

*Aplicación del Acuerdo de Facilitación del  
Comercio*

*Plan de Acción Nacional para la Facilitación del  
Comercio*

*2017-2020*



*Comité Nacional de Facilitación del Comercio*

- Para transformar el ecosistema de despacho transfronterizo mediante procedimientos eficientes, transparentes, basados en el riesgo, coordinados, digitales, unificados y basados en tecnologías, todo lo cual depende de puertos marítimos, aeropuertos, trenes, carreteras y otras infraestructuras logísticas de vanguardia
  
- Para disminuir el tiempo total de levante de la carga como se indica –
  - i. **Importaciones** – un máximo de 3 días en el caso de la carga marítima, de 2 días para la carga aérea y los almacenes de contenedores interiores, y el mismo día en los puestos aduaneros terrestres
  
  - ii. **Exportaciones** – un máximo de 2 días en el caso de la carga marítima y el mismo día para la carga aérea, los almacenes de contenedores interiores y los puestos aduaneros terrestres

# Índice

1.	Introducción .....
2.	Visión.....
3.	Objetivos .....
4.	Principales indicadores de desempeño .....
5.	Plan de acción y Calendario.....
6.	Conclusiones.....

# **Plan de Acción Nacional Para la Facilitación del Comercio**

## **1. Introducción**

India ratificó el Acuerdo de la OMC sobre Facilitación del Comercio (AFC) en abril de 2016. Sin embargo, se han aplicado medidas de facilitación del comercio durante largos años porque la promoción de la facilitación del comercio coincide con el objetivo político del gobierno de mejorar el entorno para desarrollar actividades económicas. En este contexto, el AFC presenta una oportunidad para seguir desarrollando las medidas de facilitación del comercio. A los efectos de optimizar los beneficios de la facilitación del comercio es necesario poner en marcha un plan de acción con actividades específicas dirigidas a superar los obstáculos que se plantean al comercio. La visión general del gobierno que considera a India como un facilitador activo del comercio sienta las bases para una hoja de ruta integrada dirigida a la facilitación del comercio.

## **2. Visión**

2.1 El factor primordial común sobre el que reposan nuestras iniciativas políticas y el AFC es la intención de tender hacia un entorno económico que facilite el comercio legítimo. Varios ministerios del gobierno han puesto en marcha programas que apuntan hacia este objetivo general. Una visión panorámica que abarque toda la gama de nuestras medidas de facilitación permitirá un enfoque unificado y evitará la duplicación de esfuerzos.

2.2 Nuestra concepción de la facilitación del comercio se plantea transformar el ecosistema comercial mediante la disminución de los plazos y los costes inherentes a las actividades económicas. Esto se logrará gracias a una simplificación de los procedimientos, un fácil acceso a todas las informaciones relacionadas con las actividades económicas y con mejores infraestructuras. La facilitación del comercio

legítimo es un objetivo central de nuestro programa de modernización. Desde siempre, los organismos gubernamentales han sido considerados en India como reguladores, pero ahora se ha comenzado a apreciarlos como facilitadores. Un compromiso positivo con el sector privado y un enfoque estructurado y global con la facilitación del comercio también forman parte de nuestra visión dirigida a lograr nuestros objetivos con diligencia.

2.3 El análisis del AFC enseña que el mismo se basa en los cuatro pilares siguientes:

- 1) **Transparencia:** se pone el acento en un mejor acceso a la información precisa y completa.
- 2) **Tecnología:** desarrollo y uso de tecnologías digitales y de detección que permiten sortear las dificultades comerciales y mejorar la eficiencia.
- 3) **Simplificación de procedimientos y evaluaciones basadas en el riesgo:** procedimientos simplificados, uniformes y armonizados en un marco de desarrollo de un enfoque de gestión basada en el riesgo.
- 4) **Mejor infraestructura:** el desarrollo de la infraestructura, sobre todo de la infraestructura de carreteras y trenes que llegan a los puertos y de la infraestructura dentro de los puertos, aeropuertos, almacenes de contenedores interiores y puestos aduaneros terrestres es una condición fundamental del desarrollo del comercio que concierne a todas las partes interesadas.

Los cuatro pilares citados reposan sobre los sólidos cimientos que conforman **la cooperación y colaboración que desarrollan entre ellos los distintos organismos del Gobierno y del Estado en pos de una gestión coordinada de las fronteras.**

2.4 Estos ámbitos centrales corresponden a la visión que tiene India de la facilitación del comercio y marcan una dirección definida en la prosecución de nuestros objetivos. Este plan de acción parte de estos elementos y se propone dar impulso a nuestros esfuerzos en materia de facilitación del comercio. El plan propone actividades determinadas en el marco de un calendario de modo de supervisar los resultados y los

vincula con el organismo responsable a efectos de delimitar las responsabilidades y evitar la duplicación de esfuerzos.

### **3. Objetivos**

3.1 A continuación se definen los objetivos generales del Gobierno dirigidos a promover el comercio y el desarrollo:

**3.2 Mejorar nuestra posición en las clasificaciones relativas a la facilidad para desarrollar actividades económicas mediante una reducción en los plazos y los costes de las transacciones** – Este es un objetivo clave del gobierno. El objetivo consiste en mejorar la posición de India en las clasificaciones relativas a la facilidad para desarrollar actividades económicas de manera que el país se sitúe entre los 50 mejores países en los próximos 3 a 5 años. Esto también está en correspondencia con el programa Hacer en India, que busca aumentar la contribución del sector manufacturero, que actualmente es de un 16% del producto interior bruto (PIB), al 25% en el año 2020. El coste de las actividades comerciales en India es bastante elevado cuando se lo compara con varios otros países. Ha sido un empeño constante del Gobierno obrar por la reducción de los costes en las transacciones de las exportaciones así como de las importaciones. Se han creado grupos de trabajo a estos efectos, los cuales han formulado recomendaciones dirigidas a todos los aspectos involucrados. Los elevados costes de transacción constituyen un serio obstáculo al desarrollo de la actividad comercial. Los estudios realizados muestran que los costes actuales de las transacciones de importación y de exportación constituyen aproximadamente un 15% de los costes de las mercancías. El coste del sector del transporte y la logística alcanza un 14,4% del PIB. La variación en los plazos de entrega de los contenedores muestra que los servicios de transporte poco fiables y mal organizados dan lugar a un aumento de los costes ocultos. Una reducción de los costes incluso de un 10% redundará en un aumento de las exportaciones.

**3.3 Disminución del tiempo de levante de la carga** - El objetivo actual establecido en este plan de acción consiste en reducir el tiempo de espera de la carga de la manera siguiente: en las importaciones – un máximo de 3 días en el caso de la carga marítima, de 2 días para la

carga aérea y los almacenes de contenedores interiores y el mismo día en los puestos aduaneros terrestres, y en las exportaciones – menos de dos días para la carga marítima y el mismo día para la carga aérea, los almacenes de contenedores interiores y los puestos aduaneros terrestres. A estos efectos también se ha previsto un aumento inmediato del 40% en la entrega directa de los envíos en los puertos.

