



**DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)**

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

**INFORME DEL COMITÉ 1  
SOBRE LA CUESTIÓN 3.2 DEL ORDEN DEL DÍA**

El informe sobre la cuestión 3.2 del orden del día que se adjunta se somete a la aprobación de la Plenaria.

---

---

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

3.2.1           La Reunión departamental examinó la nota WP/62 presentada por los Estados Unidos, en la que se proponía una enmienda a la Norma 2.38 del Anexo 9 a fin de que pueda exigirse a los vuelos en tránsito otros documentos además de la información del plan de vuelo solicitada por los Estados contratantes. Esta propuesta se basa en mandatos legislativos creados para pedir en todos los modos de transportes información electrónica anticipada sobre la carga que llega y que sale de los Estados Unidos, debido a las cuestiones relacionadas con la seguridad nacional.

3.2.2           La propuesta no recibió ningún apoyo y la Reunión departamental concluyó que la Norma 2.38 no debería ser modificada.

3.2.3           La Reunión departamental, examinó la nota WP/8 presentada por la Secretaría, que contenía un examen del concepto de evaluación de riesgos como el instrumento que deben usar las autoridades públicas para decidir sobre el grado de inspección de los envíos, y propuso el perfeccionamiento del concepto para mejorar las condiciones de las operaciones de todas las entidades en esta cadena de suministro internacional. Como primeros pasos en un proyecto a largo plazo para integrar sistemáticamente la facilitación de las formalidades en los programas nacionales de gestión fronteriza, la nota proponía el establecimiento de nuevos conceptos, por ejemplo: transportista de carga aérea, agente de carga aérea, aeropuerto y proveedor de servicios en tierra para carga aérea acreditados; normas de seguridad internacionales mediante las cuales podrían “certificarse” las entidades mencionadas; identificación única del envío, basada en cartas de porte aéreo con un número exclusivo; reconocimiento aduanero multilateral de los explotadores comerciales que satisfacen determinadas normas de seguridad aceptadas; y evaluación de riesgos a nivel de explotador comercial acreditado, como alternativa al tratamiento individual de cada uno de los envíos.

3.2.4           La reunión estuvo de acuerdo en principio con los primeros pasos propuestos en un proyecto a largo plazo para integrar sistemáticamente la facilitación de las formalidades en los programas nacionales de gestión fronteriza, señalando que deberían elaborarse soluciones multilaterales. A este respecto, la reunión pidió a la OACI que estudiara el asunto en estrecha cooperación con otras organizaciones pertinentes y volviera a informar a la siguiente Reunión departamental de facilitación. Se sugirió además que, puesto que algunas de estas cuestiones ya habían sido tratadas por el Grupo de expertos en seguridad de la aviación, se justificaba celebrar reuniones conjuntas de los Grupos de expertos sobre seguridad de la aviación y sobre facilitación a fin de elaborar normas de seguridad. Por consiguiente, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/xx —**

Se recomienda:

La OACI debería emprender una actividad de cooperación entre los Grupos de expertos sobre seguridad de la aviación y sobre facilitación y otras organizaciones pertinentes para elaborar normas de seguridad que permitan certificar explotadores, agentes, aeropuertos y proveedores de servicios de manejo en tierra para carga aérea, como entidades autorizadas en la cadena de suministro internacional, para garantizar el más alto nivel de seguridad y al mismo tiempo impedir retardos innecesarios en el movimiento de mercancías a través de las fronteras internacionales.

3.2.5 La Secretaría presentó la nota WP/12 en la que se describía la evolución del concepto de cadena de suministro internacional segura y los desafíos que suponía implantarla. La nota WP/12 introducía un nuevo concepto de una “cadena de suministro autorizada” como una solución al problema de la facilitación del creciente comercio mundial intensificando al mismo tiempo las medidas de seguridad en el transporte de carga internacional.

3.2.6 La Reunión departamental expresó su apoyo general al concepto y recomendó la aplicación de la solución de cadena de suministro autorizada. Se acordó que la OACI debería coordinar su labor sobre este asunto con otras organizaciones pertinentes. Se sugirió además que las cuestiones de seguridad debería considerarlas el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/xxx —**

Se recomienda que la OACI trabaje activamente para apoyar y fomentar la implantación de arreglos relativos a la cadena de suministro autorizada.

**Recomendación B/xxx —**

Se recomienda que, teniendo en cuenta las repercusiones de los costos para los Estados en desarrollo, la OACI examine y actualice los SARPS del Anexo 9 a fin de tener en cuenta los aspectos de seguridad y facilitación de las especificaciones para la cadena de suministro autorizada en armonía con las medidas adoptadas en otros modos de transporte.

3.2.7 En la nota WP/48, la Secretaría daba más detalles sobre seguridad de la carga, en particular sobre el concepto de “agente acreditado”, incluyendo su definición, designación, aprobación y obligaciones según lo especifique la autoridad competente para la seguridad. En la nota destacaba que el objetivo del régimen de la OACI para la carga es garantizar que toda la carga que se transporte en vuelos de pasajeros esté sujeta a controles de seguridad apropiados, tales como inspección antes de cargarla a bordo de la aeronave. Sin embargo, este proceso puede facilitarse y la carga de trabajo reducirse, particularmente en lugares en que se reciben grandes volúmenes de carga, cuando el explotador delega las funciones de inspección en agentes acreditados.

3.2.8 La Reunión departamental tomó nota de la similitud del concepto de “agente acreditado” con el de “importador/explotador acreditado” para el control aduanero y convino en que ambos deberían tenerse en cuenta al elaborar y enmendar las normas y métodos recomendados del Anexo 9.

