

EL MOSAICO DE VENTANILLAS ÚNICAS DEL COMERCIO

THE MOSAIC OF SINGLE WINDOW FOR TRADE

Víctor Nikiforovich Sidorov
<https://orcid.org/0000-0002-0818-7370>
Universidad Estatal de Derecho de Moscú O. E. Kutafin
svn-svn@yandex.ru
Rusia

Elena Victorovna Sidorova
<https://orcid.org/0000-0001-7086-5235>
Universidad Carlos III de Madrid
100392320@alumnos.uc3m.es
España

<https://doi.org/10.24265/voxjuris.2025.v43n1.12>

Recibido: 19 de abril de 2024.

Aceptado: 16 de agosto del 2024.

SUMARIO

- Introducción
- La facilitación del comercio al nivel internacional
- Las tecnologías de la información en transacciones comerciales
- La noción de la ventanilla única para el comercio
- La ventanilla única para importadores y exportadores
- La ventanilla única relacionada con el transporte
- Las plataformas para el comercio
- Conclusiones
- Fuentes de información

RESUMEN

En un contexto de comercio global en constante evolución, los sistemas de «ventanilla única» se han convertido en herramientas clave para simplificar y optimizar los procesos comerciales. Estos sistemas juegan un papel crucial en la simplificación y automatización de la interacción entre las empresas y las autoridades gubernamentales, permitiendo el intercambio de información y el cumplimiento de los requisitos regulatorios a través de una interfaz única. Sin embargo, la práctica demuestra que los enfoques para implementar el concepto de «ventanilla única» varían significativamente en función de las características y necesidades de

las diferentes economías. Este artículo explora la diversidad de los sistemas de ventanilla única existentes y su impacto en la simplificación de las operaciones comerciales. Se pone especial énfasis en dos tipos principales de sistemas de ventanilla única: (i) los sistemas orientados a importadores y exportadores, y (ii) los sistemas relacionados con la transportación de mercancías. La discusión destaca la importancia de las plataformas de interacción en el comercio, que aseguran la integración de los procedimientos comerciales y de transporte a nivel global. Por último, se empleó una metodología documental junto con un enfoque dogmático jurídico.

PALABRAS CLAVES: Derecho Internacional, Comercio Internacional, Ventanilla Única, Facilitación del Comercio, Plataformas Digitales.

ABSTRACT

In a constantly evolving global trade context, «single window» systems have become key tools for simplifying and optimizing commercial processes. These systems play a crucial role in streamlining and automating the interaction between businesses and government authorities, allowing for the exchange of information and compliance with regulatory requirements through a single interface. However, practical experience shows that approaches to implementing the «single window» concept vary significantly based on the characteristics and needs of different economies. This article explores the diversity of existing single window systems and their impact on simplifying commercial

operations. It places particular emphasis on two main types of single window systems: (i) those oriented towards importers and exporters, and (ii) those related to the transportation of goods. The discussion highlights the importance of interaction platforms in trade, which ensure the integration of commercial and transportation procedures on a global scale. Finally, a documentary methodology was used along with a legal doctrinal approach.

KEYWORDS: International Law, International Trade, Single Window, Trade Facilitation, Digital Platforms

INTRODUCCIÓN

El Derecho Internacional Económico es el conjunto de normas que regula las relaciones económicas entre los Estados y las que tienen lugar en el seno de las organizaciones internacionales de ámbito socioeconómico. A lo largo de la historia, diversas corrientes teóricas han emergido con el objetivo de arrojar luz sobre los fundamentos, propósitos y, particularmente, los efectos de la liberalización del comercio internacional, lo cual representa un componente esencial de esta disciplina. La regulación del comercio internacional comenzó a implementarse de manera significativa a mediados del siglo XX, especialmente a través del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que estableció las bases para crear un entorno competitivo entre las naciones. El GATT operaba en base a principios clave, como el trato nacional, la no discriminación, la cláusula de nación más favorecida, la reciprocidad en los compromisos y la eliminación de aranceles y restricciones cuantitativas. Este enfoque tiene como objetivo principal la promoción de la libre circulación de bienes a nivel internacional, lo que, en teoría, conlleva una mayor especialización productiva y un aumento del bienestar económico a largo plazo.

Durante mucho tiempo, se entendía que el comercio internacional se refería principalmente al movimiento de mercancías a través de las fronteras y que la política comercial se centraba en aspectos relacionados con los aranceles aduaneros (Van Grastek, 2013, p. 18). A pesar de que la reducción de aranceles aduaneros es un componente esencial de la liberalización comercial, no debe considerarse como la única medida necesaria para lograr los objetivos deseados en el ámbito del comercio internacional. A lo largo de la historia del comercio internacional, los Estados han empleado una variedad

de medidas no arancelarias (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2019, p. 46) como una alternativa para proteger sus mercados nacionales. La aplicación de medidas no arancelarias, aunque legítima y necesaria en muchos casos, plantea una serie de cuestiones críticas que requieren un abordaje cuidadoso. Algunas medidas no arancelarias pueden tener un efecto positivo en el comercio internacional. Por ejemplo, las normativas que aseguran la integridad de los productos, la conservación del entorno natural o el bienestar público pueden ser ventajosas al fomentar altos niveles de calidad y la confianza de los consumidores.

No obstante, también es cierto que numerosas regulaciones no arancelarias pueden imponer restricciones significativas y distorsionar considerablemente el comercio internacional. Algunas de estas medidas pueden ser utilizadas de manera proteccionista (Hernández Díaz, 2014, pp. 251-273; Fernández Rozas, 2010, p. 165; Coppelli Ortiz, 2019, p. 336) para favorecer a los productores nacionales en detrimento de los competidores extranjeros. En lugar de buscar la eliminación de las medidas no arancelarias, se propone considerar enfoques que disminuyan la complejidad y el impacto negativo de estas regulaciones, mientras se conservan las medidas esenciales para garantizar la protección. En la XIII sesión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que tuvo lugar en 2012, se enfatizó la necesidad de disminuir y eliminar las barreras injustificadas al comercio para promover un comercio más libre y justo. En este contexto, es crucial que las medidas no arancelarias se apliquen de manera equitativa y transparente, y que se reduzcan de manera efectiva los obstáculos procedimentales que afectan al comercio exterior.