**3.4 Entorno regulatorio electrónico** – India Digital es el programa insignia del Gobierno para promover el empleo de la automatización en todos los procesos. La meta de digitalizar nuestros procesos y disminuir el empleo del papel constituye un elemento clave del plan. Esto se corresponde con las otras metas como mejorar la eficiencia, crear una ética de trabajo profesional y reducir los costes en el largo plazo. Este programa también ofrecerá una plataforma en la cual los organismos reguladores podrán integrarse en un entorno en línea.

**3.5 Régimen legal transparente y previsible** - Un fácil acceso a la información, y su debida actualización, un valor añadido por la información y otorgar movilidad a la disponibilidad de información constituyen las diversas dimensiones sobre las cuales podemos mejorar nuestro cociente de transparencia. También es necesario desarrollar un mecanismo de vinculación legal que permita establecer consultas previas con el sector comercial acerca de las nuevas enmiendas o reglamentos propuestos. El objetivo consiste en alcanzar, partiendo del actual 3,4, una puntuación máxima de 6 en los indicadores globales de gobernanza regulatoria del proyecto del Banco Mundial, que investiga las prácticas regulatorias en tres aspectos principales:

- Publicación de las normas propuestas,
- Consultas sobre su contenido,
- Recurso a evaluaciones de los resultados de la normativa

**3.6 Mejorar el entorno para las inversiones mediante mejoras en la infraestructura:** Según el Informe 2016 sobre inversiones mundiales elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), India ocupó la 10ª posición en el grupo de los 10 países del mundo que atrajeron las mayores inversiones extranjeras

directas en 2015. El informe también estableció que entre los organismos de promoción de inversiones, India ascendió un puesto y se convirtió en el sexto destino más preferido por las inversiones. La creación de una Red nacional de inversiones tiende a promover la formulación y desarrollo de una política que establezca un entorno favorable a la recepción de inversiones. Si bien se espera que las inversiones extranjeras directas en India alcancen este año unos 60 mil millones de dólares, la meta es lograr el nivel óptimo de inversión extranjera directa (1 billón de dólares) para financiar el desarrollo de infraestructuras importantes en sectores tales como carreteras, puertos y líneas aéreas en el curso del plan actual que se extiende por cinco años. El cumplimiento de este plan hará posible mejorar todas las medidas de facilitación de comercio dado que uno de nuestros principales obstáculos es justamente la debilidad de nuestras infraestructuras. El análisis de la infraestructura propia de cada sector muestra que sectores como los productos textiles, farmacéuticos, electrónicos y autopartes se pueden beneficiar directamente y mejorar su competitividad si se resuelven los problemas derivados de las infraestructuras insuficientes.

#### ***4. Principales indicadores de desempeño:***

4.1 A efectos de definir los principales indicadores de desempeño y lograr los objetivos del AFC, es necesario contemplar indicadores o parámetros globales de desempeño básicos que impriman un valor orientativo a nuestras medidas.

#### **4.2 Indicadores de facilitación del comercio de la OCDE:**

4.2.1 La OCDE ha elaborado los siguientes indicadores para evaluar las políticas de facilitación del comercio, los ámbitos en que se debe actuar y los resultados de las reformas:

- 1) Disponibilidad de la información: publicación de informaciones comerciales, incluso en Internet; servicios de información.
- 2) Participación de la comunidad comercial: consultas con los operadores.
- 3) Resoluciones anticipadas: declaraciones anteriores de la administración emitidas en respuesta a las preguntas planteadas por los operadores acerca de cuestiones de clasificación, origen,



- método de valoración, etc., aplicadas a mercancías determinadas en el momento de la importación; normas y procedimientos aplicados en relación con esas declaraciones.
- 4) Procedimientos de apelación: La posibilidad y las modalidades de apelación frente a las decisiones administrativas tomadas por los organismos fronterizos.
  - 5) Derechos y cargas: Regular los derechos y cargas que se aplican a las importaciones y exportaciones.
  - 6) Trámites-Documentos: Simplificación de los documentos comerciales; armonización de conformidad con las normas internacionales; aceptación de copias.
  - 7) Trámites-Automatización: Intercambio electrónico de datos; procedimientos fronterizos automatizados; aplicación de la gestión de riesgos.
  - 8) Trámites-Procedimientos: Racionalizar los controles en la frontera; puestos únicos donde se entrega toda la documentación necesaria (ventanillas únicas); auditoría posterior al despacho; operadores económicos autorizados.
  - 9) Cooperación interna: Cooperación entre los distintos organismos del país que ejercen funciones en las fronteras; delegación del control a las autoridades aduaneras.
  - 10) Cooperación externa: Cooperación con países vecinos y otros.
  - 11) Gobernanza e imparcialidad: Estructuras y funciones de la aduana; rendición de cuentas; política en materia de ética.

4.2.2 La evaluación, realizada sobre la base de los indicadores de facilitación del comercio de la OCDE, revela que India ocupa una posición mejor que el promedio de los países asiáticos y de ingresos bajos a medianos, en lo que respecta a los dominios de la disponibilidad de la información, resoluciones anticipadas, procedimientos de apelación, simplificación y armonización de los documentos, automatización y cooperación entre los distintos organismos del país que tienen responsabilidades en las fronteras. El desempeño de India en cuanto a los derechos y cargas y racionalización de procedimientos es inferior al de los promedios respectivos en los países asiáticos y de ingresos bajos a medianos. Las mejoras en estos dominios permitirán lograr beneficios considerables en lo que se refiere a los volúmenes de comercio y la disminución de los costes comerciales. Sin embargo, dada nuestra visión de alcanzar y sobrepasar los patrones de referencia

mundiales, el plan de acción debe basarse en estos logros pero aun elevar el rendimiento en estos dominios.

### **4.3 Banco Mundial: La actividad comercial a través de las fronteras**

4.3.1 El informe ‘La actividad comercial a través de las fronteras’ del Banco Mundial contiene indicadores claves tales como el tiempo y los costes relacionados con el procedimiento de despacho aplicado en las exportaciones e importaciones de mercancías. El informe se sirve de tres procesos como indicadores: — cumplimiento documental, cumplimiento fronterizo y transporte interno — en el proceso general de exportar o importar un envío de mercancías. El cumplimiento documental registra el tiempo y los costes relacionados con el cumplimiento de los requisitos documentales de todos los organismos gubernamentales de la economía de origen, de la economía de destino y de cualquier otra economía de tránsito. El cumplimiento fronterizo registra el tiempo y los costes relacionados con el cumplimiento de los reglamentos aduaneros y otras normas relacionadas con otras inspecciones obligatorias. El transporte interno registra el tiempo y los costes relacionados con el transporte del envío desde un almacén situado en la mayor ciudad comercial de la economía, al puerto marítimo, aeropuerto o frontera terrestre más utilizado en la economía.

