DG TAXUD

Orientaciones de la UE sobre los protocolos de remisión relativos a la seguridad del transporte aéreo de mercancías

ICS2

Fecha: 24/01/2020
Versión del documento: 1.15

Cláusula general de exención de responsabilidad

El presente documento orientativo es de carácter explicativo e ilustrativo. La legislación aduanera prevalece sobre el contenido del documento y debe consultarse siempre. Los textos auténticos de los actos jurídicos de la UE son los publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Puede haber también instrucciones nacionales.

Procedimiento de elaboración del documento

El presente documento orientativo ha sido elaborado por el Grupo de proyecto sobre seguridad del transporte aéreo de mercancías en el marco del programa Aduana 2020 (CPG/036). Asimismo, ha sido refrendado por el Grupo de expertos sobre cuestiones aduaneras en relación con los controles y la gestión de riesgos (CEG-CRM).

Información de control del documento

Parámetros	Valor
Título del documento:	Orientaciones de la UE sobre los protocolos de remisión relativos al transporte aéreo de mercancías
Denominación del proyecto:	ICS2
Autor del documento:	Grupo de proyecto sobre seguridad del transporte aéreo de mercancías en el marco del programa Aduana 2020[1]
Promotor del proyecto:	DG TAXUD, Unidad A3: Gestión del Riesgo y Seguridad, y equipo de proyecto de ICS2
Director del proyecto:	DG TAXUD, Unidad A3: Gestión del Riesgo y Seguridad, y equipo de proyecto de ICS2
Versión del documento:	1.15
Sensibilidad:	Basic
Fecha:	24/01/2020

Responsable(s) de la aprobación del documento y revisor(es):

NOTA: Se requiere la intervención de todas las partes responsables de la aprobación. Se mantendrá un registro de cada parte responsable de la aprobación. Se requiere la intervención de todos los revisores que figuren en la lista, salvo que se mencionen explícitamente como opcionales.

Nombre	Función	Acción	Fecha
Grupo de expertos sobre cuestiones aduaneras en relación con los controles y la gestión de riesgos (CEG-CRM)	Revisor	Aprobación	

Historial del documento:

El autor del documento está autorizado a introducir los siguientes tipos de modificaciones sin que sea necesario volver a someter el documento al proceso de aprobación:

- redacción, formato y ortotipografía,
- aclaraciones.

Para solicitar la introducción de una modificación en el presente documento, póngase en contacto con su autor o propietario.

Las modificaciones introducidas en el presente documento se resumen en el cuadro siguiente, en orden cronológico inverso (la versión más reciente aparece en primer lugar).

Revisión	Fecha	Creado por	Breve descripción de las modificaciones
1.15	24.1.2020	DG TAXUD	Versión definitiva tras la revisión del CEG-CRM
1.14	29.11.2019	DG TAXUD	Modificación del formato e inserción de los mensajes
1.13	11.10.2019	DG TAXUD	Borrador tras la reunión del Grupo de proyecto sobre seguridad del transporte aéreo de mercancías

[1] El presente documento ha sido elaborado por el Grupo de proyecto sobre seguridad del transporte aéreo de mercancías creado en el marco del programa Aduana 2020 (representantes de aduanas, aviación civil, AEMA, PostEurop, IATA y UPU). La Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) ha estado presente en todo momento y ha apoyado firmemente este trabajo.

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN 7
1.1 Objeto 7
1.2 Ámbito de aplicación 7
1.3 Destinatarios previstos 7
1.4 Estructura del documento 7
1.5 Documentos de referencia y legislación aplicable 9
1.5.1 Documentos de referencia 9
1.6 Abreviaturas y acrónimos 9
1.7 Definiciones 10
2 CONTEXTO 11
3 LEGISLACIÓN PERTINENTE DE LA UE 12
3.1 El régimen ACC3 12
3.2 ICS2 12
4 EXPLICACIÓN DE LOS PROCESOS DE REMISIÓN CON MAYOR GRADO DE DETALLE OPERATIVO 15
4.1 Análisis de riesgos PLACI 15
4.2 Los datos PLACI están incompletos 17
4.3 No se requiere ninguna acción adicional. Evaluación completada (AC) 17
4.3.1 Mensaje de «Evaluación completada» (IE3N03) 18
4.4 Solicitud de información (RFI) 19
4.4.1 Requisitos de disponibilidad organizativa y operacional 19
4.4.2 Lenguas que deben utilizarse 19
4.4.3 Mensaje de RFI (IE3Q02) 19
4.4.4 Solicitud de información complementaria 20
4.4.5 Solicitud de modificación 22
4.4.6 Mensaje de respuesta a RFI (IE3R02) 24
4.4.7 Modificación de los datos PLACI 27
4.4.8 Seguimiento con el fin de obtener información suficiente 27
4.4.9 Descripción general paso a paso del proceso que debe seguir la entidad reguladora (aduana) 28
4.5 Solicitud de inspección (RFS) 30
4.5.1 Requisitos de disponibilidad organizativa y operacional 30
4.5.2 Lenguas que deben utilizarse 31
4.5.3 Mensaje de solicitud de inspección (IE3Q03) 31
4.5.4 Mensaje de respuesta a una solicitud de inspección (IE3R03) 32
4.5.5 Descripción general paso a paso del proceso que debe seguir la entidad reguladora (aduana) 33
4.6 No cargar (DNL) 37
4.6.1 Lenguas que deben utilizarse 37
4.6.2 Mensaje de solicitud de no cargar (IE3Q01) 37
4.6.3 Descripción general paso a paso del proceso que debe seguir la entidad reguladora (aduana) 38
4.6.4 Procedimientos que se deben seguir cuando se ha enviado un mensaje DNL 39
5 PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS (PENDIENTE DE DESARROLLO) 40
6 APÉNDICES 41
6.1 Apéndice 1: Procesos postales 41
6.1.1 Orientaciones paso a paso para los servicios postales de terceros países: 41

6.1.2 Orientaciones paso a paso para los servicios postales de los países de la UE: 44
6.1.3 Mapa de procesos 45
6.2 Apéndice 2: Principios rectores del JWGACI 47

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Documentos de referencia 9
Cuadro 2: Abreviaturas y acrónimos 10
Cuadro 3: Definiciones 10

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Descripción general de las hipótesis de remisión 16
Gráfico 2: Proceso de remisión 17
Gráfico 3: Intercambio de mensajes de RFI 20
Gráfico 4: Proceso de envío de una RFI por parte de la entidad reguladora 28
Gráfico 5: Proceso que sigue la entidad reguladora para emitir diferentes tipos de RFI 29
Gráfico 6: Proceso para emitir una RFS por parte de la entidad reguladora 33
Gráfico 7: Proceso que debe seguir la entidad reguladora para valorar la información 35
Gráfico 8: Proceso de envío de un mensaje DNL por parte de la entidad reguladora 38
Gráfico 9: Proceso en el país A 46
Gráfico 10: Proceso en el país B 46

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Objeto

La finalidad del presente documento es proporcionar y desarrollar orientaciones, con un mayor de detalle desde el punto de vista operativo, en relación con los protocolos de remisión del ICS2 a efectos del lanzamiento de su **primera versión**, prevista para el 15 de marzo de 2021.

El presente documento se basa en el titulado «Referral protocols for air cargo and mail under the EU Pre-loading advance cargo information (PLACI) risk analysis process» [Protocolos de remisión para la carga y el correo aéreos en virtud del proceso de análisis de riesgos de la información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI) de la UE], elaborado conjuntamente por las comunidades aduanera y de la seguridad de la aviación civil con el objetivo de garantizar la coherencia y la armonización entre la legislación aduanera y la relativa a la seguridad de la aviación civil. El objetivo es ofrecer orientaciones para organizar las disposiciones y medidas que deben adoptar las partes interesadas con el fin de que los protocolos respondan de manera eficiente a las remisiones que puedan producirse tras la presentación de la información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI). Teniendo en cuenta las funciones y responsabilidades respectivas de las comunidades aduanera y de la aviación civil, debe evitarse toda duplicación innecesaria y eliminarse todo posible déficit de seguridad sin provocar interrupciones indebidas en las actividades.

Las presentes orientaciones constituirán asimismo una parte integral del compendio general de orientaciones relativas a la implementación del ICS2.

1.2 Ámbito de aplicación

El presente documento proporciona orientaciones operativas aplicables al proceso de remisiones para la seguridad del transporte aéreo de mercancías implantado en el sistema ICS2 de la UE y el entorno operativo de las partes interesadas involucradas. Se explican igualmente los procedimientos y canales de comunicación alternativos que deberán utilizarse cuando los componentes informáticos del ICS2 (tanto de los servicios aduaneros como del operador económico) no estén disponibles para ejecutar el proceso de manera automatizada.

El presente documento no aborda el resto de funciones del sistema ICS2: la presentación de la ENS y los requisitos de datos correspondientes; la validación, el rechazo y el registro de las ENS; el contenido pormenorizado de las remisiones y los mensajes de los resultados de los análisis de riesgos; los procesos de análisis de riesgos entre las autoridades aduaneras, etc. Estos aspectos se tratarán en otros textos del compendio de orientaciones sobre la aplicación del sistema ICS2.

1.3 Destinatarios previstos

Los destinatarios previstos del presente documento son los siguientes:

- los representantes de los Estados miembros,
- los representantes de las asociaciones comerciales y sus miembros,
- toda persona que participe en el proyecto del ICS2,
- toda persona que presente una ENS.

1.4 Estructura del documento

El presente documento contiene los siguientes capítulos:

- **Capítulo 1. Introducción**: descripción del ámbito de aplicación y la finalidad del documento.
- **Capítulo 2. Contexto:** explicación de los antecedentes del proyecto ICS2, los datos PLACI y las remisiones.
- **Capítulo 3. Legislación pertinente de la UE:** explicación de la legislación de la UE aplicable.

- **Capítulo 4. Explicación de los procesos de remisión con mayor grado de detalle operativo**: descripción pormenorizada del proceso de remisión, los mensajes intercambiados y los códigos que se deben utilizar.
- **Capítulo 5. Procedimientos alternativos (pendiente de desarrollo):** explicación del procedimiento que deberá seguirse en caso de indisponibilidad de los sistemas informáticos.
- **Apéndice 1: Procesos postales:** orientaciones detalladas para los operadores postales.
- **Apéndice 2: Principios rectores del JWGACI**.

1.5 Documentos de referencia y legislación aplicable

1.5.1 Documentos de referencia

Ref.	Título	Referencia	Versión	Fecha
R01	ICS2 Common Functional System Specifications	ICS-CFSS	1.14	29.11.2019
R02	ICS2 Common message implementation guidance		Por determinar	
R03	ICS2 Business Continuity Plan		Por determinar	
R04	Joint WCO-ICAO Guiding Principles for Pre-Loading Advance Cargo Information			
R05	Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión			
R06	Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión			
R07	Doc. 8973, Manual de seguridad de la aviación de la OACI			
R08				
R09				

Cuadro 1: Documentos de referencia

1.6 Abreviaturas y acrónimos

Abreviatura/Acrónimo	Definición
AC	Evaluación completada
ACC3	Compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la UE a partir de un aeropuerto de un tercer país
AVSEC	Seguridad aérea
CFSS	Especificaciones funcionales comunes del sistema
CSD	Declaración de seguridad del envío
DNL	No cargar
DO D	Operador designado en destino
DO O	Operador designado en origen
eCSD	Declaración electrónica de seguridad del envío
ENS	Declaración sumaria de entrada
OE	Operador económico
UE	Unión Europea
FoS	Marco de normas
GHA	Agente de tierra
HAWB	Conocimiento aéreo *house*
HRCM	Carga y correo de alto riesgo
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ICS2	Sistema de Control de la Importación 2
IE	Intercambio de información
IED	Dispositivo explosivo improvisado (*Improvised Explosive Device*)
IID	Dispositivo incendiario improvisado (*Improvised Incendiary Device*)
JWGACI	Grupo de trabajo sobre la información anticipada sobre la carga de la OACI/OMA

KC3	Expedidor conocido de un tercer país
MAWB	Conocimiento aéreo *master* (*Master air waybill*)
EM	Estado miembro
PLACI	Información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga
RA3	Agente acreditado de un tercer país
RFI	Solicitud de información
RFS	Solicitud de inspección
UPU	Unión Postal Universal
OMA	Organización Mundial de Aduanas

Cuadro 2: Abreviaturas y acrónimos

1.7 Definiciones

Término	**Definición**
ACC3	Compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la UE a partir de un aeropuerto de un tercer país.
Datos PLACI	La información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI) incluye el nombre y la dirección del expedidor, el nombre y la dirección del destinatario, el número de paquetes, el peso bruto, la descripción de las mercancías y el número de referencia del transporte (HAWB/MAWB).
Análisis de riesgos PLACI	En la fase previa a la carga de las mercancías para su transporte aéreo, el proceso de análisis de riesgos se activa en el momento de la recepción de los datos PLACI mínimos requeridos («7+1»). El proceso se centra exclusivamente en la detección de un riesgo inmediato para la aviación como consecuencia de la introducción a bordo de una aeronave de un dispositivo explosivo improvisado (IED) o un dispositivo incendiario improvisado (IID) ensamblado —también denominados «bomba en una caja»— que podría provocar la destrucción de la aeronave o la pérdida de vidas. El análisis PLACI, por lo tanto, no tiene como finalidad determinar o confirmar la eficacia de las medidas de seguridad aérea que aplican los agentes de la cadena de suministro ni medir el cumplimiento de las normas o duplicarlas. En el caso del transporte aéreo (mercancías diversas, envíos postales, envíos urgentes), el análisis de riesgos previo a la carga puede identificar riesgos para la seguridad y la protección distintos del descrito anteriormente. El resultado, pese a tenerse en cuenta en el proceso ulterior de análisis de riesgos en la fase previa a la llegada, no impide que las mercancías se carguen en la aeronave en su lugar de salida con destino a la UE.
Objeto postal	Hace referencia a las mercancías distintas de los objetos de correspondencia, contenidas en un paquete o bulto postales y transportadas por un operador postal o bajo su responsabilidad de conformidad con las disposiciones del Convenio de la Unión Postal Universal.

