



OACI

SEGURIDAD Y FACILITACIÓN



ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

El transporte internacional de la carga aérea

Cadena de suministro segura para la carga aérea y el correo y directrices en materia de facilitación



Segunda edición



Introducción

Las medidas de seguridad de la aviación son necesarias para proteger a la aviación civil internacional de actos de interferencia ilícita. Ataques o atentados anteriores perpetrados contra la aviación civil mediante ocultamiento de explosivos improvisados o dispositivos incendiarios en envíos, demuestran que es fundamental permanecer alerta y aplicar medidas de protección de la carga y el correo aéreos.

Las vulnerabilidades en la seguridad de la carga y el correo pueden ofrecer a terroristas y delincuentes un medio de ataque. Hay dos amenazas principales: la colocación u ocultamiento de un dispositivo explosivo improvisado o incendiario en una aeronave y el apoderamiento de una aeronave comercial para utilizarla luego como arma de destrucción masiva.

El carácter altamente complejo del entorno funcional de la carga y el correo aéreos, que involucra múltiples entidades, se añade a las dificultades de la lucha contra amenazas. En esta publicación se determinan las funciones y responsabilidades de estas diversas entidades y se pone de relieve el modo en que pueden trabajar juntas en pos de una protección eficaz de la carga y el correo aéreos dentro del marco normativo.

El folleto *“El transporte internacional de la carga aérea”* está dirigido a un público más amplio y tiene fines exclusivamente informativos. No se trata de un documento jurídicamente vinculante ni de un manual o normas o directrices.

A efectos de esta publicación, se entiende que el término “carga aérea” comprende también al correo.



ÍNDICE

Mensaje de la Secretaria General de la OACI	2
Mensaje del Secretario General de la OMA	3
La cadena de suministro de la carga aérea y su funcionamiento.....	4
<i>Reseña de la cadena de suministro de la carga aérea</i>	
<i>Funciones y responsabilidades</i>	
La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea	8
<i>El marco normativo de la OACI</i>	
<i>El marco normativo de la OMA</i>	
La cadena de suministro de la carga aérea y sus documentos	16
<i>Flujo de documentos en la carga general</i>	
<i>Flujo de documentos en el modelo de carga expreso</i>	
Correo	21
El impacto de los servicios de carga aérea en el desarrollo económico.....	24
El papel de las autoridades	27
<i>Organizaciones internacionales – OACI</i>	
<i>Organizaciones internacionales – OMA</i>	
<i>Organizaciones internacionales – UPU</i>	
<i>Organizaciones internacionales – UNODC</i>	
<i>Las autoridades nacionales – seguridad de la aviación</i>	
<i>Las autoridades nacionales – aduanas</i>	
Partes interesadas.....	31
<i>ACI; FIATA; GEA; IATA; TIACA</i>	
Glosario	33



OACI

Mensaje de la Secretaria General de la OACI

En su carácter de organismo de las Naciones Unidas con responsabilidad especializada sobre la aviación, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene una función de liderazgo en el fortalecimiento de la seguridad de la carga aérea, pero reconoce que, en un entorno operacional complejo, las estrechas relaciones de trabajo con otras partes interesadas serán fundamentales para lograr resultados. Sólo mediante la cooperación permanente con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y otros órganos internacionales, nuestros Estados miembros y representantes de la industria pueden asegurarse elevados niveles de seguridad operacional y fiabilidad en toda la red de aviación mundial.

Tan ambiciosa empresa solamente puede llevarse a cabo mediante el esfuerzo colectivo de las principales partes interesadas, como la OMA, y contribuye al logro de los ambiciosos objetivos de la OACI en cuanto a un transporte aéreo seguro, protegido y eficiente en el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás”, así como el de una mayor y más sostenible prosperidad para los Estados y regiones en general– coincidiendo con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y sus visionarios Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG).

Desde la aparición en 2013 de la primera edición de esta publicación conjunta OACI-OMA, se ha realizado un considerable volumen de trabajo para mejorar la seguridad del transporte de la carga aérea. El marco normativo es más sólido, se han ampliado los textos de orientación y la conciencia general sobre la amenaza – y cómo combatirla – es considerablemente más elevada. Se han introducido nuevas medidas para abarcar la transferencia de la carga de alto riesgo y elevar las normas de inspección. Además, todo ello se ha hecho con una clara visión del mantenimiento de la eficacia operacional y la viabilidad comercial.

Esta segunda edición de *El transporte internacional de la carga aérea*, al igual que la primera, se ha concebido para promover un mejor conocimiento de la cadena de suministro de la carga y el correo aéreo. Se incluyen en ella actualizaciones generales, con aportes de las partes interesadas, reglamentadores y la industria. También contiene nuevos textos sobre el impacto económico del movimiento de carga, reconociendo la forma en que las cadenas de distribución internacionales pueden constituir un motor de desarrollo económico regional.

La OACI opina que esta publicación puede constituir un recurso valioso para quienes son nuevos en el ámbito de la carga aérea así como una útil referencia para aquellos que cuentan con años de experiencia en la materia. También contribuirá a apoyar la implantación de normas sólidas en todo el planeta, fomentando al mismo tiempo la conectividad mejorada del transporte aéreo que resultará tan crítica para la sostenibilidad futura de las sociedades y economías en todas las regiones del mundo.



Fang Liu



ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

Mensaje del Secretario General de la OMA

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), organización intergubernamental especializada dedicada a asuntos aduaneros, participa en forma dinámica en la simplificación, armonización y normalización de los procedimientos aduaneros, así como en la elaboración y ejecución de programas de seguridad y cumplimiento, para facilitar y asegurar la cadena de suministro del comercio internacional y apoyar el desarrollo económico.

Con el rápido crecimiento de la industria de la carga aérea y las crecientes preocupaciones en materia de seguridad, un enfoque coordinado y en colaboración entre las aduanas, las autoridades de aviación civil y otras partes interesadas a niveles internacional, regional y nacional, resulta de fundamental importancia para el logro de un sistema mundial de aviación seguro, protegido y sostenible.

La OMA y la OACI han estado colaborando para asegurar y proteger la cadena de suministro de la carga y el correo aéreo con respecto a las intrusiones ilícitas, facilitando al mismo tiempo el movimiento y el transporte transfronterizo de personas y mercancías mediante la aplicación de un enfoque global apoyado por una amplia gama de actividades conjuntas, principalmente grupos de trabajo sobre seguridad de la carga aérea, conferencias, seminarios y la aplicación de nuestras respectivas normas en forma armonizada y eficiente.

La publicación de la segunda edición del folleto OACI-OMA constituye una oportuna iniciativa para proporcionar información actualizada sobre medidas de seguridad y facilitación aplicadas por la OMA, la OACI y otras partes interesadas. Este folleto, entre otras cosas, apoyará considerablemente las actividades nacionales, regionales e internacionales emprendidas por las aduanas y sus socios aeronáuticos para promover la seguridad y facilitación de extremo a extremo de la cadena de suministro de carga y correo aéreo en todo el mundo.



Kunio Mikuriya

La cadena de suministro de la carga aérea y su funcionamiento

Reseña de la cadena de suministro de la carga aérea

Las cadenas de suministro de la carga, o sea el proceso de transportar envíos desde su lugar de origen hasta su destino, son a menudo complejas y están sometidas a una amplia gama de requisitos normativos, especialmente cuando comprenden movimientos internacionales y transporte por vía aérea.

La carga aérea tiene características físicas y valores muy diversos. Puede originarse en casi cualquier parte del mundo y entregarse también en casi cualquier parte del mundo, normalmente en forma de mercancías enviadas por un vendedor a un comprador o por un consignador (remitente) a un consignatario. Puede adoptar la forma de efectos personales, regalos y donaciones, muestras de productos o equipo, e incluso animales vivos para actividades profesionales y eventos. Puede considerarse de bajo riesgo – un envío periódico desde una fuente conocida en una región relativamente segura, o de alto riesgo como un envío menos frecuente desde una fuente desconocida que presenta anomalías o que ha sido identificado por los organismos de inteligencia.

La carga será tramitada a lo largo de la cadena por varias entidades con diversas responsabilidades, incluyendo explotadores de aeronaves, transportistas

expresos, operadores postales, agentes reglamentados, consignadores, consignatarios, transportistas y proveedores de servicios y asistencia en tierra. Para complicar más las cosas, estas entidades serán a menudo conocidas por nombres diferentes según el Estado o región en que estén emplazadas.

La carga puede transferirse entre varios vuelos diferentes antes de alcanzar su destino y los envíos deberán cumplir con varios procedimientos y requisitos de documentación con arreglo a los marcos jurídicos y comerciales. Las autoridades responsables de la seguridad y protección de la aviación, para la prevención de delitos y protección de ingresos fiscales, tendrán también intereses y reglamentos propios.

Todas las partes involucradas en estos movimientos a menudo complicados comparten la responsabilidad de garantizar la seguridad y protección de la carga y de funcionar en el marco de la ley. En particular, son responsables de asegurar que ningún contenido de la carga pondrá en peligro a la aeronave y a las vidas de quienes viajan en la misma.

Esta publicación constituye una introducción a la forma en que dichos diversos elementos funcionan en conjunto.

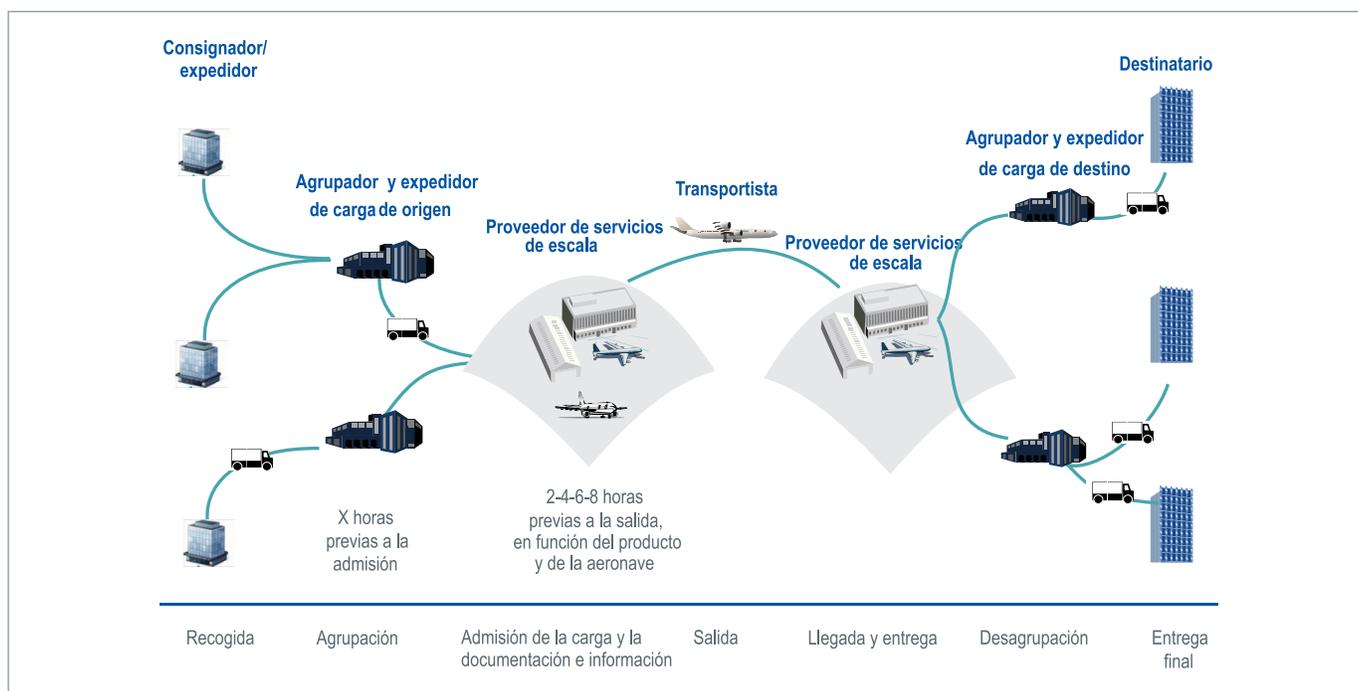


Figura 1 – Visión general del transporte de la carga aérea.

Funciones y responsabilidades

Una misma entidad puede realizar más de una función en la cadena de suministro y asumir las responsabilidades respectivas combinadas.

Corredor (intermediario)

Un corredor es un agente independiente que facilita el movimiento de mercancías del comprador al vendedor, por ejemplo organizando el transporte aéreo o cumpliendo con los requisitos aduaneros, como las declaraciones de mercancías. Las funciones de intermediación se integran con frecuencia en las funciones de los transitarios (agrupación y expedición de envíos) e incluso de almacenaje de la carga de una única entidad.

Comprador

En el contexto del comercio internacional al comprador de las mercancías se le conoce también como importador. El comprador o importador despacha los envíos por su propia cuenta o utiliza los servicios de un corredor o intermediario para ayudarle en la gestión de los diversos requisitos de los organismos de reglamentación transfronteriza.

Consignador (remitente)

El consignador es la entidad o individuo que inicia el transporte o traslado de mercancías. En otras palabras, se trata del remitente. (Un "consignador conocido" es una entidad reconocida en algunos Estados como que satisface determinados requisitos de seguridad). El término "expedidor" se utiliza a menudo para describir una entidad o individuo que inicia el comercio de mercancías. El consignador y el expedidor cumplen funciones distintas si bien estas pueden ser desempeñadas por la misma entidad o individuo.

Consignatario

El consignatario es la parte que figura en la factura o en la lista de embalajes como receptor de las mercancías, una vez concluido su transporte.

Transitario (agrupador y expedidor de carga)

Los agrupadores y expedidores de carga forman parte del proceso logístico de transporte de la cadena de suministro y su principal cometido es encargarse de gestionar las expediciones aéreas de tal modo que estén listas para su transporte por los explotadores de aeronaves. Sus diligencias podrían comprender el envío agrupado de la carga.