4.3.2 Según el informe actual, India ocupa la posición 143 en este Informe. El tiempo insumido en el cumplimiento documental y en el cumplimiento fronterizo constituyen importantes parámetros de evaluación y se reproducen a continuación:

	Tiempo de cumplimiento fronterizo	Tiempo de cumplimiento documental
	Situación actual	Situación actual
Importación	307 horas	65 horas
Exportación	85 horas	58 horas

4.3.3 Los países que ocupan actualmente los 50 primeros lugares de las clasificaciones efectúan estos procesos en un tiempo bastante menor. Si bien estos son factores dinámicos, todavía debemos lograr

por lo menos la situación imperante en los países que ocupan las mejores posiciones en las clasificaciones. El análisis muestra que para lograr nuestra meta de integrar el grupo de los 50 países mejor situados en las clasificaciones, debemos reducir considerablemente el tiempo insumido en el cumplimiento fronterizo y en el tratamiento de los documentos.

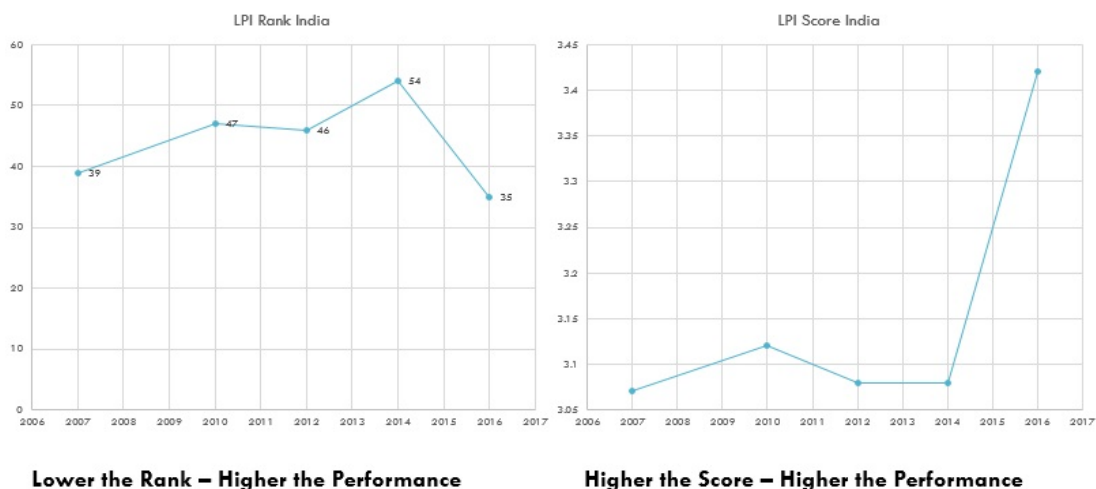
#### **4.4 Índice del desempeño logístico (LPI):**

4.4.1 Se trata otra vez de un proyecto del Banco Mundial. El LPI evalúa el desempeño de los países en cuanto a la logística comercial y se refiere a 6 dimensiones claves:

- 1) Eficiencia del proceso de despacho (a saber, celeridad, simplicidad y previsibilidad de los trámites) que efectúan los organismos responsables de los controles, entre ellos la aduana ;
- 2) Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte (por ejemplo, puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnologías de la información) ;
- 3) Facilidad para contratar envíos competitivos en cuanto al precio ;
- 4) Competencia y calidad de los servicios logísticos (por ejemplo, empresas de transporte, despachantes/agentes de aduana,) ;
- 5) Capacidad para seguir y localizar los envíos ;
- 6) Cumplimiento de los plazos previstos para la llegada y entrega de los envíos en el destino.

4.4.2 India avanzó 19 lugares y llegó hasta el lugar 35º en los resultados de 2016, lo cual revela la mejor eficiencia en este aspecto. Sin embargo, en este sector también nos planteamos optimizar el rendimiento y seguir avanzando en la clasificación.

## Performance Indicator - LPI Rank and Score of Indian Customs

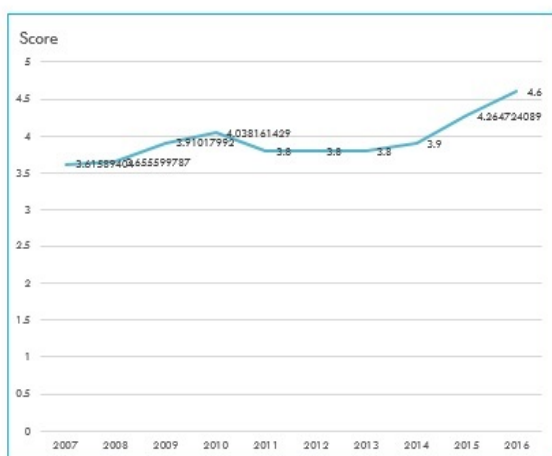


### 4.5 Índice de competitividad global (GCI):

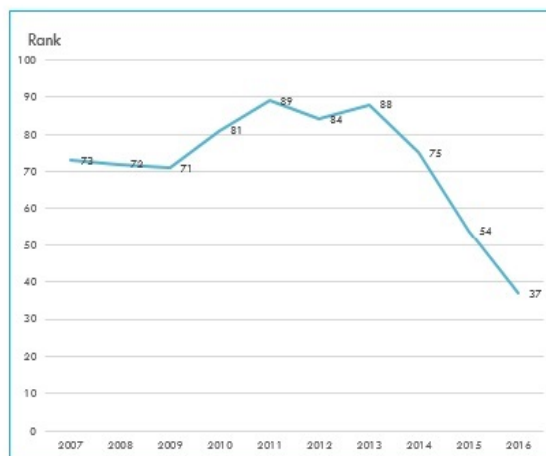
4.5.1 Este Informe anual del Foro Económico Mundial contiene múltiples variables repartidas en 12 pilares principales – instituciones, infraestructura apropiada, marco macroeconómico estable, buena salud y enseñanza primaria, enseñanza y formación superior, mercados de productos eficientes, mercados de trabajo eficientes, mercados financieros desarrollados, la capacidad de aprovechar los beneficios de las tecnologías existentes en relación con la talla de su mercado, tanto interno como internacional, utilización de los procesos de producción más avanzados e innovación.

4.5.2 Aquí también, en 2016-2017 India avanzó 16 lugares hasta ocupar la 39ª posición. Como lo muestran los parámetros anteriores, India sigue avanzando en su objetivo de convertirse en un país orientado a la facilitación. Es importante mantener esta dinámica y las actividades dirigidas específicamente a la facilitación del comercio harán más posible nuestro crecimiento.