La inclusión de esta nueva categoría refleja el reconocimiento de que las barreras al comercio no se limitan únicamente a los aranceles, y que las regulaciones y procedimientos también pueden tener un impacto significativo en el flujo de bienes y servicios entre países. Los participantes en el comercio internacional a menudo deben lidiar con una gran cantidad de documentos e información para cumplir con los requisitos de importación y exportación. Cada país puede tener sus propios procedimientos y regulaciones, lo que puede hacer que el proceso sea altamente complejo y burocrático. En una sola transacción comercial, puede haber múltiples participantes, documentos y elementos de datos involucrados. Una transacción comercial

puede incluir hasta 30 participantes diferentes, 40 documentos diversos y hasta 200 elementos de datos que deben ser presentados a diversas autoridades gubernamentales.

Estos obstáculos pueden hacer que el proceso sea más complejo y costoso (Baccetta, 1998, p. 36; Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo [OECD], 2018, p. 112). Los datos respaldan la idea de que los obstáculos de procedimiento al comercio pueden aumentar significativamente los costos de las mercancías y tener un impacto económico considerable en el comercio internacional. De acuerdo con los informes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, cumplir con estos requisitos puede representar una porción significativa del costo total de los bienes. El rango de impacto varía entre el 3.5% y el 7% del costo de las mercancías, pero en algunos casos puede ser aún más elevado, llegando a un rango del 10% al 15% (The United Nations Network of Experts for Paperless Trade and Transport in Asia and the Pacific [UNNEXt], 2012, p. 3). Además, los estudios mencionan que «las demoras en la frontera pueden tener un gran impacto negativo en la calidad de los productos agroalimentarios percederos y, por lo tanto, en su valor» (Moisé y Sorescu, 2021).

En efecto, ha aumentado el interés en la liberalización comercial y han surgido nuevas preguntas relacionadas con la «facilitación del comercio» (Kobayashi, 2023), que se centran en los aspectos «operativos del comercio» y no en las cuestiones económicas que habitualmente se encuentran en las negociaciones comerciales del GATT (Grainger, 2011, p. 39). Los estudios muestran que,

[...] la implementación de medidas de facilitación del comercio incrementa el comercio total de mercancías ... Por lo tanto, mejorar la simplificación, armonización y digitalización de los procedimientos aduaneros promueve la participación de los países en la red comercial global y potencialmente en las cadenas de valor globales. (Masood y Martínez-Zarzoso, 2024).

El estudio sobre las reformas en el ámbito de la facilitación del comercio en Perú confirma que la facilitación del comercio juega un papel clave en el aumento de la competitividad exportadora del país (Lee, Rocha y Ruta, 2021).

La relevancia de esta área se evidencia, en particular, en el desarrollo y la aprobación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio, que entró en vigor en 2017 y fue el resultado de negociaciones largas y complejas durante la Ronda de Doha (Eliason, 2015). El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio tiene como objetivo llenar los vacíos en el marco legal de la OMC en lo que respecta a la regulación de los procedimientos aduaneros, así como mejorar su transparencia. En complemento a este acuerdo, los países incluyen disposiciones sobre la facilitación del comercio en sus acuerdos comerciales regionales (Kieck, 2020, pp. 293-319).

Con la entrada en vigor del Acuerdo de la OMC, las tecnologías de la información han permitido «la traslación al espacio digital de procesos ... preexistentes en el mundo físico» (Alba Fernández, 2021, p. 250) y han promovido la idea de «comercio sin papel» (Epps, 2024; Burri y Polanco, 2020, pp. 187-220). El comercio sin papel representa un avance significativo en el ámbito del Derecho Internacional Económico (Castillo y Kugler, 2024; Burri, 2023 y 2024; Mitchell y Chin, 2023), el Derecho Comercial Internacional (Alba Fernández, 2023; Rodríguez de las Heras Ballell, 2024; Mishra, 2024) y el Derecho Transnacional (Christou, Moya Mose y Taylor, 2023).

Esta concepción busca sustituir los documentos tradicionales en papel por documentos electrónicos, lo que debería simplificar, acelerar y hacer más transparentes las operaciones comerciales internacionales. Uno de los principales desafíos es garantizar la validez legal y el reconocimiento de los documentos comerciales electrónicos en diversas jurisdicciones. Las diferencias en las leyes nacionales pueden crear barreras legales para el uso de documentos electrónicos. Las Leyes Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional están diseñadas para abordar este problema, proponiendo reglas y estándares unificados sobre el uso de medios electrónicos, el comercio electrónico, la firma electrónica, la identificación personal, entre otros.

La tecnología principal prevista para la automatización de los procesos administrativos relacionados con las transacciones comerciales es la ventanilla única para el comercio, que tiene el potencial de contribuir al incremento de las oportunidades para el comercio internacional.

LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO AL NIVEL INTERNACIONAL

El término «facilitación del comercio» se desarrolla cuando la liberalización del comercio internacional se convierte en una cuestión clave de la política comercial internacional. A pesar de esto, tanto la comunidad académica como la comunidad internacional no han logrado ponerse de acuerdo sobre la definición del término «facilitación del comercio». El análisis de las definiciones más comunes de la facilitación del comercio ha permitido identificar los principales vectores de su implementación. Esta noción se puede entender en dos sentidos: «estricto» y «amplio». Ambos sentidos de facilitación del comercio son importantes para mejorar la eficiencia y reducir los costos del comercio, pero se diferencian en términos de los enfoques y las medidas específicas utilizadas.

La facilitación del comercio, en su sentido más «estricto», se orienta hacia la mejora de la eficiencia en las operaciones aduaneras y comerciales en las fronteras, a diferencia de los principios de no discriminación y reciprocidad, que se centran en la justicia y la igualdad en el comercio internacional (Grainger, 2021, pp. 214-246; Izam, 2001, pp. 1-7; Díez, 2009, pp. 34-37). La tendencia hacia la estandarización y la armonización de los procedimientos aduaneros en las fronteras se promueve a través de la Organización Mundial del Comercio como parte de sus esfuerzos para facilitar el comercio internacional y reducir las barreras comerciales. Según la OMC (2015, p. 38), mejorar la eficiencia del comercio en las fronteras es crucial y tendrá un impacto fundamental en la disminución de los costos y los tiempos asociados con las transacciones comerciales.

El desarrollo de las cuestiones que se reflejan en el sentido «estricto» es importante, pero no es suficiente para satisfacer las necesidades del comercio internacional moderno. La esfera de facilitación del comercio es más amplia que las cuestiones relacionadas con las formalidades aduaneras (Saavedra y Verónica Fossati, 2006, pp. 67-77; Cosgrove-Sacks, 2007). Incluye procedimientos comerciales asociados a la eficiencia del transporte, las infraestructuras portuarias y la logística.