Un agrupador y expedidor de carga y proveedor de servicios logísticos puede gestionar la preparación, el almacenamiento, el transporte y la entrega final de las mercancías de la cadena de suministro, comprendidos los trámites de documentación y facilitación aplicables. Raramente actúa como transportista de éstas. Por lo general, organiza traslados múltiples en medios de transporte diversos y presta otros servicios que contribuyen a la estructura de dicha cadena. Estos traslados pueden llevarse a cabo en un medio de transporte único o multimodal. Los medios multimodales son aquellos en los que los servicios de carga aérea se combinan con el transporte marítimo, por ferrocarril o con tramos previos por camión del expedidor o el fabricante al aeropuerto de salida y del aeropuerto de destino al destinatario. Los servicios ofrecidos por el agrupador y expedidor pueden comprender los envíos agrupados, el almacenamiento, la manipulación, el embalaje o la distribución de mercancías. Más aún, éste puede prestar una serie de servicios auxiliares y de asesoría en relación con el transporte físico de mercancías, que a menudo comprenderán asuntos aduaneros y fiscales, la declaración de las mercancías para fines oficiales, la contratación de un seguro para las mismas y la recaudación o tramitación de pagos o de documentos conexos.

Los servicios de agrupación y expedición de la carga engloban también servicios logísticos basados en moderna tecnología de la información y las comunicaciones de cara al transporte, la manipulación o el almacenamiento de mercancías y, de facto, la gestión integral de la cadena de suministro.

Para la expedición de carga aérea, el agrupador y expedidor reserva y contrata, por lo general, un explotador de aeronaves en virtud de un acuerdo de servicios de transporte aéreo desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de destino. A continuación, procederá al envío de la carga desde su almacén u otra ubicación, para entregarla directamente al explotador de aeronaves o a su representante. Este



La cadena de suministro de la carga aérea y su funcionamiento

Funciones y responsabilidades *(continuación)*

proceso se inicia normalmente mucho antes de que se hayan finalizado los trámites de exportación en las aduanas.

La responsabilidad primordial del agrupador y expedidor es salvaguardar los intereses de su cliente, el consignador o expedidor. La agrupación y expedición de la carga implica trabajar estrechamente con los explotadores aéreos a fin de reservar espacio en las aeronaves para los envíos que estén listos para ser transportados, al objeto de lo cual se cerrarán contratos de transporte y se expedirán cartas de porte aéreo. Los agrupadores y expedidores de carga se sitúan a menudo en la parte pública, aunque algunos pueden operar en almacenes de su propiedad ubicados en la parte aeronáutica, o en un punto intermedio entre ésta y la parte pública.

Proveedor de servicios de asistencia en tierra

Los proveedores de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra son subcontratados y actúan en nombre de los agrupadores y expedidores de carga y/o los explotadores de aeronaves cuando estos no disponen de las instalaciones necesarias. Los servicios de asistencia en tierra pueden comprender la puesta a disposición de almacenes para la admisión, manipulación, preparación y etiquetado de la carga y el correo, así como su carga y descarga, tránsito y almacenamiento. Los proveedores de estos servicios son responsables de los aspectos operacionales, conforme a las instrucciones de los agrupadores y expedidores de carga y los explotadores

de aeronaves. Una vez listo un envío para su expedición, el agrupador y expedidor despachará la carga e indicará al proveedor de servicios de asistencia en tierra el modo de entregarla al explotador de aeronaves.

Los proveedores de servicios de asistencia en tierra se encuentran, a menudo, en las dependencias del aeropuerto, bien en la parte aeronáutica, bien en el límite entre la parte pública y la aeronáutica, aunque también pueden situarse en la parte pública.

Operador postal designado

Un operador postal designado es todo ente gubernamental o no gubernamental designado formalmente por un Estado miembro de la Unión Postal Universal (UPU) para prestar servicios postales y cumplir con las obligaciones conexas que emanan de las leyes de esta Organización, comprendida la de prestar dichos servicios universalmente. El correo se define como todo envío postal transportado por los operadores postales designados con arreglo a las condiciones establecidas en el Convenio de la UPU, sus reglamentos y normas técnicas, de mensajería y seguridad.

Los operadores postales designados negocian con los explotadores de aeronaves el transporte de correo, al que aplican controles de seguridad, comprendida su inspección, según exija la autoridad competente y de conformidad con el Convenio de la UPU.



Por lo general, el carácter confidencial de la correspondencia está amparado por la legislación estatal, que puede prohibir la apertura de receptáculos de correo o restringir el uso de algunos métodos de inspección. Ésta también puede exigir que el correo sea tratado de forma distinta a los envíos de carga.

Explotador de aeropuerto

Un explotador de aeropuerto o explotador aeroportuario es la entidad responsable del suministro y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria. Dicho explotador establecerá un entorno seguro y protegido a través del cual se transportan las mercancías y también puede ser responsable del suministro del servicio de carga “en el aeropuerto”. En algunos casos, el explotador aeroportuario será parcialmente responsable de los protocolos para resolver incidentes resultantes de una identificación positiva de amenaza física en la carga aérea.

Explotadores de aeronaves

Los explotadores de aeronaves, también conocidos como líneas aéreas o transportistas aéreos, prestan servicios de transporte de mercancías por aire. Un contrato de transporte (carta de porte aéreo) vincula a un explotador de aeronaves con las partes contratadas competentes para el transporte fiable y seguro de la carga y el correo desde una ubicación (esto es, el aeropuerto de salida) hasta otra (el aeropuerto de llegada).

La carga aérea puede transportarse en aeronaves de pasajeros o aeronaves exclusivamente de carga. En algunos casos, en particular para distancias cortas, los explotadores de aeronaves también pueden transportar la carga aérea por carretera. Ahora bien, el contrato de transporte seguirá siendo una carta de porte aéreo y el tramo de carretera será considerado como un vuelo, al que se le habrá designado el correspondiente número. Esta suerte de operaciones se conoce como “servicio de enlace terrestre”.

Transportistas expreso

Los transportistas expreso aúnan en una única empresa o conglomerado las funciones de corredor, transportista, agrupador y expedidor de carga, proveedor de servicios de asistencia en tierra y explotador de aeronaves, razón por la cual en ocasiones también se les denomina “integradores”. La entrega urgente se ha convertido, por tanto, en un modelo de negocio específico de la industria del transporte de carga. Los transportistas expreso gestionan de manera integral cadenas de suministro multimodal que se extienden por 220 Estados y regiones; emplean sofisticados sistemas informáticos de seguimiento y localización, que les permite supervisar el avance de una expedición en particular a lo largo de una cadena, desde su recogida hasta su entrega; y suelen transportar carga urgente de gran valor añadido, cuya entrega ha de hacerse en un momento determinado.



Figura 2 – El modelo de transporte expreso.

La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea

El marco normativo de la OACI

El marco normativo de la OACI para la cadena de suministro segura de la carga aérea se ha venido elaborando gradualmente a lo largo de un período de tiempo y se ha establecido en una serie de normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 al Convenio de Chicago, apoyados por textos de orientación en el Manual de seguridad de la aviación (Documento 8973 – distribución limitada). Este marco normativo está sometido a revisión constante y se actualiza periódicamente para responder del mejor modo a las amenazas que surjan.

Esta sección se fundamenta en las normas y textos de orientación vigentes en el momento de la elaboración de la presente publicación (julio de 2016).

El marco se aplica a las siguientes entidades de la cadena de suministro:

Los explotadores de aeronaves

En principio, tal como se muestra a continuación, el explotador de aeronaves puede ser íntegramente responsable de la aplicación de los controles de seguridad, comprendidos la inspección previa al embarque del 100% de la carga y del correo.

No obstante, si bien es posible inspeccionar a todos los pasajeros y su equipaje a última hora antes de partir, normalmente este procedimiento no resulta práctico para toda la carga que sale.

La alternativa es una cadena de suministro segura en la que se apliquen controles de seguridad en el punto de origen o en un punto intermedio antes del aeropuerto. Este enfoque permite:

- respetar las obligaciones de las empresas que integran la cadena de suministro de la carga aérea;
- distribuir gastos y responsabilidades entre todas las partes interesadas para que la seguridad de la carga aérea pueda garantizarse en forma ascendente a lo largo de la cadena de suministros de modo que el deber de efectuar controles de seguridad no recaiga íntegramente en los explotadores de aeronaves;
- facilitar el flujo de la carga transportada por vía aérea y reducir o limitar posibles demoras ocasionadas por la aplicación de controles de seguridad;
- implantar controles de seguridad apropiados en categorías específicas de carga que no puedan inspeccionarse mediante los mecanismos habituales debido a su carácter, embalaje, tamaño o volumen; y
- mantener las principales ventajas del transporte aéreo: velocidad, seguridad y protección.

La OACI y sus Estados miembros han elaborado normas para apoyar la aplicación de una cadena de suministro segura mediante los regímenes de agente acreditado y de

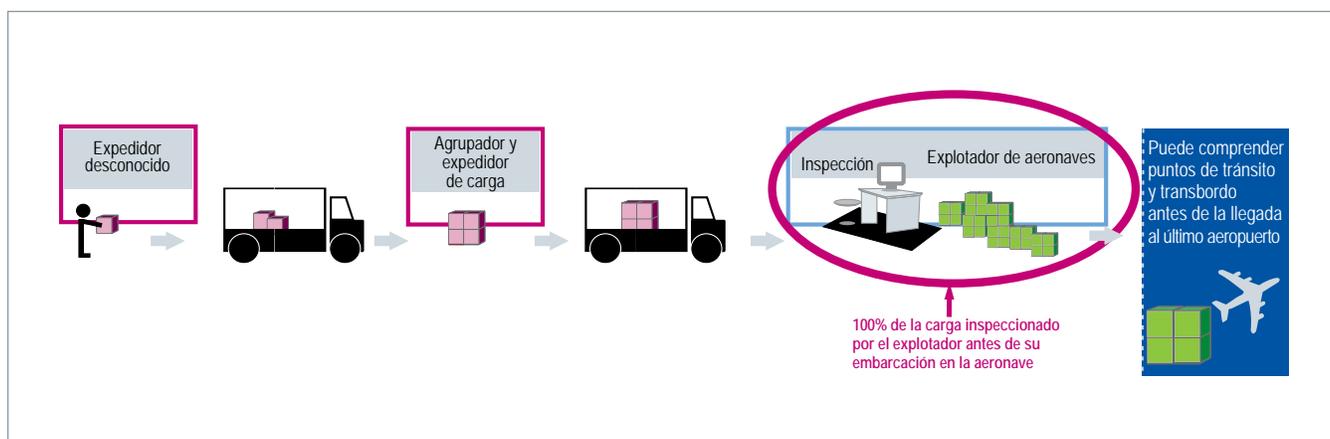


Figura 3 – Controles de seguridad aplicados por los explotadores de aeronaves.

expedidor reconocido. Estas entidades son aprobadas por la autoridad pertinente y pueden aplicar controles de seguridad, incluyendo la inspección ascendente en la cadena de suministro de la carga aérea. Ellas garantizan que la carga y el correo que se transporte en aeronaves comerciales están protegidos contra interferencias ilícitas a partir del punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

La implantación de la cadena de suministro segura reduce la responsabilidad de los explotadores de aeronaves, al tiempo que facilita el procesamiento seguro de la carga a su llegada al aeropuerto.

Agentes acreditados

Un agente acreditado es un agrupador y expedidor de carga o cualquier otra entidad (p. ej., proveedor de servicios de asistencia en tierra) que negocia con el explotador de aeronaves y facilita los controles de seguridad autorizados o exigidos para la carga o el correo por la autoridad competente. Una vez aprobado como agente acreditado, una entidad puede realizar controles de seguridad para la carga, incluyendo la inspección de las mercancías. Los explotadores de aeronaves pueden recibir carga acreditada como segura por un agente acreditado lo que representa la seguridad de los envíos.

Los candidatos que aspiren a la categoría de agente acreditado deben cumplir los requisitos que determine la autoridad competente. El agente acreditado debe diseñar y mantener un programa de seguridad donde se describan todas las medidas conexas aplicadas en las instalaciones y durante todas las operaciones de custodia de la carga y de garantía de su seguridad que se realicen hasta la entrega a la siguiente entidad. Tales medidas deberían comprender, entre otras, el control del acceso a zonas de seguridad, la supervisión de las instalaciones, la protección y vigilancia de la carga frente a accesos no autorizados, los procedimientos de inspección y de entrega y recepción, la instrucción en materia de seguridad para todo el personal que tenga acceso a las instalaciones y la supervisión de los subcontratistas.

Retos inherentes a la inspección de la carga a última hora, antes de su embarque en la aeronave :

- justo antes de la salida, la carga ya está paletizada, por lo que no es posible inspeccionarla en su totalidad sin romper las paletas;
- algunos paquetes o envíos consolidados son demasiado voluminosos para poder inspeccionarse por rayos X convencionales, uno de los métodos de inspección más comunes aplicados en las instalaciones aeroportuarias;
- debido a la diversidad del carácter y contenido de la carga, debe seleccionarse el mejor método de inspección disponible. Para despachar algunos artículos, los operadores de seguridad acaso necesiten emplear diversos métodos que quizá no siempre estén disponibles en las dependencias aeroportuarias; y
- se preparan toneladas de carga para cada vuelo cuando solamente se dispone de breves espacios de tiempo antes de su salida programada. La inspección de toda la carga por el explotador de aeronaves a última hora, antes de partir, podría hacer más lento el movimiento del transporte aéreo y repercutir en su competitividad.



La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea

El marco normativo de la OACI *(continuación)*

No obstante, un agente acreditado solo puede mantener la seguridad de un envío o inspeccionarlo, y hay algunos tipos de carga cuya inspección exhaustiva consume mucho tiempo. En estos casos, la implantación de un régimen de expedidor reconocido ofrece la posibilidad de aplicar controles de seguridad eficaces en la etapa de fabricación/montaje/embalaje.

Expedidores reconocidos

Una entidad puede actuar como expedidor reconocido cuando genere la carga o el correo por cuenta propia y cuando sus procedimientos cumplan reglas y normas de seguridad comunes suficientes como para permitir el transporte de carga o de correo en aeronaves comerciales. Una vez que el expedidor reconocido haya dado cuenta del estado de seguridad de la carga, el envío puede entregarse a un agente acreditado, a otra

entidad aprobada, o directamente al explotador de la aeronave, quien posteriormente asume la responsabilidad de mantener su estado de seguridad hasta embarcar dicho envío en la aeronave.

Para ser designado expedidor reconocido, una entidad tal como un fabricante o en ensamblador debería demostrar su cumplimiento del programa de seguridad para expedidores reconocidos en virtud del cual se desarrollan las negociaciones, según reconozca y autorice la autoridad competente u otra entidad autorizada por el Estado a actuar en su nombre. Los expedidores reconocidos deberían solicitar la designación, autorización o mención por parte de la autoridad competente a intervalos regulares que no excedan de cinco años.