## Performance Indicator - WEF Global Competitiveness Report Rank and Score of Indian Customs



Higher the Score – Higher the Competitiveness



Lower the Rank – Higher the Competitiveness

### 5. Plan de acción y Calendario

5.1 Se adjunta al presente documento el Plan de acción que enumera las actividades concretas que permitirán lograr los objetivos propios de nuestra visión. También son de suma importancia los plazos aproximados y en este sentido se han priorizado las actividades señalándolas como actividades de corto, mediano, o largo plazo. También se han categorizado los Artículos como A y B, y esto también representa una indicación de los plazos habilitados para llevar a cabo estas actividades.

5.2 Puesto que un mayor recurso a la infraestructura y la tecnología son elementos básicos de la facilitación del comercio, tanto más en el caso de India, el plan de acción incluye muchas actividades relacionadas con estos dominios. Dado que ellas van más allá del ámbito de aplicación del propio AFC, se las ha integrado en una categoría denominada *AFC Plus*, porque ellas continuarán siendo pilares esenciales del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC). En el mismo sentido, la mejora de los niveles actuales de cumplimiento dirigidos a lograr parámetros de nivel mundial en segmentos vitales como los estudios sobre el tiempo necesario para el levante, la auditoría posterior al despacho y el programa OEA, también

pertenecen a la categoría AFC Plus dada su calidad de objetivos dinámicos.

5.3 La primera fase de la aplicación del AFC comenzó en octubre 2016, cuando se creó y comenzó a trabajar el Comité Nacional de Facilitación del Comercio. El desarrollo y la aprobación del plan de acción forma parte de esta primera fase. Las recomendaciones de los cuatro grupos de trabajo sobre modificaciones en la legislación, estudios sobre el tiempo de levante, mejores infraestructuras y programa de extensión, junto con las principales sugerencias del sector privado, fueron recogidas como insumos del Plan de acción. Las actividades del plan de acción se presentan a continuación, descritas con su calendario y el organismo responsable, así como se establece su correspondencia con nuestros objetivos políticos y los Artículos del AFC:

## **6. Plan de acción**

### **6.1 Procedimientos transfronterizos**

Organismos normativos:

- Aduanas (Ministerio de Hacienda)
- Dirección General de Comercio Exterior (DGFT) (Ministerio de Comercio)
- Autoridad de normas y seguridad de los alimentos (FSSAI) y Organización central de normas y control de los medicamentos (CDCSO) (Ministerio de Salud)
- Cuarentena animal y vegetal (Ministerio de Agricultura)
- Oficina de normas (Ministerio del Consumo)
- Comité textil (Ministerio del Sector Textil)
- Planificación y coordinación de tecnología inalámbrica (Ministerio de Comunicación y Tecnología de la información); y
- Oficina de control de delitos contra la vida silvestre (Ministerio de Medio Ambiente y Bosques)

## 6.2 Infraestructura y Logística

- Ministerio de Transportes
- Ministerio de la Aviación Civil
- Ministerio de Ferrocarriles
- Ministerio de carreteras y autopistas
- Ministerio de Comercio
- Ministerio de Hacienda
- Ministerio del Interior (LPAI)

### Código de colores:

Ámbar – Artículos de la categoría A respecto de los cuales se debe reforzar los estándares de cumplimiento

Rojo – Artículos de la categoría B para los cuales se debe proceder a modificaciones legales, administrativas y de TI de modo que pasen de la categoría B a la categoría A

Azul – sugerencias recibidas de las asociaciones comerciales

Nº de serie	Medida	Organismo responsable	Calendario		
			Corto plazo (0-6 meses)	Mediano plazo (6-18 meses)	Largo plazo (18-36 meses)
1.	Recopilar y actualizar toda la información	Todos los organismos		✓	

	<p><b>normativa disponible en Internet</b> en un portal de ventanilla única que asegure una navegación y facilidad de consulta sencillas para los importadores y exportadores, y constituya un punto de referencia único (como el próximo portal de información sobre cumplimiento de la Administración de Impuestos y Aduanas de India (CBEC)) para toda la información referente a la descripción de los procedimientos relevantes en materia de importación, exportación y tránsito, <b>la actualización y disponibilidad oportunas de los formularios y documentos exigidos</b>, los procedimientos de revisión o apelación, la legislación relacionada con la actividad comercial, etc.</p> <p>[ARTÍCULO 1.2]</p>	normativos y LPAI			
2.	<p>Las importaciones pecuarias pueden incluir animales enfermos, por lo que, si bien se debe asegurar su facilitación, también cabe adoptar medidas de bioseguridad adecuadas.</p> <p>Así pues, cabe desarrollar un sistema electrónico de certificación sanitaria.</p> <p>[Artículo 5.1]</p>	DADF (Departamento de ganadería, productos lácteos y pesca)		✓	
3.	<p>Supervisar la <b>retención</b> de las mercancías y asegurar la creación de un mecanismo obligatorio que informe al importador / transportista y funcionarios superiores acerca de las retenciones efectuadas.</p> <p>Emitir una circular necesaria a este respecto.</p> <p>[ARTÍCULO 5.2]</p>	Todos los organismos normativos	✓		
4.	<p>Previa petición de un importador, permitir una <b>segunda prueba</b>, en caso de que el resultado de la primera prueba de una muestra tomada a la llegada de mercancías declaradas para la importación dé lugar a una constatación desfavorable, y considerar y aceptar, cuando proceda, los resultados de dicha prueba.</p>	CBEC (Administración de impuestos especiales y aduanas)	✓		



	<p>Emisión de una circular aclaratoria necesaria a este respecto, junto con la publicación de los nombres y direcciones de los laboratorios en los que pueda realizarse la prueba, de manera fácilmente accesible.</p> <p>[ARTÍCULO 5.3]</p>				
5.	<p><b>Publicación de todos los derechos y cargas distintos de los derechos de importación y de exportación, etc., en la ventanilla única de un sitio web.</b> Esta información incluirá el monto exacto de los derechos y cargas que se aplicarán, la razón de tales derechos y cargas, la autoridad responsable y cuándo y cómo se ha de efectuar el pago.</p> <p>Se otorgará un plazo adecuado entre la publicación de los derechos y cargas nuevos o modificados y su entrada en vigor, salvo en circunstancias urgentes.</p> <p>Asimismo, estos derechos y cargas no se aplicarán hasta que se haya publicado información sobre ellos. Todas las formas de pago serán digitalizadas.</p> <p>[ARTÍCULO 6.1]</p>	<p>Todos los organismos normativos</p>	✓		
6.	<p>Los derechos y cargas aplicables a la tramitación aduanera se limitarán al costo aproximado de los servicios prestados para la operación de importación o exportación específica de que se trate o en conexión con ella.</p> <p>[ Artículo 6.2]</p>	<p>CBEC</p>	✓		
7.	<p>Las sanciones por la infracción de una ley, reglamento o formalidad de aduana se impondrán únicamente a la persona o personas responsables de la infracción y la sanción impuesta dependerá de los hechos y las circunstancias del caso. Se facilitará a la persona o personas a las que se haya impuesto la sanción</p>	<p>CBEC</p>		✓	

