

Facilitación de la expansión portuaria a través del proceso de simplificación, integración y armonización – El enfoque de Felixstowe Reino Unido

El puerto de Felixstowe enfrentó una crisis operativa en el año 1981, luego de un crecimiento rápido en los años anteriores cuando el rendimiento alcanzó más de medio millón de TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). Una mejora del rendimiento sólo podía alcanzarse ya sea con más territorio o con mayor eficiencia. Como el territorio era limitado, los administradores decidieron simplificar algunos procesos y procedimientos que causaban retrasos en la circulación de las mercancías.

Introducción

La razón de este enfoque, más que solo ser el intento de expandir el área operativa del puerto, era muy sencilla. Los procesos y procedimientos documentales complejos asociados con el despacho y movimiento de los cargamentos estaban creando embotellamientos. Un aumento de la capacidad física y del rendimiento solamente resultaría en un aumento en materia de documentación, lo que requeriría el mismo procesamiento manual oneroso.

Por consiguiente, se tomó la decisión de desarrollar e implementar un sistema de comunidad portuaria. La razón primordial siendo eliminar, en la medida de lo posible, el número de documentos en papel, (muchas veces en varios ejemplares) que se llevaban de lado a lado en el puerto. Navieras, agentes, expedidores de carga, intermediarios, aduanas y otras autoridades gubernamentales, transportistas y operadores portuarios / de terminales cuentan con transmitirse la información el uno al otro para poder desempeñar sus funciones de manera efectiva. La actividad de cada sector tiene un impacto en los demás. Era evidente que si la información podía transmitirse entre ellos de una manera correcta, rápida y sin soporte papel, el potencial para que toda la operación mejorara su eficiencia estaba allí. Esto facilitaría una circulación de mercancías más

rápida resultando en un aumento del rendimiento global. Estos factores por sí solos podían hacer que la expansión física fuera una propuesta más atractiva.

Para poder garantizar que el sistema iba a ser un éxito, o al menos mitigar un posible fracaso, los distintos sectores de la comunidad portuaria Felixstowe participaron en el proceso de diseño.

Se estableció un comité de dirección, un equipo de proyecto y varios subgrupos. La Dirección de Aduanas y Rentas Públicas del Reino Unido jugó un papel clave en esto, creando un equipo local especializado y a la vez proporcionó soporte técnico y normativo desde las sedes. A menudo se ha afirmado que una de las razones principales del pleno éxito del sistema es que fue “diseñado para los usuarios, por los usuarios”, una filosofía que se ha seguido durante los últimos 30 años.

Una de las principales causas de los retrasos, identificados en una fase temprana, era la tramitación de las declaraciones de aduana. El plazo medio para el despacho era entre cuatro y cinco días mientras que las estadísticas indicaban que una de cada tres declaraciones recibidas por aduana contenía errores. En ese momento, las declaraciones marítimas se preparaban en soporte papel por agentes de expedición de mercancías / agentes de aduana y se presentaban en aduana. Con ellas, se introducían los detalles en el sistema central de procesamiento de la declaración en aduana por los encargados del tratamiento y empleados por el Departamento. La validación de los datos de las declaraciones por el sistema aduanero resultaba a menudo en la identificación de errores, y luego se tenían que volver a presentar los datos o se seguía un proceso de notificación, enmienda o reclasificación de estos. Esto fue lo que contribuyó en gran medida a los largos plazos medios para el despacho.



Sin embargo, el Sistema aduanero era capaz de tramitar las declaraciones a través de un entorno que utilizaba el ingreso directo de datos por parte del comerciante (DTI¹) y, en efecto, los aeropuertos más grandes del Reino Unido ya utilizaban el DTI. Por lo tanto, el Comité Directivo decidió implementar el Sistema de Comunidad Portuaria en dos fases. La primera fase contemplaría la introducción del DTI en el puerto. La fase 2 lograría todos los objetivos del Sistema de Comunidad Portuaria y como esta era principalmente una cuestión técnica se había decidido que se llevaría a cabo en paralelo con la Fase 1.

Se abrió un proceso de licitación en 1981 y el contrato se adjudicó. Para enero de 1982, los recursos necesarios estaban establecidos y el diseño de funcionalidad del Sistema de Comunidad Portuaria comenzó. Desde el inicio el propósito era que los potenciales usuarios del sistema dictaran exactamente cómo el sistema funcionaría y la responsabilidad del contratista era garantizar que los requisitos se cumplieran. Dicho esto, se interpusieron varios obstáculos al equipo del proyecto mientras desarrollaba el sistema de comunidad portuaria. Específicamente, el sistema debería:

- Solamente encargarse de los principales procesos operacionales;
- Nunca duplicar las funciones donde ya existan sistemas eficientes;
- En primera instancia, prever el intercambio electrónico de datos, incluyendo información del manifiesto.

La razón por tan básicos principios era simple y evidente – El puerto de Felixstowe y varios de sus principales clientes, transportistas y navieras ya tenían sus propios sistemas en los que habían invertido grandes sumas y no querían poner en peligro tal inversión.