La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (CEFACT/ONU) define la facilitación del comercio como «La simplificación, la estandarización y la armonización de los procedimientos y los

flujos de información requeridos para mover mercancías del vendedor al comprador y para realizar el pago». La definición proporcionada por CEFACT/ONU establece claramente que esta noción implica la simplificación, estandarización y armonización de los procedimientos y flujos de información requeridos en todo el proceso de comercio internacional, desde la compra de bienes o servicios hasta la entrega y el pago (La Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio, 2023). Este enfoque abarca no solo la gestión de trámites aduaneros, sino también la mejora del entorno empresarial y normativo en general.

Los sentidos tradicionales de facilitación del comercio, como «infraestructura» normativa y de la infraestructura de «ladrillo y mortero» (Rudman y Sands, 2021, p. 12), se ven complementados por un elemento nuevo en este contexto. En efecto, las dimensiones de facilitación del comercio, tanto «suave» como «dura», según lo señalado por Portugal-Pérez y Wilson (2010), pueden enriquecerse con la dimensión tecnológica, enfocada en la automatización de los procedimientos comerciales.

Los sistemas de suministro internacionales son intrincados y abarcan tres capas esenciales: (i) movimiento físico de mercancías; (ii) aspectos financieros de la transacción; (iii) flujo de información (Christopher, 2015, p. 2; Wang y Wei, 2007, pp. 647-674). El flujo de información es esencial para coordinar y gestionar las capas anteriores. Implica la transmisión de datos, documentación comercial, seguimiento de envíos y otros aspectos relacionados con la comunicación entre los diferentes actores en el sistema de suministro, como exportadores, importadores, autoridades aduaneras, transportistas y bancos. La interacción entre estas tres capas es crítica para un comercio internacional eficiente. La falta de armonización, estandarización y eficiencia en el flujo de información puede resultar en demoras y costos innecesarios en el comercio internacional. La implementación de tecnologías de la información puede optimizar esta colaboración interinstitucional y simplificar los procedimientos relacionados con el comercio internacional en todos los niveles gubernamentales. Estudios confirman que una gran reducción en los costos comerciales puede lograrse mediante un enfoque integral y digital en la implementación del Acuerdo de Facilitación del comercio, orientado a acelerar la digitalización de los procedimientos comerciales (Duval y Chorthip, 2022).

LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN EN TRANSACCIONES COMERCIALES

La facilitación del comercio ha sido objeto de diversas perspectivas en cuanto a su relación con las tecnologías de la información (Wilson, Mann y Otsuki, 2005, pp. 841-871; Duval y Utoktham, 2011; Shepherd y Wilson, 2009, pp. 367-383; Schware y Kimberley, 1995). Se reconoce que las tecnologías de la información desempeñan un papel significativo en mejorar el movimiento de mercancías a través de las fronteras y aumentar la eficiencia de las transacciones comerciales (Kramer, Jenkins y Katz, 2007, p. 7; Hummels, Ishii y Yi, 2001, pp. 75-96). La integración de tecnologías de la información en la facilitación del comercio ha sido un componente fundamental, especialmente en el contexto de la modernización de las aduanas (De Wulf y McLinden, 2005, pp. 285-310). Un cambio hacia la digitalización y la utilización de tecnologías de la información para mejorar la facilitación del comercio y la eficiencia en los procedimientos aduaneros refleja el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Procedimientos Aduaneros, comúnmente conocido como el Convenio de Kyoto.

Las disposiciones de la norma transitoria 3.18 y la norma transitoria 3.21 del Convenio de Kyoto reflejan el reconocimiento global de la importancia de la digitalización y la presentación electrónica de documentos en los procedimientos aduaneros. Estas normas establecen claramente que las autoridades aduaneras deben permitir la presentación de la declaración de mercancías y los documentos correspondientes por medios electrónicos. La norma transitoria 3.18 destaca específicamente que la aduana permite la presentación de documentos a través de medios electrónicos. Esto implica un cambio significativo en la forma en que se manejan los procesos aduaneros, brindando a los actores comerciales la flexibilidad y eficiencia asociadas con la presentación electrónica. Por otro lado, la norma transitoria 3.21 va un paso más allá al permitir que la declaración de mercancías sea presentada por vía electrónica.

La presentación electrónica de la declaración agiliza los procesos, reduce los tiempos de espera y disminuye la probabilidad de errores. Estas disposiciones reflejan un cambio hacia la digitalización y la utilización de tecnologías de la información para mejorar la facilitación del comercio y la eficiencia en los procedimientos aduaneros. Este enfoque tiene el potencial

de reducir significativamente los errores e inconsistencias que podrían causar demoras en el comercio internacional, optimizando así los procesos del comercio internacional humanos.

Los primeros proyectos de automatización de procedimientos comerciales como el Sistema Aduanero Automatizado se enfocaron principalmente en la facilitación del intercambio de información dentro del ámbito aduanero. Esta etapa de «automatización aduanera» garantiza diversos beneficios tanto para los gobiernos como para los comerciantes, destacándose especialmente en la aceleración del proceso de levante aduanero. Sin embargo, es crucial señalar que no elimina por completo todos los trámites innecesarios asociados con las transacciones comerciales internacionales.

Los beneficios para el comercio internacional pueden lograrse si los requisitos impuestos por los organismos gubernamentales, incluso las autoridades en el área de la salud, la seguridad, así como los organismos gubernamentales especializados para realizar controles fronterizos, también pueden recibir los datos en formato electrónico. En efecto, el uso de tecnologías de la información puede ser una herramienta crítica para la facilitación del comercio, especialmente en lo que respecta no solo a la gestión aduanera, la eliminación del uso de documentos físicos sino también mejorar la coordinación y colaboración entre diferentes agencias gubernamentales, lo que contribuye a una mayor eficacia en la gestión de los flujos de mercancías (McMaster y Nowak, 2007, p. 6).

Este enfoque se persigue la consolidación de la presentación de datos a través de un sistema de comunicación que permita a todas las autoridades gubernamentales acceder a la información relevante sobre las mercancías. Especialmente a despertado un interés a nivel internacional en la implementación de una ventanilla única para el comercio, diseñada para la presentación y procesamiento de información y documentos ante diversas entidades gubernamentales, no limitándose únicamente a la aduana. Las recomendaciones de organizaciones internacionales favorecen la adopción de ventanilla única nacional para maximizar los beneficios y la eficiencia en el comercio transfronterizo (UN/CEFACT, 2020). El Acuerdo de facilitación del comercio de la OMC destaca las ventanillas únicas (artículo 10.4) y la cooperación entre organismos fronterizos (artículo 8.2) como herramientas importantes para facilitar el comercio internacional.