A continuación, se muestra el lugar que ocupan en la cadena de suministro:

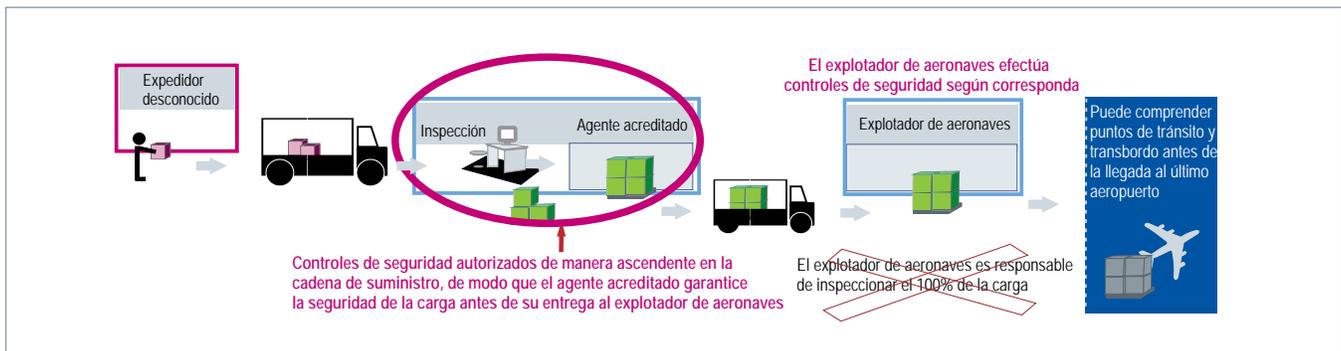


Figura 4 – Controles de seguridad aplicados por los agentes acreditados.

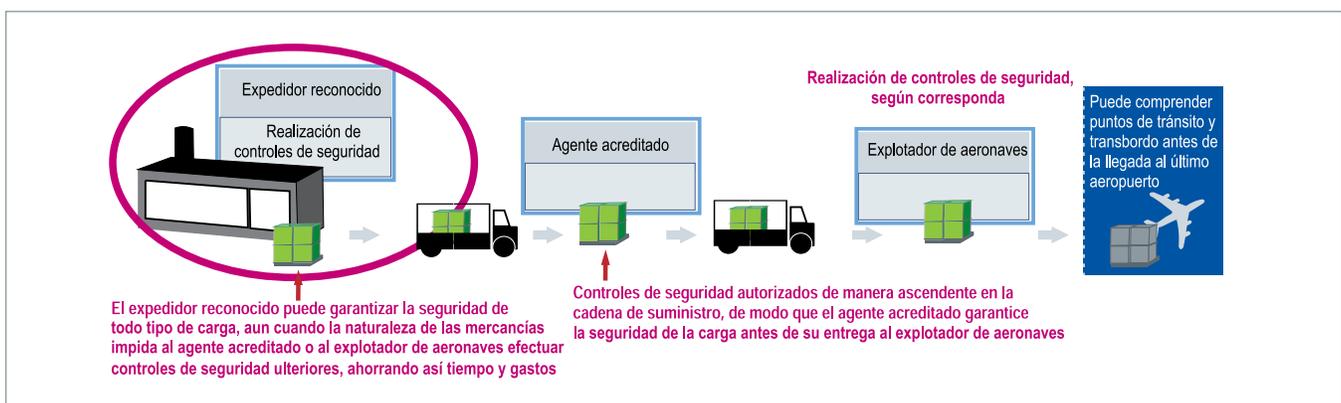


Figura 5 – Controles de seguridad aplicados por los expedidores reconocidos.

Inspección

Para fines de seguridad de la aviación, la inspección es la aplicación de medios técnicos o de otro tipo con miras a identificar o detectar armas, explosivos u otros dispositivos, artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita. La OACI reconoce una variedad de opciones de inspección, incluyendo la inspección manual, la inspección por rayos X y la detección de trazas de explosivos.

La entidad que asegura la carga debe garantizar que la inspección se realiza utilizando un medio o método apropiado, teniendo en cuenta el carácter del envío, dado que no todos los medios o métodos resultarán adecuados a todos los envíos. Además, algunas cargas pueden categorizarse como de "alto riesgo", por ejemplo sobre la base de información proporcionada por organismos de inteligencia, y en estas circunstancias deberían someterse a inspección adicional o a otros controles de seguridad¹.

Declaración de seguridad del envío (CSD)

(Para más información, véase la sección "La cadena de suministro de la carga aérea y sus documentos")

A lo largo de la cadena de suministro, incluyendo los puntos de transferencia, es fundamental compartir información sobre el estado de seguridad de la carga y del correo para garantizar que se ha identificado e inspeccionado correctamente todo lo que requiere protección nueva o adicional.

Para garantizar esta transmisión de información, la entidad encargada de custodiar la carga debería expedir una declaración de seguridad del envío donde se especifique el estado de seguridad de la carga y el correo y se indiquen otra información importante de seguridad. Esta se transmite a cada parte que integre posteriormente la cadena de suministro segura para que aplique al envío las medidas de seguridad pertinentes y lo proteja de accesos no autorizados.

¹ Actualmente, se están considerando las posibilidades de analizar por medios electrónicos datos relativos a los envíos para identificar aquellos que puedan representar un riesgo más elevado. Toda carga que se identifique de esta forma sería sometida a mayor escrutinio y posiblemente a requisitos de seguridad adicionales. Estos sistemas de Información anticipada sobre la carga antes del embarque (PLACI) pueden constituir una capa adicional de inspección en el futuro.

La versión electrónica de la CSD (o CSD-e) complementa la creciente automatización de los procesos relativos a la carga aérea y permite que los explotadores intercambien y almacenen información de seguridad en forma electrónica.

Al aceptar un envío, el agente acreditado o el explotador de la aeronave se referirá automáticamente a la CSD para determinar la forma de manipular, preparar, almacenar y, en caso necesario, inspeccionar la carga. La CSD debería emitirse únicamente una vez que se hayan aplicado los controles de seguridad pertinentes. Si no se indica el estado de seguridad ni se emite declaración alguna, debería considerarse que no se han aplicado controles de seguridad previos. En cada fase de la cadena de suministro segura, debería completarse la CSD para indicar que otra entidad autorizada integrante de la misma está encargándose del estado de seguridad de la carga.

Solamente están autorizados a emitir o completar dicha declaración las entidades contempladas por el Estado como agentes acreditados, expedidores reconocidos o explotadores de aeronaves, cuyo número de identificación único debería registrarse para así reconocer su responsabilidad y acreditación administrativa. La CSD puede remitirse ya sea por copia impresa, o en formato electrónico.

En el modelo de negocio expreso, la información pertinente sobre la seguridad de la carga suele estar disponible en sistemas informáticos internos.

Por lo general, los envíos postales también presentan documentación diferente.

La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea

El marco normativo de la OMA

El Marco normativo SAFE de la OMA es un instrumento aduanero, que abarca todos los medios de transporte, para custodiar y facilitar el traslado de mercancías a través de las cadenas de suministro internacionales. Sus repercusiones son tanto de carácter nacional como internacional y se compone de distintas normas en virtud de las cuales se solicita:

- que se forjen alianzas entre las administraciones de aduanas, entre las administraciones de aduanas y el sector privado, y entre las administraciones de aduanas, y las autoridades de aviación y otros organismos gubernamentales fronterizos;
- la armonización de los requisitos de información electrónica anticipada o de información anticipada sobre la carga antes del embarque para llevar a cabo evaluaciones de riesgos a fin de afrontar las amenazas a la seguridad;
- la inspección de la carga de alto riesgo o medios de transporte de salida;
- el uso de equipos de inspección modernos, no intrusivos;
- la introducción del concepto de operadores económicos autorizados (OEA), entidades que una vez satisfechas en normas de seguridad determinadas previamente, reciben la ventaja de una mejor facilitación; y

- el reconocimiento mutuo entre las administraciones de aduanas de sus respectivos OEA y procedimientos de control.

En algunas regiones, ya existe un grado de reconocimiento mutuo de los OEA y del Estado del agente acreditado/expedidor reconocido lo que puede armonizarse y ampliarse oportunamente en el futuro.

Tradicionalmente, las aduanas han sido responsables de la ejecución de una amplia variedad de políticas gubernamentales, que abarcan ámbitos tan diversos como la recaudación de impuestos, el cumplimiento de los acuerdos comerciales y su facilitación, la interceptación de sustancias prohibidas, la protección del patrimonio cultural y la observancia de las leyes de propiedad intelectual. El alcance de sus obligaciones refleja que a las autoridades aduaneras se les han confiado durante mucho tiempo asuntos administrativos sobre los cuales otros ministerios y organismos gubernamentales tienen la responsabilidad de adoptar políticas, comprendidas las sanitarias, agrícolas, medioambientales, de estadística comercial y, en algunos casos, migratorias.

Las aduanas tienen potestad para inspeccionar la carga y los medios de transporte que penetren, transiten o abandonen un Estado. En ciertos casos, pueden incluso denegar su entrada, tránsito o salida. Pese al alcance de estos poderes, se requiere de un enfoque holístico





para optimizar la seguridad de la cadena de suministro del comercio internacional al tiempo que se garantizan mejoras continuas en la facilitación del comercio. A ello se debe la concertación de acuerdos de cooperación de las aduanas con otros organismos gubernamentales en un denominado marco de gestión fronteriza coordinada.

Los procedimientos aduaneros modernos se fundamentan en el Convenio internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros (Convenio de Kyoto revisado). Tras los sucesos del 11-S, el Consejo de la OMA adoptó el Marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial, aplicando así un enfoque holístico a la cadena de suministro. Ciento sesenta y nueve miembros de esta Organización han firmado una declaración de intenciones para su aplicación. El Grupo de trabajo SAFE de la OMA vela por su pertinencia y por que se mantenga actualizado mediante un proceso de revisión periódica.

Las disposiciones sobre facilitación de la carga del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI se enmiendan cada tanto para mantenerlas alineadas, en la medida posible, con el Convenio de Kyoto revisado y el marco SAFE. Fueron modificadas recientemente en 2015 para incorporar al Anexo el concepto de OEA.

El documento SAFE de la OMA reúne todos los documentos y directrices de la OMA destinados a respaldar la aplicación del Marco normativo SAFE. Este documento contiene el Marco normativo SAFE, las Directrices relativas a la gestión de la cadena logística integrada, la Guía de aplicación del programa relativo a los OEA, el compendio sobre los OEA, el Modelo de procedimientos de recurso de apelación de los OEA, los Beneficios de los OEA: una contribución del Grupo consultor del sector privado de la OMA, las Directrices para la adquisición y uso de los equipos de detección y/o

inspección no intrusiva, incluidas las Directrices sobre las amenazas y soluciones tecnológicas, la Recomendación de la OMA sobre las formalidades aduaneras relativas a los dispositivos de seguridad de contenedores (CSD) en el marco de la admisión temporal, el Mecanismo de actualización de los elementos de datos del SAFE, las Directrices de la OMA sobre la recuperación del comercio, Preguntas planteadas con mayor frecuencia por las Pequeñas y Medianas Empresas, las Directrices para la elaboración de acuerdos o convenios de reconocimiento mutuo, Conjunto de herramientas para el Pilar 1 (aduana a aduana) y un Modelo de OEA, un Compendio sobre gestión coordinada de las fronteras – Compendio de ventanilla única - Volumen 1 y Volumen 2, Folleto conjunto OMA/OACI, Orientación sobre asociación aduanas-empresas, Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera sobre principios rectores para la calidad de los datos (junio de 2015).

El Marco SAFE es un instrumento dinámico que equilibra la facilitación y el control, al tiempo que garantiza la seguridad de la cadena de suministro del comercio mundial.

Procedimientos de control aduanero integrado

Todo lo que se introduzca en un territorio aduanero o se extraiga de él está sujeto a un control conexo. En una cadena de control aduanero integrado ha de garantizarse la integridad del envío desde el momento en que las mercancías parten del lugar de origen hasta que arriban al lugar de destino definitivo. Esto suele comenzar con la transmisión electrónica anticipada de la información obligatoria por el exportador o su agente. Esta información debería presentarse en la aduana antes de que se carguen las mercancías en el medio de transporte (o en el contenedor) empleado para su exportación.

La seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea

El marco normativo de la OMA *(continuación)*

Puede requerirse también que el explotador de aeronaves efectúe una transmisión inicial de datos en una fase ulterior estipulada. Por motivos de seguridad, los requisitos de información de las aduanas suelen limitarse a los que figuran en la documentación ordinaria de los explotadores de aeronaves, según lo establecido en el Anexo II del Marco normativo SAFE.

De igual modo, el explotador de aeronaves o su agente transmitirán, por vía electrónica, a la administración de aduanas de entrada información obligatoria anticipada, que se complementará con la que efectúe el importador en una fase posterior estipulada.

El Marco normativo SAFE de la OMA comprende disposiciones para toda empresa que participe en el transporte de mercancías a través de la cadena de suministro internacional y vaya a ser reconocida como OEA por las aduanas en caso de cumplir las prescripciones de seguridad que establece dicha cadena. Los OEA tienen autorización para presentar información limitada previa a la llegada que, no obstante, debe contener los datos mínimos necesarios para que la aduana lleve a cabo una evaluación de riesgos para la seguridad.

Estas disposiciones pueden ampliarse mediante la introducción del concepto de cadena de suministro autorizada en la que la aduana considera que todos los participantes en una transacción cumplen normas específicas en materia de manipulación segura de las

mercancías. Los envíos que se trasladen íntegramente desde su punto de origen hasta el de destino a través de dicha cadena serán considerados de ordinario como de bajo riesgo, y podrán beneficiarse de una mayor facilitación al cruzar las fronteras.

En la cadena de control aduanero integrado, las aduanas llevan a cabo evaluaciones de riesgos para la seguridad de manera permanente. Estas pueden iniciarse al recibir la declaración inicial de exportación, y se actualizarán en fases posteriores a medida que se disponga de información adicional, tales como los datos procedentes de la declaración de carga. Este proceso continuo evita la duplicación innecesaria de controles.

La aduana puede solicitar más información, proseguir con sus investigaciones, inspeccionar las mercancías de forma no intrusiva o abrir su embalaje para someterlas a un examen físico en cualquier punto de la cadena de suministro en el que tenga razones para sospechar que un envío presenta riesgos. Tan pronto como se hayan cumplido todos los trámites aduaneros, se despacharán las mercancías (para su exportación o importación). La aduana notificará a la parte que haya presentado la información obligatoria, en un plazo de tiempo específico, si éstas pueden cargarse, descargarse o despacharse. Los envíos que transporten los OEA en una cadena de suministro segura gozarán de una mejor facilitación, tal como un trato prioritario a la hora de ser evaluados y despachados.