Cuadro 3: Definiciones

2 CONTEXTO

Tras el incidente de seguridad del transporte aéreo de mercancías ocurrido en Yemen, se creó el régimen ACC3 para la aviación (compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la UE a partir de un aeropuerto de un tercer país o «ACC3»). Dicho régimen es de aplicación, y a lo largo de los años se han ido recopilado experiencias sobre su puesta en práctica.

En lo que atañe a las aduanas, hay legislación en vigor por la que se introducen requisitos para la presentación de información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI) respecto de un conjunto de datos reducido (datos 7+1) y se establecen tres tipos de remisión para la carga aérea (a saber: remisión con fines informativos, inspección de carga y correo de alto riesgo, y no cargar). Con la primera versión del Sistema de Control de la Importación 2 (ICS2), estas disposiciones pasarán a ser aplicables a una parte limitada del tráfico aéreo, en particular las mercancías de envíos postales y urgentes. La puesta en marcha de la primera versión está prevista para el 15 de marzo de 2021. La versión 2 del ICS2 completará —desde el punto de vista del régimen PLACI— estas nuevas medidas para la totalidad de la carga aérea, incluidas las mercancías generales que estén bajo la responsabilidad de compañías aéreas y transitarios.

La legislación de la UE y el desarrollo de las tecnologías de la información se basan en las experiencias y los datos obtenidos a través del sistema de información de la UE previa a la carga sobre la entrada segura de envíos (PRECISE), el proyecto piloto de duración limitada de las autoridades aduaneras francesas (proyecto piloto exprés/AMAS), el proyecto piloto de las autoridades aduaneras alemanas, el proyecto piloto de duración limitada de las autoridades aduaneras del Reino Unido (PREDICT) y las actividades realizadas en el marco de la iniciativa piloto de la UE en el ámbito postal (EU Postal Pilot). Además, la UE realiza un estrecho seguimiento del sistema ACAS aplicado en los Estados Unidos.

A escala internacional, los principios de la PLACI, esto es, los requisitos para la presentación de información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga y la emisión de remisiones para la carga aérea, son ahora un concepto consensuado.

En 2015, estos principios se incorporaron al Marco de Normas (FoS) SAFE de la OMA. Se introdujeron el concepto de la PLACI para un conjunto de datos reducido (los datos 7+1, tal como se definen en el anexo II del FoS SAFE) y el concepto de las remisiones (tres tipos de remisiones: solicitud de información, solicitud de inspección de carga y correo de alto riesgo, y no cargar).

A través de los principios rectores de la OMA y la OACI acerca de la información anticipada sobre transporte de mercancías previa a la carga (PLACI), las comunidades aduaneras y de la aviación civil internacionales han alcanzado un acuerdo sobre el concepto y los principios básicos generales de la PLACI. (6.2 Apéndice 2: Principios rectores del JWGACI.)

3 LEGISLACIÓN PERTINENTE DE LA UE

3.1 El régimen ACC3

El régimen ACC3 (compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la UE a partir de un aeropuerto de un tercer país o ACC3), establecido por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión y la Decisión C(2015) 8005 de la Comisión, dispone que las mercancías y el correo que entren en la UE a bordo de una aeronave deben someterse a control de acuerdo con las obligaciones de la UE en materia de inspección de la carga aérea, a menos que provengan de un aeropuerto ubicado en un país exento de dichas normas. La responsabilidad de aplicar tales controles corresponderá a la ACC3 o, en su caso, a un agente acreditado de un tercer país (RA3), autorizado por la UE, del cual la ACC3 reciba la mercancía o el correo.

Salvo que estén exentos, los envíos de mercancías o correo recibidos para su transporte con destino a la UE deben someterse a los controles que se indican a continuación. Los envíos con destino a la UE serán transportados a esta por una compañía aérea que haya obtenido la designación de ACC3 por un Estado miembro y que garantice:

- que se ha llevado a cabo una inspección física del envío bajo su propia responsabilidad o la de un RA3, o bien
- que los envíos se han tramitado a través de una cadena de suministro segura, iniciándose bajo la responsabilidad de un expedidor conocido de un tercer país (KC3) autorizado por la UE y entregándose directamente a la ACC3 o a través de un RA3 también responsable de la emisión de la declaración relativa al estado de seguridad.

De acuerdo con los criterios integrados de evaluación del riesgo para la seguridad aérea de la UE, los envíos de carga y correo aéreos considerados de alto riesgo (HRCM) deben ser objeto de controles más rigurosos antes de proceder a su carga a bordo de una aeronave con destino a la UE. En paralelo, y a escala internacional, la OACI ha definido el concepto de carga de alto riesgo y ha desarrollado en mayor medida los mecanismos de control del transporte aéreo de mercancías.

Mientras que la inspección estándar de la carga o el correo se confirma y documenta a través de una declaración de seguridad del envío (CSD) en la que se indica el estado de seguridad apropiado que se atribuye al envío mediante el código SCO (el envío es seguro para las aeronaves de carga y de correo exclusivamente) o SPX (el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo), las inspecciones de la carga de alto riesgo se declaran mediante el código de estado de seguridad SHR (el envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo de acuerdo con los requisitos aplicables al alto riesgo). Compete al RA3 o a la compañía aérea emitir las declaraciones relativas al estado de seguridad.

3.2 ICS2

Desde la entrada en vigor de la legislación de la UE en materia de seguridad aduanera en 2011, las autoridades aduaneras de los Estados miembros de la UE tienen la responsabilidad legal de garantizar que se realiza y completa un análisis de riesgos, fundamentalmente con fines de seguridad y protección. Desde el punto de vista operativo, las autoridades aduaneras utilizan un sistema de declaración anticipada de carga (Sistema de Control de la Importación, ICS) vinculado a sus sistemas nacionales de riesgos. Han de tomar una decisión en cuanto a las medidas que deben adoptarse para mitigar todo riesgo detectado (por ejemplo, medidas por parte del operador económico o medidas de control aduanero en diferentes puntos de la cadena de suministro).

A raíz del incidente que tuvo lugar en Yemen en octubre de 2010, la UE y sus Estados miembros llevaron a cabo una detallada revisión operativa, normativa y jurídica que dio lugar a la estrategia y el plan de acción de la UE en materia de gestión de riesgos aduaneros. Todo ello condujo a la introducción de modificaciones jurídicas [en el marco del Código Aduanero de la Unión, Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Consejo y sus normas de desarrollo], operativas e informáticas en el régimen de información anticipada sobre el transporte de mercancías. La reforma está diseñada para dotar a las autoridades de herramientas para analizar y responder mejor a las nuevas amenazas para la seguridad de las cadenas de suministro de mercancías en todas las modalidades de transporte.

En el contexto de la carga y el correo aéreos, la próxima generación del sistema de información anticipada sobre transporte de mercancías, el ICS2, permite a las autoridades de los Estados miembros de la UE analizar

los datos de las mercancías antes de proceder a su carga en un tercer país y aplicar, de manera complementaria al régimen ACC3, medidas de evaluación y mitigación de los riesgos por vía electrónica.

El ICS2 garantiza:

- la recogida y el análisis de la información anticipada sobre la carga y el correo aéreos antes del embarque en una aeronave en un tercer país con destino a la UE,
- la evaluación en tiempo real y por medios electrónicos, por parte de las autoridades aduaneras, de los riesgos que entraña dicha información,
- la adopción por parte de las aduanas y de los operadores económicos de cualesquiera medidas de mitigación que se consideren adecuadas en función del nivel de riesgo detectado respecto de la carga y el correo con destino a la UE.

La evaluación de riesgos tras la presentación de la información previa a la carga (PLACI) se centra únicamente en la detección de un riesgo inmediato para la seguridad aérea, consistente en la introducción a bordo de una aeronave de artículos prohibidos por la legislación de seguridad aérea que puedan afectar al funcionamiento de la aeronave o provocar la pérdida de vidas; por ejemplo, un dispositivo explosivo o incendiario improvisado (IED o IID) ensamblado, conocido como «bomba en una caja».

El Reglamento de Ejecución por el que se establece el Código Aduanero de la Unión contiene las siguientes medidas de mitigación de riesgos:

- solicitud de información complementaria sobre los datos (remisión relativa a la calidad y la exactitud de los datos), conocida como notificación RFI, y la correspondiente respuesta a la solicitud de información,
- solicitud de inspección de carga y correo de alto riesgo (HRCM) aplicando las medidas previstas en la legislación de la UE relativa al sector de la aviación civil, conocida como notificación RFS, y la correspondiente respuesta a dicha solicitud de inspección de HRCM,
- «No cargar», conocida como notificación DNL.

Los operadores económicos a los que las autoridades aduaneras dirigen estas medidas de mitigación de riesgos tienen la obligación legal de cumplirlas.

Las medidas de mitigación de riesgos deben aplicarse del modo más eficaz y eficiente posible, es decir, deben llevarse a la práctica provocando la menor perturbación posible de la cadena de suministro, a la mayor brevedad y, en todo caso, antes de que la carga o el correo se embarquen en una aeronave en el último aeropuerto antes de su entrada en el territorio aduanero de la UE.

Desde la perspectiva operativa y técnica, las notificaciones RFI y RFS se consideran mecanismos de remisión para la mitigación de riesgos que se activan durante el proceso constante de análisis de riesgos que las aduanas llevan a cabo. Su finalidad es que las autoridades aduaneras puedan resolver las dudas suscitadas en relación con los posibles riesgos para la seguridad del transporte aéreo de mercancías en un envío específico. Por lo tanto, es crucial que el operador económico al que se notifiquen dichas remisiones proporcione una respuesta adecuada y en el plazo establecido a fin de que la aduana pueda ultimar el análisis de los riesgos. En principio, mientras la aduana no pueda completar el análisis de riesgos por la falta de respuesta a una RFI o RFS, las mercancías pueden avanzar por la cadena de suministro hasta el aeropuerto desde el cual esté previsto que la carga o el correo se envíen al territorio aduanero de la UE (último punto de salida).

A diferencia de lo que ocurre con las notificaciones RFI y RFS, cuando una aduana emite una notificación DNL a un operador económico, esta notificación supone que ya se ha llevado a cabo un análisis de riesgos completo y que la aduana ha adoptado una decisión sobre la base del análisis en el que se ha detectado que un envío específico plantea una amenaza inminente para la seguridad del transporte aéreo de mercancías.

En el caso de que las autoridades aduaneras concluyan el análisis de riesgos y no se identifique ninguna amenaza para la seguridad del transporte aéreo de mercancías en el momento del análisis (esto es, de acuerdo con los conocimientos y la información que se tengan en ese momento), las autoridades aduaneras enviarán un mensaje de «Evaluación completada» al operador económico que haya presentado los datos PLACI. Con dicho mensaje se notificará al operador u operadores económicos pertinentes que la aduana ha concluido su análisis de riesgos y no se requiere ninguna acción adicional por parte de los operadores económicos implicados en la transacción de que se trate.

La cooperación entre las diferentes autoridades, así como entre las autoridades y los operadores económicos, debe definirse con claridad a nivel nacional, en particular por lo que respecta a los canales de comunicación a título de protocolos de remisión. Han de tenerse en cuenta las peculiaridades de los distintos modelos de actividad del transporte aéreo de mercancías (urgente, postal).

ICS2 Orientaciones de la UE sobre los protocolos de remisión relativos al transporte aéreo de mercancías

Todas las partes interesadas enviarán los mensajes correspondientes (evaluación completada, RFI, RFS o DNL, según el caso) y responderán a estos mensajes con el máximo empeño y con prontitud.

4 EXPLICACIÓN DE LOS PROCESOS DE REMISIÓN CON MAYOR GRADO DE DETALLE OPERATIVO

4.1 Análisis de riesgos PLACI

En la fase previa a la carga de la mercancía aérea, el proceso de análisis de riesgos se activa en el momento de la recepción de la ENS con los datos PLACI requeridos. La evaluación de riesgos PLACI se centra exclusivamente en la detección de un riesgo inmediato para la aviación. Dicho riesgo consiste en la introducción a bordo de una aeronave de artículos prohibidos por la legislación de seguridad aérea que puedan provocar la destrucción de la aeronave o la pérdida de vidas, a saber, un dispositivo explosivo o incendiario improvisado (IED o IID), también conocidos como artefactos de fabricación casera. Cuando los resultados del análisis de riesgos PLACI apunten a un posible riesgo para la seguridad y la protección de otro tipo (no de seguridad del transporte aéreo de mercancías), esos resultados se tendrán en cuenta en el proceso ulterior de análisis de riesgos en la fase previa a la llegada, pero no supondrán un impedimento para que las mercancías se embarquen en la aeronave.

La facilitación de la PLACI no debe impedir o retrasar innecesariamente el flujo de circulación de la carga a lo largo de la cadena de suministro. Cuando la aduana notifique al operador que alberga preocupaciones significativas y no resueltas en relación con la seguridad del transporte aéreo de mercancías a raíz del análisis de riesgos PLACI, no se debe proceder al embarque de la carga en la aeronave hasta que no se hayan adoptado las medidas adecuadas para mitigar los riesgos. Todas las partes interesadas pondrán el máximo empeño en enviar los mensajes necesarios (evaluación completada, RFI, RFS o DNL, según el caso) y responder a estos mensajes.