LA NOCIÓN DE LA VENTANILLA ÚNICA PARA EL COMERCIO

La facilitación del comercio es un concepto amplio que engloba diversas medidas del comercio sin papel destinadas a promover el flujo libre del comercio internacional. Estas medidas buscan simplificar y agilizar los procedimientos y trámites relacionados con el comercio exterior. La aplicación de una ventanilla única es una de las principales medidas utilizadas en el comercio internacional para impulsar la facilitación del comercio y mejorar la eficiencia, transparencia y previsibilidad de las operaciones comerciales.

La ventanilla única surge como un elemento fundamental en diversas iniciativas de gobierno electrónico, reflejando el deseo de las autoridades de crear un mecanismo eficiente para el intercambio de datos entre empresas y ciudadanos. (González-Bustamante, 2020, pp. 97-129). En paralelo, la ventanilla única ofrece también una solución eficaz para superar las barreras administrativas en el ámbito del comercio internacional.

El concepto de ventanilla única en el ámbito del comercio internacional se enfoca en simplificar los procesos para importadores y exportadores al consolidar toda la información y documentación necesaria en un único punto de acceso. Este enfoque tiene como objetivo primordial aliviar la carga administrativa que enfrentan las empresas al realizar operaciones comerciales transfronterizas. Al permitir la presentación electrónica de documentos, la ventanilla única no solo agiliza los trámites aduaneros, sino que también reduce los tiempos de espera y los costos asociados. Además de mejorar la eficiencia operativa, la ventanilla única promueve la transparencia y la coordinación entre las diferentes agencias gubernamentales y los participantes del comercio. Facilita una mayor colaboración, lo que a su vez contribuye a una ejecución más efectiva de los procedimientos aduaneros. Este enfoque integrado optimiza la gestión de la información, minimiza la duplicación de esfuerzos y promueve una mayor coherencia en la aplicación de regulaciones comerciales

Según UN/CEFACT,

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. (2020, p. 5).

La idea principal de este modelo radica en que las empresas extraen, formatean y transmiten la información necesaria para el control aduanero y otros procedimientos administrativos. El método de «transmisión» de información, arraigado en el enfoque de la ventanilla única, presupone que las empresas participantes en el comercio internacional están activamente involucradas en el proceso de recopilación y transmisión de datos, asegurando su conformidad con los requisitos gubernamentales (Keretho y Pikart, 2013; Pontén, 2011).

Sin embargo, los sistemas de ventanillas únicas implementados por muchos países no siempre cumplen estrictamente con la definición de la ventanilla única establecida en la recomendación de la UN/CEFACT. Dependiendo de la preparación y las prioridades de los países, se han implementado formas muy diferentes ventanillas únicas. La Organización Mundial de Aduanas (2012) reconoce que no es posible establecer ventanillas únicas idénticas en todos los países, ya que cada país debe considerar su propio entorno y adaptar la implementación de la ventanilla única a su situación de hecho y características particulares. Esta observación se discutió en los documentos de organizaciones internacionales (The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific [ESCAP], 2018, pp. 11-34) e investigaciones científicas (Martínez-Zaroso y Chelala, 2020, pp. 2549-2573). La implementación de ventanillas únicas puede ser un proceso complejo y desafiante debido a diversos factores, como la coordinación interinstitucional, la armonización de estándares y la necesidad de una infraestructura tecnológica robusta. En respuesta a estos desafíos, algunas naciones están optando por la implementación de portales de presentación única de datos como una alternativa viable (Quindimil, 2023).

La implementación de una ventanilla única nacional en los países suele llevarse a cabo de manera gradual y normalmente lleva varios años para su inicio, planificación, implementación y adopción de cambios (World Bank, 2013; UNNEXT, 2013). La mayoría de las ventanillas únicas aún se encuentran en proceso de desarrollo (Gálvez, 2024), ya que el alcance de sus funciones sigue expandiéndose. Su desarrollo gradual, articulado mediante un enfoque por fases, engloba la creación y conexión de redes más específicas. Al contar

con ventanillas únicas especializadas, se puede brindar una atención más focalizada y eficiente a cada sector, adaptando los procesos y requisitos a sus necesidades particulares. De la implementación de ventanillas únicas en muchos países, se pueden observar dos tipos principales: (i) ventanilla única para importadores y exportadores y (ii) la ventanilla única relacionada con el transporte.

La ventanilla única para importadores y exportadores

La ventanilla única relacionada con el comercio, en su variante denominada «lite» (Siva, 2011, p. 128), representa una evolución estratégica en el ámbito del comercio internacional, inicialmente concebida por la Comisión Económica de las Naciones Unidas (2005) y perfeccionada bajo la tutela del Banco Mundial. Esta modalidad de ventanilla única «lite» se erige como una herramienta especializada, centrándose de manera primordial en las formalidades asociadas a las operaciones comerciales. Su propósito central radica en la agilización de los procesos vinculados a importaciones, exportaciones y tránsito, extendiéndose desde el despacho aduanero hasta la emisión de permisos y licencias. La mayoría de las plataformas para ventanillas únicas surgen de sistemas de automatización aduanera. Países como China, Singapur, Japón y Corea del Sur y han adoptado estas ventanillas únicas con el objetivo claro de simplificar los trámites aduaneros.

En el ámbito de ventanilla única, se observa que la conexión integral con todos los organismos gubernamentales y entidades participantes en el comercio transfronterizo es una tarea que pocos sistemas han logrado efectivamente. En la práctica, se evidencia que las ventanillas únicas están vinculando solo un número limitado de estas entidades. A nivel nacional, en promedio, solo tres agencias están conectadas a través de la ventanilla única, y su enfoque se centra en tareas regulatorias específicas. Por ejemplo, Colombia, Senegal, Salvador han implementado la ventanilla única nacional, aunque todavía no abarca todos los procedimientos y reguladores. En promedio sólo tres agencias se conectan a través de la ventanilla única nacional (Keretho y Pikart, 2013, p. 9; Young Choi, 2011, p. 6). La conectividad de tres agencias a través de la ventanilla única nacional representa un paso inicial en la simplificación y automatización de los procesos comerciales y es probable que con el tiempo más agencias se sumen a la plataforma, ampliando así su cobertura y beneficio.

La ventanilla única relacionada con el transporte

La mayoría de las veces, los sistemas de transporte se desarrollan como «entidades independientes» de la ventanilla única relacionada con el comercio (Keretho y Pikart, 2013). Por ejemplo, la Unión Europea ha creado dos iniciativas (i) entorno de ventanilla única marítima y (ii) entorno de ventanilla única para las aduanas.