	<p>una explicación por escrito.</p> <p>Racionalizar las sanciones en la ley de Aduanas - Enmienda de la disposición que impone una multa equivalente a cinco veces el valor de las mercancías.</p> <p>[Artículo 6.3]</p>				
8.	<p>Consolidar el <b>Sistema de auditoría posterior al despacho de aduana</b>. La autoevaluación y la facilitación suponen el establecimiento de un sólido sistema de auditoría posterior al despacho a fines de asegurar el cumplimiento. El AFC exige una transparencia en los criterios de auditoría ya que los resultados de la auditoría se utilizarán para la aplicación de la gestión de riesgo.</p> <p>Informar del resultado de la auditoría posterior al despacho de aduana al importador y al agente de aduanas al término de la auditoría.</p> <p>[ Artículo 7.5 ]</p>	CBEC		✓	
9.	<p>Efectuar un <b>“Estudio sobre el tiempo de levante” (ETL)</b> respecto a la carga de importación y de exportación en todos los puertos, depósitos de carga aérea, almacenes de contenedores interiores y puestos aduaneros terrestres en plazos establecidos, recurriendo a empresas de confianza, y establecer calendarios bien definidos para cada parte interesada involucrada en hechos como el cumplimiento oportuno de la declaración de importación, el pago de derechos por parte de los importadores, la pronta emisión del albarán electrónico de entrega por parte de las empresas navieras, etc.</p> <p>El ETL debería ser un análisis de múltiples dimensiones que comprenda aspectos como el país de origen, los fabricantes frente a los operadores, cargas consolidadas/completas, OEA /no OEA, tiempos de despacho específicos para productos industriales o materias primas.</p> <p>Es necesario que el Comité de dirección encargue a un organismo central un ETL completo e</p>	CBEC & LPAI		✓	

	<p>integrado, que comprenda todas las etapas del proceso de despacho y que cuente con el aval de todos los organismos, de conformidad con el Artículo 7.6.</p> <p>Se puede encargar a la Aduana que elabore un procedimiento para recopilar datos de todas las partes interesadas y realice un ETL integral respecto del cual publique los datos periódicamente.</p> <p>Disminuir el tiempo total de levante de la carga como se indica –</p> <p>iii. <b>Importaciones</b> – un máximo de 3 días en el caso de la carga marítima, de 2 días para la carga aérea y los almacenes de contenedores interiores y el mismo día en los puestos aduaneros terrestres</p> <p>iv. <b>Exportaciones</b> – un máximo de 2 días en el caso de la carga marítima y el mismo día para la carga aérea, los almacenes de contenedores interiores y los puestos aduaneros terrestres</p> <p>[ARTÍCULO 7.6]</p>				
10.	<p>Aumentar el número de <b>OEA</b>. Así, nuestro comercio obtendrá beneficios recíprocos de otros países. También mejorará la eficiencia de la cadena de suministro.</p> <p>[ Artículo 7.7 ]</p>	CBEC		✓	
11.	<p>Racionalizar la política en materia de <b>comercio electrónico</b>, lo que comprende reducir los requisitos de documentación y su presentación en una única instancia.</p> <p>[ Artículo7.8]</p>	CBEC/ Comercio		✓	
12.	<p>Es necesario mejorar los procedimientos acelerados y la infraestructura necesaria en cuanto a almacenes para los <b>bienes perecederos</b>. Establecimiento de procedimientos de trabajo estándar para seguir el levante acelerado de los bienes perecederos, además de definir disposiciones relativas a las instalaciones de almacenes necesarios, su desplazamiento a estas instalaciones y esforzarse por permitir su levante</p>	Autoridad de normas y seguridad de los alimentos (FSSAI), cuarentena vegetal y CBEC	✓		

	<p>en estos almacenes, en su caso.</p> <p>Conceder la prioridad correspondiente a los bienes perecederos cuando se prevé proceder a una inspección.</p> <p>Los bienes perecederos se deben despachar en un plazo máximo de 12 horas después de su descarga en importación y de 8 horas en el caso de las exportaciones.</p> <p>Notificación a los importadores / exportadores por SMS y correo electrónico acerca del estado del documento.</p> <p>[ARTÍCULO 7.9]</p>				
13.	<p><b>Examen de formalidades y requisitos de documentación</b> con miras a reducir sus efectos y complejidad y aportar uniformidad y simplificación, teniendo en cuenta los objetivos legítimos de política y otros factores como el cambio de las circunstancias, las nuevas informaciones pertinentes, las prácticas comerciales, la disponibilidad de técnicas y tecnologías, las mejores prácticas internacionales y las contribuciones de las partes interesadas, etc.</p> <p>Es necesario que cada departamento establezca un mecanismo para realizar esta actividad de manera constante.</p> <p>En la documentación, sustituir el soporte de papel por otro electrónico – certificados del país de origen (Despacho sin papel)</p> <p>Reducir la documentación para el perfeccionamiento activo y pasivo.</p> <p>Racionalizar las normas “KYC” (conocimiento del cliente) – Solo son obligatorios, en el caso de las personas, su número de programa Aadhar, y para las empresas, solo su número de tarjeta PAN.</p> <p>[ARTÍCULO 10.1]</p>	Todos los organismos normativos		✓	

14.	<p>Publicación de circular(es) que uniformicen los procedimientos para permitir al importador reexpedir o devolver <b>las mercancías rechazadas</b> que no cumplan los reglamentos sanitarios o fitosanitarios o los reglamentos técnicos prescritos, al exportador o a otra persona designada por el exportador.</p> <p>[ ARTILCE 10.8 ]</p>	CBEC	✓		
15.	<p>Racionalización de los procedimientos existentes en cuanto a la <b>documentación relativa al tránsito</b> mediante la publicación de una circular que aporte uniformidad y simplificación en lo que concierne a las disposiciones del Artículo 11.</p> <p>[ARTÍCULO 11]</p>	CBEC		✓	
16.	<p>Alentar la <b>conectividad y la cooperación con otras administraciones de aduanas</b> a los efectos de promover las aduanas conectadas globalmente.</p> <p>[ Artículo 12]</p>	CBEC		✓	
<p><b>Parte 1- AFC</b></p> <p><b>2) Artículos de la Categoría ‘B’</b></p>					
17.	<p>El establecimiento de “<b>Servicios de información</b>”, con un sistema de diálogos por Internet y centros de atención telefónica para responder a preguntas también constituye una actividad de suma importancia.</p> <p>Aunque los distintos departamentos cuenten con servicios de asistencia, ellos deberían establecer un portal en Internet para la difusión de informaciones completas y precisas, así como de formularios y documentos.</p> <p>El personal de los servicios de información y los sistemas de diálogos por internet deberían contar con el apoyo de funcionarios expertos en esa esfera.</p>	Todos los organismos normativos		✓	

