

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FALP)

Tercera reunión

Montreal, 12 - 16 de febrero de 2001

**Cuestión 2 del
orden del día: Facilitación de la carga - Capítulos 1 y 4 del Anexo 9**

ADENDO

**REVISIÓN DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS (SARPS) –
DEL ANEXO 9 – CAPÍTULO 4. ENTRADA Y SALIDA DE CARGA
Y OTROS ARTÍCULOS**

(Nota presentada por la Secretaría)

1. COMENTARIOS DE LA SECRETARÍA

1.1 Aspectos generales

1.1.1 La nota FALP/3-WP/3 contiene un texto revisado del Capítulo 4 del Anexo 9 - *Facilitación* del Convenio de Chicago. El texto revisado debe leerse junto con la versión revisada propuesta del Capítulo 1 (Definiciones generales) que distribuyó la Secretaría.

1.1.2 El Capítulo 4 revisado constituye la etapa 2 de una presentación prevista en tres etapas, con los objetivos fundamentales en el Capítulo 1, disposiciones más detalladas en el Capítulo 4 y asesoramiento/comentarios técnicos en el manual. El manual propuesto permite mantener los textos jurídicos más cortos y sencillos.

1.1.3 Al preparar los textos, la Secretaría ha tenido en cuenta en particular lo siguiente:

- a) los comentarios y sugerencias que hizo el Grupo de trabajo sobre la carga (CWG) en enero de 1999 y los comentarios adicionales que se recibieron de Australia, Francia, Reino Unido (que también comentó en nombre de la OMA) y la IATA;
- b) el texto del Convenio de Kyoto revisado; y

c) las recomendaciones del Grupo de redacción sobre la carga (CDG) en noviembre de 2000.

1.1.4 La principal finalidad de seguir el texto del Convenio de Kyoto revisado cuando existen textos apropiados es, además de la ventaja de contar con una forma de redacción en la que ya han convenido muchos países, evitar que se apliquen textos contradictorios a una misma situación. Como es de esperar que muchos Estados sean partes contratantes tanto del Convenio de Chicago como del Convenio de Kyoto, obviamente es importante evitar que haya requisitos distintos respecto a una misma situación.

1.2 Pormenores

1.2.1 El proyecto de Capítulo 4 revisado consta de tres definiciones nuevas, y las siguientes secciones distintas:

- Principios generales relativos al Capítulo 4
- Información requerida por las autoridades competentes
- Despacho de la carga de exportación
- Levante y despacho de la carga de importación
- Partes, equipo, suministros, etc., de aeronaves
- Contenedores, paletas y otros dispositivos unitarios de carga
- Documentos y procedimientos relativos al correo

1.2.2 Se pensó en tratar la importación antes que la exportación, dado que los procedimientos para la primera son más detallados y, por lo tanto, se prestan a mayores medidas de facilitación. Pero, en la práctica, el orden de las dos secciones no es de importancia primordial y las dos secciones siguientes tienen que ver principalmente con la importación, de manera que es sensato que las preceda la sección sobre importación.

1.2.3 Las tres **definiciones** nuevas son “declarante”, “evaluación de los riesgos” y “admisión temporal”. Su inclusión facilita la redacción de las normas y métodos recomendados y los comentarios correspondientes en el manual. Todo, salvo lo referente a “evaluación de los riesgos” proviene del Convenio de Kyoto revisado y constituye una armonización útil en materia de aduanas. La “evaluación de los riesgos” no se define para los fines del Convenio de Kyoto, donde el tema se trata con bastante detalle, pero se considera que para fines del Capítulo 4 es útil una definición, pues el término puede utilizarse con un significado algo distinto en otros capítulos del Anexo 9.

1.2.4 La Sección relativa a “**Información requerida por las autoridades competentes**” contiene 10 normas y un método recomendado. Prevé principalmente los límites de los datos que deben requerir las autoridades, diferentes formas en las que pueden proporcionarse los datos, medidas para promover su presentación y procesamiento electrónico y la dispensa de las formalidades y derechos consulares.

1.2.5 En esta sección la Secretaría sigue utilizando la expresión manifiesto de carga que se ha convertido en terminología normal de tránsito aéreo, aunque en el Convenio de Kyoto revisado la expresión que se utiliza es declaración de carga. Se necesita decidir qué enfoque se va a seguir en el Anexo 9 y hay obviamente argumentos a favor de cada expresión. Una solución podría ser continuar usando manifiesto de carga pero señalar en el manual que en el Convenio de Kyoto se habla de declaración de carga.

1.2.6 La segunda sección “**Despacho de la carga de exportación**” contiene cinco SARPS que abarcan principalmente arreglos simplificados para el examen de la carga de exportación y asuntos relativos al requisito que existe todavía en algunas circunstancias de probar que los bienes han llegado al extranjero.

1.2.7 El “**Levante y despacho de la carga de importación**” es, por razones obvias, el grupo más grande de disposiciones y abarca siete normas y tres métodos recomendados. En esta sección se complementan particularmente las disposiciones propuestas para el Capítulo 1, estableciendo el uso de la evaluación de los riesgos para fines de control y una serie de procedimientos simplificados para la liberación y despacho de los bienes, con un método recomendado (4.27) en el sentido de que todos los interesados colaboren para tratar de cumplir el objetivo de liberar la carga normalmente en tres horas. En el manual se pueden incluir explicaciones detalladas de los diferentes procedimientos simplificados.

1.2.8 Esta sección concluye con una serie de disposiciones que estipulan un tratamiento justo y apropiado de los bienes y las personas interesadas cuando, por razones válidas, la importación de los bienes (carga o suministros) no se efectúa como estaba planeado.

1.2.9 La sección sobre “**Piezas de repuesto, equipo, suministros, etc., de aeronaves**”, comienza con tres disposiciones respecto a los suministros relativas a que queden exentos de derechos e impuestos a la importación, no se les exija documentación secundaria y a su expedición cuando la aeronave vaya a aterrizar en dos o más aeropuertos de un Estado contratante.

1.2.10 El segundo grupo de disposiciones trata del equipo en tierra, del equipo de seguridad, etc., recomendando que esté exento de derechos, de impuestos de importación y sujeto a trámites simplificados de despacho/liberación y que se permita el préstamo de tal equipo entre explotadores (de diferentes Estados contratantes).

1.2.11 En el método recomendado 4.41 se tratan los documentos de los explotadores tal como se definen en el Capítulo 1 del Anexo.

1.2.12 La sección siguiente, “**Contenedores, paletas y otros dispositivos de carga unitarizada**” contiene seis normas y dos métodos recomendados. Está redactada a base de la nueva definición de “admisión temporal” y prevé que no se exijan derechos ni impuestos a la importación de los propios dispositivos ni de los componentes para su reparación. Además, en esa sección se prevé el préstamo de los dispositivos entre los explotadores, su retiro fuera de los límites del aeropuerto internacional y documentación y controles de exportación simplificados.

1.2.13 La última sección, “**Documentos y procedimientos relativos al correo**” contiene la norma actual sobre este asunto.