En este sentido, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha desempeñado un papel importante en la promoción y la adopción de la ventanilla única marítima a nivel global. 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, representa un cambio significativo hacia una regulación más específica y avanzada.

Además, la Organización Marítima Internacional ha formulado importantes recomendaciones destinadas a la creación de ventanilla única en el ámbito del transporte marítimo. Estas recomendaciones representan un marco esencial para establecer una ventanilla única eficiente que gestione la tramitación de permisos para las embarcaciones. El Proyecto OMI-Singapur SWIFT y las ventanillas únicas marítimas en Antigua y Barbuda son ejemplos elocuentes de cómo las recomendaciones de la OMI pueden materializarse en proyectos exitosos.

El desarrollo de las ventanillas únicas nacionales para el transporte marítimo suele estar vinculadas a las ventanillas únicas portuarias, que a su vez están cada vez más conectadas a los Sistemas de Comunidad Portuaria (PCS). En la década de 1970 y principios de la década de 1980, España, Países Bajos, Alemania, Francia y el Reino Unido fueron pioneros al establecer los primeros PCS en sus puertos.

El concepto de los Sistemas de Comunidad Portuaria fue desarrollado por la Asociación Europea del Sistema de Comunidad Portuaria (EPCSA). EPCSA (2011) define los Sistemas de Comunidad Portuaria como «una plataforma electrónica neutral y abierta que permite el intercambio inteligente y seguro de información entre los interesados públicos y privados para mejorar la posición competitiva de las comunidades de los puertos marítimos y aéreos». La Asociación Europea del Sistema de Comunidad Portuaria destaca que el

PCS facilita el intercambio electrónico de información en todos los sectores portuarios y logísticos, siendo reconocido como un medio efectivo de intercambio de información dentro de la comunidad portuaria.

El PCS, al permitir la comunicación electrónica entre diversos actores en el ámbito portuario, actúa como un facilitador clave para mejorar la eficiencia y la coordinación en las operaciones. Sin embargo, es crucial destacar que, aunque comparte características con la ventanilla única, no son conceptos idénticos. Para que los portales operen como una ventanilla única o una plataforma comercial nacional, es imperativo que cumplan con los cinco elementos definidos en la Recomendación CEFACT/ONU No. 33. Estos elementos actúan como criterios fundamentales para evaluar la eficacia y la integralidad de dichos sistemas. Si un sistema no cumple con alguno de estos criterios, se debería designar más adecuadamente como un «Portal para la presentación de solicitudes».

La introducción de la nueva Recomendación CEFACT/ONU No. 37 refleja un examen más profundo de las iniciativas del sector privado en relación con el uso de sistemas para la facilitación del comercio. La introducción de la Recomendación refuerza la importancia de considerar las iniciativas del sector privado en la evolución de los sistemas de facilitación del comercio. Esto implica un reconocimiento de la dinámica cambiante del entorno comercial, donde las soluciones impulsadas por el sector privado desempeñan un papel significativo en la eficiencia y la agilidad de los procesos comerciales.

En la actualidad, los Sistemas de Comunidad Portuaria ofrecen servicios relacionados con la ventanilla única y han comenzado a brindar apoyo a transacciones transfronterizas, permitiendo, por ejemplo, que sus remitentes envíen declaraciones de carga anticipadas requeridas dentro del sistema de control de importaciones a organizaciones aduaneras. Esto se confirma los estudios de la Asociación Europea del Sistema de Comunidad Portuaria. Ejemplos prácticos, como DAKOSY en Hamburgo y PortNET en Róterdam, ilustran cómo estos sistemas permiten a los expedidores enviar declaraciones a las aduanas a través de sus plataformas, facilitando la gestión de importaciones. Estas iniciativas han demostrado ser efectivas al reducir los tiempos de espera, simplificar los procedimientos y aumentar la transparencia en las operaciones marítimas. Los estudios señalan también que han generado un

impacto significativo en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en áreas clave como el empleo, medio ambiente, innovación y competencia, destacando la relevancia de iniciativas como ventanilla única marítima (Tijan, 2019, p. 15).

En este contexto, los Sistemas de Comunidad Portuaria sirven como la base para el desarrollo de la ventanilla única. Según UN/CEFACT (2017) los PCS tienen la flexibilidad de ser mejorados a nivel de ventanilla única nacional o de integrarse con otros sistemas de información para dar lugar a la creación de una ventanilla única. Este desarrollo puede llevar a la creación de sistemas estrechamente interconectados que requieren conjuntos comunes de reglas para el intercambio de información. Lograr la integración fluida entre una plataforma única para el transporte y otra para el comercio se reconoce como un objetivo complejo pero fundamental.

Un enfoque centralizado, donde ambos sistemas se desarrollan como parte de un esfuerzo unificado, representa un paso lógico hacia una interacción más efectiva. Según UNNEX T (2013, p. 8) si un país ha implementado tanto una ventanilla única relacionada con el comercio como un Sistema Comunitario Portuario, se generan oportunidades para interconectar a estas entidades y las agencias gubernamentales. Esto facilita el establecimiento de una ventanilla única en los puntos clave, como los principales puertos, aeropuertos y cruces fronterizos. PortNet en Singapur y Finlandia, DACOSY en Alemania, MSW Reportal en Suecia, INSW en Indonesia y SP-IDC en Corea, muestran interés en integrar sus sistemas de la comunidad portuaria con la ventanilla única «regulatoria» con el objetivo de alcanzar una mayor eficiencia y control.

Este tipo de ventanilla única se define como «ventanilla única para facilitación del comercio». Según Siva (2011, p. 129):

La ventanilla única para facilitación del comercio es una herramienta de intercambio de datos e información más generalizada, que respalda no solo las transacciones de negocio a gobierno, sino también las transacciones de negocio a negocio relacionadas con la logística.

En este sentido la ventanilla única actúa como un punto centralizado de acceso, permitiendo a los usuarios presentar toda la información y documentación requerida en un solo lugar. Este enfoque simplifica y agiliza los procesos comerciales al reducir la duplicación de esfuerzos y minimizar la burocracia asociada con múltiples trámites y procedimientos.

LAS PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL COMERCIO

La actividad comercial internacional, que abarca las etapas de adquisición, pedido, regulación, procesos de transporte y pago, constituye un complejo entramado de fases interrelacionadas, necesario para la exitosa realización de entregas de bienes y servicios a nivel global. Esto significa que cada transacción internacional de suministro debe interactuar con muchos sistemas de la información.

