

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/12  
23/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Transporte y Política Aérea.**

**Cuestión 1.1 del  
Orden del Día:**

**Transporte de Carga con documentación electrónica (Eliminación del  
papel de la cadena de abastecimiento de la industria de carga aérea).**

(Nota de estudio presentada por Colombia - Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**Antecedentes**

1. Como se recordara en la Vigésimo Primera Reunión del GEPEJTA/21, celebrada en la ciudad de Bogotá, Colombia del 18 al 20 de junio de 2008, el representante de IATA realizó una presentación referente al Transporte de carga con documentación electrónica – “E-FREIGHT”. En dicha oportunidad el grupo de expertos fue informado acerca de la medida tomada por esa organización en aras de eliminar el papel en las operaciones de carga y reemplazarlo por información electrónica.

2. Posteriormente en la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010), se abordó nuevamente el tema y la Secretaria de la CLAC sugirió que, en primera instancia, se debería realizar un diagnóstico de la situación en la región, y que la IATA informe sobre el trabajo que viene realizando en cada uno de los Estados miembros, y las autoridades aeronáuticas de estos a su vez presenten la documentación a que ellos tienen acceso, incluida la normatividad vigente. Consecuentemente, sugirió que no habiéndose tratado este tema en el transcurso del período 2009-2010, se lo incluya como tarea para el próximo.

3. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/26) retoma en esta ocasión el tema, considerado de una parte la inclusión del mismo dentro de la macro tarea transporte y política aérea y de otra atendiendo al hecho que el e-freight constituye una medida de competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga, toda vez que a través de la mensajería electrónica, se elimina de manera efectiva la necesidad de enviar documentos de papel, se reducen costos, se mejoran los tiempos de tránsito, lo cual se traduce en mayor competitividad del transporte de carga aérea; adicionalmente contribuye con la facilitación, y

el medio ambiente también se beneficiará de la eliminación de 7.800 toneladas de documentos de papel en todo el mundo, el equivalente a ochenta aviones de carga Boeing 747 al año.

### **CADENA DE SUMINISTROS Y LOS DOCUMENTOS QUE EN LA ACTUALIDAD HAN SIDO REEMPLAZADOS POR MENSAJERÍA ELECTRÓNICA.**

4. E-freight es una iniciativa que involucra toda la cadena de suministro de la carga aérea, conformada por embarcador, agente en origen, aduana, transportador, agente en destino, consignatario. La siguiente gráfica tomada del web-site de la IATA ilustra la cadena de suministro y los 16 documentos físicos reemplazados por mensajería electrónica.



5. E- freight elimina documentos físicos en el sentido que reemplaza el papel por un archivo PDF o cualquier otro modo electrónico. Cada autoridad de control (aduanero, fitosanitario, policía, etc.) es autónoma de solicitar los documentos que requiera, e-freight solo busca que la entrega de tales documentos sea a través de un medio electrónico y no con la presentación física del papel. E-freight no es solo transmitir una guía electrónicamente, sino que es procurar que todos los documentos pertinentes al proceso de importación y exportación sean validados por medio electrónico. La finalidad del e-freight es la eliminación del transporte de documentos físicos a bordo del avión.

6. IATA e-freight remueve tres tipos de documentos:

- I. Documentos de Aduana/ declaraciones
- II. Documentos de Transporte
- II. Documentos Comerciales

### **BENEFICIOS DEL E-FREIGHT**

7. A continuación se listan algunas de las bondades del programa e-freight:

- a) Menores costos: Con e-freight, la industria aérea espera generar beneficios netos entre USD 3,1M y USD 4,9M en función del nivel de adopción.
- b) Servicio más rápido: se estima que con e-freight la industria puede reducir en 24 horas los tiempos de ciclo de la cadena de suministros, es decir uno de los beneficios más sobresalientes es la mayor rapidez en la cadena. La capacidad de enviar la documentación de embarque antes que la carga, puede reducir en un promedio de 24 horas el transporte de punto a punto de la carga.

- c) Mayor fiabilidad y precisión: Los documentos electrónicos permiten reducir los retrasos de los embarques que se producen debido a la entrada de datos inexactos o incoherentes. Los documentos electrónicos tienen un riesgo menor, por lo que los traslados ya no se retrasarían debido a la falta de documentación, es decir se reduce la probabilidad de error en el ingreso de la información y en el extravío de la documentación.
- d) Un mejor seguimiento: Los datos ingresados por vía electrónica permiten a las organizaciones rastrear los envíos durante el proceso con actualizaciones de estado de la carga en tiempo real.
- e) Cumplimiento de la normatividad: IATA e-freight cumple con todas las regulaciones locales e internacionales relacionadas con la provisión de documentos electrónicos y data requerida por las aduanas, aviación civil y otras autoridades regulatorias.
- f) En cuanto a la seguridad, los documentos electrónicos están únicamente disponibles a los grupos que lo requieren para completar un embarque.

