



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

**PROPUESTA PARA CREAR UN EQUIPO ESPECIAL DE DIGITALIZACIÓN
MULTIDISCIPLINARIA DE LA CARGA AÉREA**

(Nota presentada por India, Aruba (Reino de los Países Bajos), Etiopía, Kazajstán y la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), copatrocinada por el Grupo Banco Mundial (WBG) y el Comité Interestatal de Aviación (IAC)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una visión general de la cadena de suministro y la red logística mundial, con énfasis en la pandemia de COVID-19, que requirió una serie de medidas para resolver los múltiples desafíos en la sostenibilidad operacional, de la seguridad y económica del transporte de carga aérea. En la nota se hace énfasis en la necesidad de desarrollar soluciones y procesos digitales para un transporte de carga aérea fluido y rentable, por lo que se recomienda crear un equipo especial de digitalización multidisciplinaria de la carga aérea, de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota;
- b) instar a la OACI a que constituya el Equipo Especial de Digitalización Multidisciplinaria de la Carga Aérea, para que formule una estrategia de la OACI que abarque los aspectos clave del desarrollo económico, seguridad operacional, protección y sostenibilidad de la carga aérea; y
- c) tomando el actual Directorio de Claves Públicas (PKD) como modelo, encargar a la OACI — por conducto del Equipo Especial de Digitalización Multidisciplinaria de la Carga Aérea — que proceda de acuerdo con las recomendaciones de las partes interesadas y desarrolle un programa piloto similar para la carga aérea utilizando las últimas innovaciones en intercambio de información digital.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	HLCC 2021-WP/38: <i>La transformación digital de los procesos en las autoridades de aviación civil y la gestión del cambio hacia la modernización</i> HLCC 2021-WP/22: <i>Implementación del intercambio de datos digitales y de procesos sin contacto físico</i> HLCC 2021-WP/153: <i>Más agilidad y ajuste de prioridades en la OACI</i> C-WP/15379: <i>Proyecto de nota de estudio de la Asamblea – Ciberseguridad</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde sus inicios, el sector de la carga aérea ha sido un componente clave de la cadena de suministro y de la red logística mundial. Su importancia se multiplicó exponencialmente en los últimos tiempos cuando desempeñó, y sigue desempeñando, un papel extraordinario durante la pandemia de COVID-19, salvando millones de vidas gracias al transporte aéreo rápido y fiable de las vacunas y otros productos esenciales.

1.2 La importancia de la carga aérea como factor clave para mantener vidas humanas y los medios de subsistencia, la transición al comercio electrónico y el desarrollo económico son posibles si se garantiza un transporte seguro mediante legislación, aplicación y supervisión efectivas.

2. TRÁMITES REGLAMENTARIOS

2.1 La rapidez es esencial en la carga aérea, ya que el cliente espera que la mercancía se recoja en sus instalaciones lo más tarde posible y se entregue al destinatario lo antes posible. Sin embargo, con el tiempo el sector se ha visto inundado por una cantidad considerable de papeleo evitable que se ha convertido en parte integrante de los procesos básicos de la cadena de suministro.

3. LA FUNCIÓN CRÍTICA DE LA TECNOLOGÍA — DIGITALIZACIÓN

3.1 El Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, en particular a través de su Hoja de ruta para la aplicación mundial (GIR), alienta a las partes interesadas de la aviación a digitalizar tantos procesos como sea posible para facilitar las operaciones sin contacto, que permiten el distanciamiento social y al mismo tiempo mejoran la eficiencia en áreas críticas. La importancia de la digitalización del ecosistema de la aviación en general fue reconocida por los Estados en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19¹ de la OACI.