	[ARTÍCULO 1.3 ]				
18.	<p>La consulta de las partes interesadas es esencial a efectos de la transparencia y la Administración de Impuestos y Aduanas de India (CBEC) ya ha llevado a la práctica esta exigencia publicando proyectos de circulares en su sitio Internet. Está previsto un mecanismo legalmente vinculante sobre la consulta con los medios comerciales previa a la aprobación de nuevas leyes o enmiendas. El proceso de consultas debería completarse en un periodo de 30 días.</p> <p>[ARTÍCULO 2.1 ]</p>	Todos los organismos normativos	✓		
19.	<p>Cambios legislativos en la ley aduanera de 1962 respecto a los plazos de emisión, validez, revisión, revocación, modificación o invalidación de las resoluciones anticipadas.</p> <p>Para reducir la demora en cuanto a las disposiciones, inspirarse en las mejores prácticas internacionales; crear una base de datos con motor de búsqueda de todas las resoluciones anticipadas en el sitio Web de CBEC.</p> <p>[ARTÍCULO 3]</p>	CBEC		✓	
20.	<p>Son necesarios, y ya han sido iniciados, cambios legislativos en la ley aduanera de 1962 para modificar la definición y el alcance de la <b>tramitación previa a la llegada</b> de los documentos y la <b>separación entre el levante de las mercancías y la determinación definitiva de los derechos de aduana, impuestos, tasas y cargas</b>. Estos son algunos de los artículos claves de la categoría B en relación con el Artículo 7.</p> <p>[ARTÍCULO 7.1 y Artículo 7.3 ]</p>	CBEC		✓	
21.	<p><b>Gestión integrada del riesgo</b> apuntando a una prohibición de un 10%. Se debe facilitar y agilizar el despacho de los envíos de bajo riesgo. A estos efectos, está en marcha un proceso gracias al cual los 22 puertos que aún no cuentan con un sistema de intercambio electrónico de datos (EDI) (sobre todo en el interior) pasen a disponer del mismo.</p>	CBEC		✓	

	[ Artículo 7.4 ]				
22.	<p><b>Cooperación con otros Miembros con los que tenga una frontera común</b> con miras a coordinar los días y horarios de trabajo, los procedimientos y formalidades, el establecimiento y la utilización compartida de servicios comunes, controles conjuntos, establecimiento del control en puestos fronterizos de una sola parada, etc.</p> <p>[Artículo 8.2]</p>	Todos los organismos normativos y LPAI		✓	
23.	<p>Crear un <b>repositorio central para la presentación de documentos</b> que será compartido por todos los organismos gubernamentales para satisfacer los requisitos de aceptación de copias de los documentos.</p> <p>[ARTÍCULO 10.2 ]</p>	Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC)	✓		
24.	<p><b>Ventanilla única para las exportaciones</b> - está previsto que esté disponible en 2017 e integrará el proceso de emisión de las notificaciones aduaneras para las exportaciones de los seis organismos regulatorios involucrados con el sistema aduanero. También estará disponible para los envíos por servicios de mensajería.</p> <p>[ARTÍCULO 10.4 ]</p>	CBEC		✓	
25.	<p>Racionalización de los procedimientos para permitir la reimportación de mercancías para <b>perfeccionamiento activo y pasivo</b> con exoneración total o parcial de los derechos e impuestos de importación.</p> <p>Si bien existen circulares de CBEC a este respecto, es necesario examinarlas en conjunto con miras a hacerlas más sencillas y eficientes.</p> <p>[ARTÍCULO 10.9 ]</p>	CBEC		✓	

	<b>PARTE 2 - Actividades AFC Plus</b>				
	<b>Ministerio de Transporte Marítimo</b> (En relación con los puertos principales )				
26.	<p>Introducir la <b>automatización de las puertas</b> en los puertos.</p> <p>El Ministerio de Transporte Marítimo está desarrollando un sistema de identificación por radiofrecuencia (RFID) para el seguimiento de contenedores que se debería aplicar en todos los puertos principales.</p> <p>Integración electrónica del sistema ICEGATE (Portal del comercio electrónico de CBEC), el sistema operador de terminales, el sistema de comunidad portuaria, las empresas navieras y los operadores de estaciones de contenedores (CFS) en todos los puertos principales.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	
27.	<p>Instalar <b>básculas o grúas</b> con sistemas del pesaje en todos los puertos principales en plazos establecidos.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	
28.	<p>Las empresas navieras deberían optar por una entrega electrónica para mejorar la objetividad y la transparencia de sus procesos y procedimientos.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Transporte Marítimo	✓		
29.	<p>Reducir las cargas innecesarias y arbitrarias impuestas por las empresas navieras – La DG de Transporte identificó las cargas arbitrarias impuestas por las empresas navieras y emitió una advertencia. Sin embargo, ella no surtió efecto.</p>	Ministerio de Transporte Marítimo (con la Secretaría de Hacienda, el Ministerio		✓	



	[AFC PLUS]	de Comercio y el Ministerio de Ferrocarriles )			
30.	Permitir el <b>movimiento de camiones entre las terminales</b> para las exportaciones en el puerto de contenedores (JNPT)  [AFC PLUS]	Ministerio de Transporte Marítimo	✓		
31.	Ampliación de las carreteras de acceso y adopción de medidas contra el atasco en las carreteras de puertos como JNPT y otros, resolver cuestiones como el estacionamiento en zonas no autorizadas, puentes-básculas y talleres de reparación en las carreteras de acceso que interrumpen el tráfico y demoran el proceso de la carga en la exportación y la importación, etc.  [AFC PLUS]	Ministerio de Transporte Marítimo			✓
32.	Es necesario <b>crear Laboratorios en todos los puertos marítimos</b> de modo que los exportadores e importadores no tengan que hacer largos viajes para obtener los informes exigidos de las pruebas. Todos los puertos de importancia dispondrán de instalaciones para oficinas y laboratorios de los distintos organismos de control.  [AFC PLUS]	Ministerio de Transporte Marítimo y organismos reguladores a los cuales se les haya proporcionado terrenos a estos efectos		✓	
33.	<b>Mayor uso de las tecnologías no intrusivas de inspección y detección</b> con la instalación de portales con escáneres y rayos en todos los puertos, con miras a reducir los exámenes físicos basados en la apertura de envíos y ayudar a la supervisión del tiempo de espera sobre una base real.  [AFC PLUS]	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	
34.	<b>Proporcionar instalaciones propias de cada sector en los puertos.</b> Por ejemplo: almacenes para productos farmacéuticos, depósitos para inspeccionar los contenedores que transportan productos del mar, etc.  [AFC PLUS]	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	
35.	Aumentar el porcentaje de los envíos con <b>entrega directa en el puerto (DPD) y de entrada</b>	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	