Factores que deben tenerse en cuenta y tipos de remisión (RFI, RFS, DNL)

Los datos PLACI están incompletos	Debe rechazarse la ENS
Análisis de riesgos PLACI completado con éxito	No se requiere ninguna acción adicional. Evaluación completada (AC)
Datos insuficientes	Solicitud de información (RFI)
Posible riesgo para la seguridad	Solicitud de inspección (RFS)
Riesgo para la seguridad confirmado	No cargar (DNL)

Hipótesis de remisión

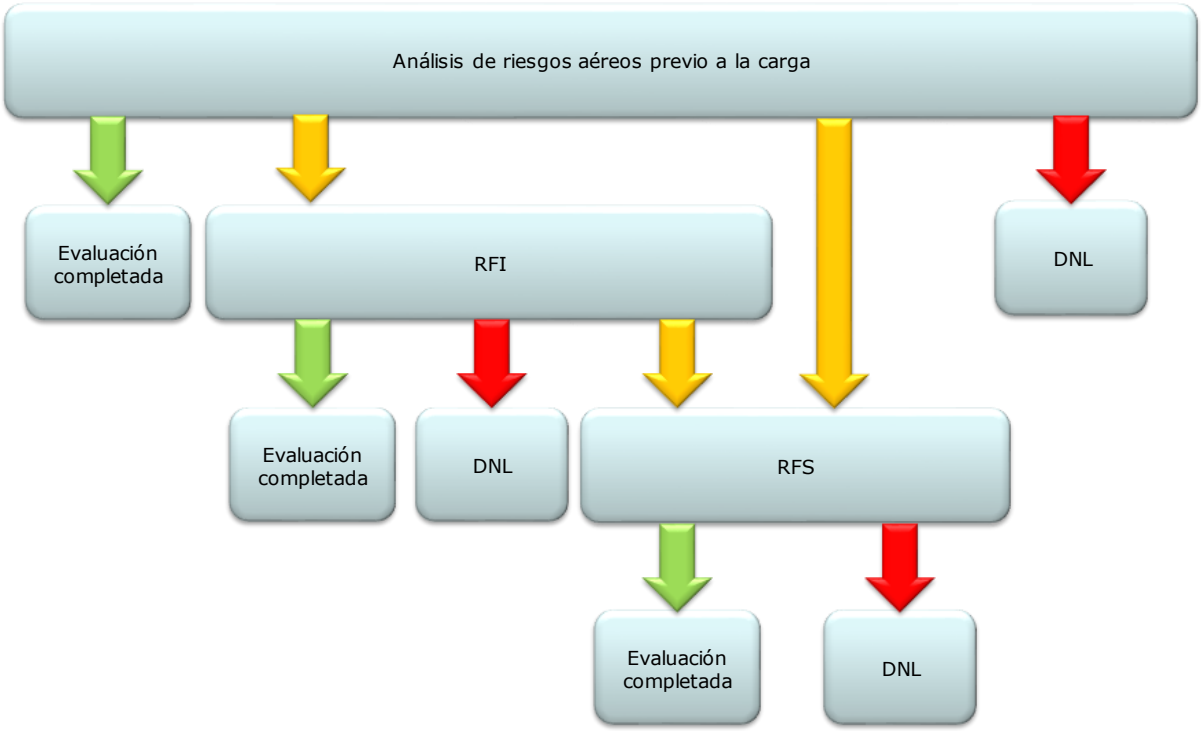


Gráfico 1: Descripción general de las hipótesis de remisión

No existe una secuencia obligatoria en cuanto a la emisión de los diferentes tipos de remisión. Por ejemplo, si las circunstancias justifican la emisión de una RFS o una notificación DNL, no será necesario emitir en primer lugar una RFI. Sin embargo, toda decisión relativa a la emisión de una remisión ha de ser proporcional al riesgo al que deba hacerse frente.

Además, es importante subrayar que una remisión siempre requerirá una respuesta por parte del OE, con independencia del seguimiento que se dé a dicha remisión. **El OE tiene la obligación de responder a toda remisión**. La respuesta del OE a una remisión no da lugar automáticamente a la conclusión del análisis de riesgos aduaneros. La autoridad aduanera incluirá la información obtenida a través de las respuestas a las remisiones en su proceso de análisis de riesgos en curso y finalizará dicho proceso con un mensaje de «Evaluación completada» (AC) o con una notificación DNL. La respuesta del OE a una RFI o RFS, por tanto, no debe equipararse a un mensaje de «Evaluación completada» (por ejemplo, antes de que se emita un mensaje de «Evaluación completada», es necesario que el OE envíe una respuesta)[2]. La resolución de una remisión forma parte de las acciones encaminadas a completar el proceso de análisis de riesgos.

[2] Por razones de «simplicidad», en la presente exposición no se abordan los casos en que se puede emitir directamente una notificación DNL en cualquier fase.

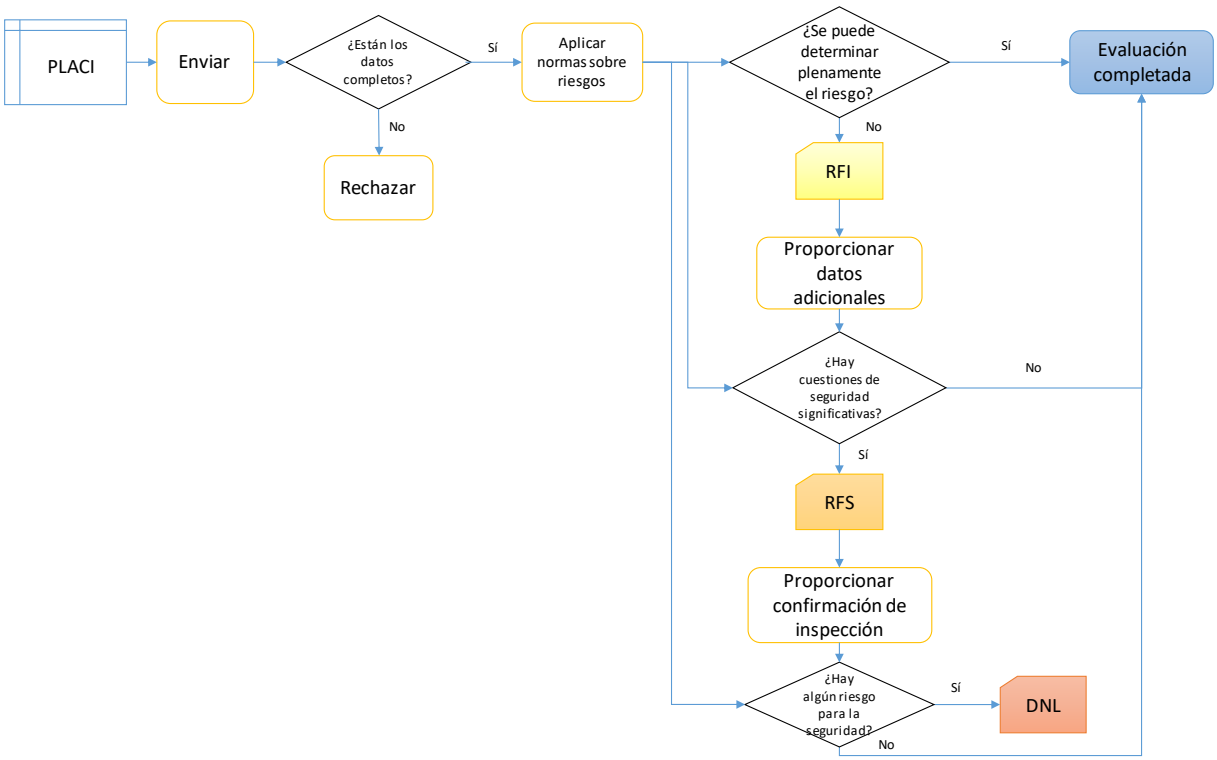


Gráfico 2: Proceso de remisión

4.2 Los datos PLACI están incompletos

Pese a que «oficialmente no se considera una remisión», existe un vínculo con la RFI, en la medida en que se refiere a los requisitos relativos a los datos PLACI. En caso de que los datos PLACI estén incompletos (es decir, faltan datos obligatorios) o no se ajusten a las especificaciones acordadas del sistema ICS2, **se rechaza la ENS y se envía un mensaje de error** al OE.

Esto significa, pues, que el OE no ha cumplido los requisitos referentes a los datos PLACI. Si recibe dicho mensaje, el OE debe asegurarse de adoptar las medidas oportunas lo antes posible y facilitar en el plazo legalmente establecido los datos PLACI, garantizando que estos sean correctos y completos.

Si concurre algún problema técnico y el OE considera que los datos se enviaron de acuerdo con los requisitos establecidos, el OE deberá ponerse en contacto lo antes posible con el servicio de asistencia técnica nacional del ICS2 correspondiente a la autoridad aduanera a la cual se hayan remitido los datos. En relación con los procedimientos operacionales que deben seguirse para utilizar el servicio de asistencia técnica del ICS2, consúltese la guía específica en la que se trata este tema [proyecto en curso; el enlace al documento se proporcionará cuando esté disponible].

4.3 No se requiere ninguna acción adicional. Evaluación completada (AC)

Teniendo en cuenta la experiencia acumulada, es de esperar que en la mayoría de los casos se comunique —de forma totalmente automatizada, sin intervención humana, esto es, sin intervención del analista de riesgos aduaneros— que no se requiere ninguna medida adicional.

La finalización sin incidencias de los procesos de análisis de riesgos PLACI se confirmará a través de un mensaje de «Evaluación completada» (AC). El mensaje de AC se genera:

- bien de manera automática en la mayoría de los casos,
- bien como resultado de una mitigación manual y una decisión de un analista de riesgos encargado de la evaluación de los riesgos para la seguridad del transporte aéreo de mercancías.

En ambos casos, el ICS2 envía un mensaje de AC al OE que haya presentado los datos PLACI. Su recepción por el OE es opcional[3].

Si un operador toma la decisión comercial de proceder al embarque de un envío sin que se haya completado la evaluación, deberá asumir los riesgos, teniendo en cuenta que es posible que todavía haya una evaluación de riesgos en curso que podría traducirse en solicitudes de seguimiento a las que será preciso dar respuesta. Es responsabilidad de la compañía aérea decidir si permite o no proceder al embarque de un envío respecto del cual haya una remisión abierta y no se haya recibido ningún mensaje de AC.

En el caso de que se obtenga nueva información, el mensaje de «Evaluación completada» podrá ir seguido de notificaciones de RFI, RSI o DNL. De ser así, el OE estará obligado a dar seguimiento a las remisiones y cumplirlas plenamente, aunque previamente se le hubiera enviado un mensaje de AC. Podría darse una situación operativa en la que un OE ya haya cargado mercancías para su transporte aéreo en la última aeronave con destino a la UE. Tales situaciones se tratarán caso por caso entre la autoridad y el OE en cuestión, dependiendo del nivel de la amenaza identificada (por ejemplo, en el caso de una situación de DNL, se activarán las medidas de seguridad aérea aplicables a dicha situación).

4.3.1 Mensaje de «Evaluación completada» (IE3N03)

Se envía un mensaje de AC por cada envío *house* (envío cubierto por un HAWB, objeto postal) recogido en la ENS. El envío *house* se identifica mediante el documento de transporte.

4.3.1.1 Contenido del mensaje IE3N03

Ocurrencia	Clase/elemento de datos	Explicación
	IE3N03	
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Fecha de finalización**	Fecha de finalización de la evaluación de riesgos
1..1	**Evaluación completada**	
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte
1..1	**Estado miembro responsable**	
1..1	**País**	Estado miembro responsable de la evaluación de riesgos
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
0..1	**Declarante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante

[3] En las especificaciones técnicas comunes del sistema ICS2 puede obtenerse información detallada sobre los mensajes y las posibilidades técnicas que tienen los OE que presenten datos PLACI en cuanto a la activación o desactivación de los mensajes de AC.

4.4 Solicitud de información (RFI)

Cuando la información contenida en la PLACI de la ENS inicial no permita determinar por completo los riesgos para la seguridad aérea que conlleva un envío, se emitirá una RFI. Las autoridades aduaneras comunicarán estas solicitudes lo antes posible al OE que haya enviado la PLACI de la ENS[4].

El operador económico deberá responder con la información solicitada lo antes posible, a fin de que las autoridades puedan llevar a cabo la evaluación de riesgos. Es posible que, con el fin de reducir la necesidad de remisiones de RFI, algunos operadores económicos proporcionen acceso a sus sistemas internos a las autoridades aduaneras encargadas de la evaluación de riesgos. Durante este proceso, la carga puede seguir avanzando a lo largo de la cadena de suministro.

4.4.1 Requisitos de disponibilidad organizativa y operacional

Todos los agentes deben ofrecer la disponibilidad organizativa y operacional necesaria, tal y como se expone a continuación:

La autoridad aduanera, como remitente de la RFI, debe ofrecer:

- Disponibilidad las 24 horas del día, todos los días de la semana.
- Disponibilidad operacional y datos de contacto de la aduana (así como la aviación civil, en función de la organización nacional).

El OE, como destinatario de la RFI, debe ofrecer:

- Punto de contacto único o centralizado (dependiendo del modelo de actividad) y disponibilidad las 24 horas del día, todos los días de la semana.
- El OE debe asegurarse de que dispone de acceso a la información y los documentos que probablemente se le soliciten, además de contar con procesos operativos establecidos para responder a la solicitud.
- Debe ofrecer una interfaz con el ICS2, y, en el caso del modelo postal, también entre los operadores designados en origen y destino, con el fin de facilitar el intercambio de todos los mensajes requeridos.

4.4.2 Lenguas que deben utilizarse

Cuando se use texto libre en los intercambios de mensajes, o en los contactos entre los remitentes y destinatarios de solicitudes, **se recomienda encarecidamente utilizar el inglés** (sobre todo para evitar que las partes implicadas pierdan tiempo por la necesidad de realizar traducciones).

4.4.3 Mensaje de RFI (IE3Q02)

La RFI debe comunicarse a través del ICS2 (sistema cerrado) al OE que haya enviado los datos.

Dependiendo de los motivos, existen dos tipos de solicitud que la autoridad aduanera puede decidir emitir en el mensaje de RFI:

- solicitud de información adicional que el OE debe proporcionar, o bien
- una modificación de la ENS.