Los servicios de aduanas de la oficina de salida tomarán normalmente medidas para permitir a la oficina de destino que identifique los envíos y detecte cualquier interferencia ilícita. Más aún, las administraciones de aduanas de salida y destino deberían acordar el uso de un sistema de mensajería electrónica para intercambiar datos conexos. En concreto, esto debería aplicarse a los resultados de los controles y a las notificaciones de llegada de los envíos de alto riesgo.

Como parte de la cadena de control aduanero integrado, las administraciones de aduanas a lo largo de la cadena de suministro pueden realizar intercambios rutinarios de datos, en particular para envíos de alto riesgo.

Gestión de la información

Las partes interesadas de la cadena de transporte han implantado en los aeropuertos sistemas electrónicos que permiten el intercambio de información entre las partes que así lo requieran, denominados sistemas comunitarios de carga. Las aduanas suelen formar parte de dichos sistemas para acceder a los datos requeridos para la evaluación de riesgos. Las administraciones de aduanas modernas emplean sistemas automatizados para gestionar los riesgos para la seguridad, procuran eludir los inconvenientes que plantean los distintos conjuntos de prescripciones para garantizar y facilitar el comercio y, en lo posible, reconocen otras normas internacionales y no duplican ni contradicen otros preceptos intergubernamentales.

A efectos de la normalización y armonización de las prescripciones sobre los datos aduaneros en la importación y la exportación, la OMA ha elaborado el Modelo de datos de la Organización, que define un conjunto máximo de datos exigidos para el cumplimiento de los trámites conexos y el formato de los mensajes electrónicos. El Modelo de datos comprende la información necesaria para fines de control y evaluación de riesgos aduaneros, así como la requerida por otros organismos fronterizos.

Información anticipada

Las autoridades aduaneras han venido utilizando durante años la Información anticipada sobre la carga (ACI), antes de la llegada, sobre la base de las disposiciones establecidas en el marco de normas SAFE de la OMA, como herramienta fundamental en el proceso de

seleccionar y evaluar los riesgos de los envíos para seguridad y facilitación. Actualmente, el posible uso de la Información anticipada sobre la carga antes del embarque (PLACI) como parte de un enfoque de varias capas basado en los riesgos para la seguridad de la carga aérea también se está considerando como capa opcional adicional del proceso de evaluación de riesgo. La determinación de la forma en que puede utilizarse la PLACI electrónica para apoyar la gestión de riesgos en la seguridad de la carga aérea es una de las áreas en las cuales la OACI y la OMA están trabajando juntas.

Las posibles ventajas de adoptar un sistema PLACI son las siguientes :

- capa adicional de seguridad, que aumenta la eficacia de un sistema de varias capas y un enfoque basado en los riesgos;
- concentración y más fácil identificación de los envíos de carga aérea de alto riesgo con fines de seguridad;
- evitar demoras innecesarias para los envíos de carga aérea de bajo riesgo;
- satisfacción de los requisitos aduaneros y de seguridad de la aviación mediante un proceso único y conjunto, evitando la duplicación;
- flexibilidad para adaptarse a diversos modelos de cadena de suministro que producen resultados de seguridad comparables; y
- facilitación de los movimientos de la carga a través de las cadenas de suministro mundiales, que son complejas, transfronterizas y multimodales.

La cadena de suministro de la carga aérea y sus documentos

Flujo de documentos en la carga general

En la siguiente introducción al proceso de negocio se describe el flujo físico de las mercancías y el flujo de información entre las distintas partes interesadas que integran la cadena de suministro de la carga aérea. La figura ilustra un proceso en el que el agrupador y expedidor de carga agrupa en el lugar de origen envíos procedentes de

distintos expedidores en un único envío y ejerce actividades de intermediación y entrega en el lugar de destino final.

Tal como se ilustra en el cuadro siguiente, 14 son los principales documentos que pueden emplearse a lo largo de la cadena de suministro :

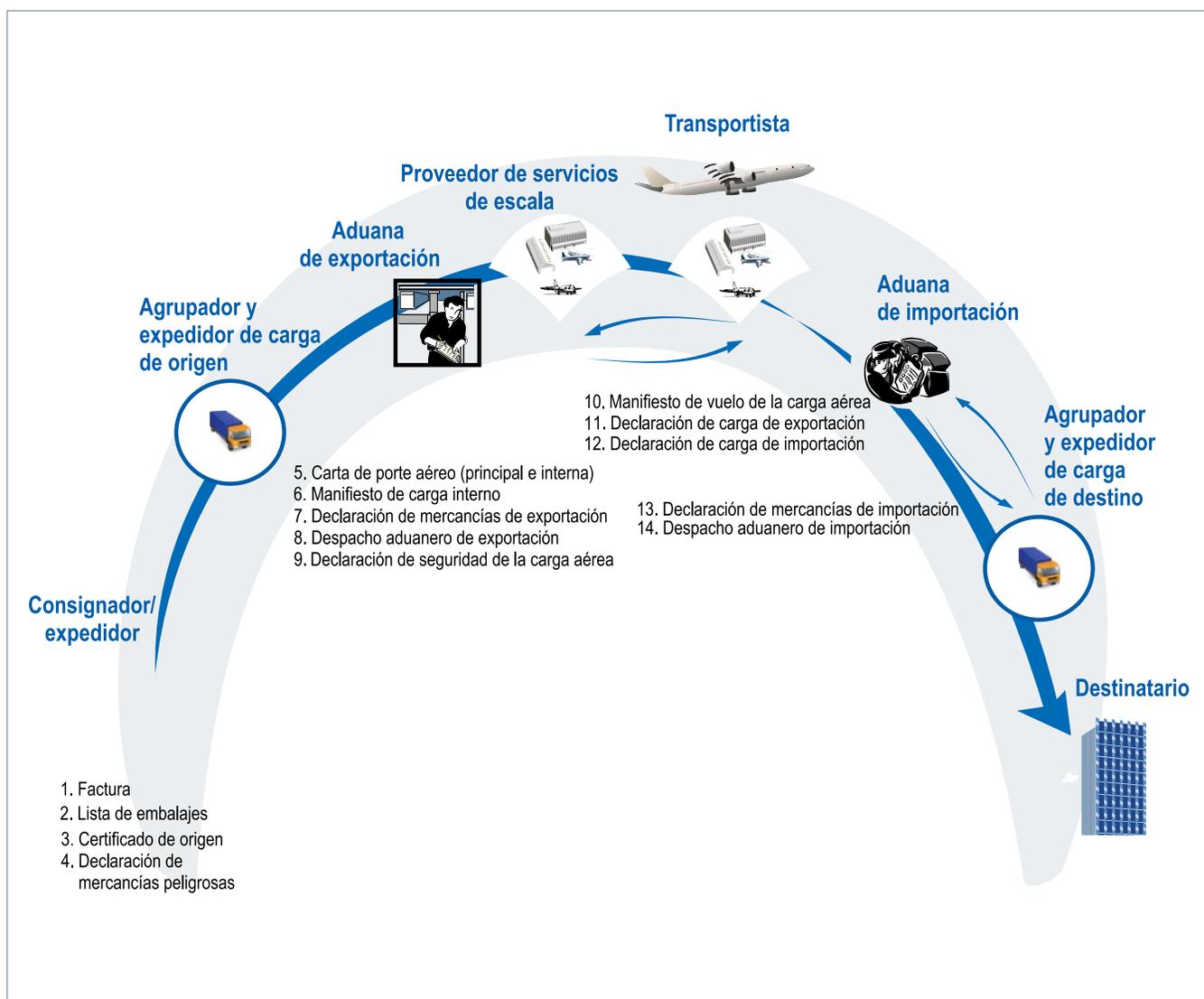


Figura 6 – Carga general: el flujo más común de documentos aduaneros.

Tabla 1 : Documentos para la cadena de suministro

Manifiesto de carga aérea	Documento emitido por un explotador de aeronaves, disponible en copia impresa o en formato electrónico, que contiene los detalles de los envíos transportados a bordo de un vuelo específico y ofrece un listado de todos los números de las cartas de porte aéreo, comprendida la principal, en relación con las mercaderías cargadas. El documento también determina la naturaleza de estas, su peso y el número de artículos que componen cada envío, así como la unidad de carga empleada.
Carta de porte aéreo	Documento preparado por, o en nombre de, un expedidor que da fe del contrato firmado entre éste y el(los) explotador(es) de aeronaves para el transporte de mercancías a través de sus rutas. Aunque los fines de las cartas de porte aéreo son diversos, sus dos principales funciones son la de actuar como contrato de transporte (cuyas condiciones figuran al dorso de su versión original) y como prueba de la recepción de las mercancías. La carta de porte aéreo es el documento más importante que emite un explotador de aeronaves, bien directamente, bien a través de su agente acreditado (agrupador y expedidor de carga), y comprende el transporte de la carga de un aeropuerto a otro. Contiene 11 dígitos utilizados para hacer reservas y comprobar la posición en tiempo real de la expedición hasta su entrega definitiva. Los tres primeros dígitos indican el prefijo del explotador de aeronaves.
Carta de porte aéreo interna	Un agrupador y expedidor de carga que ofrezca servicios de agrupación extenderá su propia carta de porte aéreo al expedidor, denominada carta de porte aéreo interna, que puede servir de documento de transporte multimodal. La carta de porte aéreo interna y las condiciones generales del expedidor de carga pueden considerarse como parte de un contrato entre el agrupador y expedidor de carga y cada expedidor cuyas mercancías hayan sido agrupadas. En la carta de porte aéreo interna figuran dos números de referencia: el número de la carta principal de porte aéreo a la que esté vinculada y el número de la carta de porte aéreo interna en sí, que siempre difiere de un agrupador y expedidor de carga a otro, sin límites o dígitos estándar, y que puede emplearse para rastrear un envío realizado otra vez del agrupador y expedidor de carga.
Carta principal de porte aéreo	La carta principal de porte aéreo es emitida por, o en nombre de, los agrupadores y expedidores de carga que ofrecen servicios de agrupación. Es un documento en el que se especifica el contrato en términos generales firmado entre un agrupador y expedidor de carga (o consolidado) y los explotadores de aeronaves para el transporte de mercancías procedentes de más de un expedidor pero dirigidas al mismo Estado, aeropuerto u otro destino final. Las cartas principales de porte aéreo están vinculadas a las varias cartas de porte aéreo internas y el número de identificación de la carta principal puede utilizarse para rastrear un envío transportado por un explotador de aeronaves.
Certificado de origen	Formulario específico de identificación de las mercancías, mediante el cual la autoridad u órgano facultado para su emisión certifica expresamente que éstas provienen de un Estado específico. Este certificado puede incluir asimismo una declaración del fabricante, del productor, del proveedor, del exportador o de otra persona competente.
Declaración de seguridad del envío (CSD)	La declaración de seguridad del envío es un documento utilizado para determinar el estado de seguridad de la carga. Permite dar seguimiento al estado de seguridad de ésta y del correo en su avance a lo largo de la cadena de suministro segura, y contribuye a velar porque los agentes acreditados, expedidores reconocidos y explotadores de aeronaves asuman los controles de seguridad pertinentes. La declaración de seguridad del envío, que puede figurar en copia impresa o en formato electrónico, debería ser expedida por el ente que custodie y entregue la carga. Puede encontrarse un modelo en el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (Doc 8973, de distribución limitada).
Despacho aduanero de exportación	Documento por el que una autoridad aduanera despacha mercancías bajo su control para ponerlas a disposición de la parte competente para su exportación (también denominado albarán de aduanas).
Despacho aduanero de importación	Similar a la definición anterior pero para importaciones.
Declaración de mercancías peligrosas	Documento(s) emitido(s) por el consignador o expedidor para acreditar que las mercancías peligrosas transportadas se han embalado, etiquetado y declarado de conformidad con las disposiciones de las normas y los convenios internacionales.
Declaración de carga de exportación (salida)	Término genérico aplicado al documento, también denominado "Declaración del cargamento", en el que se facilitan los detalles requeridos en la aduana en relación con la carga de salida trasladada por medios de transporte comerciales.
Declaración de mercancías de exportación	Documento por el que se declaran las mercancías para las formalidades de despacho aduanero de exportación.
Manifiesto de carga interno	Documento que contiene información similar a la del manifiesto de carga, así como de detalles adicionales sobre la cuantía de la carga, etc.
Declaración de carga de importación (llegada)	Similar a la definición anterior pero para la carga de entrada.
Declaración de mercancías de importación	Documento por el que se declaran las mercancías para las formalidades de despacho aduanero de importación.
Factura	Documento exigido por la aduana de un Estado importador en el que un exportador declara el precio de facturación u otro, tal como el precio de venta o el de mercancías idénticas, y especifica los costos de flete, aseguramiento y embalaje, así como las condiciones de entrega y pago a fin de determinar el valor de aduanas de las mercancías en dicho Estado.
Lista de embalajes	Serie de documentos en los que se especifican las mercancías que contiene cada bulto.