En la actualidad, ya existen numerosos sistemas que garantizan la eficiencia en los sectores del comercio y el transporte, los Sistemas de Comunidad Portuaria, las ventanillas únicas marítimas, el Sistema de Comunidad de Carga, los Sistemas de Control de Importaciones, la plataforma de información. Además, los sistemas fueron desarrollados en un entorno con una participación del sector privado (B2B, negocio a negocio), especialmente para la gestión de la infraestructura de transporte y cuestiones como logística y financiación del comercio, por ejemplo, Bolero, Electronic World Trade Platform (eWTP), CamelONE y Global Trade Connectivity Network (GTCN).

Estos sistemas de información tienen la capacidad de especializarse y ofrecer servicios exclusivos esenciales para la ejecución eficiente de operaciones de entrega a nivel internacional. La implementación de diversos sistemas de información puede propiciar un entorno económico favorable, fomentando el desarrollo de una infraestructura comercial moderna y estimulando el crecimiento y la estabilidad del entorno empresarial en medio de la competencia global.

Dada esta diversidad, surge una necesidad apremiante de lograr armonía en los procedimientos y en el intercambio de datos entre estos sistemas de información similares. En el paisaje contemporáneo, la interoperabilidad entre sistemas de información es un desafío crucial para el desarrollo de infraestructuras tecnológicas eficientes. Se cree que la interconexión entre sistemas electrónicos debe integrar y optimizar no sólo los aspectos regulatorios, sino también los servicios comerciales y de transporte, así como los procedimientos, facilitando el flujo de información para todo el comercio internacional.

En este contexto, adquieren una importancia crucial las plataformas de interacción en el comercio (De Las Heras Ballell, 2019, pp. 57-59; Winn y Chiang, 2021, p. 328). Estas plataformas van más allá de la colaboración e intercambio

de información entre diferentes agencias gubernamentales involucradas en el comercio internacional y prevén garantizar la integración de procedimientos comerciales y de transporte, así como el flujo de información a lo largo de toda la cadena de suministro. La perspectiva mencionada es interesante en términos de las condiciones necesarias para el surgimiento de plataformas globales en el contexto de la facilitación del comercio. Los Estados con una infraestructura tecnológica sólida y una capacidad de innovación más avanzada tienen una ventaja competitiva en la creación y desarrollo de plataformas digitales. Esto les da una mayor capacidad para proteger sus intereses comerciales y garantizar un entorno favorable para sus empresas.

En términos generales, los enfoques para lograr la interoperabilidad pueden clasificarse en dos categorías principales: sistemas centralizados y descentralizados. Recientemente, la tecnología *blockchain* ha emergido como una nueva vía prometedora para mejorar la interoperabilidad entre sistemas de información (Makalesi, 2024, p. 28). La base de *blockchain*, caracterizada por su estructura descentralizada y su capacidad para garantizar la integridad y la seguridad de los datos, ofrece una alternativa robusta a los enfoques tradicionales. La *blockchain* permite la creación de registros compartidos e inmutables, lo que facilita la confianza y la transparencia entre las partes involucradas en el intercambio de información.

ONU/CEFACT (2017, pp. 8-9) indica que estos «sistemas pueden considerarse como un portal para la presentación única de datos o como un componente auxiliar de un «entorno único»». Estos dos modelos plantean diferentes cuestiones legales. Los debates entre el modelo centralizado y descentralizado se basaron en diferentes factores, como los requisitos de coordinación y estandarización, la flexibilidad y autonomía de los participantes, la eficiencia en el intercambio de datos, el grado de control y seguridad, así como la complejidad técnica y los costos de implementación y mantenimiento del sistema, cómo se gestionan y almacenan los datos.

CONCLUSIONES

La facilitación del comercio abarca un espectro amplio de medidas y enfoques que van desde la simplificación y estandarización de los procedimientos aduaneros hasta la mejora de las infraestructuras logísticas y la digitalización de los flujos de información. En la etapa moderna la incorporación de tecnologías de la información

no solo mejora la gestión aduanera, sino que también facilita la colaboración entre diversas agencias gubernamentales. En efecto se aumenta la evolución hacia sistemas de presentación única de datos que pueden ofrecer un enfoque más eficiente y adaptado a las necesidades particulares de diferentes sectores del comercio.

La implementación de la ventanilla única cambia radicalmente los métodos tradicionales de control en el comercio internacional, introduciendo enfoques más eficientes, transparentes e integrados para la gestión y regulación entre los actores gubernamentales y comerciales. La principal finalidad de este proyecto es la integración y coordinación de numerosos sistemas gubernamentales dispares, cada uno de los cuales realiza funciones únicas y posee sus propios datos y procedimientos. Aunque el concepto de ventanilla única busca consolidar la presentación de información y documentos en un único punto, la implementación en diversos países ha resultado en sistemas variados. La ventanilla única para importadores y exportadores logran una simplificación inicial, pero la integración completa de todas las entidades relevantes no alcanza. La falta de integración completa puede llevar a la necesidad de realizar múltiples trámites en diferentes plataformas, lo que incrementa los tiempos de espera y la carga administrativa para los comerciantes.

Además, se destaca que cada ventanilla única puede estar diseñada para abordar aspectos específicos de comercio o transporte. Esto ha sido posible gracias a las iniciativas internacionales, especialmente en el ámbito del derecho marítimo, que promueven la creación de ventanillas únicas especializadas para diferentes aspectos de los procesos comerciales y de transporte. Uno de los aspectos de este análisis es la identificación de cómo las ventanillas únicas no solo abordan necesidades específicas, sino que también se benefician de una integración estratégica con sistemas privados.

Sin embargo, esta especialización puede llevar a un entorno fragmentado en el que no todos los sistemas estén integrados. La fragmentación de los sistemas puede provocar problemas en la integración de datos y en la interoperabilidad entre las ventanillas únicas, además de requerir inversiones adicionales en infraestructura tecnológica para superar estos desafíos. Para abordar estas cuestiones, es esencial avanzar hacia una integralidad entre ventanillas únicas. Esto puede lograrse mediante la adopción de estándares internacionales, la implementación de plataformas digitales y el desarrollo de soluciones tecnológicas emergentes, como *blockchain*, que

pueden ofrecer innovaciones para mejorar la eficiencia en los sistemas de ventanilla única.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Fuentes legales

Data Harmonization and Modelling Guide for Single Window Environment. 2012, ST/ESCAP/2619.

General Agreement on Tariffs and Trade. 1. January 1948.

Guidelines for setting up a maritime single window. 2019, FAL.5/Circ.42/Rev.3.

Regulation 2022/2399. Regulation (EU) 2022/2399 of the European Parliament and of the Council of 23 November 2022 establishing the European Union Single Window Environment for Customs and amending Regulation (EU) No 952/2013.