## **RADIOGRAFÍA DE LA REGIÓN**

8. De conformidad con el mandato de realizar un diagnóstico de la situación en la región, y apoyándonos en la información disponible publicada por IATA en su web-site particularmente la reflejada en el reporte detallado del estado de las localidades (refiriéndose a diversos países aeropuertos y líneas aéreas), previa la Evaluación de Alto Nivel (HLA) que es un breve cuestionario para Identificar localidades que potencialmente tengan el marco legal y técnico para e-freight y la Evaluación Detallada (DLA) consistente en una serie de preguntas tendientes a confirmar que las localidades están preparadas para e-freight en los aspectos técnicos, regulatorios, de procesos operativos y de apoyo formal y validada por IATA Colombia, el siguiente sería el status para los Estados Miembros de la CLAC, de acuerdo al cuadro que se **Adjunta** el cual está clasificado por colores (verde, naranja, azul, blanco).

- a) Aruba: No está evaluado.
- b) Argentina: Este país / área administrativa ha pasado el HLA, el DLA y es probable implementar la aplicación e-freight. (Cód. Azul). Se encuentra en la fase del Plan local de Acción (LAP) pero no estaría listo para su implementación en 2011, debido al cambio y modernización del sistema de la aduana apoyada por la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en reemplazo del sistema MARIA por el MALVINA; este nuevo sistema tendría capacidad para el manifiesto electrónico, ventanilla única y Pedimento de Importación & Exportación electrónico.
- c) Belice: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- d) Bolivia: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- e) **Brasil:** Este país / área administrativa ha pasado el HLA, el DLA y es probable implementar la aplicación e-freight. (Cód. Azul). Se encuentra en la fase del LAP y **está en el objetivo de ser implementado en el 2011.**

- f) Chile: Este país / área administrativa es capaz de implementar al menos en uno de sus aeropuertos, en una ruta comercial el e-freight (Cód. Verde). Fue declarado país en vivo “live” por IATA. Además significa que está en capacidad y disponibilidad para implementarlo en otros aeropuertos y otras rutas, tanto para importaciones como para exportaciones. El Aeropuerto de Santiago código IATA SCL está en vivo para importaciones & exportaciones, meta para el año 2011 Incremento de participantes: aerolíneas, agencias de carga, GHAs (Ground handling Agents/Proovedores de Servicios), e incrementación de volúmenes en movimiento de carga e-freight.
- g) Colombia: Este país / área administrativa es capaz de implementar al menos en uno de sus aeropuertos, en una ruta comercial el e-freight (Cód. Verde). Fue declarado país en vivo “live” por IATA. Además significa que está en capacidad y disponibilidad para implementarlo en otros aeropuertos y otras rutas, tanto para importaciones como para exportaciones. El Aeropuerto de Bogotá, El Dorado código IATA BOG está en vivo para importaciones & exportaciones, meta para el año 2011 Incremento de participantes: aerolíneas, agencias de carga, GHAs (Ground handling Agents/Proovedores de Servicios), e incrementación de volúmenes en movimiento de carga e-freight.
- h) Costa Rica: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco). Iata está manejando un plan de acción local. Esta fuera de la meta para el año 2011
- i) Cuba: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- j) **República Dominicana:** Este país / área administrativa ha pasado el HLA, pero no el DLA y es probable implementar la aplicación e-freight. (Cód. Azul). Iata está manejando un plan de acción local. **Posibilidad de implementación en el 2011.**
- k) Ecuador: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco). Iata está manejando un plan de acción local. Paso HLA, se encuentra en DLA, no se puede avanzar al siguiente nivel porque la aduana está desarrollando una plataforma tecnológica nueva que creen estaría lista para septiembre del 2011. Posibilidad de implementación en el 2012.
- l) El Salvador: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- m) Guatemala: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco). Posibilidad de implementación después del 2011.
- n) Honduras: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- o) Jamaica: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- p) México: Este país / área administrativa es capaz de implementar al menos en uno de sus aeropuertos y una ruta comercial el e-freight (Cód. Verde). Fue declarado país en vivo “live” por IATA después de un pilotaje exitoso, pero hasta el

momento de acuerdo a la información suministrada por la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia “ALAIICO” y la IATA no se ha podido hacer ningún embarque e-freight, debido a que la Aduana de México (Servicio de Administración Tributario) está en fase de pruebas internas para el manifiesto electrónico para importaciones, se tiene como fecha estimada de terminar su implementación Junio de 2011, respecto al manifiesto electrónico para exportaciones se estima como fecha de implementación finales del 2011.