3.2.9 En la nota WP/37, Pakistán destacó que era necesario inspeccionar cada envío que contenga artículo perecederos y no perecederos antes de presentar la carga para embarcar en la aeronave. En la nota se señalaba que se hacen cumplir varias medidas y que entre ellas están incluidas la inspección de la carga o el aislamiento por un período de 24 a 48 horas y se sugerían medidas de seguridad a fin de garantizar el movimiento seguro de la carga y simplificar el proceso.

3.2.10 La Reunión departamental convino en que esta nota de estudio trataba de cuestiones de seguridad y que, por lo tanto, debía ser examinada por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. Se expresó la preocupación de que la exigencia de una nueva tecnología de seguridad de la aviación podría imponer una carga financiera excesiva a los Estados en desarrollo. A este respecto, se hizo referencia a los actuales programas de asistencia a los Estados.

---

3.2.11 La Reunión departamental consideró la nota WP/52 presentada por el Reino de Arabia Saudita, en la que se destacaban las ventajas y adelantos que podrían lograrse adoptando el concepto de “agente acreditado”. En la nota se instaba a los Estados contratantes de la OACI a que concedieran importancia y atención suficientes a la carga e implantaran el concepto de “agente acreditado”.

3.2.12 La Reunión departamental acordó que esta nota de estudio era complementaria de las notas WP/8 y 48 presentadas por la Secretaría y recomendó que se estableciera un grupo de estudio a fin de examinar las deficiencias en el régimen de “agente acreditado” junto con las medidas correctivas que podrían adoptarse y cómo pueden armonizarse los conceptos de “agente acreditado” e “importador/explotador acreditado”.

3.2.13 En la nota WP/28 la CEAC presentaba propuestas sobre gestión de riesgos, que se consideraba como un instrumento que facilitaba el comercio en la etapa de movimiento de la carga a través de las fronteras. Teniendo presentes los requisitos de seguridad cada vez más numerosos, la gestión de los riesgos desempeña una función fundamental, tanto respecto a la seguridad como a la facilitación y puede reconocerse como una técnica importante para que los organismos de control fronterizo realicen inspecciones modernas y eficientes. Para lograr un buen equilibrio con respecto a la aplicación de técnicas de gestión de riesgos en ambas esferas, seguridad y facilitación, la nota destacaba que era necesario incluir en el Anexo 9 una referencia a seguridad.

3.2.14 La Reunión departamental estuvo de acuerdo con la propuesta presentada por la CEAC y recomendó que se adoptaran medidas apropiadas para vincular explícitamente en el Anexo 9 la aplicación de la gestión de riesgos no sólo con la facilitación, sino también con la evolución relacionada con las medidas de seguridad recientes en el movimiento de carga a través de las fronteras y procurar la cooperación con los organismos de seguridad pertinentes dentro de la OACI a fin de crear sinergia cuando fuera posible. La reunión recomendó que se considerara la elaboración de textos de orientación sobre gestión de riesgos para incluirlos en el Manual de facilitación, teniendo en cuenta que la información específica incluida podrían utilizarla quienes desean evitar el sistema.

3.2.15 La Reunión departamental examinó la nota WP/30 presentada por TIACA, en la que se describían algunas contribuciones del transporte de carga aérea al desarrollo; se identificaban los requisitos de seguridad actuales que podrían constituir un obstáculo a estas contribuciones; y se sugerían respuestas institucionales y estratégicas en apoyo de medidas de facilitación correctivas. En la nota se sugería que la OACI tomara el liderazgo para establecer un régimen de seguridad moderno para la carga aérea que tenga en cuenta las repercusiones económicas para los Estados en desarrollo y al mismo tiempo haga frente a los desafíos que plantean las amenazas contemporáneas a la aviación civil.

3.2.16 La Reunión departamental apoyó en principio un enfoque de gestión de riesgos para la carga aérea, acorde con dicha nota de estudio, y convino en que la OACI emprendiera la labor para el establecimiento de un régimen de seguridad moderno para la carga aérea en consulta con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. La Reunión departamental de facilitación seguirá de cerca la evolución a este respecto.

3.2.17 En la nota WP/34, la IATA subrayaba que el transporte seguro y eficiente de la carga aérea es crítico para el funcionamiento correcto de la economía moderna y que para facilitar el transporte de la carga aérea es crítico armonizar la seguridad y las medidas de seguridad de la cadena de suministro a escala mundial. La nota contenía una descripción de varias cuestiones que la IATA estimaba debían tenerse en cuenta durante la elaboración y aplicación de las medidas de seguridad para la carga aérea y las iniciativas relativas a la seguridad de la cadena de suministro.

3.2.18 La Reunión departamental examinó los conceptos descritos por la IATA y convino en que los mismos debían tenerse en cuenta en la labor dirigida a lograr la armonización mundial de los programas de seguridad de la carga y seguridad de la cadena de suministro. Con referencia a un protocolo normalizado para la inspección de envíos, especialmente por lo que respecta al registro manual, se preguntó acerca de la responsabilidad civil y la responsabilidad del gobierno por la inspección o examen de los envíos. Se observó que la aplicación de estos conceptos no debería constituir una carga excesiva para los expedidores pequeños o medianos, particularmente en los países en desarrollo.

3.2.19 La Reunión departamental tomó nota de los documentos IP/22 y 33 presentados por los Estados Unidos, que trataban de la implantación de disposiciones modernizadas para la facilitación y seguridad de la carga aérea y de los nuevos requisitos de los Estados Unidos para la información electrónica anticipada sobre la carga, así como la nota IP/26 presentada por la India sobre el despacho de la carga aérea y la IP/37 presentada por la ITF sobre el enfoque global para la circulación de la información anticipada sobre la carga (ACI).

— FIN —