La cadena de suministro de la carga aérea y sus documentos

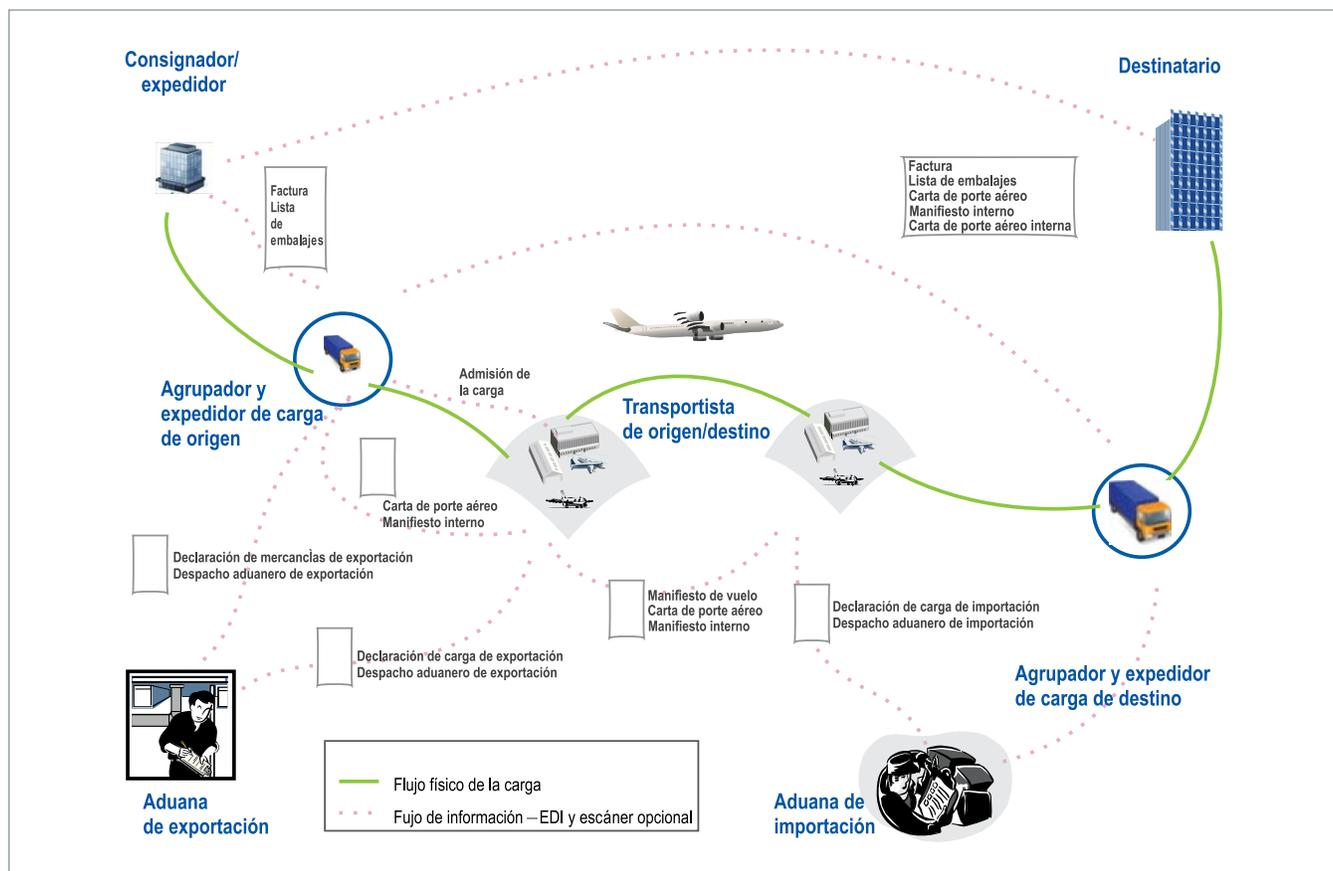


Figura 7 – Visión general del proceso de negocio: intercambios entre partes interesadas.

Flujo de documentos en la carga general *(continuación)*

El agrupador y expedidor de carga de origen, cuando actúa como corredor o agente aduanero utilizando la información que recibe del expedidor (consignador), prepara y envía a la aduana una declaración de mercancías de exportación. Esta a su vez despacha las mercancías de exportación y se lo notifica al agrupador y expedidor de carga (transitario) de origen remitiéndole por vía electrónica un despacho aduanero de exportación. Este último prepara un manifiesto interno, así como una carta principal de porte aéreo, y los envía al explotador de aeronaves de origen. Si el explotador de aeronaves no presenta información anticipada de evaluación de riesgos de seguridad, y cuando corresponda la PLACI aplicable (7+1 elementos de datos) a la aduana de destino podrá hacerlo en su nombre, o en el del expedidor, el agrupador y expedidor de carga. La aduana podrá entonces realizar una evaluación previa de riesgos para la seguridad y, en

función de los resultados y del Estado, proporcionar una respuesta por vía electrónica. El agrupador y expedidor de carga de origen puede enviar una prealerta al agrupador y expedidor de destino para permitirle que prepare con antelación el despacho aduanero. La prealerta puede consistir en una factura, una lista de embalajes, una carta de porte aéreo interna, un manifiesto interno y una carta principal de porte aéreo, u otra clase de documentos obligatorios.

En caso de intervenir un corredor o agente de aduanas, el agrupador y expedidor de carga de destino transmitirá la información de prealerta necesaria al corredor o agente de aduanas de destino.

El agrupador y expedidor de carga de origen entregará el envío al explotador de aeronaves de origen, que efectuará

las comprobaciones necesarias antes de considerar la carga como “lista para ser transportada”.

Un agente de servicios de asistencia en tierra puede recoger la carga en nombre del explotador de aeronaves.

El explotador de aeronaves de origen remitirá a la aduana de exportación la declaración de carga correspondiente en busca de una autorización para despachar la carga de salida. A continuación, manifestará el vuelo transmitiendo “ruedas arriba” una prealerta al explotador de destino. Esta prealerta consistirá en el manifiesto de vuelo así como en el manifiesto interno y la carta principal de porte aéreo. Previamente a la llegada del vuelo, algunas autoridades aduaneras nacionales podrían solicitar al explotador de destino que transmita por vía electrónica un informe de transporte donde se indique la identificación del vuelo y la hora estimada de llegada.

Algunas de las actividades del explotador de aeronaves pueden ser realizadas en su nombre por agentes de servicios de asistencia en tierra.

A la llegada del vuelo, o con anterioridad, el explotador de aeronaves de destino remitirá a la aduana de importación la declaración de carga correspondiente en busca de una autorización para despachar la carga que vaya a entregarse

al agrupador y expedidor de carga de destino o a otra parte competente. Cuando proceda, el agrupador y expedidor de carga de destino recogerá la carga y transmitirá la declaración de mercancías de importación (que suele prepararse con antelación) a la aduana de importación para que despache las mercancías (permiso físico y fiscal). La aduana de importación realizará una evaluación de riesgos y, en función de los resultados, podrá solicitar información adicional al agrupador y expedidor de carga de destino (tal como, la factura, la lista de embalajes u otros documentos normativos obligatorios).

En caso de intervenir un corredor o agente de aduanas, tramitará el despacho aduanero él mismo y no el agrupador y expedidor de carga de destino. El agente o corredor puede ser instruido por el agrupador y expedidor de carga o por el importador (en ocasiones, también por el destinatario).

La aduana de importación puede transmitir una respuesta por vía electrónica al agrupador y expedidor de carga de destino (o a otras partes declarantes) sobre el despacho de las mercancías de importación. Una vez despachadas, el agrupador y expedidor de carga de destino velará por que se carguen en el medio de transporte que haya de entregarlas en el punto donde se encuentre el destinatario final u otro punto de entrega determinado.

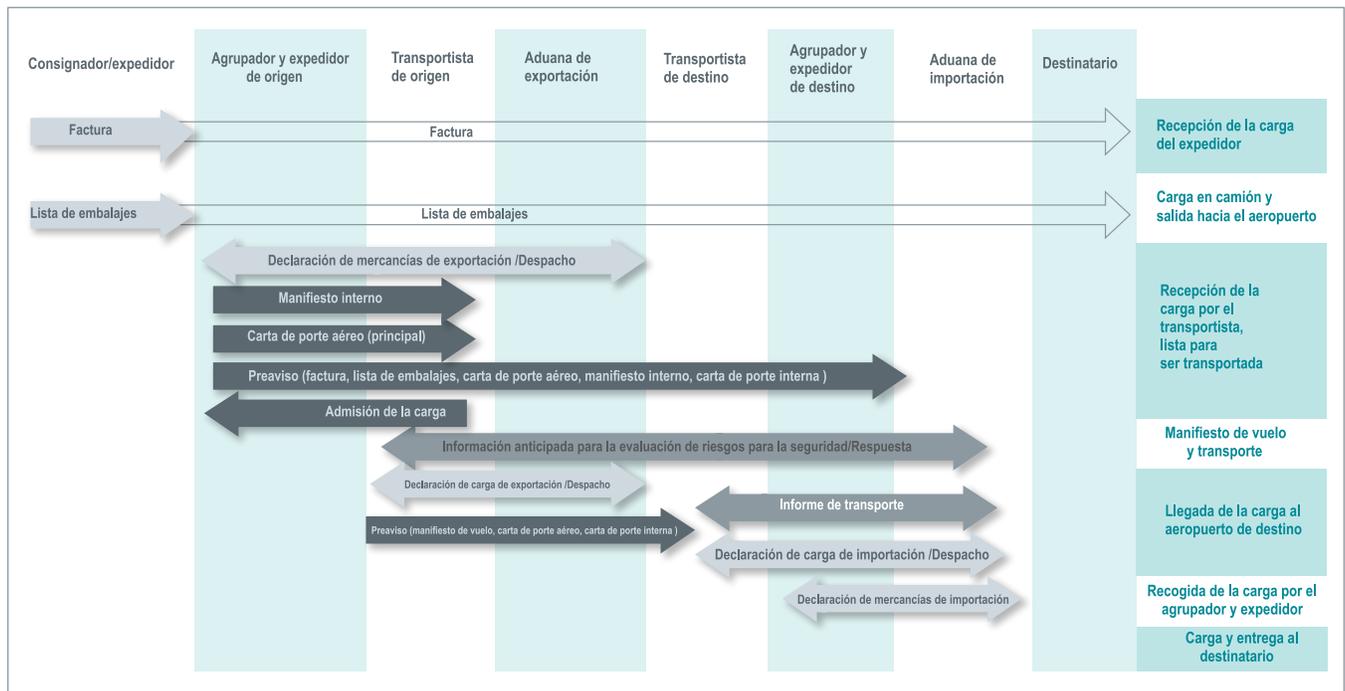


Figura 8 – Secuencia de documentos de la cadena de suministros de la carga aérea.

La cadena de suministro de la carga aérea y sus documentos

El flujo de documentos en el modelo de carga expreso

El sector de la entrega urgente opera con sistemas informáticos sumamente sofisticados y plenamente integrados, que permiten el procesamiento de los datos pertinentes de la cadena de suministro y la gestión del flujo de información con antelación al flujo físico de la carga conexas. Estos sistemas informáticos privados propician un entorno íntegramente sin papel necesario para prestar servicios de entrega urgente. Las compañías del sector se inclinan por la presentación

electrónica de la documentación oficial obligatoria, tales como los manifiestos y las declaraciones de mercancías. La documentación de apoyo, tales como las facturas comerciales, está digitalizada y disponible para su presentación electrónica o acceso directo, según corresponda y se solicite. Ahora bien, cuando continúe pidiéndose documentación en papel en cumplimiento de la legislación nacional, ésta podrá prepararse por encargo en este otro formato, según se demande.



Figura 9 – Flujo de información en el modelo de carga expreso.

Correo

Las operaciones postales internacionales designadas se rigen por las leyes de la Unión Postal Universal (UPU). En el contexto de la presente publicación, se entiende por correo aquel que requiera de una declaración de aduanas, excluyendo así las postales y otra suerte de correspondencia. El primer eslabón de la cadena de suministro postal es la admisión en los puestos de exportación del correo procedente de los remitentes, a quienes se les solicitará que confirmen en el punto de admisión si el artículo contiene sustancias peligrosas o prohibidas por la legislación en virtud de la cual se rija el puesto de importación. A continuación, se adjuntará al artículo un formulario de declaración de aduanas.

Tras su ulterior procesamiento en las dependencias del puesto de exportación, comprendido un eventual examen de la aduana de exportación, se entregará el correo al explotador de aeronaves en el punto de exportación. Cada envío postal irá acompañado de documentación de transporte para uso de éste y de documentación operacional destinada al puesto de importación. Se comprobará si el correo es seguro antes de embarcarlo en la aeronave. El Artículo 9 del Convenio de la UPU

precisa la responsabilidad del puesto en relación con la inspección, la protección y la seguridad de la carga. Además, se han autorizado a algunos agentes postales a actuar como OEA. Además, se han autorizado algunos agentes postales para trabajar como agentes reglamentados y, por lo tanto, están autorizados para inspeccionar el correo. Algunos operadores postales también han sido autorizados a actuar como OEA.

A continuación, el correo se traslada al aeropuerto más cercano al puesto de importación, bien directamente o tras atravesar uno o más puestos de tránsito. Aquí es entregado al puesto de importación por el explotador de aeronaves competente. Será entonces cuando la aduana de importación examine todos los artículos de correo entrantes para determinar su admisibilidad y evaluar los derechos de aduana conexos, cuando proceda. Tras despacharlos, los artículos de correo se procesarán operacionalmente en las dependencias del puesto de importación. Por último, se entregarán a su destinatario.

En la figura que se muestra a continuación se describe de forma simplificada la cadena de suministro postal:

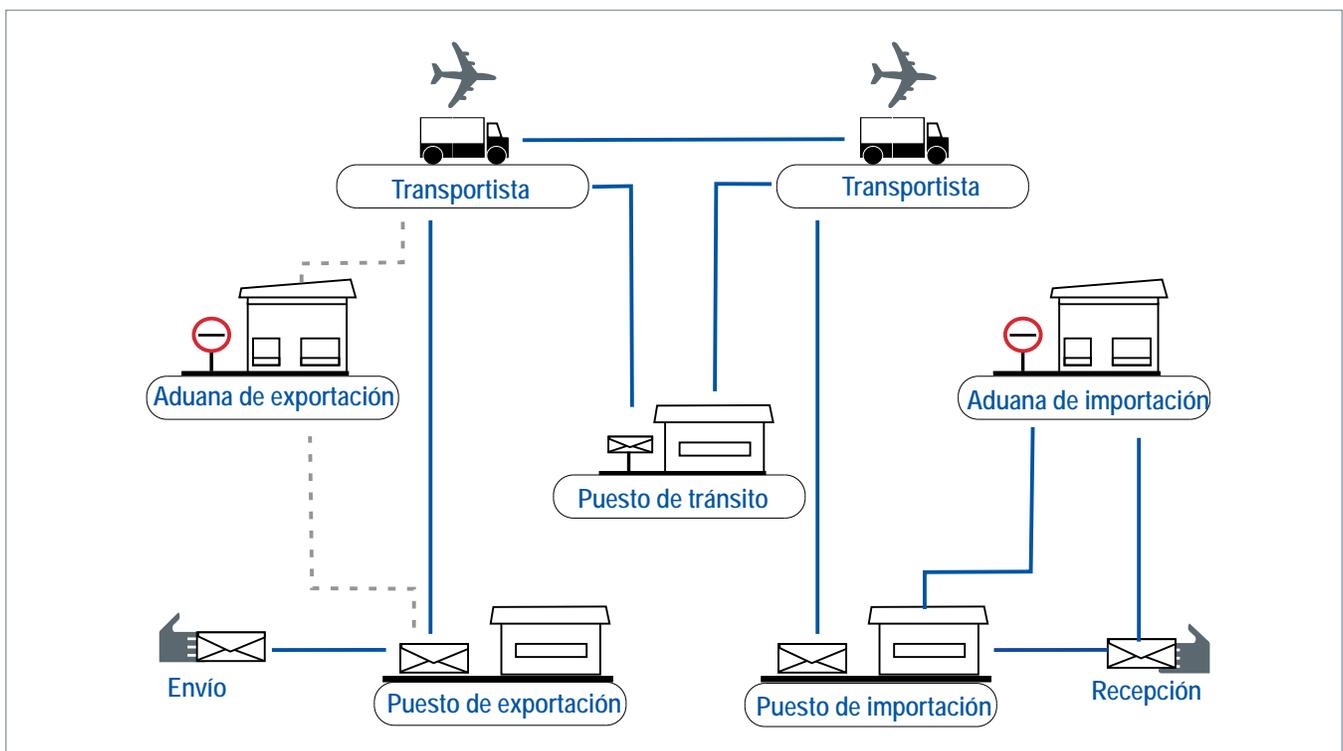


Figura 10 – La cadena de suministro postal.

