

[CULTURESPREAD]

Por Letyant Butrón*



Guía Aérea Electrónica: El Camino al e-Freight

Promoción e infraestructura tecnológica se hacen necesarios para alcanzar la meta que dicta IATA de cobertura total de e-AWB para finales de 2017 y dar un gran paso en el camino hacia el e-Freight.

Dentro del vasto conjunto de documentos requeridos por las autoridades en México y el mundo, para llevar a cabo la importación o exportación de mercancías, se encuentra la *Guía Aérea* o *Air Waybill*; documento que sirve como recibo para el remitente de las mercancías cuando éstas son transportadas por avión. Esta guía puede ser emitida por la aerolínea o por el consolidador del embarque; contiene una lista de los bienes e indica que el transportista los ha aceptado y se ha comprometido a llevar el envío al aeropuerto de destino -también señalado en la guía- y de conformidad con las instrucciones de manejo anotadas al reverso del original de la misma.

Podemos afirmar que la guía aérea constituye el contrato de transporte entre el remitente y la aerolínea, a la vez que ofrece indicaciones al personal del transportista sobre el manejo, despacho y entrega de los envíos.

Existen dos tipos de guía, la "House" que contiene la lista de cada envío particular, y la "Master" que abarca todo

el embarque consolidado. Los datos que debe contener la guía aérea son los siguientes:

- Datos del transportista
- Datos del remitente/exportador
- Datos del destinatario/importador
- Lugar y fecha de expedición
- Destino de la mercancía y fecha de envío
- Detalles de la mercancía: peso, dimensiones, embalaje, números de serie
- Aeropuerto de origen y de destino de la mercancía
- Forma de pago del embarque: ¿ha sido o será pagado en el origen o en el destino?
- El importe del embarque
- Indicaciones para su manejo

Hasta hace algunos años las guías aéreas debían imprimirse físicamente en hojas de papel. Para completar la operación era necesario contar con 3 originales: una para el remitente, una para el transportista y otra para el destinatario; más las copias que debían repartirse entre los demás actores involucrados, llegando a sumar hasta 9

copias. Los originales para el transportista y el destinatario debían ir firmados por el remitente y la del remitente iba firmada por el transportista y se entregaba para oficializar la aceptación de las mercancías.

Sobra decir que el manejo de estos documentos resultaba poco práctico y poco ecológico, ya que una vez que ellos cumplían su propósito, eran archivados y eventualmente desechados. La pregunta es: ¿por qué si hay avances tecnológicos como computadoras, internet, y los mensajes electrónicos existen desde los años 80s, la industria de carga aérea sigue dependiendo del papel y la intervención humana?

Buscando la solución a este problema, la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos, (IATA por sus siglas en inglés), que representa el 84% del total del tráfico aéreo mundial, determinó que una forma de optimizar las operaciones aéreas sería cambiar las guías de papel, por guías aéreas electrónicas, o e-AWB. El propósito de hacer esto es que los datos necesarios que se incluyen en la guía –anteriormente mencionados- se ingresen a un sistema electrónico una sola vez, generando automáticamente un número de guía que podrá ser utilizado nuevamente por cualquiera de los involucrados en la locación que se encuentren, de tal suerte que no sea necesario tener varias copias físicas conteniendo datos repetitivos, sino que todos estén disponibles en la pantalla de cualquiera que requiera acceso a ellos.

Desde 2008 a 2009 la IATA trabajó conjuntamente con los stakeholders de la industria, particularmente con la FIATA (Federación Internacional de Asociaciones de Freight Forwarders) para determinar el funcionamiento, los lineamientos y el marco legal de las guías aéreas electrónicas, incorporando las mejores prácticas de la industria.

TOP 10 DE AEROLÍNEAS CON MAYOR USO DE E-AWB

RANK	AEROLÍNEA	PORCENTAJE DE PENETRACIÓN DE E-AWB
1	Dragonair	53.6%
2	Cathay Pacific	32.8%
3	Schenker	28.9%
4	Emirates	27.3%
5	SIA Cargo	19.2%
6	Korean Air	18.9%
7	Air France	14.1%
8	KLM	13.3%
9	Delta Air Lines	13.0%
10	IAG British Airways	12.6%

Fuente: IATA international monthly report, February 2014.