	<p><b>directa en el puerto (DPE).</b> Teniendo en cuenta el tiempo prolongado pasado en los operadores de estaciones de contenedores (CFS) para el despacho de las mercancías, si los envíos disponen de más DPD y DPE se podrá ganar tiempo.</p> <p>[AFC PLUS]</p>				
36.	<p>Ampliar los servicios del sistema de comunidad portuaria, como movimiento de los buques, movimiento de los contenedores, detalles de la carga, transporte – ferrocarril , conectividad vial e integración con el sistema ICEGATE - CBEC</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	
37.	<p>Tomar medidas para disminuir el tiempo de espera en la terminal de los envíos de exportación.</p> <p>Proporcionar una opción de reserva para los vehículos y aviso previo sobre el tráfico hasta la llegada a puerto.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Transporte Marítimo		✓	
38.	<p>Proporcionar información a los exportadores / despachantes / transportistas acerca del tiempo promedio para el despacho en la puerta.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Transporte Marítimo	✓		
<b>Ministerio de la Aviación Civil</b>					
39.	<p>Definir <b>normas en los niveles de servicio</b> para el operador de la terminal de carga (CTO) y otros proveedores de servicios respecto a sus tiempos de despacho respectivos.</p> <p>Permitir la asunción de responsabilidades en torno a los procesos y procedimientos de las operaciones logísticas.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de la Aviación Civil	✓		
40.	<p>Funcionamiento del sistema de comunidad de la carga aérea y asegurar un sistema de identificación por radiofrecuencia (RFID) de los camiones y los elementos unitarios de carga</p>	Ministerio de la Aviación Civil		✓	

	<p>permitidos.</p> <p>[AFC PLUS]</p>				
41.	<p>Integración de ICEGATE / sistema de custodia de la carga aérea en todos los puertos principales.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de la Aviación Civil		✓	
42.	<p>Es necesario <b>crear Laboratorios en todos los aeropuertos</b> de modo que los exportadores e importadores no tengan que hacer largos viajes para obtener los informes exigidos de las pruebas. Todos los aeropuertos de importancia dispondrán de instalaciones para oficinas y laboratorios de los distintos organismos de control .</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de la Aviación Civil y organismos reguladores a los cuales se les haya proporcionado terrenos a estos efectos		✓	
43.	<p><b>Desarrollar la conectividad aérea.</b> Entre Hyderabad/Vishakhapatnam y Medio Oriente, Singapur/Hong Kong para los productos del mar y entre Amritsar y Europa/ Estados Unidos.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de la Aviación Civil		✓	
44.	<p>Instalar estaciones para la carga aérea en los aeropuertos principales. Los almacenes de contenedores interiores cerca de los aeropuertos se pueden convertir en estaciones para la carga aérea.</p> <p><b>Modernizar</b> los procedimientos relacionados con <b>la seguridad y la inspección</b> en la Oficina de seguridad de la aviación civil y en la aduana para la carga procesada <b>en las estaciones para la carga aérea.</b></p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de la Aviación Civil		✓	
45.	<p><b>Mayor uso de las tecnologías no intrusivas de inspección y detección</b> con la instalación de escáneres con rayos X en todos los aeropuertos, con miras a reducir los exámenes físicos basados en la apertura de envíos y ayudar a la supervisión</p>	Ministerio de la Aviación Civil		✓	

	del tiempo de espera sobre una base real  [AFC PLUS]				
46.	Para una carga totalmente automatizada de las mercancías después de disponer de la autorización de exportación, los guardianes deben contar con <b>códigos QR/ códigos de barras obligatorios</b> para todos los paquetes de manera que puedan identificar las mercancías.  [AFC PLUS]	Ministerio de la Aviación Civil		✓	
47.	Para implementar correctamente los <b>albaranes de entrega electrónicos</b> , los representantes consulares y de líneas aéreas deben registrarse en ICEGATE, emitir albaranes de entrega electrónicos 24 x 7 y habilitar soluciones para un pago electrónico.  [AFC PLUS]	Ministerio de la Aviación Civil		✓	
48.	<b>Carga de transbordo</b> - La carga de transbordo con precinto aduanero no se debe tratar como carga ordinaria y se debe facilitar su movimiento sin abrir el envío. En su caso, solo puede ser objeto de un control de seguridad.  [AFC PLUS]	Ministerio de la Aviación Civil	✓		
	<b>Ministerio del Interior – Autoridad de India para los Puertos Terrestres</b>				
49.	Efectuar un análisis detallado de las carencias en materia de infraestructura y resolver los problemas relacionados con la <b>mejora de la infraestructura y la logística en los puestos aduaneros terrestres (LCS)/ puestos de control integrados (ICP)</b> como ICP Atari, ICP Raxaul, ICP Petrapole , LCS Jogabani etc., especialmente los puestos aduaneros terrestres en los Estados del Noreste. [AFC PLUS]	LP AI			✓
50.	<b>convertir los 13 puestos aduaneros terrestres (LCS) en puestos de control integrados (ICP)</b> . Este es un ámbito esencial para mejorar el comercio de tránsito y es objeto de requisitos vinculantes indicados en el Artículo 11 del AFC.  [AFC PLUS]	LP AI			✓

51.	<p><b>Indeterminación de los horarios de apertura y los costes del trabajo</b> – Estandarizar horarios cotidianos de 12 horas a través de la frontera, aplicar sobrestadía y costes de trabajo razonables</p> <p>[AFC PLUS]</p>	LPAI		✓	
<b>Ministerio de ferrocarriles</b>					
52.	<p><b>Potenciar la competitividad del ferrocarril para el transporte de carga / Desarrollar la infraestructura del ferrocarril</b>, por ejemplo mediante la electrificación de las vías que llevan a los puertos, etc.</p> <p>El periodo de espera de las exportaciones por ferrocarril (con vagones reservados) es de 6 semanas en muchos lugares, lo que aumenta los costes de transacción de las exportaciones.</p> <p>Si el ferrocarril pasa a ser un medio de transporte más eficaz, los costos logísticos se pueden reducir de manera significativa.</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Ferrocarriles		✓	
53.	<p><b>Establecer/mejorar la conectividad del ferrocarril en las localidades importantes.</b></p> <p>En Tamilnadu (Tirupur al puerto de Tutucorin y Madurai al puerto de Tuticorin) , Karnataka (Bidadi a almacenes de contenedores interiores (ICD) en Whitefield/puerto de Mangalore, aumentar la frecuencia del tren de ICD Whitefield al puerto marítimo, reforzar la capacidad de desplazamiento de carga en la división de ferrocarril de Hassan-Mangalore y acelerar la creación de la red de ferrocarriles entre Hubli y Karwar), Andhra Pradesh y Telengana (poner en funcionamiento las vías entre Kovur y Bhadrachalam) y Gujarati (poner en funcionamiento las vías entre Surat y Hazira y electrificar las vías entre Tuglakabad y el puerto de Mundra).</p> <p>[AFC PLUS]</p>	Ministerio de Ferrocarriles			✓
54.	<p><b>CONCOR – Cuestiones relacionadas con la fuerza de trabajo</b> – CONCOR, en su calidad de guardián de almacenes de contenedores interiores, no</p>	Ministerio de Ferrocarriles		✓	