Regulation 2019/1239. Regulation (EU) 2019/1239 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU.

Recommendation No. 33 and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government. 2005, ECE/TRADE/352.

Recommendation No. 33 and Guidelines on establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government. 2020, ECE/TRADE/352/Rev.1.

Recommendation No. 37 Single Submission Portal. 2019, ECE/TRADE/447.

Single Window Planning and Implementation Guide. 2013, ECE/TRADE/404.

Technical Note on Terminology for Single Window and other electronic platforms. 2017, ECE/TRADE/C/CEFACT/2017/10.

Fuentes bibliográficas

Baccetta, M. (1998). *El comercio electrónico y el papel de la OMC*. World Trade Organization. https://www.econstor.eu/bitstream/10419/107054/1/wto-special-study_2_s.pdf

Burri, M. (2024). Digital Trade under the Law of the WTO. En K. Schefer and Th. Cottier (Ed.), *Forthcoming in Encyclopedia of International Economic Law*, Edward Elgar. <https://ssrn.com/abstract=4721733>

- Christopher, M. (2015). *Logistics and Supply Chain Management*. Financial Times - Prentice Hall. <https://doi.org/10.1016/j.pursup.2014.05.001>
- Choi, J., (2011). *Survey of Single Window Implementation*. WCO. http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/research/research-paper-series/17_sw_survey-analysis_choi_en.pdf?la=en
- De Wulf, L., McLinden, G. (2005). The Role of Information Technology in Customs Modernization. En L. De Wulf y J. B. Sokol (Ed.), *Customs Modernization Handbook*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/0-8213-5751-4>
- Duval, Y. y Utoktham, Ch. (2022). *Has the WTO trade facilitation agreement helped reduce trade costs?: an ex-post analysis*. ESCAP. <https://hdl.handle.net/20.500.12870/4699>
- Duval, Y. y Utoktham, Ch. (2011). *Trade Costs in Asia and the Pacific: Improved and Sectoral Estimates*. Trade and Investment Division Staff Working Paper 04/11. Bangkok: UNESCAP. <https://www.unescap.org/publications/trade-costs-asia-and-pacific-improved-and-sectoral-estimates-tiid-working-paper-series>
- European Port Community Systems Association. (2011). *White paper. The role of Port community systems in the development of the single window*. http://tfig.unece.org/SP/pdf_files/A9R149C.pdf
- Fernández Rozas, J. C. (2010). *Sistema de Derecho Económico Internacional*. Editorial Civitas.
- Gálvez, A. (2024). *Análisis comparativo de cinco ventanillas únicas de comercio exterior de América Latina: Chile, Costa Rica, México, Perú y Uruguay*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/727ca34d-09f9-41e1-8699-268f7b0d1635/content>
- Grainger, A. (2021). *Cross-border logistics operations: effective trade facilitation and border management*. Kogan Page Publishers.
- Hernández Díaz, F.I. (2014). Barreras al comercio exterior. En G. Pardo Carrero (Ed.), *Acuerdos comerciales y aspectos relacionados con el comercio exterior*, (251-273), Editorial Universidad de Rosario.
- Hinojosa, M. L. (2010). *Derecho Internacional Económico*. Marcial Pons.
- Kieck, E. (2020). Trade facilitation and customs. En Mattoo A., Rocha N. y Ruta M. (Ed.) *Handbook of Deep Trade Agreements*, (293-319). World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/34055>.
- Keretho, S. y Pikart, M. (2013). *Trends for Collaboration in International Trade: Building a Common Single Window Environment*. United Nations.
- Kobayashi, T. (2023). The WTO approach to trade facilitation in goods and services. En J. Chaisse y C. Rodríguez-Chiffelle (Ed.), *The Elgar Companion to the World Trade Organization*, (287-300). Elgar. <https://doi.org/10.4337/9781800882867.00024>
- Kramer, W., Jenkins, B. y Katz, R. (2007). *The Role of the Information and Communications Technology*. Harvard University.
- La Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio. (1 de febrero de 2024), «El modelo Comprar-Enviar-Pagar». <https://live-tfignew.pantheonsite.io/es/dominios/analisis-de-procesos-de-negocio/uso-de-un-modelo-de-referencia/el-modelo-comprar-enviar-pagar/>
- La Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio, (11 de febrero de 2024), «Facilitación del comercio - principios y beneficios». <https://live-tfignew.pantheonsite.io/es/introduccion>
- Lee, W., Rocha, N. y Ruta, M. (2022). *Trade Facilitation Provisions in Preferential Trade Agreement Impact on Peru's Exporters*. World Bank, 2021.
- Moisés, E. y Sorescu, S. (2021). *Trade facilitation in perishable agro-food products*. OECD. <https://doi.org/10.1787/a2995a7a-en>
- 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
- Mishra, N. (2024). *International Trade Law and global data governance*. Hart Publishing. <https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/88173>
- Organisation for Economic Co-operation and Development (2018). *Facilitation and the Global Economy*. OECD Publishing, 2018. <https://doi:10.1787/9789264277571>

- Organización Mundial de Aduanas (2012). *Compendio de la Organización Mundial de Aduanas: como construir 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.
- Organización Mundial de Comercio (2015). *Informe sobre el Comercio Mundial 2015*.
- Organización Mundial del Comercio (2019). *Report on G20 Trade Measures*. OMC. https://www.wto.org/english/news_e/news20_e/report_trdev_jun20_e.pdf
- Pontén, J. (2011). *Single Window - Best Practice and the Way Forward*. UNCITRAL. <https://silo.tips/download/single-window-best-practice-and-the-way-forward>
- Portugal-Perez, A. y Wilson, J. (2010). *Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure*. The World Bank. https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/gtdw_e/wkshop09_e/portugal_e.pdf
- Quindimil, M. (2023). Latin America: the leap from the single window to the Single Submission Portal as a way of internalizing SMEs. En. by D. Collins y M. Geist (Ed.). *Research Handbook on Digital Trade* (252-268). Elgar. <https://doi.org/10.4337/9781800884953.00025>
- Rodríguez de las Heras Ballell, T. (2019). Platform Based Models for Facilitating International Trade: A Legal Analysis. En Sh. Rai, J. Winn (Ed.), *Trade Facilitation and the WTO* (56-71). Cambridge Scholars Publishing.
- Rudman, A.I. y Sands, Ch., *The USMCA at One - A Winning Bet*. Wilson Center, 2021. https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/uploads/documents/WWC_USMCA_Winning%20Bet.pdf
- Schware, R. y Kimberley, P. (1995). *Information Technology and National Trade Facilitation: Guide to Best Practices*. World Bank.
- Siva, R. (2011). Developing a national single window: implementation issues and consideration. En G. McLinden (Ed.), *Border Management Modernization* (128-129). World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25444/588450PUB0Bord101public10BOX353816B.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- United Nations Conference on Trade and Development (2012). *Doha Mandate and Doha Manar 2012*, https://unctad.org/system/files/official-document/iss2012d1_en.pdf
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2018). *Single Window for Trade Facilitation: Regional Best Practices and Future Development*.
- VanGrasstek, C. (2013). *Historia y futuro de la Organización Mundial del Comercio*. OMC. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/historywto_00_s.pdf
- World Bank (2013). *Implementing trade single windows in Singapore, Colombia and Azerbaijan. Doing Business*. World Bank. <https://archive.doingbusiness.org/en/reports/case-studies/2013/implementing-trade-single-window>
- Winn, J. K. y Chiang, Yi-Sh. (2021). The Next Great Global Knowledge Infrastructure Land Rush Has Begun Will the USA or China Prevail?. En Sh.-yi Peng, Ch.-Fu Lin y Th. Streinz (Ed.), *Artificial Intelligence and International Economic Law: disruption, regulation, and reconfiguration* (319-337). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108954006>