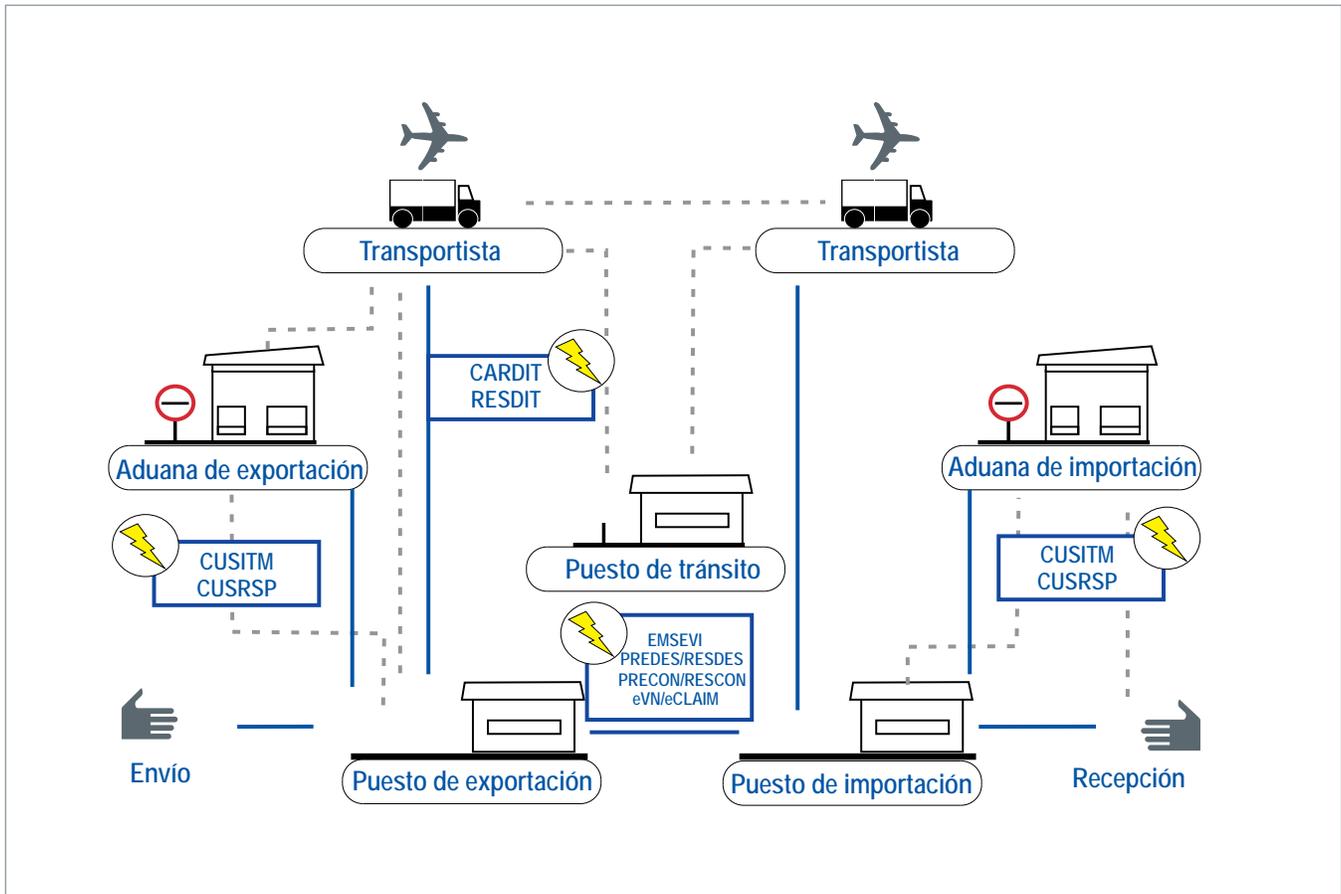


Figura 11 – Intercambios de información por vía electrónica.

El transporte de correo internacional requiere de tres clases de intercambios de información: entre los puestos, entre los puestos y los explotadores de aeronaves, y entre los puestos y las aduanas. Dichos intercambios estriban cada vez más en mensajes electrónicos. Se han elaborado mensajes estandarizados para cada una de estas categorías de intercambios. La OMA y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) han colaborado estrechamente con la UPU en la configuración de mensajes post-aduana y post-explotador de aeronaves, respectivamente.

La UPU también está cooperando de cerca con la OMA, la OACI y otras organizaciones para elaborar un modelo

postal que facilite a las partes interesadas competentes información anticipada por vía electrónica para fines de seguridad. En el Congreso de la UPU celebrado en 2012 se enmendó el Convenio de esta Organización para tornar obligatoria la disposición sobre dicha información anticipada.

La UPU y la OMA han elaborado conjuntamente mensajes sobre artículos de aduanas (CUSITM) y de respuesta de aduanas (CUSRSP). Los mensajes de preaviso CUSITM están pensados para ser enviados a la autoridad aduanera local por el puesto que recibe el artículo. Estos mensajes, tal como ilustra el siguiente gráfico, actúan de preaviso a la aduana en relación con el artículo, comprendido

su remitente, destinatario, contenido, franqueo y valor declarado. La información permite a la autoridad aduanera decidir si retener o no dicho artículo para una inspección de seguridad y si deberían evaluarse las tasas y los derechos conexos. Los mensajes CUSRSP, enviados desde la autoridad aduanera a un puesto (normalmente en respuesta a un preaviso CUSITM), informan a este último si un artículo puede despacharse para continuar con su procesamiento, o si debe ser retenido para una inspección de seguridad o para la evaluación de las tasas y los derechos conexos.

La UPU ha creado un Sistema de declaración de aduanas (CDS) para el procesamiento integral de las declaraciones de aduanas desde los puestos hasta las aduanas/controles fronterizos. El CDS se basa en las normas conjuntas OMA-UPU para la construcción de mensajes. Este soporte lógico proporciona amplias funcionalidades tanto a los usuarios postales como a las aduanas/controles fronterizos. El Sistema de declaración de aduanas facilitará los controles de seguridad y promoverá el comercio electrónico postal.

La colaboración entre la UPU y la OACI se ha intensificado debido al incremento de los requisitos relativos a la

seguridad operacional y a la seguridad de la aviación. Ambas organizaciones participan mutuamente en las actividades de sus respectivos órganos de seguridad, y se está elaborando un material didáctico para uso del personal de correos, en colaboración con la OACI. La UPU también ha elaborado normas sobre seguridad de la aviación (S58 y S59), siguiendo como modelo las prescripciones del Anexo 17 de la OACI y los del Marco SAFE de la OMA, cuya observancia es actualmente obligatoria para los Estados miembros de la UPU. En 2009, se firmó un Memorando de acuerdo entre la OACI y la UPU, que se actualizó en 2015, para incluir un comité de contacto.

La OMA y la UPU también firmaron un memorando de acuerdo en 2007 y cooperan en asuntos de interés mutuo, incluyendo la seguridad de la cadena postal, mediante un comité de contacto.



El impacto de los servicios de carga aérea en el desarrollo económico

Beneficios económicos de los servicios de carga aérea

El transporte de carga aérea permite que las naciones, independientemente de su ubicación geográfica, se relacionen en forma eficaz con mercados distantes y cadenas de suministro mundiales en forma rápida y fiable. Esto es fundamental para la aplicación de mejores prácticas de negocios internacionales, incluyendo la gestión de inventarios justo a tiempo y la producción a pedido.

Los servicios de carga aérea son un importantísimo habilitador del progreso económico en los países en desarrollo, dado que conectan mercados a través de continentes. Componentes eléctricos de elevado valor y productos perecederos como alimentos y flores se transportan por todo el mundo, proporcionando firmes oportunidades de empleo y crecimiento económico sostenible a regiones que se benefician de dicho comercio.

El transporte aéreo desempeña un papel fundamental para los Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEIDS), Países en desarrollo sin litoral (PEDSL) y Países menos adelantados (PMA), permitiéndoles superar los servicios poco frecuentes con embarcaciones o las débiles infraestructuras de transporte terrestre. Las rutas de los servicios de carga aérea se consideran como cordones umbilicales regionales o líneas de salvamento para dichas zonas.

La velocidad y la fiabilidad de la aviación también constituyen un factor fundamental en la prestación de asistencia de urgencia durante emergencias provocadas por desastres naturales, hambrunas y guerras. Los lanzamientos y suministros desde el aire se encuentran entre las primeras respuestas de las organizaciones de ayuda para enfrentar crisis humanitarias. La carga aérea también desempeña una función vital en la rápida entrega de suministros médicos y órganos para trasplantes en todo el mundo.

Con arreglo al Grupo de acción del transporte aéreo (ATAG), el mayor beneficio económico de una mejor conectividad de la carga aérea radica en su impacto sobre el rendimiento a largo plazo de la economía amplia mediante el mejoramiento del nivel de productividad general. Abre nuevos mercados, fomenta las exportaciones y, al mismo tiempo, aumenta la competencia y las opciones en el mercado local originadas en productores basados en el extranjero.

49,3

millones de toneladas de carga tramitadas por vía aérea en 2013



Análisis de rentabilidad: Zona económica del Aeropuerto de Zhengzhou (ZAEZ)

En noviembre de 2011, la ciudad china de Zhengzhou inauguró una zona franca limitada de 5 kilómetros cuadrados en el aeropuerto y sus vecindades para fabricación y distribución de elementos de elevado valor que dependen del tiempo. Foxconn emplazó allí una instalación de fabricación que emplea 240 000 trabajadores en el ensamblaje de teléfonos y iPhones de Apple y otros dispositivos digitales. La producción de teléfonos inteligentes de esta instalación duplicó el valor de las exportaciones de la provincia de Henan entre 2011 y 2012. Varios nuevos proyectos por valor de hasta \$1 000 millones de dólares EUA cada uno están actualmente en construcción en la ZAEZ. Estos incluyen, entre otros, Amer International Group, Cainiao Networks, Fair Friend Precision Machinery Park, IBM y Microsoft. En 2013, se habían contratado 48 nuevos proyectos importantes, por un valor total de \$24 300 millones de dólares EUA.

(Fuente: "Gateway Airports: Commercial Magnets and Critical Business Infrastructure" 2014, por John D. Kasarda, Ph.D.)

Mercancías	Tráfico aéreo 2012* (equivalente a A330)	Índice de crecimiento anual compuesto 2002-2012
Semiconductores	18	7,5%
Componentes eléctricos	15	5,0%
Partes y repuestos de vehículos terrestres	18	5,3%
Aeroespaciales	6	6,1%
Pescados, frutas tradicionales y vegetales frescos	37	2,0%
Frutas exóticas, sushi, grand cru	13	6,1%
Productos farmacéuticos	12	6,9%
Maquinarias y accesorios de uso médico	5	8,0%

Mercancías típicas transportadas por vía aérea y sus índices de crecimiento
Fuente: Airbus

*2 viajes por día

El marco normativo

La conectividad del transporte aéreo es el movimiento de pasajeros, correo y carga que involucra el número mínimo de puntos de tránsito, lo cual hace que el viaje sea lo más breve posible, con óptima satisfacción del usuario (expedidor, consignatario o pasajero), al mínimo precio posible.

A efectos de optimizar la conectividad, se necesita un marco de apoyo sólido. Esto incluye acceso y liberalización de mercados, uso óptimo de los servicios de navegación aérea, aeronaves y sistemas aeroportuarios, así como procedimientos de facilitación y seguridad mejorados. Para lograr los máximos beneficios de la conectividad aérea es fundamental contar con conexiones intermodales y operaciones de línea aérea eficaces.

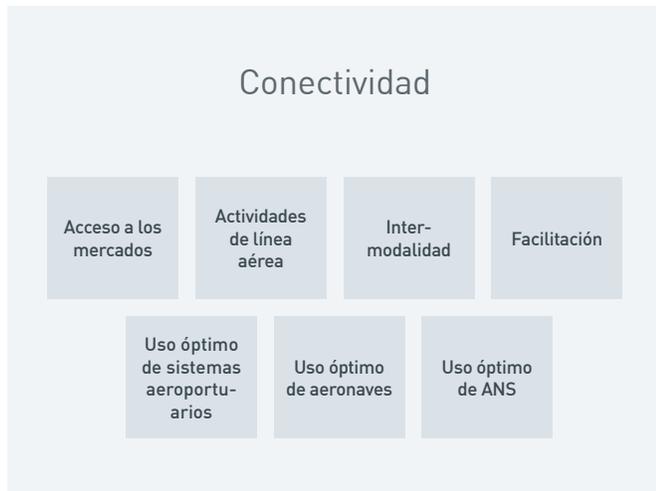
La OACI contribuye activamente al mejoramiento de la conectividad en varios sectores mediante el fomento de diversas iniciativas dentro de este marco. Ello incluye la preparación por la OACI de acuerdos internacionales para liberalizar el transporte aéreo, incluyendo los servicios de carga aérea.