[4] Si la PLACI de la ENS no la presenta una compañía aérea, el mensaje RFI no se comunica a una compañía aérea, puesto que el conjunto de datos de la PLACI no contiene la identidad de dicha empresa.

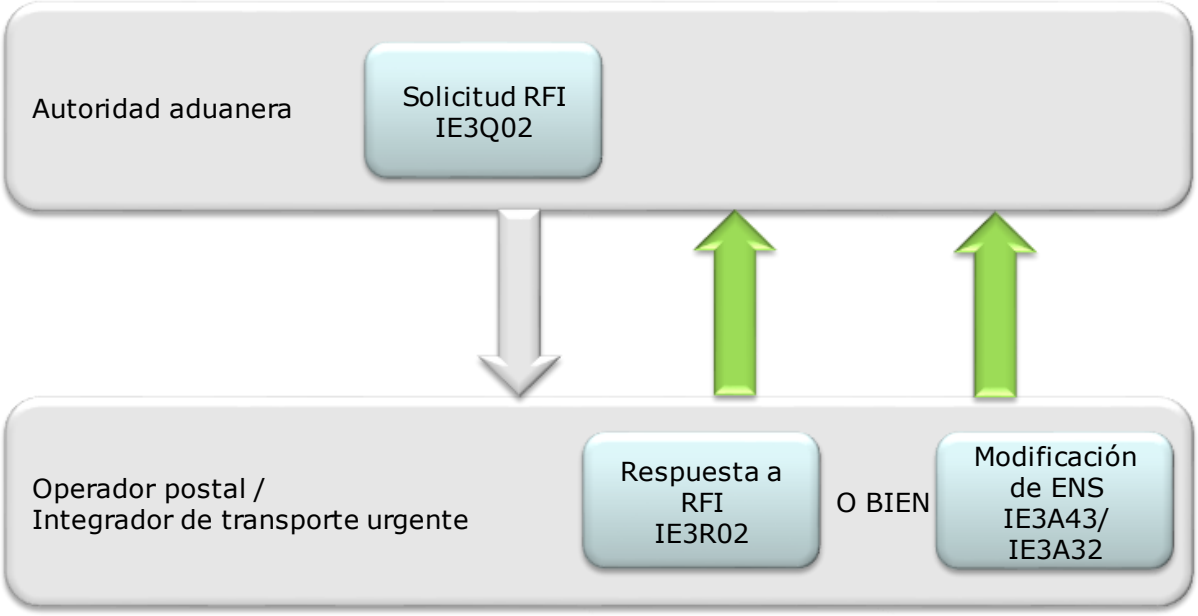


Gráfico 3: Intercambio de mensajes de RFI

Estos dos tipos de solicitud se pueden emitir de forma independiente; no hay ninguna norma general que dicte su emisión consecutiva. Sin embargo, en algunos casos específicos, la aduana, tras recibir la información adicional, podrá emitir una RFI en la que pida al OE que modifique la información enviada.

Es posible que, con el fin de reducir la necesidad de remisiones de RFI, algunos operadores económicos faciliten el acceso a sus sistemas internos a las autoridades aduaneras encargadas de la evaluación de riesgos. Esta posibilidad es opcional y deberá ser acordada, caso por caso, entre la autoridad aduanera encargada del análisis de riesgos y el OE.

4.4.4 Solicitud de información complementaria

Se envía una solicitud de información complementaria cuando es necesario ampliar o detallar los datos PLACI ya proporcionados, para que la aduana disponga de más información de base mediante la facilitación de los datos apropiados (por ejemplo, en relación con el conocimiento aéreo, el manifiesto de carga consolidada, la factura comercial, etc.) o documentos justificativos. El envío de este mensaje se activa a través de un proceso manual (por parte de la aduana), cuando un envío concreto se presenta al analista tras una evaluación de riesgos automatizada.

La respuesta del OE a esta solicitud se incluirá en el proceso manual de selección de un análisis de riesgos en curso.

4.4.4.1 Contenido del mensaje IE3Q02

Ocurrencia	Clase/elemento de datos	Explicación
	IE3Q02	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	La fecha de la RFI
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Estado miembro responsable**	
1..1	**País**	Estado miembro que emite la RFI
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte
1..1	**Declarante**	

1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante
1..99	**Detalles de la solicitud de remisión**	
1..1	**Referencia de la solicitud de remisión**	Identificador único de la solicitud de remisión
1..1	**Tipo de solicitud**	Cuando se emita una RFI que requiera aportar información complementaria, se utilizará el código «RFI»
0..99	**Documentos justificativos**	Véase 4.4.4.2 Documentos justificativos
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento justificativo declarado en la ENS
1..1	**Tipo**	Tipo de documento declarado en la ENS
0..99	**Información complementaria**	Véase 4.4.4.3 Información complementaria
0..1	**Código**	Se pueden utilizar los códigos «B10», «B20», «C10», «D10» y «S10»
0..1	**Texto**	
0..1	**Tipo de información**	Se utilizará el código por defecto «R1»

4.4.4.2 Documentos justificativos

Esta clase se utilizará en el caso de que los documentos justificativos se declaren en la ENS (elemento de datos PLACI no obligatorio; sin embargo, para la ENS de envíos postales se pueden declarar más datos que serán necesarios para la fase previa a la llegada) y el analista de riesgos solo necesite que se proporcione la imagen binaria de un documento específico. En este caso, se indicarán el tipo y el número de referencia del documento.

4.4.4.3 Información complementaria

Se utilizará la clase de información complementaria para proporcionar las instrucciones del analista de riesgos acerca de la información complementaria que debe aportar el OE. Esta clase puede repetirse varias veces a fin de emitir múltiples instrucciones para el mismo envío *house*.

Se podrá solicitar información complementaria como parte de este tipo de RFI también en relación con subcampos opcionales dentro del conjunto de datos PLACI, como números de teléfono (fijo o móvil) o direcciones de correo electrónico. Opcionalmente, el OE puede proporcionar esos datos en la ENS original.

Código de información complementaria:

Código	Descripción
B10	Proporcionar el número de teléfono y la dirección o direcciones de correo electrónico del expedidor
B20	Proporcionar el número de teléfono y la dirección o direcciones de correo electrónico del destinatario
C10	Confirmar los elementos de datos PLACI
D10	Proporcionar todos los documentos disponibles
S10	Indicar si se ha efectuado una inspección de HRCM

Texto de la información complementaria:

El analista de riesgos utilizará este elemento de datos junto con determinados códigos de información complementaria para proporcionar información más detallada sobre la solicitud:

Código	Texto utilizado	Descripción
B10	No	
B20	No	

C10	Sí	Los servicios aduaneros especificarán que desean obtener confirmación de un dato PLACI específico.
D10	No	
S10	No	

Ejemplos:

Código	Texto	Ejemplo de solicitud
B20		Se espera que el OE proporcione el número de teléfono o la dirección de correo electrónico del destinatario.
C10	Nombre del destinatario	Se indica como nombre del destinatario «Beautiful Angel». En este caso, el OE deberá confirmar que la información proporcionada es correcta con respecto a la documentación disponible.
C10	Código postal del expedidor	Se espera que el OE verifique por otras fuentes que el código postal del expedidor declarado en la ENS es correcto.
D10		Se espera que el OE adjunte imágenes de todos los documentos disponibles que acompañen al envío.
S10		Se espera que el OE informe de si se ha efectuado la inspección de HRCM. En caso afirmativo, también deberá indicar el método empleado en la inspección y el resultado de esta.

4.4.5 Solicitud de modificación

Será preciso modificar los datos PLACI cuando sean de calidad «inadecuada» o inaceptable para llevar a cabo el análisis de riesgos. En caso de modificación de dichos datos, se reinicia el proceso de análisis de riesgos con el fin específico de que el sistema realice verificaciones utilizando sistemas de riesgos automatizados, y el archivo modificado se incluye en el expediente de análisis de riesgos en curso que esté tratando el analista de riesgos.

4.4.5.1 Contenido del mensaje IE3Q02

Ocurrencia	Clase/elemento de datos	Explicación
	IE3Q02	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	La fecha de la RFI
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Estado miembro responsable**	
1..1	**País**	Estado miembro que emite la RFI
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte
1..1	**Declarante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante

1..99	**Detalles de la solicitud de remisión**	
1..1	**Referencia de la solicitud de remisión**	Identificador único de la solicitud de remisión
1..1	**Tipo de solicitud**	Cuando se envíe una RFI que requiera modificar la ENS, se utilizará el código «AMD»
0..99	**Información complementaria**	Véase 4.4.5.2 Información complementaria
0..1	**Código**	Se utilizarán los códigos «A10», «A20», «A30», «A40», «A50», «A60» y «A70».
0..1	**Texto**	
0..1	**Tipo de información**	Se utilizará el código por defecto «R1»

4.4.5.2 Información complementaria

Se utilizará la clase de información complementaria para proporcionar las instrucciones del analista de riesgos acerca de los elementos de los datos PLACI que el OE debe modificar. Esta clase puede repetirse varias veces a fin de emitir múltiples instrucciones para el mismo envío *house*.

Códigos de información complementaria:

Código	Descripción
A10	Modificar el nombre del expedidor
A20	Modificar la dirección del expedidor
A30	Modificar el nombre del destinatario
A40	Modificar la dirección del destinatario
A50	Modificar el número de bultos
A60	Modificar la descripción de las mercancías
A70	Modificar la masa bruta

Texto de la información complementaria:

Este elemento de datos se puede utilizar junto con cualquiera de los códigos de información complementaria para proporcionar información más detallada sobre la solicitud.

Ejemplos:

Código	Texto	Ejemplo de solicitud
A10	Nombre del expedidor «ABCD123»	El nombre del expedidor no parece un nombre verdadero. Debe verificarse, y, en el caso de que sea incorrecto, corregirse a través de una modificación de la ENS.
A20	El nombre de la calle es el mismo que el nombre de la ciudad.	El nombre de la calle de la dirección del expedidor coincide con el nombre de la localidad. Se espera que el OE corrija los datos erróneos.
A20	Error ortográfico en el nombre de la ciudad del expedidor	Error ortográfico en la dirección del expedidor: una vez aclarado el error, el OE modifica los datos PLACI.

4.4.6 Mensaje de respuesta a RFI (IE3R02)

El mensaje de respuesta a la RFI debe, en primer lugar, ser enviado por el OE en respuesta a la solicitud de información complementaria. Además, dicho mensaje puede enviarse también en respuesta a la solicitud de modificación en el caso de que no sea posible dar respuesta a dicha solicitud, por ejemplo, si el OE no dispone de los datos necesarios.

Los operadores también pueden enviar cualquier información que consideren necesaria (por ejemplo, los resultados de una inspección, si disponen de ellos).

4.4.6.1 Contenido del mensaje IE3R02

Ocurrencia	Clase/elemento de datos	Explicación
	IE3R02	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	La fecha de la respuesta a la RFI
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Estado miembro responsable**	
1..1	**País**	Estado miembro que emitió la RFI
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
1..1	**Declarante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante
1..99	**Respuesta a la solicitud de información complementaria**	
1..1	**Referencia de la solicitud de remisión**	Identificador único de la solicitud de remisión
0..99	**Información complementaria**	Véase 4.4.6.2 Información complementaria
0..1	**Código**	Se utilizarán los códigos «A00», «B00», «B01», «C00», «C01», «D00», «D01», «D02», «S00» y «S01».
0..1	**Texto**	
0..1	**Tipo de información**	Se utilizará el código por defecto «R2»
0..9	**Archivo adjunto binario**	Véase 4.4.6.3 Archivo adjunto binario
1..1	**Identificación**	
1..1	**Nombre del fichero**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Descripción**	

4.4.6.2 Información complementaria

La información complementaria debe proporcionarse utilizando los códigos pertinentes y la información textual, en su caso. La clase de información complementaria puede repetirse varias veces para recoger todos los códigos necesarios.

Código de información complementaria:

Código	Descripción
A00	No es posible la modificación
B00	No se puede proporcionar información complementaria
B01	Información complementaria aportada
C00	No se ha confirmado el elemento de datos PLACI
C01	Se ha confirmado el elemento de datos PLACI

D00	No se pueden aportar documentos
D01	Se aportan documentos
D02	Información complementaria aportada
S00	No se ha efectuado una inspección de HRCM
S01	Se ha efectuado una inspección de HRCM

Texto de la información complementaria:

Este elemento de datos se utilizará junto con determinados códigos de información complementaria para proporcionar la información solicitada o una explicación.