3.2 La tecnología puede ser fundamental para que la carga aérea sea mucho más eficiente, segura y sostenible. Actúa como hilo conductor en todo el espectro de la carga aérea. Entre los Estados miembros hay ejemplos de excelencia en la digitalización de la carga aérea. Algunos ejemplos de Estados que están ejecutando iniciativas de digitalización son:

- a) India — Como signatario del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio, que insta a las partes a digitalizar el transporte y el comercio en la mayor medida posible, la India se encuentra entre los muchos Estados que tienen el transporte y el comercio digital entrelazados como objetivo común. Las iniciativas de digitalización de la India han mejorado sustancialmente la capacidad física de las terminales de carga de los aeropuertos, lo que ha agilizado el movimiento de la carga, reducido el tiempo de permanencia y aumentado la productividad de los recursos, al mismo tiempo que se ha mejorado continuamente la seguridad de la carga.
- b) Aruba — Aruba, como pequeña isla del Caribe con una cadena de suministro de carga menos compleja, está trabajando para digitalizar su ecosistema de carga aérea, lo que incluye la formulación del marco normativo jurídico, así como el económico.

3.3 Aunque los Estados están realizando diversas iniciativas de digitalización, es necesario desarrollar soluciones comunes de digitalización para cumplir los objetivos internacionales.

¹ HLCC 2021-WP/381 SAF/25

4. ETAPAS FUTURAS

4.1 Durante la pandemia de COVID-19, la OACI ha colaborado con otros organismos de las Naciones Unidas (ONU), como la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, que ya tienen programas de trabajo sólidos para el transporte digitalizado. Podría desarrollarse un programa de trabajo similar para digitalizar el transporte de carga aérea utilizando el ejemplo de los programas de trabajo existentes de estos organismos, con las disposiciones apropiadas de la OACI.

5. CONCLUSIÓN — PLAN DE ACCIÓN PROPUESTO

5.1 En el transcurso de la pandemia, el uso flexible en la OACI de los recursos de personal existentes y la colaboración con Estados, otros organismos de las Naciones Unidas y la industria para formular disposiciones que faciliten el transporte digitalizado han sido efectivos y deberían ser cuestiones prioritarias en el próximo trienio. Se proponen las siguientes recomendaciones para su consideración por la Asamblea:

- a) El Equipo Especial de Digitalización Multidisciplinaria de la Carga Aérea debe desarrollar una estrategia de la OACI y dirigir las actividades de la Organización que abarquen los aspectos clave del desarrollo económico, la seguridad operacional, la seguridad física y la sostenibilidad relacionados con la carga aérea, actuando al mismo tiempo como recurso único especializado en la digitalización de la carga aérea a nivel mundial.
- b) Utilizando el actual programa del PKD como modelo, encargar a la OACI — por conducto del Equipo Especial de Digitalización Multidisciplinaria de la Carga Aérea — que proceda de acuerdo con las recomendaciones de las partes interesadas y desarrolle un programa piloto similar para la carga aérea utilizando las últimas innovaciones en intercambio de información digital que:
 - 1) establezca un entorno operacional digital para la carga aérea que utilice las normas y arquitectura más recientes, de acuerdo con el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Doc 9740), hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (artículo 4, párrafo 2);
 - 2) utilice la tendencia actual del transporte digitalizado para facilitar la conformidad con las disposiciones de la OACI;
 - 3) generando valor para los Estados miembros y las partes interesadas de la cadena de suministro, potencialmente ayude a sostener financieramente el trabajo de la OACI en el desarrollo seguro y económicamente sostenible a través de los servicios de carga aérea a nivel mundial; y
 - 4) proporcione a la OACI una experiencia valiosa en la implantación de infraestructura de identidad digital para su posible uso en otras áreas de su mandato.

APÉNDICE

Estado del sector de carga aérea

La industria ha desempeñado un papel fundamental al transportar el 35 % del valor de las mercancías que se mueven internacionalmente. El ecosistema del sector sigue creando millones de empleos en el mundo entero, contribuyendo al crecimiento de la economía mundial, y ha facilitado el crecimiento del comercio electrónico, incluido el transfronterizo.