	establece convenios laborales con su fuerza de trabajo para la carga y descarga de la carga, etc. Esto tiene como resultado que se debe recurrir a una fuerza de trabajo informal, lo que se agrega a demoras importantes y la presión de los costes.  [AFC PLUS]				
	<b>Ministerio de transporte por carreteras y autopistas</b>				
55.	<b>Mejorar la calidad de la infraestructura de las carreteras</b> y la conectividad hacia todos los puertos marítimos, aeropuertos, almacenes de contenedores interiores y puestos aduaneros terrestres.  [AFC PLUS]	Ministerio de transporte por carreteras y autopistas			✓
56.	<b>Los proyectos Sarathi y Vahan</b> serán integrados con el sistema de comunidad portuaria y con el sistema de custodia de la carga aérea.  [AFC PLUS]	Ministerio de transporte por carreteras y autopistas		✓	
57.	<b>Implementación del acuerdo BIN ( Bangladesh, India, Nepal) sobre vehículos automóviles</b> – a efectos de mejorar la conectividad subregional y la aplicación correcta del Acuerdo de transporte multimodal SAARC.  [AFC PLUS]	Ministerio de transporte por carreteras y autopistas		✓	
	<b>CBEC (Administración de Aduanas e Impuestos de India)</b>				
58.	Reducir el tiempo de inactividad de ICEGATE, asegurar un archivado y procesamiento correctos de las transacciones de importación y exportación, y mejorar los estándares de servicio para los importadores y exportadores.  [AFC PLUS]	CBEC	✓		
59.	Aumentar el porcentaje de envíos con <b>entrega directa en el puerto</b> . Teniendo en cuenta el tiempo prolongado pasado en los operadores de estaciones de contenedores (CFS) para el despacho de las mercancías, si los envíos cuentan con más entrega directa en el puerto se podrá	CBEC		✓	

	ganar tiempo. [AFC PLUS]				
60.	Automatización completa de los <b>envíos urgentes</b> ; CBEC ya ha iniciado proyectos experimentales del mismo tipo en Bombay para el archivado electrónico y la evaluación de <b>documentos</b> . Esto también se debe hacer en otros lugares. [AFC PLUS]	CBEC		✓	
61.	Desarrollo de un <b>Centro nacional de selección</b> . Un aumento de las intervenciones en este sentido llevará a una mejor facilitación. [AFC PLUS]	CBEC		✓	
62.	<b>Acreditación de más laboratorios privados</b> especialmente a efectos de realizar pruebas. [AFC PLUS]	CBEC		✓	
63.	La creación de centros de excelencia específicos por sector representa un ejercicio provechoso tanto para el sector público como para el sector privado. Estos centros asegurarán una pericia y conocimientos específicos para la evaluación de sectores industriales claves, así como recopilarán datos sobre cuestiones impositivas y tendencias industriales. [AFC PLUS]	CBEC		✓	
64.	Vincular el impuesto sobre bienes y servicios (IBS) y los sistemas aduaneros mediante la integración de los sistemas automatizados respecto a cuestiones como reembolso de exportaciones y flujo libre de créditos de Importación. [AFC PLUS]	CBEC	✓		
65.	<b>Automatización completa del movimiento del tránsito y los procedimientos de transbordo</b> . [AFC PLUS]	CBEC		✓	
66.	Alentar a los funcionarios a pasar de una orientación de fiscalización a una orientación de facilitación	CBEC y todos los organismos normativos	✓		
67	Integración completa del sistema DGFT y el sistema de comunidad de puertos con ICEGATE	CBEC		✓	

	para una mejor coordinación y facilitación				
	<b>Ministerio de Comercio y Dirección General de Comercio Exterior (DGFT)</b>				
68.	Elaborar un <b>programa de extensión</b> en coordinación con CBEC para fomentar la toma de conciencia sobre el AFC. Programa de extensión en cuyo marco se realizará un mínimo de un taller de fortalecimiento de capacidades por mes en todo el país para crear conciencia en las partes interesadas sobre el AFC.  [AFC PLUS]	Ministerio de Comercio	✓		
69.	Coordinar con los ministerios interesados la creación de almacenes e instalaciones refrigeradas en los puertos para mejorar la facilitación logística del comercio.  [AFC PLUS]	Ministerio de Comercio		✓	=
70.	<b>integración de todos los consejos de promoción de exportaciones con el sistema de DGFT</b> del Ministerio de Comercio.  Mejorar la conectividad entre las aplicaciones SEZ Online y ICEGATE.  [AFC PLUS]	Ministerio de Comercio		✓	
71.	<b>Suprimir el registro manual de licencias.</b> Integración completa de los sistemas DGFT y ICEGATE para la emisión y uso de todos los tipos de licencias.  [AFC PLUS]	Ministerio de Comercio		✓	
72.	<b>Armonización de la política de comercio exterior de India con el AFC de la OMC</b> para asegurar la optimización de los beneficios e incrementar la parte que corresponde a India en el comercio mundial.  [AFC PLUS]	Ministerio de Comercio		✓	
73.	<b>Armonización de la política de comercio exterior de India con el impuesto sobre bienes y servicios (IBS)</b> para asegurar la coordinación interna Y racionalizar los procedimientos y los trámites.  [AFC PLUS]	Ministerio de Comercio		✓	
74.	Revisión de la política actual en materia de instalación de <b>Almacenes de contenedores interiores/ estaciones de contenedores</b>	Ministerio de Comercio	✓		



	[AFC PLUS]				
	<b>Varios organismos</b>				
75.	Disponer de un mecanismo de auditoría para supervisar las demoras en los despachos y atribuir responsabilidades en cada demora.	Todas las Secretarías	✓		
76.	Asegurar que cada puerto o aeropuerto designado cuente con el personal suficiente en todo momento para evitar demoras.	Todas las Secretarías	✓		

## 7. **Conclusión**

India se encuentra por cierto ante una coyuntura vital para su crecimiento económico y debe redefinirse como una nación orientada hacia la facilitación del comercio legítimo. La adopción de un plan de acción integrado para la facilitación del comercio, que se pueda implementar en el más alto nivel mediante el Comité Nacional de Facilitación del Comercio, representa el compromiso que ha asumido el Gobierno de volcarse resueltamente hacia la facilitación del comercio. En ese sentido, algunos procesos se deben efectuar de modo permanente, otros se pueden llevar a cabo de inmediato, y todos ellos en su conjunto nos permitirán cumplir nuestros objetivos, lograr nuestra visión y hacer de las reformas realizadas en India en pos de la facilitación del comercio, una historia con final feliz.

\*\*\*\*\*