Código	Texto utilizado	Descripción
A00	No	
B00	No	
B01	Sí	El texto debe contener la información solicitada.
C00	Sí	El remitente de la PLACI, además de proporcionar esta respuesta, debe modificar la PLACI enviada originalmente
C01	No	
D00	No	
D01	No	No es necesario proporcionar información textual, si bien los documentos deben adjuntarse como archivos binarios (véase la sección 4.4.6.3 Archivo adjunto binario). Los documentos pueden ser, por ejemplo, facturas, eCSD, relaciones de cargamento o documentos de transporte.
D02	Sí	Debe utilizarse este código en respuesta al código RFI «D» en el caso de que se haya efectuado una inspección de HRCM y el OE desee informar a la aduana de ello y del resultado de la inspección. El texto debe contener: «Se ha efectuado una inspección de HRCM/método: (proporcionar el código o códigos del método de inspección empleado: «AOM», «CMD», «EDD», «EDS, «ETD», «PHS», «VCK», «XRY»)/resultado: (“Alarma” o “Sin alarma”)»
S00	No	
S01	Sí	Deben proporcionarse el método y el resultado de la inspección. El texto debe contener: Método: (proporcionar el código o códigos del método de inspección empleado: «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY»)/resultado: (“Alarma” o “Sin alarma”)

Ejemplos:

Código de la RFI	Texto de la RFI	Código de la respuesta a la RFI	Texto de la respuesta a la RFI	Explicación
A20	El nombre de la calle es el mismo	**A0**	No existe nombre de la calle; se repite el	Se ha solicitado al OE que modifique la dirección del expedidor, en la que

	que el de la ciudad		nombre de la localidad como solución alternativa	el nombre de la calle coincide con el nombre de la ciudad. Tras la aclaración de que la localidad o el lugar no tiene nombre de calle, el OE utiliza esta solución alternativa[5]. No se activa ninguna modificación.
B20	-	**B01**	+32123456789	Se proporciona el número de teléfono del destinatario si se dispone de él. El número de teléfono debe tener el formato internacional definido en la recomendación E.123 (02/2001) del Sector de Normalización de las Telecomunicaciones de la UIT (UIT-T): «+"código de país"número de teléfono»
B20	-	**B01**	destinatario@email.com	Se proporciona la dirección de correo electrónico del destinatario si se dispone de ella.
B20	-	**B00**	-	Si no se dispone del número de teléfono ni de la dirección de correo electrónico del destinatario, se proporciona este código de respuesta.
C10	Código postal del destinatario	**C01**	-	La aduana ha pedido confirmación de que el código postal del destinatario es correcto. Tras la correspondiente verificación, se confirma que lo es.
C10	Código postal del destinatario	**C00**	-	La aduana ha pedido confirmación de que el código postal del destinatario es correcto. Tras la correspondiente verificación, se constata que es incorrecto. En este supuesto, los datos PLACI deben modificarse.
D10	-	**D01**	-	Se dispone de los documentos que acompañan el envío. Los documentos deben adjuntarse como archivos binarios
D10	-	**D00**	-	El envío no va acompañado de ningún documento. Se proporciona este código de respuesta.
D10	-	**D02**	Se ha efectuado una	La aduana no ha preguntado si se ha

[5] Los campos no cumplimentados (como el nombre de la calle) darán lugar automáticamente al rechazo del mensaje (es decir, PLACI obligatoria incompleta). Cuando los datos no existan (por ejemplo, el nombre de la calle), el OE deberá rellenar el campo de datos con información alternativa o con la información disponible. Este aspecto se desarrolla en la guía común sobre la aplicación de los mensajes del ICS2 [proyecto en curso; el enlace al documento se proporcionará cuando esté disponible].

			inspección de HRCM/método: XRY, EDD/resultado: Sin alarma	efectuado una inspección de HRCM, pero así ha sido y el OE decide informar de ello. Deben indicarse el método de inspección y el resultado.
S10	-	**S01**	Método: XRY, EDD/resultado: Sin alarma	La aduana ha preguntado si se ha efectuado una inspección de HRCM. Así ha sido, y el OE está en condiciones de proporcionar el método empleado y el resultado de la inspección.
S10	-	**S00**	-	La aduana ha preguntado si se ha efectuado una inspección de HRCM. Dado que no se ha llevado a cabo tal inspección, debe proporcionarse este código como respuesta.

4.4.6.3 Archivo adjunto binario

Las imágenes enviadas como archivos binarios adjuntos deben estar en alguno de los formatos siguientes: pdf, jpeg o png.

4.4.7 Modificación de los datos PLACI

Si la aduana solicita la modificación de los datos PLACI o si el OE detecta, tras la pertinente verificación de los datos PLACI, que los datos proporcionados son incorrectos, debe enviarse el mensaje de modificación:

- IE3A43 si se trata de un operador postal,
- IE3A32 si se trata de un integrador de transporte urgente.

En el mensaje de modificación debe indicarse la referencia de la solicitud de remisión proporcionada en el mensaje de RFI (IE3Q02). Si no se indica dicha referencia, la aduana considerará que el OE no ha dado respuesta a la RFI.

Ocurrencia	Clase/elemento de datos	Explicación
	IE3A43/IE3A32	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	
0..1	**Referencia de la solicitud de remisión**	Referencia de la solicitud de remisión recibida de la aduana a través del mensaje de RFI IE3Q02
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	
1..1	**Indicador de circunstancias específicas**	

4.4.8 Seguimiento con el fin de obtener información suficiente

Cuando, sobre la base de toda la información, los conocimientos y la documentación disponibles, la evaluación del analista de riesgos aduaneros lleve a la conclusión de que sigue existiendo un posible riesgo para la seguridad, tal conclusión podrá dar lugar a la aplicación de medidas adicionales de mitigación de los riesgos. Cuando el analista determine que no existe dicho riesgo, enviará un mensaje de «Evaluación completada» (AC).

Si no se recibe información suficiente en un plazo razonable, el analista de riesgos deberá evaluar el riesgo para la seguridad basándose en la información (insuficiente) proporcionada, lo que podrá dar lugar a la adopción de medidas de mitigación adicionales; no obstante, también se podrá decidir que procede enviar el mensaje de «Evaluación completada» (AC).

Si no se envía el mensaje de «Evaluación completada», las mercancías podrán continuar su traslado hasta el último aeropuerto de carga antes de su embarque en una aeronave con destino a la UE. Si un operador toma la

decisión comercial de proceder con la carga del envío a bordo de la aeronave sin que haya concluido la evaluación, deberá asumir el riesgo que conlleve tal decisión. Es responsabilidad de la compañía aérea decidir si permite o no proceder con la carga del envío respecto del cual haya una remisión RFI abierta y no se haya recibido ningún mensaje de «Evaluación completada».

4.4.9 Descripción general paso a paso del proceso que debe seguir la entidad reguladora (aduana)

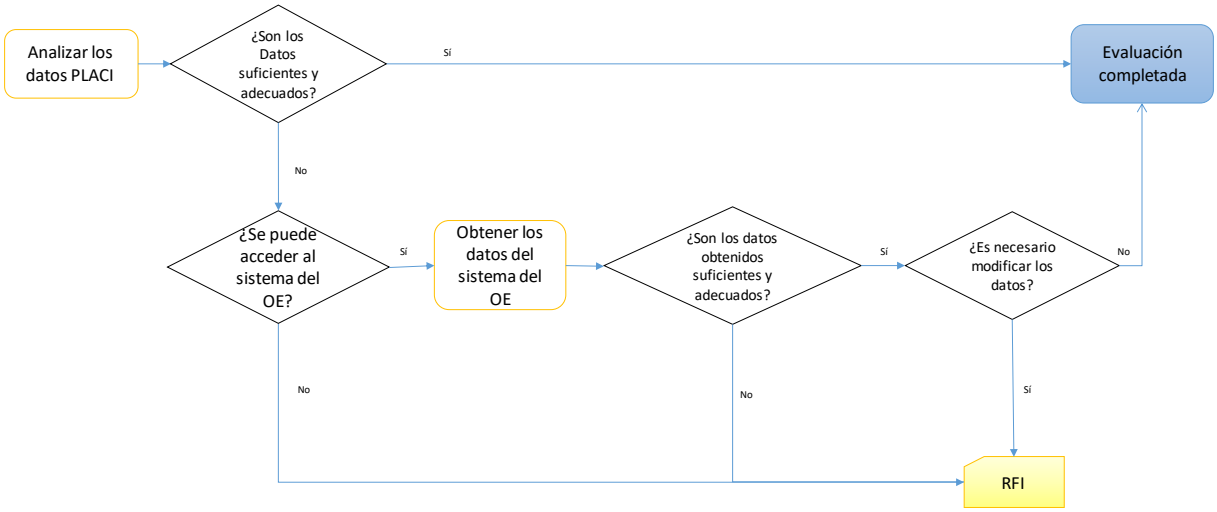


Gráfico 4: Proceso de envío de una RFI por parte de la entidad reguladora

Paso	Descripción	Paso siguiente
1	Determinar si los datos PLACI son suficientes y adecuados	En caso afirmativo, enviar mensaje AC
		En caso contrario, ir al paso 2
2	¿Se dispone de acceso al sistema del OE (opcional, sujeto a acuerdo entre la autoridad aduanera y el OE)?	En caso afirmativo, ir al paso 3
	Si así es, decidir si el acceso al sistema del OE puede solucionar los problemas de calidad de los datos [competencia del responsable de la selección (*targeter*)]	De lo contrario, ir al paso 6 (RFI)
3	Obtener los datos del sistema del OE (opcional)	
4	¿Es suficiente y adecuada la información obtenida del sistema del OE?	En caso afirmativo, ir al paso 5
		De lo contrario, ir al paso 6 (RFI)
5	Sobre base de los datos obtenidos, ¿es necesario modificar los datos PLACI?	En caso afirmativo, ir al paso 6 (RFI)
	Por ejemplo, si el nombre o la dirección del expedidor son diferentes de los indicados originalmente, podría dar lugar a un resultado nuevo o diferente con respecto a los criterios comúnmente acordados	De lo contrario, enviar mensaje AC
6	Emitir una solicitud de información (RFI)	

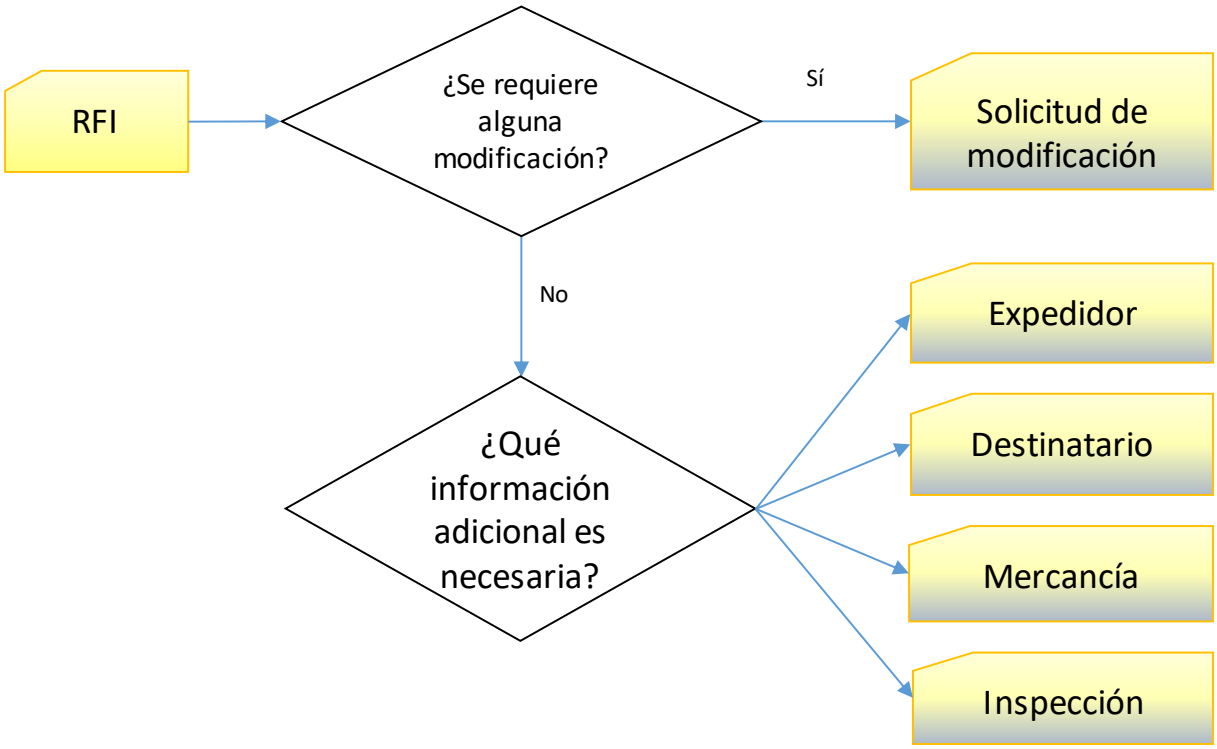


Gráfico 5: Proceso que sigue la entidad reguladora para emitir diferentes tipos de RFI

Paso	Descripción	Paso siguiente
6	Solicitud de información (RFI)	Ir al paso 7
7	¿Es necesario modificar los datos PLACI?	En caso afirmativo, emitir una RFI de tipo «AMD» (modificación)
		En caso contrario, ir al paso 8
8	¿Qué información complementaria se necesita?	Emitir una RFI de tipo «RFI» con el código pertinente (véase la sección 4.4.4.3)

4.5 Solicitud de inspección (RFS)

Si se necesitan pruebas adicionales para determinar si existe un riesgo para la seguridad aérea, o cuando no sea posible determinar el riesgo con la información disponible (incluida la información complementaria recibida en respuesta a una RFI), la autoridad aduanera solicitará al operador económico que lleve a cabo una inspección de conformidad con los requisitos aplicables a la carga y el correo de alto riesgo (HRCM).

Pese a que puede que el OE no sea siempre responsable de realizar la inspección en sí, la responsabilidad de garantizar que se dé respuesta a la solicitud de inspección recae en todo momento en él. En dichos casos, por tanto, el OE es responsable de ponerse en contacto con la entidad, el operador o la autoridad encargada de las actividades de inspección en el lugar pertinente con objeto de garantizar que se da respuesta a la solicitud.

De conformidad con la legislación de la UE que regula el transporte aéreo de mercancías con destino a la Unión[6], los controles de seguridad, las inspecciones y las inspecciones de alto riesgo (HRCM) únicamente las efectuarán operadores ACC3 y RA3 designados por la UE, utilizando los medios y métodos que se les haya autorizado a emplear, según se define en los puntos 6.7.3 y 6.7.4 del anexo de la Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión[7].

En los lugares exentos de la aplicación de la legislación de la UE que regula el transporte aéreo de mercancías con destino a la Unión[8], los operadores económicos y entidades, operadores o autoridades responsables de la ejecución de inspecciones seguirán como mínimo los medios y métodos descritos en el Doc. 8973, Manual de seguridad de la aviación de la OACI, punto 13.5.6[9].

Cuando responda al mensaje de RFS, el operador económico deberá:

- bien confirmar que ya se ha realizado la inspección y proporcionar los resultados obtenidos («alarma» o «sin alarma»),
- bien llevar a cabo la inspección (o garantizar la realización de esta) y enviar tanto la confirmación de que se ha efectuado la inspección como los resultados obtenidos («alarma» o «sin alarma»)[10].

