



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 3 del orden del día: **Aplicación de disposiciones modernizadas de facilitación y seguridad para las operaciones de servicios de carga aérea**

3.1: Facilitación del despacho de la carga

ESTRATEGIA PARA LA FACILITACIÓN DE LA CARGA AÉREA — PASADO, PRESENTE Y FUTURO INMEDIATO

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La facilitación de las formalidades de despacho de entrada y de salida de la carga aérea es un elemento clave del comercio internacional y es vital para las economías de muchos países en desarrollo. Este es un tema que obliga a un estudio permanente, a una reconsideración frecuente y a una renovación y reinversión periódica de conceptos estratégicos. El mundo cambiante de los negocios junto con la exigencia de aplicar medidas reforzadas de seguridad, presentan nuevos desafíos a los usuarios, a los transportistas y a los beneficiarios de la carga aérea en el siglo 21.

1.2 La presente nota examina brevemente la evolución de la estrategia de facilitación relacionada con la carga aérea reflejada en el Anexo 9, describe lo que se ha conseguido con las enmiendas más recientes del Anexo y propone una lista de objetivos nuevos a los que podrían aspirar la OACI y sus Estados miembros.

2. EVOLUCIÓN DE LA FACILITACIÓN DE LA CARGA

2.1 Para identificar los objetivos y elaborar una estrategia moderna sería útil examinar ante todo los cambios importantes producidos en el transporte aéreo desde la aparición de los SARPS y los textos de orientación que existen hoy en día.

2.2 La estrategia de facilitación que se recoge en los SARPS elaborados durante los primeros 25 años de la OACI, correspondía a un contexto de inspección manual y de procedimientos de despacho en que todos los intercambios de información dependían de la preparación y el movimiento de documentos de papel – lo que representaba un factor importante en el costo de toda transacción comercial. Las transacciones aduaneras de importación y tránsito debían esperar la llegada del vuelo con todos los documentos necesarios. Como los aviones eran relativamente pequeños, los volúmenes de carga eran muy inferiores a los de hoy en día y, por consiguiente, cada envío recibía esencialmente el mismo tratamiento a fines de inspección. En el caso de envíos grandes con muchos paquetes, se instaba a las autoridades a utilizar métodos de “muestreo” y “selectivos” para reducir el número de paquetes que debían examinarse antes de que pudiera autorizarse el despacho.

2.3 Durante los años 1970, gracias a la entrada en servicio de las aeronaves de fuselaje ancho así como al auge de las computadoras y otras nuevas tecnologías que les sirvieron de instrumentos útiles, los Estados comenzaron a encontrar maneras de racionalizar sus procedimientos de inspección, tanto para lograr mayor productividad como para impedir demoras innecesarias. Se adoptaron nuevos conceptos de gestión de la inspección, comprendida la utilización del análisis de riesgos para determinar el nivel de inspección necesario para un cliente en particular, y la segmentación de clientes para un tratamiento a canales múltiples conforme a los criterios establecidos por las autoridades. Estas innovaciones siguen teniendo el efecto de facilitar el despacho de la gran mayoría de los clientes, pero es importante tomar nota de que el hecho de que estos clientes sean objeto de un nivel de control menor no es porque sean clientes del transporte aéreo sino porque se los ha evaluado como de “poco riesgo”.

2.4 De esta forma, el concepto de “muestreo” se ha reemplazado por la selección de envíos o grupos de envíos a los que se somete a un examen intensivo basado en una evaluación de riesgos. Esta metodología se ha ido promoviendo en varios países en desarrollo en el transcurso de programas de instrucción auspiciados por la Organización Mundial de Aduanas gracias a la aparición de una tecnología menos costosa a base de computadoras personales.

2.5 Hacia fines de los años 1990, los aspectos relacionados con los requisitos de información habían pasado a ser más importantes que el número y el tipo de documentos de papel intercambiados entre las partes en una transacción de importación-exportación. De hecho, el aspecto del “número de ejemplares” también había perdido importancia debido al uso generalizado de fotocopadoras de gran velocidad. Dado que los gobiernos y también la industria disponían casi universalmente de medios informáticos, correspondía preconizar de forma más categórica que todas las partes utilizaran la tecnología de la información. Al mismo tiempo, en vista del rápido desarrollo de nuevos métodos de comunicación y la facilidad con la cual podían convertirse los formatos de mensaje y protocolos para el intercambio electrónico mundial de datos, se consideró apropiado que el Anexo 9 fuera menos terminante respecto a las normas relativas a las comunicaciones electrónicas.

3. EDICIÓN ACTUAL DEL ANEXO 9

3.1 En su trabajo de enmienda del Capítulo 4 del Anexo 9, el Grupo de expertos sobre facilitación consideró estas novedades y nuevas circunstancias y propuso una serie completamente nueva de SARPS que fueron adoptados en el contexto de la Enmienda 18. Estos nuevos SARPS:

- insisten en la normalización de los requisitos de información;
- preconizan tanto para el sector público como para el sector privado, el uso de la tecnología de la información preferiblemente al intercambio de documentos de papel;
- no son terminantes con respecto a las “normas internacionales”;
- sustituyen las “técnicas de muestreo o selectivas” por “evaluación de riesgos” o “gestión de riesgos”; e
- incorporan el concepto de “persona autorizada”.

4. NUEVOS ASPECTOS

4.1 En atención a las inquietudes actuales sobre seguridad y considerando que es necesario seguir facilitando el comercio internacional, se propone como punto de partida para las actividades permanentes de la OACI sobre la estrategia de la carga aérea la siguiente lista parcial de aspectos a considerar:

- a) la necesidad de dictar SARPS que recomienden la utilización de sistemas anticipados de información sobre la carga para permitir el tratamiento de la información sobre la carga antes de la llegada;
- b) la necesidad de armonizar el concepto de “agente acreditado”, utilizado en la seguridad de la aviación, con el concepto de “persona autorizada”, utilizado en facilitación;
- c) principios de integridad de los sistemas de inspección para fortalecer la seguridad fronteriza;
- d) la transparencia y equidad del cobro de derechos por los servicios de inspección;
- e) la aceptación del número de carta de porte aéreo como suficiente “referencia única del envío”; y
- f) extender la aplicación de los SARPS relacionados con la seguridad de la carga aérea a los movimientos de tránsito aire-carretera.

5. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

5.1 Se invita a la Reunión departamental a tomar nota de la presente y a recomendar a la OACI que tome las medidas apropiadas para trazar una estrategia para la carga aérea en las líneas de lo indicado en el párrafo 4.

C FIN C