En cifras absolutas, al igual que relativas, el impacto de la carga aérea en la economía es importante y eclipsa los viajes de los pasajeros:

	2019	2020	2021E
Comercio por vía aérea	6 489	5 964	7 467
Gastos del turismo por vía aérea	850	310	354

Fuente: Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)² (medidos en miles de millones USD anuales)

La parte difícil de la carga aérea está generalmente en tierra y no en el aire. Esto se refleja por el hecho de que la carga aérea permanece en tierra esperando el papeleo durante el 85 % del tiempo medio de transporte y sólo se mueve durante el 15 % del tiempo. La IATA estima que un envío de carga aérea va acompañado de hasta 30 tipos de documentos (factura, lista de empaque, carta de instrucciones, carta de porte aéreo principal, carta de porte aéreo del transitario, manifiesto, declaraciones de aduana, etc.) y, dependiendo de los puntos de origen y destino, se generan más de 100 copias de papel por envío. La mayoría de los datos de estos más de 100 ejemplares de papeles son idénticos. Por lo tanto, hay un gran potencial de optimización reduciendo el papeleo, lo que hará que la carga aérea no sólo sea más sostenible desde el punto de vista medioambiental, sino también más eficiente.

Cómo están respondiendo los Estados

Las autoridades aduaneras de la India han tomado la delantera en este sector creando un mecanismo de medición del tiempo de permanencia para los aeropuertos, los depósitos de contenedores y algunas otras entidades pertinentes, que cubren todos los medios de transporte, incluido el aéreo³. Esta es una de las varias medidas clave que ha tomado el Gobierno de la India para establecer al país como un actor clave en la carga aérea mundial en un corto plazo y para reducir considerablemente el costo de la logística mediante la introducción de eficiencias en la reglamentación, los procedimientos y los procesos.

India ha asumido un papel de liderazgo al implantar el sistema de ventanilla única para la carga aérea (también conocido como sistema comunitario de carga aérea), siguiendo la recomendación 33 del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-ONU), en la mayoría de sus principales aeropuertos. El Estado, a través de su política de carga aérea, recomendó a las partes interesadas (en particular a los aeropuertos privados/PPP) que consolidaran estas iniciativas,

² *Economic Performance of the Airline Industry*, 4 de octubre, 2021. Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021--report/>

³ https://www.cbic.gov.in/htdocs-cbec/dwell_time

junto con la comunidad de carga aérea, para crear plataformas que eliminen el papeleo innecesario, proporcionen los entornos de seguridad y protección necesarios, reduzcan la congestión, generen una mayor eficiencia económica a través de la visibilidad en las operaciones de carga aérea y hagan que la industria sea más sostenible desde el punto de vista medioambiental.

Pasos siguientes propuestos

El mandato del equipo especial propuesto incluirá, entre otras tareas:

- a) elaborar un plan estratégico/hoja de ruta específico para las necesidades del sector de la carga aérea, como facilitador del comercio (disposiciones económicas de la OACI y Anexo 9 — *Facilitación*);
- b) explorar conceptos digitales innovadores (p. ej. PKD, identidad digital⁴) en el entorno operacional de la carga aérea que puedan facilitar a los Estados y a la industria el cumplimiento de las disposiciones de la OACI y ofrecer a esos Estados una conectividad en la cadena de suministro más resiliente⁵;
- c) proporcionar un foro neutral para tratar problemas, propuestas y soluciones en materia de carga aérea;
- d) proporcionar directrices para la implantación de tecnología mediante la colaboración con otros organismos de la ONU/organismos mundiales apropiados;
- e) armonizar los requisitos de datos sobre la carga de múltiples reguladores relacionados con las aduanas, la seguridad y otros organismos en el mundo, incluidas las interfaces multimodales, por ejemplo mediante el uso del Modelo de Datos de Referencia de Transporte Multimodal del CEFAC-ONU⁶;
- f) formular medidas ejecutables para alinearse con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU;
- g) combatir la falsificación y el comercio ilícito mediante colaboración con las partes interesadas pertinentes;
- h) hacer un seguimiento constante de las novedades relacionadas con la carga en el mundo, para garantizar que se formulen medidas y planes de implementación oportunos, reordenando las prioridades, cuando proceda⁷; y
- i) monitorear la aplicación efectiva y crear el entorno normativo para alcanzar el objetivo de “facilidad mundial para la actividad comercial” como medio para el desarrollo económico.

— FIN —

⁴ <https://www.w3.org/2022/07/pressrelease-did-rec.html.en>

⁵ HLCC 2021-WP/152 SAF/116

⁶ <https://www.gtreview.com/news/fintech/icao-releases-digital-document-specifications-for-air-cargo/>

⁷ HLCC 2021-WP/153 SAF/117