

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**

PROPUESTA DE AÑADIDURAS Y ENMIENDAS A LOS SARPS

(Nota presentada por J. Manning, Australia)

RESUMEN

La presente nota versa sobre los textos propuestos para los Capítulos 1 y 4 del Anexo 9 y en ella se examina el texto comparándolo con las prácticas actuales de gestión de carga aérea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los miembros del Grupo de expertos sobre facilitación y el personal de la Secretaría de la OACI que participaron en la reunión entre períodos de sesiones del Grupo de redacción sobre la carga merecen una felicitación. Salta a la vista que la labor de revisión de los Capítulos 1 y 4 del Anexo 9 ha progresado muy positivamente desde la reunión FALP/2.

1.2 Los SARPS relacionados con la facilitación de la carga aérea que atraviesa fronteras deben reconocer claramente las ventajas inherentes al transporte aéreo y al mismo tiempo aumentar la eficacia y eficiencia del transporte y los servicios de aduana para que los Estados contratantes puedan gozar de los beneficios del comercio internacional.

1.3 La labor que se ha llevado a cabo hasta la fecha en relación con los SARPS de los Capítulos 1 y 4, tal como se presenta en las notas de estudio WP/2 REV y WP/3 REV, se ha acercado mucho al logro de dichos objetivos. Se observa la especial atención que se ha prestado al hacer la revisión para armonizar/alinear el texto con las disposiciones del Convenio de Kyoto revisado. A continuación se ofrecen algunos comentarios concretos sobre el proyecto de texto.

2. PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO 1

2.1 Definiciones

2.1.1 *Agente autorizado.* Se observa que esta definición no abarcaría a los intermediarios del transporte que realizan el movimiento de mercancías con documentos de transporte expedidos por ellos mismos y aceptan las responsabilidades y obligaciones relacionadas con los transportistas contractuales. Con objeto de superar esta modificación fundamental de la estructura y segmentación de la carga aérea, se propone una nueva definición de “declarante de carga”, que se aplicaría principalmente al Capítulo 4. Véanse los comentarios más adelante.

2.2 Principios generales

2.2.1 *Norma 1.3.* Se sugiere el siguiente texto:

“Los Estados contratantes utilizarán la evaluación de los riesgos en la aplicación de los procedimientos para el control fronterizo de viajeros y del levante y despacho de mercancías.”

3. PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO 4

3.1 Definiciones

3.1.1 *Nueva definición sugerida.* Se sugiere que es preciso contar con una definición para asignar debidamente la responsabilidad en el caso de las cartas de porte aéreo y la declaración de carga. La definición de explotador (o transportista) no es suficiente pues a menudo la responsabilidad recae en la persona de un expedidor de carga, un mensajero u otra, en lugar de recaer en el explotador o su agente autorizado. El siguiente texto sería apropiado:

“*Declarante de carga.* La persona que suministra la información requerida por las aduanas relativa a la carga que entra o sale del territorio aduanero.”

3.1.2 *Declarante.* Teniendo en cuenta las remisiones al declarante de carga que se hacen en el texto, será preciso que esta definición sea aplicable al “*declarante de mercancías*”.

3.2 Principios generales

3.2.1 *Norma 4.9.* Con la finalidad de alentar a los Estados contratantes a emplear intercambios electrónicos en la mayor medida posible, se sugiere el siguiente texto para concentrar el SARP en forma más pertinente:

“A reserva de las capacidades técnicas del Estado contratante, los documentos para la importación o exportación de mercancías, comprendidos el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo, se aceptarán cuando se presenten en forma electrónica transmitidos a un sistema de información de las autoridades competentes.”

3.2.2 *Norma 4.10.* Se sugiere lo siguiente:

“La producción y presentación del manifiesto de carga y las cartas de porte aéreo serán responsabilidad del declarante de carga. La producción y presentación de los demás documentos necesarios serán responsabilidad del propietario, del importador o exportador o de otra persona que actué en nombre del propietario.”

Con este texto se abarcan mejor todas las situaciones que pudieran presentarse. En primer lugar, el declarante de carga es responsable de la notificación relativa a la carga. El declarante de carga puede ser el explotador pero es igualmente probable que sea un expedidor de carga u otra persona. No es suficiente que la responsabilidad se limite al explotador o transportista o a sus agentes.

En segundo lugar, también es posible que no se requiera ninguna declaración de mercancías y que la responsabilidad de la producción y presentación recaiga en un expedidor de carga o agente de aduana o en algún otro representante del propietario.

3.2.3 *Norma 4.11.* Al igual que anteriormente, se sugiere que “explotador o su agente autorizado” se sustituya por “declarante de carga”.

3.2.4 *Método recomendado 4.16.* Se sugiere que sería conveniente ampliar este método recomendado a fin de alentar a los Estados contratantes a reducir los requisitos en materia de documentación. Se sugiere el texto que sigue:

“Método recomendado.- *En la mayor medida posible, los Estados contratantes deberían eliminar todo requisito relativo a la producción manual de documentos de apoyo y establecer procedimientos según los cuales puedan producirse por medios electrónicos.”*

3.2.5 *Norma 4.21.* Este es un método que no debería alentarse y se sugiere que el texto debe reforzarse en gran medida, redactándolo nuevamente de la siguiente manera:

“Cuando las mercancías se hayan exportado de un Estado contratante, dicho Estado sólo exigirá pruebas de su llegada al extranjero en circunstancias muy restringidas. En caso de requerirse prueba de su llegada al extranjero, las autoridades competentes del sector público aceptarán, como prueba, la documentación normal de transporte comercial generada durante el traslado de las mercancías y no exigirán la preparación de documentos específicos de certificación.”

3.2.6 *Norma 4.25.* Se cuestiona el valor que el cuarto párrafo de esta disposición pueda agregar y se sugiere su supresión. Si la disposición no alude a la terminología empleada, es decir, “mercancías de un determinado tipo” y “persona autorizada” y no explica lo que significa, habrá confusión en la aplicación lo cual podría conllevar interpretaciones en contrario.

3.2.7 *Método recomendado 4.27.* Para facilitar la referencia, se sugiere dividir en dos este método recomendado. El segundo método recomendado debería empezar con la segunda oración. De acuerdo con el párrafo 3.2.2 que antecede, es preciso insertar la expresión “declarante de carga” después de “autoridades competentes”.

3.2.8 *Método recomendado 4.36.* Se sugiere que en este texto propuesto falta calificar el hecho de que las mercancías a las que alude este SARP no constituyen “suministros que han de sacarse de la aeronave”. En la versión inglesa esto podría lograrse mediante la añadidura de la expresión “intended for use” después de

“commissary supplies”.

3.2.9 *Norma 4.50.* Se cuestiona el valor de esta disposición y se sugiere su supresión. La misma no añade nada de valor para facilitar el flujo de carga y declara algo que es obvio en el sentido de que los Estados contratantes están obligados a cumplir con la UPU y otros acuerdos.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS**

4.1 Se invita al Grupo de expertos FAL a examinar estas propuestas.

- FIN -