TOP 10 DE FREIGHT FORWARDERS CON MAYOR USO DE E-AWB

RANK	FREIGHT FORWARDER	PORCENTAJE DE PENETRACIÓN DE E-AWB
1	DHL Express	29.3%
2	TNT Group	18.2%
3	Schenker	15.8%
4	Agility	15.2%
5	Panalpina	14.1%
6	DHL Global Forwarding	14.0%
7	SDV Group	12.9%
8	United Parcel Service Group	12.4%
9	Expeditors Group	12.2%
10	Kuehne + Nagel	4.3%

Fuente: IATA international monthly report, February 2014.

Como resultado de esto, en la IATA Service Conference celebrada en marzo de 2010 fue adoptado el uso de e-AWB como la “Práctica Recomendada IATA 1670”, en la que se establecieron los lineamientos para regular el intercambio electrónico de datos entre los actores del comercio internacional (aerolíneas, freight forwarders y oficinas gubernamentales), a fin de promover la seguridad y la facilitación de los procedimientos relativos a carga aérea. A la par, se desarrolló el “Acuerdo Multilateral sobre e-AWB” (Resolución 672), que permite que a través de un único acuerdo con la IATA, las aerolíneas y freight forwarders adquieran el marco legal necesario y la capacidad para emitir guías aéreas electrónicas para todos sus clientes. Este acuerdo multilateral está disponible en la página web de la IATA para quien busque adherirse.

Los tiempos estimados por la IATA para la transición de AWB a e-AWB son: 22% para finales de 2014; 45% para finales de 2015; y 80% para finales de 2016 -en los países que cuentan con tratados internacionales compatibles con e-AWB (Convención de Montreal y/o Protocolo de Montreal) y que representan en 80% de carga aérea mundial. Estas proyecciones se han ido modificando debido a la tardanza por parte de los involucrados, sobre todo en el ámbito gubernamental, por las modificaciones a leyes o regulaciones que se tienen que hacer en algunos casos, así como la inversión que representa en software, equipo y tiempo necesario para el cambio.

EL PANORAMA MEXICANO

En la lista de los 50 países de origen con mayor volumen de expedición de e-AWB, México se encuentra en el número 27, mientras el primer lugar es ocupado por Hong Kong. México también figura en los países adheridos al Convenio por la Unificación de Ciertas Reglas de Transportación Internacional Aérea celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 llamados países MC99, que reconocen y aceptan el uso de e-AWB en lugar de papel.



Beneficios del uso de e-AWB:

- Reducción de costos de procesamiento, de manejo y de archivo debido a la eliminación de papel.
- Mayor precisión en la información de la guía. Al eliminar la doble o múltiple digitación se evitan errores de dedo y demás inexactitudes.
- Reducción de las demoras en el manejo de la carga debidas a AWB extraviadas o ilegibles.
- Acceso en tiempo real de la información para todo el personal, en cualquier lugar y momento, permitiendo la revisión cruzada de datos.

La ventaja que tenemos en México es que este lineamiento tiene gran concordancia con el proyecto de la Ventanilla Única del Comercio Exterior Mexicano, que desde hace unos años se está impulsando en el país, y es una herramienta que permite el envío de información electrónica una sola vez, ante una única entidad, para cumplir con todos los requerimientos necesarios para el comercio exterior, simplificando, homologando y automatizando los procesos de gestión.

Como podemos observar, ambos esquemas comparten el objetivo esencial de optimizar la gestión aprovechando los recursos tecnológicos, a la vez que contribuyen con el medio ambiente salvando árboles al eliminar el uso del papel. La Ventanilla única, aunada a las recientes reformas fiscales que involucran tecnologías de la información, tales como la legislación sobre la facturación electrónica obligatoria, los buzones del SAT o el uso de la FIEL, permiten que adoptemos más rápidamente la cultura tecnológica y absorbamos de manera más natural los cambios que

conlleva, con una menor resistencia al cambio.

En México, como en la mayoría de los países Latinoamericanos, los factores que se necesitan para lograr una mejor y mayor cobertura de e-AWB son la promoción por parte del Estado, y el desarrollo de alternativas tecnológicas que tomen en cuenta las características y estén al alcance de las pequeñas agencias de carga, como portales web o software “ligeros” que les permitan emitir guías aéreas electrónicas sin la necesidad de invertir grandes cantidades de dinero en software y equipo. Si esto se logra, tal vez podamos alcanzar la meta que dicta IATA de cobertura total de e-AWB para finales de 2017 y dar un gran paso en el camino hacia el e-Freight. ■

* Letyant Butrón es becaria y analista de datos en proyectos de consultoría en Tsol, Soluciones en Logística.

Estudia Negocios Internacionales en el Instituto Politécnico Nacional y actualmente está haciendo una tesis sobre los retos de e-AWB en México.