- q) Nicaragua: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco).
- r) Panamá: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco). Iata está manejando un plan de acción local. Posibilidad de implementación después del 2011.
- s) Paraguay: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód., blanco).
- t) **Perú:** Este país / área administrativa ha pasado el HLA, el DLA y es probable implementar la aplicación e-freight. (Cód. Azul). Se encuentra en la fase del LAP y con posibilidad de ser implementado en el 2011.
- u) Uruguay: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód. blanco). Posibilidad de implementación después del 2011.
- v) Venezuela: Este país / área administrativa no tiene el marco adecuado para convertirse en e-freight (Cód., blanco). Posibilidad de implementación después del 2011.

9. El anterior panorama permite concluir que:

- a) Tres Estados (Chile, Colombia y México) son país en vivo en e-freight.
- b) Tres Estados (Brasil, República Dominicana y Perú) tienen probabilidades en el corto plazo de implementar el e-freight.
- c) Siete Estados (Argentina, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay y Venezuela) en un mediano plazo, después del 2011, tendrían la probabilidad de implementar el e-freight.

10. Visto lo anterior de los veintidós Estados miembros de la Comisión, tres ya implementaron el programa y se espera que diez lo hagan en el transcurso del 2011 y 2012. Así las cosas más de la mitad de los Estados miembros de la CLAC (13) están promoviendo la aplicación del e-freight en su transporte de carga.

## Conclusiones

11. El transporte aéreo de carga continúa siendo un sector frágil, se prevé que puede ser afectado por las alzas en el precio del crudo, por lo que se hace imperioso trabajar en la cadena de valor para mejorar la competitividad, razón por la cual se insta a los Estados a revisar el diagnóstico que acá se refleja, el archivo adjunto relativo al reporte detallado del estado de las localidades, con el fin de que trabajen en la implementación de planes locales de acción que les permita superar los

obstáculos (técnicos, jurídicos, etc.) y avanzar en el e- freight, que permitirá a la carga aérea ser más competitiva y dinámica.

12. Por lo anterior y en aras de contribuir con los Estados que se encuentran en proceso de implementación y con aquellos que aún no lo han iniciado, compartimos la experiencia de Colombia para efectos de elaborar una posible hoja de ruta. Los pasos que se describen a continuación se surtieron en un periodo de 2 años aproximadamente así:

- I) Verificar que el país haya ratificado los Acuerdos internacionales de Montreal 99 y el Protocolo 4 de Montreal.
- II) Reunirse con el Director General de la Autoridad Aduanera (en nuestro caso la DIAN), para buscar:
  - a) La voluntad política. Es decir, un compromiso real por escrito de apoyar el proyecto y delegar a un funcionario de alto nivel para su acompañamiento en todas las etapas (diagnóstico, pilotaje e implementación).
  - b) El respaldo como país. Es decir, la disposición para realizar los cambios tecnológicos y normativos que resulten pertinentes. Esto supone inversiones, cambios normativos y culturales de toda la organización.
- III) Una vez logrado el compromiso gubernamental de la autoridad aduanera, se busca conformar un comité interdisciplinario (no muy grande pero si representativo de la cadena logística) para iniciar la etapa de diagnóstico DLA. En Colombia el comité lo conformo un representante de aerolínea, un agente de carga, un agente de aduana, un agente de los servicios de escala o ground handling, un representante de zona franca, un depósito aduanero, DIAN, IATA y ALAICO.