Fuentes hemerográficas

Alba Fernández, M. (2023). Financiación del comercio en la cadena de suministro y representación digital de bienes o mercancías. *Anuario de estudios marítimos* 2, 121-147.

Alba Fernández, M. (2021). Representación digital y transmisión de créditos comerciales en la cadena de suministro. *Revista de Derecho Mercantil* 319, 250-263.

Makalesi, A. (2024). Blockchain as a mean enhancing international trade. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Dergisi* 2(1), 23-36. <https://doi.org/10.62101/iticudisticaretdergisi.137793>

Burri, M. (2023). Trade Law 4.0: Are We There Yet? *Journal of International Economic Law* 26, 90-100. <https://doi.org/10.1093/jiel/jgac053>

Burri, M. y Polanco, R. (2020). Digital Trade Provisions in Preferential Trade Agreements: Introducing a New Dataset. *Journal of International Economic Law* 23(1), 187-220. <https://doi.org/10.1093/jiel/jgz044ñ>

Castillo, D. y Kugler, Kh. (2024). Article: The Joint Statement on Electronic Commerce: Are We There Yet?. *Global Trade and Customs Journal* 4, 267-276. <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Global+Trade+and+Customs+Journal/19.4/GTCJ2024014>

- Chong, K.-W. (2009). Legal and Regulatory Aspects of International Single Window Implementation: The ASEAN Experience. *Global Trade and Customs Journal* 4(6), 185-193. <https://doi.org/10.54648/gtcj2009023>
- Christou, Th., Moya Mose, T. y Taylor, J. (2023). Transnational law as an enabler of digital trade. *Uniform Law Review* 28, 339-348. <https://doi.org/10.1093/ulr/unac017>
- Coppelli Ortiz, G. (2019). 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, 333-371. <https://doi.org/10.15581/010.35.333-371>.
- Cosgrove-Sacks, C. (2007). Trade Facilitation: Facilitating Trade for Development. *Commonwealth Trade Hot Topics* 41. <https://doi.org/10.14217/5k3w8fb9pq25-en>
- Diez, P. (2009). Facilitación del comercio: factor clave para el desarrollo. *Boletín mensual de AENOR* 240, 34-37.
- Eliason, A. (2015). The Trade Facilitation Agreement: A New Hope for the World Trade Organization. *World Trade Review* 14(4), 643-670. <https://doi.org/10.1017/S1474745615000191>
- Epps, T. (2024). Vanquishing the Paper Trail: An Update on Progress in Moving to a Global Paperless Trading System. *Global Trade and Customs Journal* 19(1), 23-36. <https://doi.org/10.54648/gtcj2024010>
- González-Bustamante, B., Carvajal, A. y González, A. (2020). Determinantes del gobierno electrónico en las municipalidades: Evidencia del caso chileno. *Gestión y política pública* 29(1), 97-129. <https://doi.org/10.29265/gypp.v29i1.658>.
- Grainger, A. (2011). Trade Facilitation: A Conceptual Review. *Journal of World Trade* 45(1), 36-62. <https://nottingham-repository.worktribe.com/output/1010737>
- Hummels, D., Ishii, J. y Yi, K.-M. (2001). The nature and growth of vertical specialization in world trade. *Journal of International Economics* 54(1), 75-96. [https://doi.org/10.1016/S0022-1996\(00\)00093-3](https://doi.org/10.1016/S0022-1996(00)00093-3)
- Izam, M. (2001). La facilitación del comercio en la Unión Europea. *FAL Bulletin* 184. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36283/15/FAL_Bulletin184_en.pdf
- Martínez-Zarzoso, I. y Chelala, S. (2020). The impact of single windows on trade», *The World Economy* 43, 2549-2573, <https://doi.org/10.1111/twec.12945>.
- Masood, A. y Martínez-Zarzoso, I. (2024). Trade effects of trade facilitation revisited. *Economics Letters* 234. <https://doi.org/10.1016/j.econlet.2023.111477>
- Mitchell, A.D. y Chin, E. (2023). The WTO Joint Statement Initiative on E-Commerce: Navigating Digital Trade Rules in a Fragmented World. *Journal of World Trade*. <https://ssrn.com/abstract=4547768>
- Rodríguez de las Heras Ballell, T. (2024). The Role of Digital Platforms' Liability in Regulating Global Value Chains: The EU's Approach. *Texas International Law Journal* 59(2), 15-35.
- Saavedra, M. y Fossati, V. (2006). Facilitacion del comercio: Definiciones, negociación en la OMC e impacto. *Revista del Comercio Exterior e Integración* 6, 67-77.
- Shepherd, B. y Wilson, J. (2009). Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities. *Journal of Asian Economics* 20(4), 367-383. <https://developing-trade.com/wp-content/uploads/2014/11/DTC-Article-Chapter-2009-3.pdf>
- Tijan, E., Agatic, A., Jovic, M. y Aksentijevic, S. (2019). Maritime National Single Window - A Prerequisite for Sustainable Seaport Business. *Sustainability* 11(17), 1-21. <https://doi.org/10.3390/su11174570>
- Wang, E. y Wei, H. (2007). Interorganizational Governance Value Creation: Coordinating for Information Visibility and Flexibility in Supply Chains. *Decision Sciences* 38(4), 647-674. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5915.2007.00173.x>
- Wilson, J., Mann, C. y Otsuki, T. (2005). Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective. *The World Economy* 28, 841-871. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2005.00709.x>