización en la facilitación del comercio del Mercosur: el caso de la ventanilla única de comercio exterior en Uruguay", *Revista de Direito Internacional*, 20(2), 2023, p. 103-117, <https://doi.org/10.5102/rdi.v20i2.9114>
- MOÏSÉ, EVDOKIA, *The Relationship Between Regional Trade Agreements and Multilateral Trading System: Trade Facilitation*, OECD Working Party of the Trade Committee, 2002
- MOÏSÉ, EVDOKIA, Thomas Orliac y Peter Minor, *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*, OECD, 2011, doi: 10.1787/5kg6nk654hmr-en
- NDONGA, DENNIS, *Single Windows and Trade Facilitation: A Tool for Development*, Kluwer Law International, 2015
- OMA, *Directrices sobre la certificación del origen*, 2014, [http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/guidelines-on-certification-endorsed\\_es.pdf?la=en](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/origin/instruments-and-tools/guidelines/guidelines-on-certification-endorsed_es.pdf?la=en) (16.09.2023)
- OMC, *Informe sobre el Comercio Mundial 2015*

OMC, CCI, UNCTAD, *Perfiles Arancelarios en el Mundo 2020*

PERSSON, MARIA, "Trade facilitation and the extensive margin", *The Journal of International Trade & Economic Development* 22, n. 5, 2013, pp. 658-693, doi.org/10.1080/09638199.2011.587019

QURESHI, ASIF, *International Economic Law*. London, Sweet y Maxwell, 1999

SAMUELSON, PAUL A, "The transfer problem and transport costs: Analysis of effects of trade impediments", *The Economic Journal*, n. 254, 1954, pp. 264-289

SOAMIELY, ANDRIAMANANJARA, "Customs unions", en *Preferential trade agreement policies for development: a handbook*, ed. por Jean-Pierre Chauffour, Jean-Christophe Maur, Washington: World Bank, 2011, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2329/634040PUB0Pref00Box0361517B0PUBLIC0.pdf?sequence=4&isAllowed=y> (16.09.2023)

SOURDIN, PATRICIA / POMFRET, RICHARD, *Trade Facilitation Defining, Measuring, Explaining and Reducing the Cost of International Trade*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2012

SHEPHERD, BEN / WILSON, JOHN S., "Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities", *Journal of Asian Economics* 20, n. 4, 2009, pp. 367-383

UN/CEFACT, *Recommendation No. 33 Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window: to Enhance the Efficient Exchange of Information Between Trade and Government*, 2005

UN/CEFACT, *Recommendation No. 33 Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window: to Enhance the Efficient Exchange of International Trade Information Between Trade and Government*, 2020.

UNCTAD, *Manual de Facilitación del Comercio*, 2006

UNNEXT, ESCAP y UNECE, *The Single Window Planning and Implementation Guide*, 2013, [https://unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-404\\_SingleWindow.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-404_SingleWindow.pdf)

UNNEXT y ESCAP, *Cross-border single window interoperability: a managerial guide*, 2018, <https://www.unescap.org/sites/default/files/CROSS-BORDER%20SINGLE%20WINDOW%20INTEROPERABILITY.pdf> (16.09.2023)

VOLPE MARTINCUS, CHRISTIAN / CARBALLO, JERÓNIMO / GRAZIANO, ALEJANDRO, "Customs", *Journal of International Economics*, n. 96, 2015, pp. 119-37

VOLPE MARTINCUS, CHRISTIAN, *Cómo salir del laberinto fronterizo Una evaluación de las iniciativas de facilitación del comercio en América Latina y el Caribe*, Banco Interamericano de Desarrollo, 2017

ZAKI, CHAHIR, *Does Trade Facilitation Matter in Bilateral Trade?* Centre d'Economie de la Sorbonne, 2008

ZAKI, CHAHIR, "An empirical assessment of the trade facilitation initiative: econometric evidence and global economic effects", *World Trade Review* 13, n. 1, 2014, pp. 103-130

## Fuentes jurisprudenciales

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de noviembre de 1993. Procedimiento penal entablado contra Bernard Keck y Daniel Mithouard, C-267/91 y C-268/91, ECLI:EU:C:1993:905

Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1974. Procureur du Roi contra Benoît y Gustave Dassonville, 8-74, ECLI:EU:C:1974:82.

Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de febrero de 1979. Rewe-Zentral AG contra Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, 120/78, ECLI:EU:C:1979:42.

## Derecho Derivado de la Unión Europea

Completing the internal market: white paper from the Commission to the European Council, COM(85) 310 final Brussels, 14 June 1985.

Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social Europeo relativa a una estrategia para la unión aduanera, COM(2001) 51 final, Bruselas, el 8 de febrero de 2001

Decision 2004/387/EC of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on the interoperable delivery of pan-European eGovernment services to public administrations, businesses and citizens (IDABC).

Decisión 70/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2008, relativa a un entorno sin soporte papel en las aduanas y el comercio, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 23, de 26 de enero de 2008.

Desarrollo de la unión aduanera de la UE y de su gobernanza, COM(2016) 813 final, Bruselas, el 21 de diciembre de 2016.

Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 283, de 29 de octubre de 2010.

Electronic Customs Multi-Annual Strategic Plan for Customs – 2019, taxud.b.1, Brussels, 13 de diciembre de 2019.

Implementation of the Modernised Customs Code, IP/A/IMCO/ST/2011-11, 2012, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/475094/IPOL-IMCO\\_ET\(2012\)475094\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/475094/IPOL-IMCO_ET(2012)475094_EN.pdf)

Informe sobre el funcionamiento de la Directiva 2010/65/UE sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros, COM/2014/320, Bruselas, el 25 de junio de 2014

Marco Europeo de Interoperabilidad – Estrategia de aplicación. Bruselas, 23.3.2017. COM(2017) 134 final

Programa general para la eliminación de los obstáculos técnicos a los intercambios que se derivan de las disparidades existentes entre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros el 28 de mayo de 1969, publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas n. C 76/1, el 17 de junio de 1969.

Propuesta 673/2020 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.

Reglamento (UE) 2019/515 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 764/2008, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 91, de 29 de marzo de 2019.

Reglamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 269, de 10 de octubre de 2013.

Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de noviembre de 2022 por el que se establece el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 952/2013, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 317, 9 de diciembre de 2022.

Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1668 de la Comisión de 10 de noviembre de 2020 por el que se especifican los detalles y las funcionalidades del sistema de información y comunicación que debe utilizarse a efectos del Reglamento (UE) 2019/515 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 377, de 11 de noviembre de 2020

Reglamento (UE) 910/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, relativo a la identificación electrónica y los servicios de confianza para las transacciones electrónicas en el mercado interior y por la que se deroga la Directiva 1999/93/CE, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 257, de 28 de agosto de 2014.

Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y

servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE), publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 295, de 21 de noviembre de 2018.

Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea n. 198, de 25 de julio de 2019.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea 83, de 30 de marzo de 2010.

(texto submetido a 26.09.2023 e aceite para publicação a 4.01.2024)