Para efectos de esta etapa de diagnóstico es importante contar con el personal directamente responsable de la parte operativa y tecnológica, es decir con el funcionario que realiza el día a día en el aeropuerto, que es quien debe ir a la aduana para todos los trámites necesarios y que maneje los sistemas informáticos de la aerolínea (puede ser la misma persona o dos personas distintas).
- IV) Una vez completado el cuestionario DLA, se debe identificar aquellos aspectos sobre los cuales resulta necesario emprender un plan de acción local, LAP (Local Action Plan). En este plan de trabajo se especifica qué cosas se deben trabajar, definiendo plazos, responsables y metas. En el caso de Colombia, la DIAN ya contaba con un sistema informático aduanero implementado (MUISCA) y los actores de la cadena logística ya estaban haciendo uso del sistema informático de manera satisfactoria, situación que facilitó y agilizó la implementación del e-freight. En realidad, el LAP en Colombia estaba enfocado básicamente a los cambios normativos en el Estatuto Aduanero (que ya se han incluidos en el proyecto de Decreto que está en curso), algunos ajustes al sistema informático aduanero MUISCA (que continúan en proceso) y otros aspectos procedimentales y relacionados con la seguridad electrónica (aspectos a trabajar en el 2011).
- V) En aras de garantizar el marco jurídico necesario para todos los cambios normativos que fueran necesarios, se solicitó un concepto con un jurista especializado en comercio electrónico, quien confirmó que en virtud de la Ley 827 de Comercio Electrónico, y a la luz de la regulación y la jurisprudencia colombiana, la creación electrónica de la guía aérea y las gestiones electrónicas en torno a las mismas son jurídicamente válidas.

- VI) Teniendo listo el HLA, el DLA, el LAP y contando con la viabilidad jurídica para implementar la guía electrónica, se dio inicio a la etapa de pilotaje. Para esto, se seleccionó a una aerolínea de carga internacional, con un agente de carga internacional y se fueron programando uno a uno los envíos e-Freight. Para efectos de nuestro pilotaje se seleccionaron a la Aerolínea LANCO (Línea Aérea Carguera Colombiana) y la Agencia DGF (DHL Global Forwarding) en importaciones y para exportaciones participaron la aerolínea Iberia y la Agencia de Carga Translago. Estas compañías fueron seleccionadas por IATA teniendo en cuenta los siguientes criterios:
- a) Su voluntad de participar en el proyecto, teniendo en cuenta que los procesos electrónicos deben cumplirse paralelamente dentro del marco normativo vigente a la fecha (procesos manuales y presentación física de documentos). El pilotaje representa un gran beneficio para los participantes que implícitamente van a la vanguardia, pero en algunas ocasiones puede resultar en dualidad de procesos y sobrecostos.
  - b) El desarrollo tecnológico disponible y su accesibilidad al proveedor de servicios informáticos IT. El pilotaje requiere realizar ajustes de carácter tecnológico por lo cual un desarrollo avanzado por parte de los participantes no solo facilita y agiliza sino que además supone un menor costo para esta etapa inicial.
  - c) La experiencia e-freight en otros países.
  - d) La rutas comerciales dentro de los países piloto o ya implementados (ejemplo: MIA – BOG – MIA y MAD – BOG – MAD).
- VII) El Pilotaje consistió en 5 envíos en importaciones y 2 de exportaciones, los cuales resultaron exitosos desde el primer momento. Un envío exitoso significa que NO fue necesaria la presentación física de los documentos en ninguna etapa del proceso. Vale la pena tener en cuenta, que en el caso de Colombia, los envíos piloto fueron previamente alertados a los directivos de la DIAN (en nivel central) quienes prestaron toda su colaboración para garantizar el éxito hasta la entrega al usuario final. En el caso de las exportaciones, se trabajó con los envíos de perecederos que no requieren la intervención documental de la Policía Antinarcóticos en las salas de análisis, para mayor facilidad; pero las exportaciones de carga seca deberán incluirse en e-freight en el segundo semestre del 2011 (ya estamos trabajando con los Directivos de la Policía Antinarcóticos)
- VIII) A la fecha, estamos trabajando en aumentar el número de envíos e-freight por distintos aeropuertos del país y en distintas rutas. Nuestra meta es lograr por lo menos 2.000 envíos e-freight a diciembre del 2011.
- IX) En Colombia, aún existen documentos que es necesario “imprimir”, pero estamos trabajando también en este asunto para procurar que sea totalmente reemplazado por un archivo o correo electrónico. La eliminación de documentos, depende de la política “anti-trámites” de cada país y no del e-Freight.

13. Aquellos países que no cuentan con documentación electrónica, deberán hacer ingentes esfuerzos para ponerse a tono con los avances tecnológicos, de lo contrario se exponen a quedarse rezagados.

#### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

14. Se invita al GEPEJTA a analizar la información presentada, intercambiar criterios y aprobar las sugerencias que aparecen en los párrafos 11 y 12.

15. Igualmente se invita a los Estados a consultar la guía completa de Aplicación e-freight, la cual está disponible en la página web de la IATA e-freight.

---

Fuentes:

Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia "ALAICO"

<http://www.iata.org>

<http://www.aerolatinnews.com/>

<http://www.avionovo.com.ar/Reportes/efreigh>