Estudios de rentabilidad : Kenya

En Kenya, 90 000 empleos (y 500 000 fuentes de sustento) dependen de la industria de flores de corte, que apoya el 1,6% de la economía nacional, generando alrededor de \$1 000 millones de dólares en divisas extranjeras cada año. (Fuente: Consejo de floricultura de Kenya, 2012) La horticultura ha sido un sector de más rápido crecimiento de Kenya y se ubica en tercer lugar después del turismo y el té como fuente de divisas extranjeras. Más del 90% de productos hortícolas frescos se transportan por vía aérea. Alrededor del 70% de las flores se cultivan en las riberas del Lago Naivasha, al noroeste de Nairobi. Existen buenas conexiones terrestres entre la zona de cultivo del Lago Naivasha y el Aeropuerto internacional Jomo Kenyatta de Nairobi, a una distancia de unos 80-100 kilómetros. Las flores recogidas en la mañana llegan a los mercados de Amsterdam al atardecer.

(Fuente: "Carga aérea: Estudio de mercado con consecuencias para los países sin litoral" Banco Mundial, 2009)

El impacto de los servicios de carga aérea en el desarrollo económico



El marco normativo *(continuación)*

La OACI también brinda apoyo a los Estados en la aplicación de arreglos multilaterales, como el Convenio de Montreal de 1999 (MC99)¹, que facilita el uso por las líneas aéreas de registros electrónicos, incluyendo cartas de porte aéreo electrónicas y el Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 (CTC 2001)², que habilita la adquisición de más aeronaves modernas.

La conectividad aérea mejorada es un elemento fundamental del crecimiento y desarrollo económicos a través del transporte de carga por vía aérea.

La OMA apoya la facilitación mejorada de los envíos por vía aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad y protección de la cadena de suministro de la carga aérea mediante sus diversos instrumentos y herramientas, por ejemplo el RKC, el Compendio de gestión de riesgos, el Modelo de datos de la OMA, Desmaterialización de la documentación respaldatoria, el Compendio de gestión coordinada de las fronteras, el Compendio de ventanilla única, y las Directrices para la asociación aduanas-empresas.

1 Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Montreal, 1999.

2 Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, Ciudad del Cabo, 2001.

35%

del comercio mundial por valor es transportado por vía aérea

(Fuente: ATAG, "Aviation Benefits Beyond Borders", 2014)

98%

de precisión en predecir el crecimiento de la carga aérea a escala mundial a partir del crecimiento del PIB a escala mundial [y a la inversa]

(Fuente: Banco Mundial, "Indicadores del desarrollo mundial" 2002)

El papel de las autoridades

Organizaciones internacionales – OACI

La Organización de Aviación Civil Internacional se constituyó en 1944 en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) para promover la seguridad operacional y el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Este organismo especializado de las Naciones Unidas actúa de foro de cooperación entre sus 191 Estados miembros en todos los ámbitos de la aviación civil, y establece las normas y reglamentaciones necesarias para la seguridad operacional, la protección, la eficiencia y la regularidad así como la protección del medio ambiente en relación con este campo. En colaboración con los Estados miembros, la OACI ejerce una función de liderazgo esencial en el ámbito de la seguridad de la aviación, cuyo fin último es su mejoramiento en todo el mundo. A tal efecto, sus esfuerzos se centran primordialmente en la elaboración y coordinación eficaz de una política y marco jurídico de alcance internacional en respuesta a las crecientes amenazas que asolan a la aviación civil. La función de reglamentación más destacada de esta Organización es la formulación y adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) para la aviación civil internacional.

Los SARPS relativos a la seguridad de la aviación figuran en el Anexo 17 del Convenio de Chicago y todas las disposiciones sobre facilitación en el Anexo 9. Una norma es un requisito que los Estados contratantes están obligados a respetar, a menos que comuniquen su imposibilidad para ello, mientras que un método recomendado es un requisito cuyo cumplimiento es deseable.

El Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973), de distribución limitada, brinda ayuda a los Estados miembros para implantar los SARPS del Anexo 17, proporcionando orientación sobre el modo de aplicar sus disposiciones. El Anexo 17 y el Manual están sometidos a una revisión constante y se enmiendan a medida que surjan nuevas amenazas y avances tecnológicos que incidan en la eficacia de las medidas diseñadas para prevenir actos de interferencia ilícita. A la luz de las tentativas de sabotaje perpetradas en octubre de 2010, a raíz de las cuales se hallaron dispositivos explosivos improvisados ocultos en los cartuchos de tinta que transportaba una aeronave de carga, la OACI ejerció un papel destacado en la elaboración de nuevos SARPS en línea con las amenazas incipientes a las que se enfrenta el entorno de la carga aérea.

Más aún, el incremento de la cooperación en los marcos de la seguridad y la facilitación de la carga aérea con las

partes interesadas de la industria y otras organizaciones internacionales, tales como la OMA y la UPU, demostró la importancia concedida por la comunidad internacional a la seguridad de la carga aérea y a su facilitación. El desarrollo de la capacidad técnica y la constitución de grupos de trabajo en materia de seguridad de la carga aérea forman también parte de dichas iniciativas para incrementar tanto el alcance como la calidad de las prescripciones básicas conexas que se aplican en todo el mundo. Por último, la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación, perteneciente a la Subdirección de transporte aéreo, presta asistencia a los Estados en sus esfuerzos por aplicar los SARPS del Anexo 9 y el Anexo 17, comprendidos los aspectos de seguridad de la carga aérea.

Organizaciones internacionales – OMA

Fundada en 1952 bajo la denominación de Consejo de Cooperación Aduanera, la principal misión de la OMA es velar por la armonización y la normalización de los procedimientos aduaneros y la elaboración de técnicas conexas a fin de facilitar y proteger el comercio internacional. La OMA es un marco en el que los gobiernos pueden comparar sus experiencias en materia normativa, buscar respuestas a problemas comunes, determinar las mejores prácticas y normas, y coordinar sus políticas aduaneras. La Organización destaca asimismo por su labor en ámbitos que comprenden la preparación de normas mundiales sobre la facilitación del comercio, la clasificación, valoración y normas de origen de cara a las mercancías, así como cuestiones de observancia, la seguridad integral de la cadena de suministro, la protección de la salud y la seguridad de las personas, el fomento de la integridad y las iniciativas de creación de capacidad en materia de servicios aduaneros sostenibles.

Como organización intergubernamental, la OMA es un centro de excelencia que ofrece liderazgo en cuestiones aduaneras a escala internacional y asesora a las administraciones de aduanas en todo el mundo sobre prácticas, herramientas y técnicas de gestión a fin de perfeccionar su capacidad para realizar controles transfronterizos eficaces y eficientes, junto con procedimientos normalizados y armonizados para facilitar el comercio y los desplazamientos legítimos, e interceptar las transacciones y actividades ilícitas. La OMA se ha granjeado una reputación como fuerza positiva, que permite a los gobiernos lograr sus objetivos de política mediante el refuerzo de la cooperación entre

El papel de las autoridades

Organizaciones internacionales – OMA

(continuación)

Las administraciones de aduanas y la aplicación de los instrumentos de la Organización y la mejor praxis internacional, a medida que los retos mundiales traspasan fronteras y exigen respuestas a escala mundial. Garantizar el comercio y combatir el tráfico ilegal y el fraude comercial sin interferir en las compraventas lícitas requiere de un alto grado de cooperación entre los Estados y la aplicación de normas y métodos uniformes, reconocidos y aplicados por todos. Como organismos fronterizos de primera línea que primordialmente se ocupan del desplazamiento a través de las fronteras de las mercancías, las personas y los medios de transporte, las aduanas son las que mejor pueden velar por la seguridad del comercio internacional y, por ende, contribuir a la competitividad de la economía nacional.

La OMA, con sus 180 miembros responsables de tramitar más del 98 % del comercio internacional, aspira a erigirse en portavoz de las aduanas y en centro de excelencia mundial para la elaboración y aportación de normas y procedimientos conexos eficaces, eficientes y modernos, sustentados por la cooperación internacional, el intercambio de conocimientos, así como los programas de buen gobierno y de creación de capacidad de vanguardia, y así satisfacer las necesidades de los gobiernos y de la sociedad en pro de un mundo mejor siendo visionaria, competente e indispensable.

Organizaciones internacionales – UPU

Creada en 1874 en virtud del Tratado de Berna, la UPU es una organización intergubernamental con sede en dicha ciudad suiza. Las normas aplicables a los servicios postales internacionales se facilitan en su Convenio y reglamentos, vinculantes para sus 192 Estados miembros.

La UPU es el principal foro de cooperación entre los gobiernos, los servicios postales y otras partes interesadas del sector internacional de correos. Gestiona una red universal que brinda modernos productos y servicios, y trabaja en pos del incremento del volumen del correo y de la mejora de la calidad del servicio prestado a los clientes. Las redes postales nacionales están interconectadas por medio de normas, aplicaciones y reglamentos tecnológicos que contribuyen a garantizar la coherencia y a mejorar la calidad del servicio en todo el mundo.

El sector postal internacional se enfrenta a los múltiples retos que plantean la liberalización del mercado, el

incremento de la competitividad y la evolución de las tecnologías de la comunicación, los cuales están cambiando la fisonomía de los servicios postales en todo el mundo. A medida que decaen los volúmenes de correo físico, las nuevas tecnologías de la comunicación y la información y el crecimiento del comercio electrónico abren un abanico de nuevas oportunidades. Los servicios postales de hoy en día están diversificándose hacia los servicios postales financieros, de entrega de paquetes y pequeños bultos, de logística y electrónicos postales para satisfacer estas nuevas necesidades de mercado. Los recursos de la UPU están cada vez más dirigidos a aprovechar estas nuevas oportunidades y afrontar retos incipientes.

La Oficina Internacional de la UPU, que actúa de Secretaría de la misma, cuenta con unos 220 empleados procedentes de todas partes del mundo y supervisa la labor de la Organización en una amplia variedad de ámbitos, que van desde la asistencia a los Estados miembros en la mejora de la calidad de sus servicios postales hasta el diseño de servicios electrónicos postales y la gestión de las relaciones con las aduanas internacionales, los explotadores de aeronaves y los órganos de normalización para agilizar las actividades de envío, tramitación y entrega de los servicios postales internacionales. La UPU también opera el dominio de nivel superior patrocinado "post": un espacio seguro en Internet para el sector de correos donde interconectar y velar por estos servicios internacionales, creando una nueva plataforma para el intercambio de correo y de los servicios postales digitales avanzados que vayan surgiendo. Se espera que el desarrollo de los servicios postales y simultáneamente del comercio electrónico impulsen el tráfico postal.

La UPU también goza de una larga tradición en los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación y de su protección, cuyos orígenes se remontan a los controles aduaneros. El correo internacional ha estado sujeto a ellos desde que se implantaron los primeros servicios postales organizados. Tradicionalmente, los bultos y paquetes postales siempre han sido inspeccionados, a efectos aduaneros, en el punto de admisión. Con la aparición del terrorismo organizado en los años setenta y a inicios de los ochenta, las iniciativas en materia de seguridad postal se dirigieron principalmente a la identificación y eliminación de explosivos de los correos. En la actualidad, las unidades de seguridad postal de todo el mundo trabajan en cooperación con los organismos encargados del cumplimiento de las leyes nacionales a fin de amparar a empleados y clientes, proteger activos e ingresos y preservar la integridad del correo. En respuesta a la necesidad de reforzar las iniciativas en

materia de seguridad y protección del correo en todo el mundo y fomentar el desarrollo de una cultura sólida de la seguridad en el seno de la comunidad internacional de la UPU, la Organización constituyó en 1996 un Grupo de seguridad postal. La UPU también colabora con otras organizaciones internacionales e intergubernamentales para velar por que el correo sea seguro para su transporte.

Organizaciones internacionales – UNODC

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) fue establecida en 1997 mediante la fusión del Programa de las Naciones Unidas para Fiscalización Internacional de Drogas y el Centro para la Prevención Internacional del Delito. Su mandato consiste en apoyar a los gobiernos en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, el delito organizado transnacional y el terrorismo, en el marco de tres convenios internacionales:

- La Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas
- La Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional
- La Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción

La UNODC opera en todas las regiones del mundo a través de una amplia red de oficinas locales. Los tres pilares del programa de trabajo son la creación de capacidad de los Estados miembros para enfrentar el tráfico ilícito de drogas, el delito y el terrorismo; la labor de investigación y análisis para aumentar el conocimiento y la comprensión de asuntos relacionados con las drogas y el delito; y la asistencia a los Estados en la ratificación y aplicación de los tratados internacionales pertinentes.

El apoyo técnico de la UNODC se ha concentrado siempre en la gestión fronteriza. Para lograr este objetivo, ha participado no solamente con Estados miembros y sus autoridades competentes a nivel nacional sino también en iniciativas más amplias de carácter regional y mundial con socios internacionales como la Organización Mundial de Aduanas, la Unión Postal Universal y la Interpol entre otras, a efectos de fortalecer las prácticas, procedimientos y seguridad en las fronteras.

En 2004 la UNODC y la OMA iniciaron el Programa de control de contenedores-marítimo (CCP marítimo), apoyando, entre otras cosas, la seguridad del suministro

comercial en el sector marítimo. Esta iniciativa continúa ampliándose y actualmente funciona en 40 puertos de 25 Estados. Ha ayudado a las autoridades a identificar satisfactoriamente y confiscar cientos de contenedores marítimos que contenían mercancías ilícitas, contrabando y mercancías peligrosas.

En 2015, La UNODC se asoció nuevamente con la OMA y ahora también con la OACI para trabajar en conjunto con las autoridades nacionales competentes a efectos de establecer unidades especializadas entre organismos sobre carga aérea para determinar y prevenir el uso incorrecto del sistema de transporte aéreo internacional y su cadena de suministro comercial. El programa CCP aéreo procurará establecer unidades entre organismos en aeropuertos internacionales que se capacitarán en técnicas modernas de evaluación de riesgos, focalización y elaboración de perfiles y, dentro de los marcos nacionales jurídicos y operacionales, apoyará la identificación de mercancías ilícitas, contrabando y mercancías peligrosas declaradas, errónea o falsa para ser despachadas por transporte aéreo. Estas nuevas unidades contribuirán a la seguridad y protección y a la facilitación del comercio de las exportaciones, importaciones y envíos transfronterizos de carga aérea.

Las autoridades nacionales – seguridad de la aviación

La autoridad competente en seguridad de la aviación suele ser el Ministerio de Transporte o la Dirección General de Aviación Civil (autoridad de aviación civil). Cumple diversas responsabilidades y cometidos en pos de la aplicación de los SARPS en el plano nacional. Más aún, diseña políticas y reglamentaciones en materia de carga aérea en cumplimiento de las obligaciones internacionales y en aras de una gestión eficaz del riesgo que afronta la cadena de suministro de esta carga, teniendo presentes las amenazas y las vulnerabilidades identificadas mediante la evaluación de amenazas efectuada por los organismos nacionales de evaluación de inteligencia.