Al enviar un mensaje de RFS, la autoridad aduanera puede estudiar la posibilidad de indicar al operador el motivo de la remisión, a fin de que este pueda determinar de manera más fundamentada el mejor método de inspección para hacer frente al riesgo potencial. Cuando ello no sea posible debido a la confidencialidad de la información, la autoridad podrá, en circunstancias excepcionales, sugerir un método específico para la inspección de HRCM.

Respecto de los envíos que ya no se encuentren en las instalaciones del operador económico o que todavía no se encuentren allí, la autoridad competente y el operador deberán acordar el traslado del envío a un lugar en el que se disponga del equipo adecuado para llevar a cabo la inspección.

4.5.1 Requisitos de disponibilidad organizativa y operacional

Todos los agentes deben ofrecer la disponibilidad organizativa y operacional necesaria, tal y como se expone a continuación:

La autoridad aduanera, como remitente de la RFS:

- Debe ofrecer disponibilidad las veinticuatro horas del día, todos los días de la semana.
- Debe ofrecer disponibilidad operacional y facilitar los datos de contacto de la aduana (así como la autoridad de aviación civil, en función de la organización nacional).

---

6 Régimen ACC3: punto 6.8 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/1998 de la Comisión.

7 Información reservada.

8 Información reservada.

9 Información reservada.

10 Principios rectores del Grupo de trabajo sobre la información anticipada sobre la carga de la OACI/OMA, recogidos en el apéndice del presente documento.

El OE, como destinatario de la RFS:

- Debe ofrecer un punto de contacto único o centralizado (dependiendo del modelo de actividad) y disponibilidad las veinticuatro horas del día, todos los días de la semana.
- Debe contar con procesos operacionales establecidos para responder a la solicitud en el plazo adecuado.
- **El seguimiento será conforme a las disposiciones pertinentes en materia de seguridad de la aviación civil, de acuerdo con la normativa sobre ACC3/RA3/KC3 de la UE o con el Doc. 8973, Manual de seguridad de la aviación de la OACI, punto 13.5.6**[11], según proceda.
- Debe disponer del acceso necesario a la información en la que se proporcionen los resultados de la inspección.
- Debe ofrecer una interfaz con el ICS2, y, en el caso del modelo postal, también entre los operadores designados en origen y destino, con el fin de facilitar el intercambio de todos los mensajes requeridos.

4.5.2 Lenguas que deben utilizarse

Cuando se utilice texto libre en el marco del intercambio de mensajes o en los contactos entre los remitentes y los destinatarios de las solicitudes, se recomienda encarecidamente utilizar el inglés (sobre todo para evitar situaciones en las que los participantes en el proceso pierdan tiempo por la necesidad de realizar traducciones).

4.5.3 Mensaje de solicitud de inspección (IE3Q03)

4.5.3.1 Contenido del mensaje IE3Q03

Ocurrencia	Nombre en el ICS2	Nombre en el CAU
	IE3Q03	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	La fecha de la RFS
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Estado miembro responsable**	
1..1	**País**	Estado miembro que emite la RFI
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte
1..1	**Declarante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante
1..99	**Detalles de la solicitud de remisión**	
1..1	**Referencia de la solicitud de remisión**	Identificador único de la solicitud de remisión
0..1	**Método recomendado para la inspección de HRCM**	Se utilizarán los códigos «AOM, «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK» y «XRY».
1..1	**Tipo de solicitud**	Se utilizará el código por defecto «RFS».
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
0..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
0..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte

[11] Información reservada.

4.5.4 Mensaje de respuesta a una solicitud de inspección (IE3R03)

Debido a la naturaleza de un proceso PLACI (envío de datos lo antes posible), puede haber motivos operacionales que impidan al OE responder de manera oportuna. Esto se entiende sin perjuicio del principio de que la carga y el correo no se embarcarán hasta que no se haya respondido a la RFS. La autoridad aduanera podrá decidir caso por caso sobre la conveniencia de ponerse en contacto con el OE para que le informe del estado de la situación.

4.5.4.1 Contenido del mensaje IE3R03

Ocurrencia	Nombre en el ICS2	Nombre en el CAU
	IE3R03	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	La fecha de la respuesta a la RFS
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Estado miembro responsable**	
1..1	**País**	Estado miembro que emite la RFI
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
0..1	**Documento de transporte (*master*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte
1..1	**Declarante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante
1..99	**Resultados de la inspección de HRCM**	
1..1	**Referencia de la solicitud de remisión**	Identificador único de la solicitud de remisión
1..1	**Resultado**	Se utilizarán los códigos «1 - Sin alarma» y «2 - Alarma».
2..9	**Método de inspección**	
1..1	**Método**	Se utilizarán los códigos «AOM, «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK» y «XRY».
0..99	**Información complementaria**	Se puede proporcionar aquí cualquier información complementaria
0..1	**Texto**	
0..1	**Tipo de información**	Se utilizará el código por defecto «R4»
0..9	**Archivo adjunto binario**	Se puede adjuntar una eCSD a la respuesta
1..1	**Identificación**	
1..1	**Nombre del fichero**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Descripción**	
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte

4.5.5 Descripción general paso a paso del proceso que debe seguir la entidad reguladora (aduana)

4.5.5.1 Emitir RFS

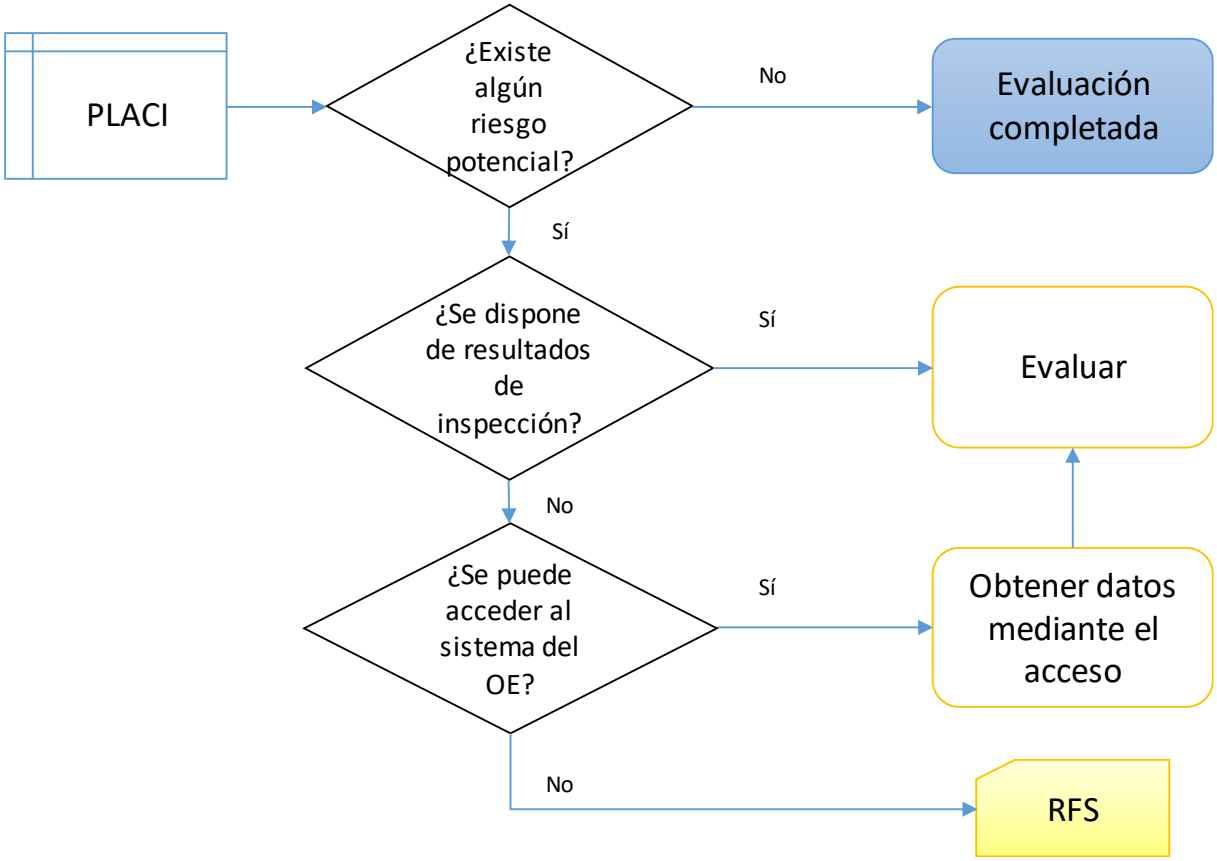


Gráfico 6: Proceso para emitir una RFS por parte de la entidad reguladora

Paso	Descripción	Paso siguiente
1	Sobre la base de los datos PLACI, ¿existe un riesgo potencial para la seguridad aérea?	En caso afirmativo, ir al paso 2 De lo contrario, enviar mensaje AC
2	¿Se dispone de información sobre la inspección, por ejemplo, en un repositorio común en la declaración PLACI original (datos opcionales), y es suficiente dicha información? En el caso de que se disponga de información sobre la inspección, decidir si la información es suficiente [competencia del responsable de la selección (*targeter*)].	En caso afirmativo, ir al paso 3 En caso contrario, ir al paso 4
3	Valorar la información [véase el punto 4.5.5.2 Valorar la información (incluida la referente a la inspección)]	
4	¿Se dispone de acceso al sistema del OE?	En caso afirmativo, ir al paso 5 De lo contrario, ir al paso 6 (RFS)
5	Obtener los datos del sistema del OE Decidir si el acceso al sistema del OE puede proporcionar información pertinente sobre la inspección y si esa información es suficiente [competencia del responsable de la selección (*targeter*)].	En caso afirmativo, ir al paso 3 En caso contrario, ir al paso 6
6	Emitir una solicitud de inspección (RFS)	
7	Notificar al transportista (opción no admitida por el sistema)	

4.5.5.2 Valorar la información (incluida la referente a la inspección)

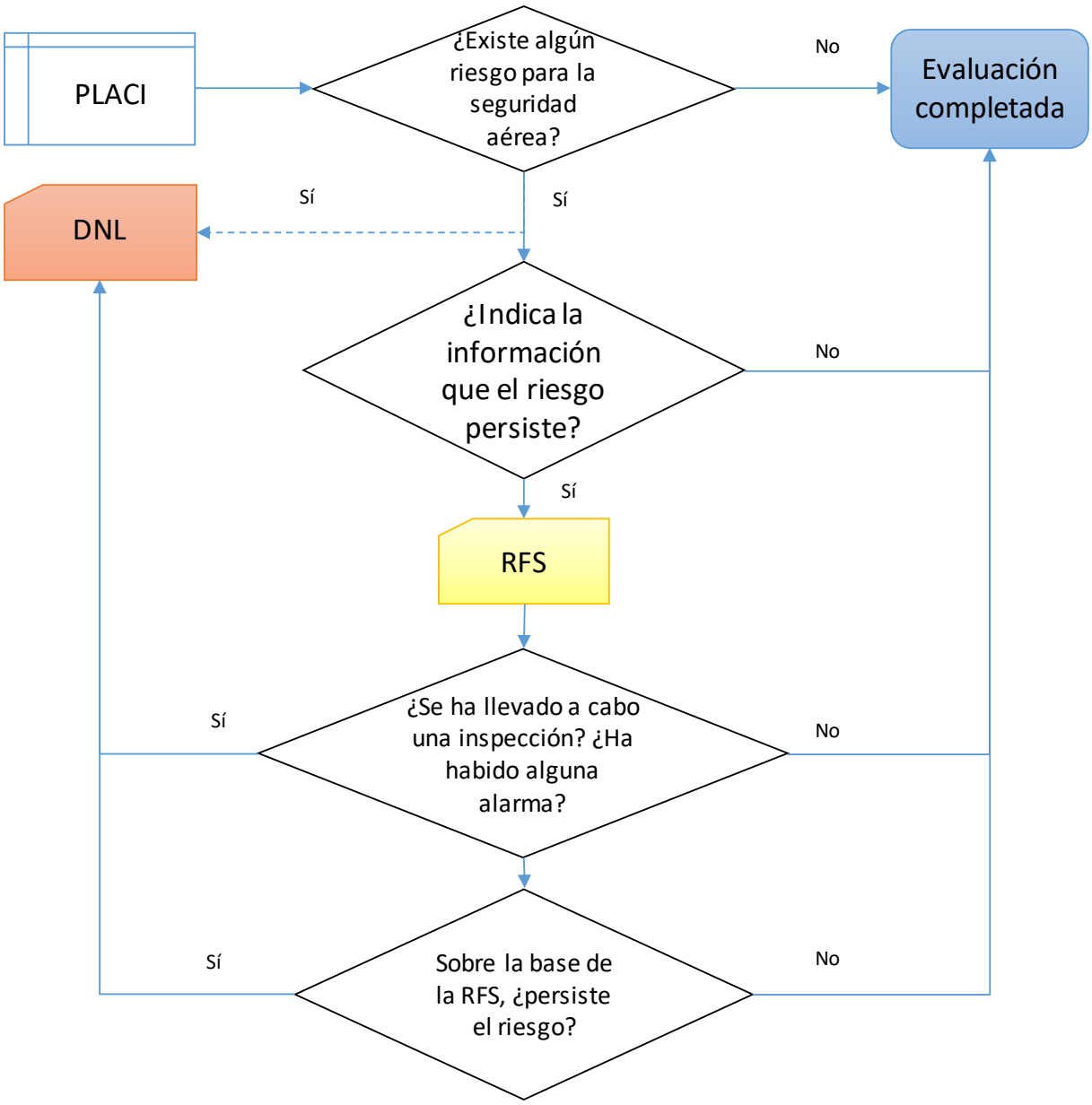


Gráfico 7: Proceso que debe seguir la entidad reguladora para valorar la información

Paso	Descripción	Paso siguiente
1	Sobre la base de los datos PLACI y la información pertinente de las partes interesadas (incluida la información opcional sobre la inspección efectuada), ¿sigue habiendo un riesgo para la seguridad aérea?	En caso afirmativo, ir al paso 2
		En caso afirmativo, (como alternativa) ir al paso 6 (DNL)
		De lo contrario, enviar mensaje AC
2	¿Se dispone de información específica sobre la amenaza que indique que el riesgo persiste a pesar de la inspección de HRCM efectuada? Se informará al operador económico de los aspectos que debe	En caso afirmativo, ir al paso 3 (RFS)

	analizar. Al explicar al operador lo que debe analizar (es decir, velar por que se le proporcionen elementos que le permitan saber lo que ha de buscar), podrá determinar el método de inspección más adecuado para hacer frente al posible riesgo. La notificación de datos confidenciales se realizará fuera del sistema y se decidirá caso por caso.	De lo contrario, enviar mensaje AC
3	Enviar RFS	
4	¿Se ha llevado a cabo una inspección? ¿Ha habido una alarma?	En caso afirmativo, ir al paso 6 (DNL)
		De lo contrario, enviar mensaje AC
5	Sobre la base de la RFS, ¿persiste el riesgo?	En caso afirmativo, ir al paso 6 (DNL)
		De lo contrario, enviar mensaje AC
6	Enviar DNL	

4.6 No cargar (DNL)

La situación de «No cargar» puede producirse en los casos que se indican a continuación, en los que la autoridad (aduanera) del Estado miembro emitirá una orden de no cargar a través del mensaje especificado:

- Caso 1: Cuando la información anticipada sobre la carga coincida con información de inteligencia o supuestos de amenaza específicos que indiquen la existencia de una amenaza inminente para la seguridad de la aviación (por ejemplo, una «bomba en una caja»).
- Caso 2: Cuando se identifique un elemento peligroso en la carga durante el proceso de resolución de una RFS[12].