La autoridad competente es responsable de la autorización, mediante un proceso específico, de los entes que aspiren a convertirse en agentes acreditados. Vela por que su programa de seguridad se ajuste íntegramente a las reglamentaciones vigentes en el plano nacional y ofrezca un grado satisfactorio de seguridad a toda la carga transportada a bordo de una aeronave.

El papel de las autoridades

Las autoridades nacionales – seguridad de la aviación *(continuación)*

Si el programa de seguridad se considera adecuado, la autoridad competente verificará *in situ* la aplicación, eficacia y eficiencia de las medidas de seguridad que en él se especifiquen. Una vez superada la fase de validación, el ente será reconocido como agente acreditado por un plazo limitado de tiempo. La autoridad competente continuará con su supervisión para garantizar que el programa de seguridad se actualice cuando sea necesario y que el grado de aplicación de las medidas de seguridad se mantenga durante el período de validez fijado en el acuerdo con el agente acreditado. A tal fin, podrá ejercer su derecho a solicitar información o documentación y a realizar inspecciones, así como suspender o rescindir el contrato con el agente acreditado si descubre o se le comunican deficiencias, de manera que el ente no pueda actuar como tal hasta que éstas no se hayan subsanado.

Los Estados deberían asimismo promulgar una legislación o un marco reglamentario acorde en virtud del cual se establezca un régimen de expedidor reconocido, en el que se definan las prescripciones de seguridad que aplicarán dichos expedidores, así como el proceso de autorización y revocación de los entes que deseen actuar como tal y sus funciones y responsabilidades en pos de la implantación eficaz de un programa de seguridad conexo.

Previamente a ser autorizado para ejercer como expedidor reconocido, el solicitante debería ser investigado por la autoridad competente (o por un ente designado para actuar en su nombre) a fin de confirmar que estén cumpliéndose eficazmente *in situ* las prescripciones de seguridad nacionales estipuladas para los expedidores reconocidos.

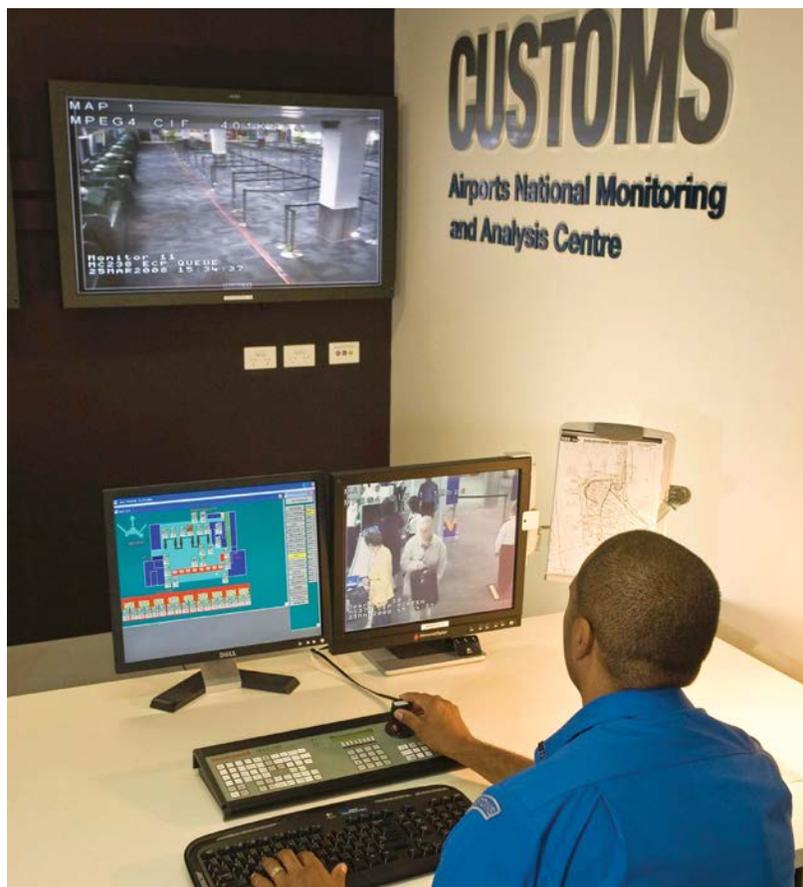
Si el solicitante cumple los requisitos necesarios, la autoridad competente podrá designar al ente expedidor reconocido y añadir su nombre a la base de datos o lista oficial relativa a la carga aérea que administre. En el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (Doc 8973, de distribución limitada), pueden encontrarse los textos de orientación sobre los requisitos de seguridad para los expedidores reconocidos, comprendido un modelo de programa de seguridad.

Las autoridades nacionales – aduanas

Las aduanas son la autoridad responsable de recaudar y salvaguardar los derechos de aduana y de controlar el flujo

de pasajeros y de mercancías, comprendidos animales, medios de transporte, efectos personales y artículos peligrosos, que penetren o abandonen un Estado.

Las aduanas observan las normas y reglamentaciones relativas a la importación o exportación de mercancías restringidas o prohibidas, y están bien posicionadas para ejercer un papel en la gestión fronteriza coordinada, comprendida la cooperación entre todas las autoridades y organismos competentes para garantizar la seguridad de las fronteras y el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias aplicables a los pasajeros, las mercancías y el transporte que las atraviesen. En el marco de dicha gestión, los Estados han creado ventanillas únicas que actúan como servicios que permiten a las partes del comercio y el transporte presentar información y documentación normalizada en un único punto de entrada para cumplir todas las prescripciones reglamentarias en materia de importación, exportación y tránsito. Ello no solamente facilita el comercio, sino que también hace más eficaz y eficiente la gestión de riesgos en los organismos gubernamentales.



Partes interesadas

La OACI y la OMA desearían agradecer a las siguientes partes interesadas por su contribución a esta publicación. Las secciones que figuran a continuación fueron elaboradas respectivamente por ACI, FIATA, GEA, IATA y TIACA.

ACI – Consejo Internacional de Aeropuertos

El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), única asociación mundial de aeropuertos, cuenta con 590 autoridades aeroportuarias miembros, que explotan 1 850 aeropuertos en 173 países. La misión de ACI es promover la excelencia profesional en la gestión y las operaciones aeroportuarias y su mandato se lleva a cabo mediante las múltiples oportunidades de capacitación que ofrece la Organización, así como el programa de evaluación comparativa del servicio al cliente, una amplia gama de conferencias, productos estadísticos industriales y publicaciones sobre mejores prácticas.

Los aeropuertos actúan como facilitadores en la cadena de suministro de la carga aérea proporcionando las infraestructuras e instalaciones que permiten que el comercio fluya a través de los transportistas de este tipo de carga. La relación entre el explotador de aeropuertos y dichos transportistas dependerá, en gran medida, del tipo de operación de carga aérea que se realice y de la mezcla de operaciones de las aeronaves (exclusivamente de carga, transportistas expresos y exclusivamente de pasajeros), así como de las prescripciones específicas de cada componente.

Velar por la seguridad de la carga aérea en un aeropuerto dependerá de su configuración física, de la relación existente entre todos los entes que operen en él y del marco reglamentario estatal vigente.

FIATA – Federación Internacional de Asociaciones de transitarios y asimilados

La FIATA (en francés, Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés, en inglés, International Federation of Freight Forwarders Associations), fue fundada en Viena el 31 de mayo de 1926.

En la actualidad, es la organización no gubernamental líder en el campo del transporte y la logística, que representa a más de 40 000 empresas que emplean hasta 10 millones de personas en más de 150 países. Sus miembros institucionales constan de 112 asociaciones miembros con derecho a voto y de más de 5 600 miembros particulares. La FIATA es, por ende, el ente que mejor puede describir la posición única que ocupa el agrupador y expedidor en la cadena de suministro mundial. La experiencia de sus miembros, que abarca todos los aspectos relacionados con el transporte y la logística internacionales, se fomenta mediante un programa de capacitación independiente implantado en cerca de 100 países.

La FIATA ejerce activamente su mandato para definir, crear y promover el papel del agrupador y expedidor en el ámbito de la carga aérea internacional mediante iniciativas firmes para mejorar sus normas profesionales, en relación con la facilitación, la seguridad operacional y la protección de la aviación. Todos estos objetivos se consagran en los estatutos de la Organización y están a disposición del público en su sitio web (www.fiata.com) junto con abundante información adicional sobre la agrupación y expedición de la carga y su logística.

GEA – Global Express Association

La Global Express Association es una organización no gubernamental que representa a los cuatro transportistas líderes en entrega urgente: DHL Express, FedEx, TNT Express y UPS. Se constituyó en Suiza en 1983 bajo la denominación de Conferencia de transportistas expresos internacionales, y goza del estatuto de observador ante las Naciones Unidas, la UPU y la OMA. Participa con frecuencia en varios órganos y comités de la OACI.

Partes interesadas

IATA – Asociación del Transporte Aéreo Internacional

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional se fundó en Cuba en 1945. Es el principal vehículo de cooperación entre las líneas aéreas para la promoción de servicios aéreos seguros, fiables, protegidos y económicos, en beneficio de los consumidores de todo el mundo. El sector del transporte aéreo internacional regular goza actualmente de una capacidad más de 100 veces superior a la de 1945. Pocas industrias pueden adaptarse al dinamismo de un crecimiento tal, que habría sido mucho menos espectacular sin las normas, métodos y procedimientos elaborados por la IATA. En el momento de su fundación, la Asociación contaba con 57 miembros procedentes de 31 naciones, mayoritariamente de Europa y América del Norte. Hoy en día, se compone de unos 240 miembros procedentes de 126 países de todas partes del mundo, en representación del 84 % del conjunto del tráfico aéreo. La IATA moderna es la sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional fundada en La Haya en 1919, año en el que se prestaron los primeros servicios regulares internacionales. El transporte aéreo es uno de los sectores industriales más dinámicos del mundo y la IATA su organización internacional de comercio, que a lo largo de 70 años ha elaborado las normas comerciales en las que se fundamenta esta industria internacional.

TIACA – Asociación Internacional de Carga Aérea

La TIACA es una asociación internacional de comercio sin ánimo de lucro en representación de los principales componentes de la industria de la carga y la logística aéreas, comprendidos los explotadores de aeronaves de pasajeros y exclusivamente de carga, los agrupadores y expedidores, los aeropuertos, los proveedores de servicios de asistencia en tierra, los transportistas por carretera, los corredores de aduanas, las compañías logísticas, los expedidores, las compañías informáticas, los fabricantes de aeronaves y equipos, la prensa especializada y las instituciones educativas.

En aras de su misión, la TIACA participa en actividades que buscan mejorar la cooperación industrial, promover la innovación, el intercambio de conocimientos y la mejora de la calidad y la eficiencia, así como fomentar la educación. Tiene por objeto informar tanto a la sociedad en general como a sus miembros del papel y la importancia de la carga aérea, los avances industriales y las tendencias técnicas. Trabaja con las autoridades competentes y publica notas de posición sobre cuestiones industriales, así como el boletín TIACA Times. Su sitio web es un valioso recurso industrial que contiene una base de datos íntegramente consultable con información industrial. La TIACA ha forjado alianzas de investigación con varias universidades a través de proyectos conjuntos y programas de becas estudiantiles.

Glosario

Parte aeronáutica

Área de movimientos de un aeropuerto, terrenos y edificios adyacentes o componentes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Envío

Uno o más artículos autorizados por el transportista, procedentes de un expedidor al mismo tiempo y desde una única dirección, recibidos en un lote y despachados con una carta de porte aéreo o registro de expedición, para un destinatario en una única dirección de destino.

Agrupación

Envío de bultos múltiples, realizado por más de una entidad, cada una de las cuales ha alcanzado un acuerdo de transporte con un agrupador y expedidor de carga.

Normalmente, una agrupación implica la expedición de una carta principal de porte aéreo a la que están vinculadas varias cartas de porte aéreo internas y un manifiesto de carga.

Parte pública

Parte de un aeropuerto y sus edificaciones a las que tanto los pasajeros como los restantes individuos no tienen restringido el acceso (área no restringida).

Zona de seguridad restringida

Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias donde, además del control del acceso, se aplicarán otros controles de seguridad. Normalmente, dichas zonas comprenderán, entre otras, todas las zonas de salida de pasajeros en vuelos comerciales situadas entre el puesto de inspección y las aeronaves, las zonas de rampa y de reunión del equipaje, comprendidas aquellas en las que las aeronaves se estén poniendo en servicio y estén presentes la carga y el equipaje inspeccionados, las terminales de carga, los centros postales y la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos e instalaciones de limpieza de las aeronaves.

Carga y correo de transferencia

Carga y correo que sale a bordo de una aeronave que no es la aeronave en la cual partió originalmente.

El transporte internacional de la carga aérea

El propósito de la presente publicación es promover la conciencia acerca de la cadena de suministro de la carga y el correo aéreos, haciendo hincapié en los procedimientos de seguridad y facilitación conexos elaborados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y también la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).

La intención reside en facilitar la comprensión de la seguridad de la cadena de suministro a quienes trabajan en el campo de la carga y, en términos más generales, a todo aquel que pueda beneficiarse de conocer mejor las normas internacionales de seguridad de la carga y el correo aéreos.

Este documento familiariza a sus lectores con las funciones y responsabilidades de todas las entidades involucradas en el transporte de carga y correo por vía aérea. Abarca los diversos aspectos operacionales, factores de seguridad, procesos de facilitación y documentación de dicha cadena de suministro.

El lector conocerá mejor los marcos reglamentarios aplicables y las iniciativas puestas en marcha por las organizaciones internacionales y sus miembros en favor del intercambio de información y el desarrollo continuo de una industria de la carga aérea segura. Estas disposiciones y actividades mejoran el transporte de mercancías promoviendo eficazmente la seguridad integral de la cadena de suministro.



OACI

SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, QC, Canada
H3C 5H7

Correo-e: asf@icao.int
Correo-e: aircargo@icao.int
Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077

www.icao.int/security/aircargo



ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

Organización Mundial de Aduanas
Rue du Marché, 30
B-1210 Brussels
Belgium

Correo-e: information@wcoomd.org
Tel.: +32 (0)2 209 92 11
Fax: +32 (0)2 209 92 62\

www.wcoomd.org