De conformidad con la norma pertinente aplicable y las prácticas recomendadas en el anexo 17 y el Doc. 8973, Manual de seguridad de la aviación, de la OACI, con respecto a la respuesta a actos de interferencia ilícita[13], deben existir protocolos para hacer frente a situaciones en las que un envío de carga aérea presente una amenaza inminente para una aeronave.

Todos los agentes deben ofrecer la disponibilidad organizativa y operacional necesaria, tal y como se expone a continuación:

La autoridad (aduanera) del Estado miembro, como remitente del mensaje DNL:

- Debe ofrecer disponibilidad las veinticuatro horas del día, todos los días de la semana.
- Debe ofrecer disponibilidad operacional y facilitar los datos de contacto de la aduana, la autoridad nacional de aviación civil u otra autoridad involucrada en el asunto, dependiendo de la organización nacional.

El OE, como destinatario del mensaje DNL:

- Debe ofrecer un punto de contacto único o centralizado (dependiendo del modelo de actividad) y disponibilidad las veinticuatro horas del día, todos los días de la semana.
- Debe tener establecidos procesos operacionales para responder al mensaje DNL.
- Debe ofrecer una interfaz con el ICS2 y, en el caso del modelo postal, también entre los operadores designados en origen y destino, con el fin de facilitar la transmisión de la orden DNL.

4.6.1 Lenguas que deben utilizarse

Cuando se utilice texto libre en el marco del intercambio de mensajes o en los contactos entre los remitentes y los destinatarios de las solicitudes, se recomienda encarecidamente utilizar el inglés (sobre todo para evitar situaciones en las que los participantes en el proceso pierdan tiempo por la necesidad de realizar traducciones).

4.6.2 Mensaje de solicitud de no cargar (IE3Q01)

4.6.2.1 Contenido del mensaje IE3Q01

Ocurrencia	Clase/elemento de datos	Explicación
	IE3Q01	
1..1	**Fecha de expedición del documento**	La fecha de la solicitud DNL
1..1	**MRN (número de referencia del movimiento)**	Número de registro de la ENS
1..1	**Estado miembro responsable**	

[12] El mensaje DNL enviado durante el proceso de resolución de una RFS presupone una respuesta inmediata por parte del OE.

[13] Anexo 17, capítulo 5. Gestión de la respuesta a actos de interferencia ilícita, Documento 8973, capítulo 17. Gestión de crisis y respuesta a actos de interferencia ilícita: Información reservada.

1..1	**País**	Estado miembro que emite la DNL
0..1	**Representante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del representante (si figura en la ENS)
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte
0..1	**Declarante**	
1..1	**Número de identificación**	Número EORI del declarante
1..1	**Detalles del mensaje DNL**	
0..1	**Documento de transporte (a nivel *house*)**	
1..1	**Número de referencia**	Número de referencia del documento de transporte [HAWB, número de objeto postal (S10)]
1..1	**Tipo**	Tipo de documento de transporte

4.6.2.2 Detalles del mensaje DNL

Esta clase contendrá el número de referencia del HAWB o el número del objeto postal (S10) del envío para el que se haya emitido la orden DNL. Los otros envíos *house* cubiertos por la misma ENS y respecto de los cuales no se haya enviado un mensaje DNL no se verán afectados por este y recibirán un mensaje AC.

4.6.3 Descripción general paso a paso del proceso que debe seguir la entidad reguladora (aduana)

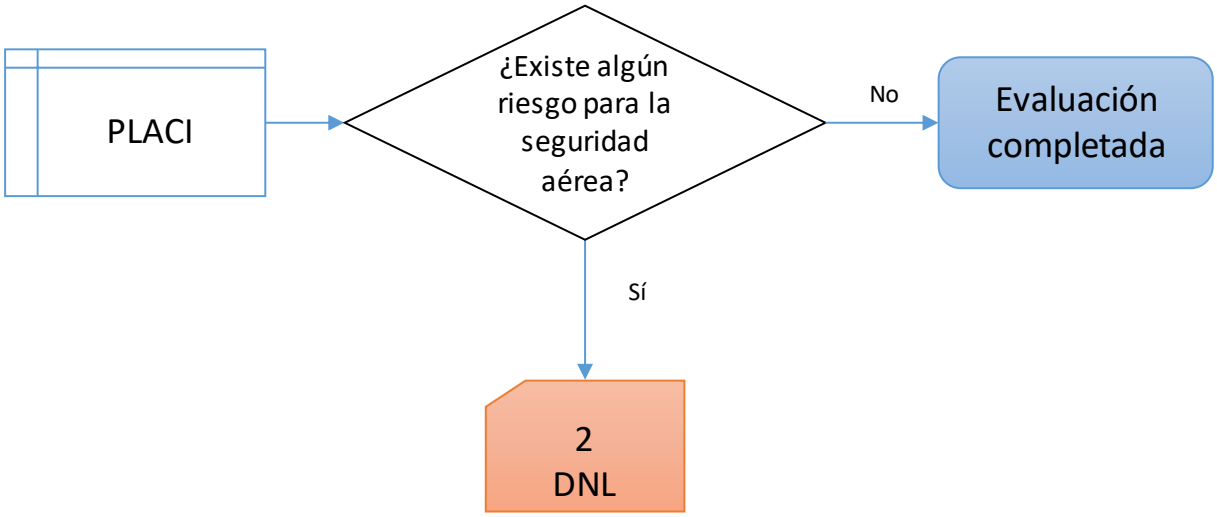


Gráfico 8: Proceso de envío de un mensaje DNL por parte de la entidad reguladora

Paso	Descripción	Paso siguiente
1	¿Existe una amenaza inminente para la seguridad aérea?	En caso afirmativo, ir al paso 2 (DNL)
		De lo contrario, enviar mensaje AC
2	Enviar DNL	
3	Notificar al transportista (opción no admitida por el sistema)	

4.6.4 Procedimientos que se deben seguir cuando se ha enviado un mensaje DNL

4.6.4.1 Autoridad aduanera emisora del mensaje DNL

- La autoridad aduanera emisora del mensaje DNL traslada la responsabilidad a su autoridad nacional competente en materia de seguridad de la aviación civil.
- Será esta última autoridad la que se ponga en contacto con el OE.

4.6.4.2 Destinatario de la notificación de «No cargar»

- Se debe localizar inmediatamente el envío de alto riesgo al que se refiera la notificación de «No cargar».
- Se debe garantizar la activación de todos los protocolos de respuesta ante emergencias y procesos de seguridad pertinentes (esto es, información sobre seguridad a la posible compañía aérea, otro operador económico, la entidad encargada de la manipulación de la carga, etc.).
- Cuando proceda y dependiendo de las circunstancias locales, se debe enviar una notificación a las autoridades (de seguridad a nivel local) pertinentes.

4.6.4.3 Autoridad(es) adecuada(s) identificada(s) en la legislación nacional o de la UE

Las autoridades llevarán a cabo las actividades siguientes:

- Valorar las posibles consecuencias adicionales del riesgo identificado, incluida la selección de envíos con características similares a través del proceso de análisis de riesgos PLACI de la UE u otros instrumentos pertinentes.
- Tratar de compartir la información relativa a los riesgos con todos los operadores económicos potencialmente implicados, con el fin de permitir una rápida identificación de riesgos similares.
- Coordinarse con otras autoridades nacionales que puedan intervenir en otras medidas de mitigación de riesgos.
- Asistir al operador económico en la gestión de la situación generada tras la notificación de «No cargar».
- Coordinarse con las autoridades adecuadas de otros Estados miembros de la UE, ya sea de forma directa o a través de las instituciones europeas (por ejemplo, el comité regulador de la seguridad aérea).
- La correspondiente autoridad responsable de la aviación civil del EM se coordinará con su homóloga en el Estado en el que se haya identificado y del que provenga el envío que haya sido objeto de una notificación DNL.

5 PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS (PENDIENTE DE DESARROLLO)

En caso de no estar disponible el sistema, se aplicarán los mismos procedimientos, pero sin el apoyo de las herramientas informáticas.

[Se añadirán los medios de comunicación una vez se establezca el plan de continuidad de las actividades o «BCP», por sus siglas en inglés.]

6 APÉNDICES

6.1 Apéndice 1: Procesos postales

El objetivo del presente apéndice, que está en consonancia con las orientaciones generales anteriores, es establecer los diferentes pasos que deben seguirse en el caso del modelo postal.

Las partes interesadas del proceso postal son:

- Aduana de origen
- Aduana de destino
- Autoridades nacionales de aviación civil
- Compañías aéreas
- Servicios de correos de origen
- Servicios de correos de destino
- Cualquier parte interesada que intervenga en la cadena de suministro (GHA, intermediario aduanero, agente general de ventas)

En aras de la sencillez, se utiliza la siguiente **terminología** en el documento:

- Operador postal en el país de origen: DO O
- Aduana del país de origen: Aduana A
- Operador postal en el país de destino: DO D
- Aduana del país de destino: Aduana B
- Los términos «objeto postal» o «mercancía postal» tienen el significado de un «envío *house*» (aduana/AVSEC). El término «envío postal» tiene el significado de un «envío *master*».

6.1.1 Orientaciones paso a paso para los servicios postales de <u>terceros países</u>:

1. Proporcionar cuanto antes el ITMATT al servicio de correos de destino

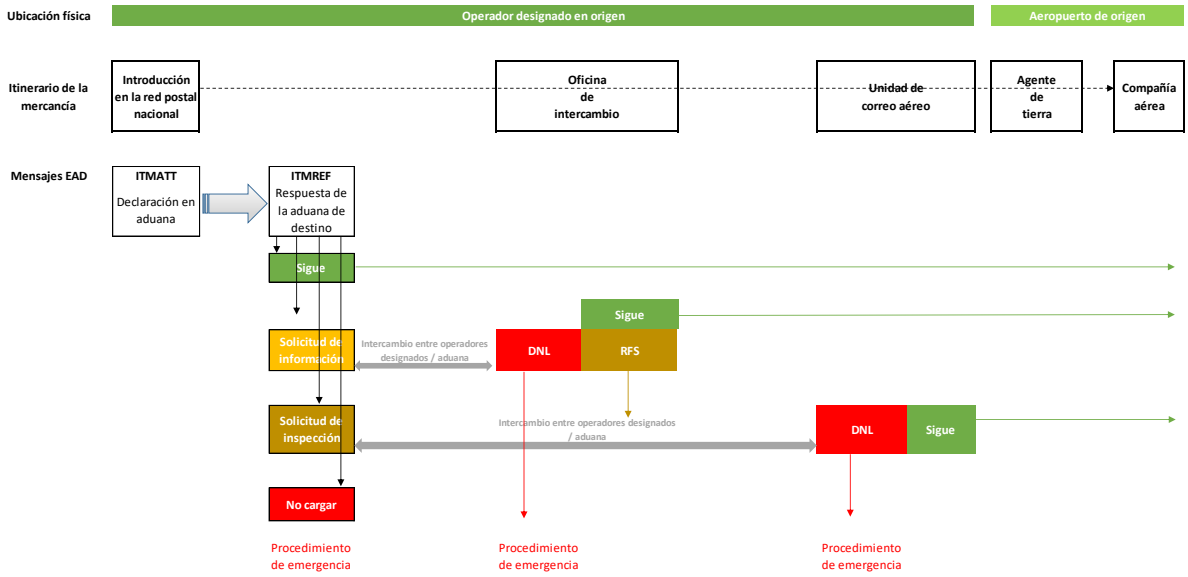
- Antes de enviar mensajes ITMATT al DO D, el DO O deberá comprobar que:
  - se han completado los elementos de datos mínimos requeridos «7+1» con arreglo a las especificaciones técnicas de la UE,
  - están disponibles todos los documentos que pudieran ser necesarios para justificar la naturaleza del envío,
  - la estructura del mensaje se ajusta a las recomendaciones de las normas de la UPU, con el fin de satisfacer los requisitos referentes a la calidad esperada de los datos,
  - de acuerdo con el Convenio UPU, el lenguaje utilizado en el mensaje ITMATT está:
    - en inglés,
    - en francés,
    - o en la lengua del país de destino[14].
- Se podrían contemplar diferentes calendarios para la transmisión de datos dependiendo del tipo de flujo:

[14] Transliteración prevista en la versión 2 del ICS2.

- Los datos B2C (comercio electrónico) y B2B se comunicarán en cuanto estén disponibles. En estos casos, los mensajes ITMATT se podrían enviar antes de que se produzca la entrada física de la mercancía en la cadena de suministro. Posteriormente, el servicio de correos de origen debe asegurarse de que el envío se haya recibido efectivamente en la cadena de suministro postal (las mercancías siguen a los datos).
- Los datos ITMATT C2C solamente se pueden comunicar, como muy pronto, en la oficina de correos (tecnología OCR, captura de imágenes, formato electrónico), y, a más tardar, en la oficina de intercambio de salida (OE).

2. Plazo de espera para las respuestas procedentes de la aduana B

Dado que algunas respuestas requerirán un plazo mayor, el operador postal puede optar por mantener los objetos apartados durante 120 minutos en función del contexto operativo, en particular cuando los datos ITMATT se hayan comunicado con retraso. Esto será sin perjuicio de la posibilidad de que la RFI, la RFS o la DNL se envíen en una etapa posterior y el operador postal deba proporcionar una respuesta adecuada.



3. Jerarquización

- Escanear el identificador de cada objeto (código de barras S10) y comprobar en el sistema informático si se ha recibido o no el mensaje de «Evaluación completada».
- Si el sistema informático recibe dicho mensaje, el objeto se puede jerarquizar.
- Los objetos se retirarán de los envíos si el sistema informático indica:
  - «Solicitud de información»,
  - «Solicitud de inspección»,
  - «No cargar»,
  - «Respuesta AC no recibida todavía».

Mensaje importante: <u>Solamente</u> se deberán jerarquizar los objetos para los que se haya recibido el mensaje de «Evaluación completada».

4. Crear mensaje PREDES y enviarlo al servicio de correos de destino

5. Gestión de mensajes de remisión

a. Mensaje de RFI (solicitud de información)

Al tramitar una RFI, el DO O debe asegurarse de contar con suficientes competencias como para gestionar las diferentes solicitudes en formato de texto.

- El DO O recibe un mensaje de RFI en el que se le pide que modifique los datos iniciales:
  - por ejemplo, «ZZZZZ» es el nombre de la ciudad,
  - el DO O podrá consultar otro sistema informático para comprobar el elemento de datos pertinente o tratar de ponerse en contacto con el remitente para preguntarle por el valor correcto,
  - si se identifica el valor correcto, se modificarán los datos ITMATT y se volverán a comunicar al DO D.
- El DO O recibe un mensaje de RFI en el que se le pide que aporte información adicional:
  - por ejemplo, indicar el número de teléfono,
  - el DO O se pondrá en contacto con el remitente para obtener la información adicional pertinente,
  - si se ha recopilado información complementaria, los datos se introducirán mediante códigos en el formulario de respuesta a la RFI y se comunicarán inmediatamente al servicio de correos de destino.
- El DO O recibe un mensaje RFI en el que se le pide que aporte documentos adicionales (diferentes de la CSD):
  - por ejemplo, una factura correspondiente a envíos comerciales,
  - el operador A se pondrá en contacto con el remitente para obtener el documento pertinente,
  - si se ha recabado el documento (por ejemplo, en formato PDF), se adjuntará al mensaje de respuesta a la RFI y se comunicará inmediatamente al servicio de correos de destino.
- El DO O recibe un mensaje RFI en el que se le pide que proporcione una copia de una CSD[15] (cuando se disponga de ella):
  - determinados DO O ya llevan a cabo inspecciones de seguridad aérea en las etapas iniciales del proceso; en esos casos, se puede proporcionar una CSD a nivel de envío.
- Si no es posible recabar información en un plazo razonable (dos horas), el DO O dejará constancia de ello en el formulario de respuesta a la RFI y enviará su respuesta a dicha solicitud al DO D con el fin de informar a la aduana B.
- En el caso de que no sea posible obtener información alguna, el DO O podrá dejar constancia de ello en el formulario de respuesta a la RFI y enviar la respuesta a dicha solicitud al DO D.
- Esperar a recibir un mensaje de «Evaluación completada» una vez que se haya enviado la respuesta a la RFI:
  - solamente se embarcará un objeto cuando se haya recibido el mensaje de «Evaluación completada»,
  - posteriormente, se podrán recibir mensajes adicionales de RFI, RFS o DNL.

b. Mensaje RFS (solicitud de inspección)

- La aduana B solamente enviará un mensaje de RFS en los casos en que sea necesario un procedimiento de inspección de carga y correo de alto riesgo para completar la evaluación de riesgos inicial.
- Esta solicitud está en consonancia con la legislación de la UE e internacional en materia de seguridad aérea.
- Los objetos postales de este tipo deben inspeccionarse de acuerdo con instrucciones específicas. Los DO O deben contar con procedimientos para garantizar que se puedan inspeccionar las cargas y el correo de alto riesgo (el servicio de correos de origen debe contar con procedimientos para dar respuesta a posibles RFS garantizando que se llevan a cabo las inspecciones requeridas). La

[15] Como se ha indicado anteriormente, no existe jerarquía para las remisiones. Por lo tanto, teóricamente puede aparecer una RFI tras una RFS.

consecuencia del incumplimiento sería el rechazo del envío en cuestión por parte de la compañía aérea (salvo que se tenga capacidad para inspecciones de HRCM).

- Tras la inspección, deberá cumplimentarse el mensaje de respuesta a la RFS y enviarse al DO D para informar a la aduana B de los resultados de la inspección.
- La inspección de HRCM correrá a cargo únicamente de una entidad, un operador o una empresa de transporte aéreo que cumpla la legislación de la UE en materia de seguridad aérea.
- Esperar a recibir un mensaje de «Evaluación completada» una vez que se haya enviado la respuesta a la RFS.
    - Solamente se cargará el objeto en una aeronave cuando se haya recibido el mensaje de «Evaluación completada».

c. Mensaje DNL («No cargar»)

- La orden de DNL siempre representa una emergencia, una posible «bomba en una caja». Exige la aplicación de procedimientos de emergencia de conformidad con las normas de los servicios postales. Cuando esto suceda, es fundamental que se informe a todas las partes interesadas de ambos lados de la cadena de suministro postal mundial.

- La comunicación debe efectuarse en dos fases:
    - 1.ª fase: la aduana B emite una alerta urgente:
        - el DO D debe intervenir y poner en alerta al DO O,
        - las autoridades competentes del país de origen pueden acelerar una investigación para rastrear el origen del objeto postal hasta identificar a su remitente.
    - 2.ª fase: el DO O debe hacer todo lo que esté en su mano para identificar el objeto postal «implicado» lo antes posible, detectar el lugar en el que esté almacenado y aplicar el procedimiento de aislamiento del objeto y el procedimiento de protección de personas e instalaciones. Cabe prever el establecimiento de planes de comunicación paralelos con todas las instalaciones que hayan estado implicadas en el envío del objeto postal en cuestión.

6. Acuerdo con compañías aéreas

- Conviene prever la formalización de un acuerdo bilateral con las compañías aéreas a las que debería informarse de que las remesas han recibido una «Evaluación completada» con respecto a los objetos postales incluidos en los envíos.
- Deben establecerse protocolos de comunicación o procedimientos de actividad normalizados entre las compañías aéreas y los operadores designados, a fin de poder informar a las empresas de transporte aéreo y requerirles una acción cuando una RFS o un mensaje DNL lleguen con retraso. Es posible que un operador designado reciba una RFS o un mensaje DNL después de que un envío postal haya sido entregado a la compañía aérea.

6.1.2 Orientaciones paso a paso para los servicios postales de los <u>países de la UE</u>:

1. Recibir los mensajes ITMATT

2. Convertir los mensajes ITMATT en mensajes F43 y enviarlos a la aduana de destino

- Recomendación: Incluir todos los datos ITMATT disponibles (elementos de datos opcionales) en el mensaje F43 para reducir el número de posibles RFI o RFS.

3. Cuando se reciban remisiones (por ejemplo, solicitudes de información)

- Determinar si la RFI se puede resolver en destino (ejemplo: el sistema informático del servicio de correos de destino crea valores erróneos en F43).
- Si la solicitud se puede resolver, cumplimentar el nuevo mensaje F43 y volver a enviarlo a la aduana de destino.

4. **Remitir el mensaje de «Evaluación completada», la RFI, la RFS o el mensaje DNL, según proceda, al servicio de correos de origen**

5. **Recibir las respuestas a la RFI o RFS o los segundos mensajes ITMATT**

6. **Enviar las respuestas (véase el punto 5) a la aduana de destino**

7. **Recibir los mensajes PREDES**

8. **Convertir los mensajes PREDES en mensajes F44[16] y enviarlos a la aduana de destino**

6.1.3 Mapa de procesos

6.1.3.1 Procesos operativos

Los dos diagramas siguientes muestran el itinerario que sigue un objeto postal a lo largo de la cadena de suministro desde que entra en la red hasta que se entrega al destinatario. Los diagramas muestran asimismo los mensajes asociados, que permiten llevar a cabo un seguimiento de:

- los objetos intercambiados entre operadores postales (sucesos EMS o EMSEVT[17]),
- las expediciones (PREDES, RESDES) y los envíos (PRECON, RESCON) intercambiados entre operadores postales,
- los envíos cuando los contenedores cambien de manos entre operadores postales y aerolíneas (CARDIT, RESDIT).

El aspecto más importante que debe extraerse de ambos diagramas es que técnicamente es posible que los operadores postales lleven a cabo el seguimiento de un objeto a lo largo de toda la cadena de suministro a través de mensajes EMSEVT, siempre que dispongan de las herramientas informáticas y los sistemas de información necesarios. Esto ya se ha puesto en práctica para determinados tipos de flujos, como los de EMS y paquetes. La UPU está trabajando en la aplicación de este procedimiento a los flujos de paquetes de pequeño tamaño que contengan mercancías.

[16] No será obligatorio el mensaje F44 si el mensaje PREDES incluye **solamente** objetos de correspondencia para los que exista una exención a la obligación de enviar los datos de la ENS de acuerdo con las disposiciones aduaneras vigentes.

[17] EMSEVT: sistema general de seguimiento y rastreo.

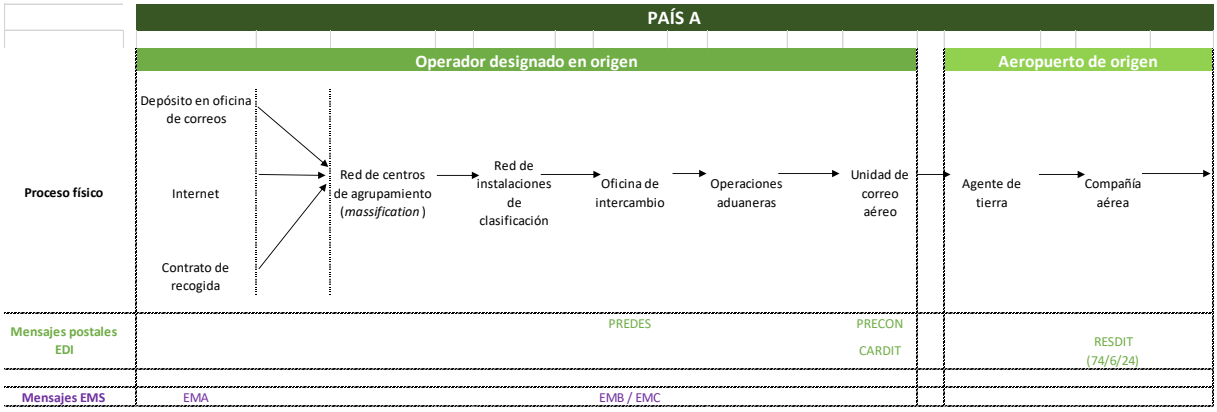


Gráfico 9: Proceso en el país A

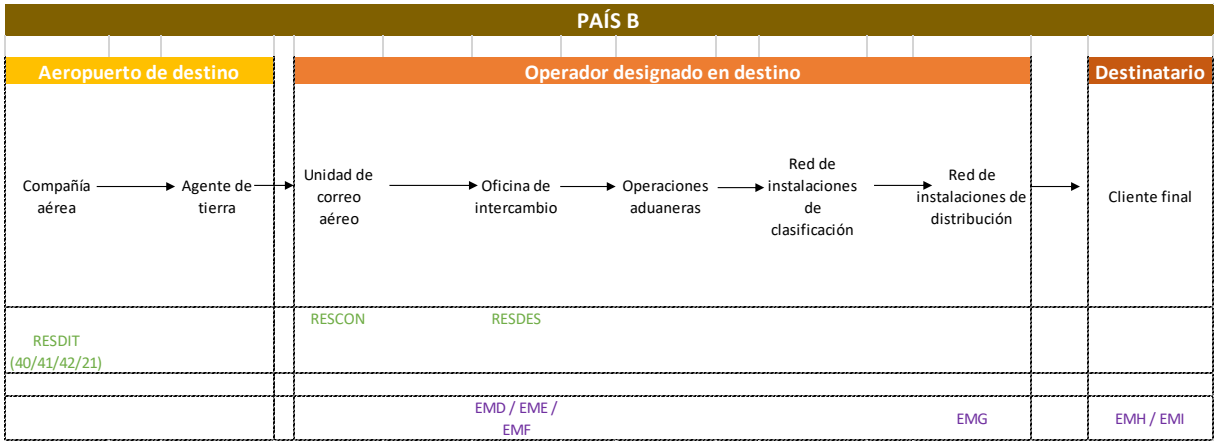


Gráfico 10: Proceso en el país B

6.2 Apéndice 2: Principios rectores del JWGACI

Fin del documento