Implementación por Fases

La Fase 1 fue implementada el 28 de enero de 1984 y esencialmente les proporcionaba a los transportistas en la comunidad del área portuaria de Felixstowe acceso al sistema central de procesamiento de la declaración en Aduana. Esto se hacía a través de un portal único de enlace dedicado, a saber, el Sistema

de Comunidad Portuaria. El transportista estaba cumpliendo su función de manera efectiva mientras utilizaba el DTI; antes esto era realizado por el personal de aduanas, lo que le permitía dedicarse a más actividades productivas. La introducción del DTI produjo una mejora sustancial en materia de tiempos de despacho, pasando de 4-5 días a aproximadamente seis horas.

El desarrollo de la Fase 2 (también conocida como Control de Inventario) se llevó a cabo en paralelo con la Fase 1 y su implementación se realizó 18 meses después. El concepto básico de la Fase 2 era recabar datos relacionados con cada importación, exportación y contenedores / envíos de transbordo en cada barco para guardar dichos datos y usarlos para permitirles a los diferentes sectores del puerto ejecutar sus operaciones físicas sin tener que recurrir a documentos sobre papel.-

El Sistema, ahora conocido como Destin8, procesa y trata grandes cantidades de datos e información relacionada con el comercio internacional – colectando, guardando, intercambiando y distribuyendo estos datos en y entre casi 750 compañías nacionales e internacionales y agencias gubernamentales involucradas en el comercio y transporte internacionales. Contempla el intercambio electrónico de información entre todos los sectores portuarios, incluyendo Navieras /Agentes, Autoridades Portuarias, Operadores de Terminales, Dirección de Aduanas y Rentas Públicas (Fuerza de Fronteras del RU) y otras Agencias Gubernamentales (Sanidad Portuaria, Departamento de Agricultura, Departamento de Silvicultura, Departamento de Sanidad Vegetal, Departamento de Transporte, Organismo de Guardacostas Marítimo, Normas Comerciales, Agencia de Medio Ambiente), Despachantes, Proveedores Logísticos, Operadores CFS/ICD y operadores de carreteras /ferroviarios. El Intercambio Electrónico de Datos (EDI) se utiliza ampliamente entre todas las partes de todos los ámbitos funcionales de importancia como la preparación de Buques / Viajes, Declaraciones de Aduana, Importaciones, Exportaciones, Transbordos, Transporte por carretera / ferroviario, Despacho Interior CFS/ICD, Mercancías Peligrosas y Contaminantes, Estadísticas Marítimas, Información sobre Residuos y sistemas de rastreo de dominio Público.

¹ Una instalación que utiliza el DTI permite a los importadores, exportadores o a sus agentes ingresar, desde sus propias instalaciones, la transferencia electrónica de datos de las declaraciones hacia un Sistema Aduanero Automatizado.



Destin8 –MCP plc
Destin8- Flujos de Mensajes Principales – Aviso de Llegadas y Presentaciones, Declaración Sumaria y Declaración de Aduanas.



Conclusión

La implementación del Sistema de Comunidad Portuaria en Felixstowe ha reducido los tiempos de despacho a cero en la mayoría de los casos. En otras palabras, se notifica la liberación inmediata al Sistema de Comunidad Portuaria a través del Sistema de Procesamiento de la Declaración de Aduana sobre aceptación de la declaración. Solamente las declaraciones que para realizarse exigen más documentos o controles físicos, no reciben liberación inmediata.

Sin embargo, el concepto original de “reemplazar documentación en papel por sus equivalentes electrónicos” no ha cambiado. Es evidente que se ha logrado una reducción de los tiempos de despacho y del número de documentos en papel pero, quizás más importante, el sistema ha promovido el intercambio de datos a través de la única presentación de datos para uso múltiple en el área Business-to-Business de las operaciones portuarias.

El concepto de única presentación es considerado uno de los beneficios más importantes de las Ventanillas Únicas del Comercio Internacional. Uno de los objetivos principales del Sistema de Comunidad Portuaria de Felixstowe es facilitar la reutili-

zación de datos de una única presentación, en particular para cumplir los requisitos de la legislación del Reino Unido, de las directivas de la Unión Europea y otros reglamentos Estatales.

Como resultado, la interoperabilidad entre diferentes tipos de sistemas de información entre organizaciones (IOISs) ya se logró en varias áreas como:

Estadísticas Marítimas – el buque / viaje y los datos del manifiesto recibidos y almacenados en Destin8 se utilizan para cumplir los requisitos de la Directiva de la UE relativas a las Estadísticas Marítimas 2009/42/CE en relación con los cargamentos.

Productos Peligrosos o Contaminantes – para importaciones, exportaciones y productos que permanecen a bordo, la información de los Productos Peligrosos o Contaminantes es almacenada en Destin8 para el uso por el departamento de seguridad portuaria en caso de incidente o emergencia. Estos datos junto con los detalles del buque de transporte /viajes, también está disponible para el uso de la Autoridad Nacional encargada de la seguridad marítima y de las notificaciones y cuando es necesario, se envían a la parte correspondiente cumpliendo los requisitos de la Directiva relativa a los Residuos Portuarios



(Directiva 2000/59/CE), Directiva sobre el Control del Estado del Puerto (Directiva 2009/16/CE), Directiva relativa al seguimiento del Tráfico Marítimo (Directiva 2002/59/CE, enmendada por la Directiva 2009/17/CE y la Directiva 2011/15/UE).

Formularios FAL y Ventanilla Única – la Directiva 2010/65/UE obliga a los Estados Miembros de la UE a aceptar e implementar el cumplimiento de formalidades informativas en formato electrónico y su transmisión a través de una Ventanilla Única lo antes posible y, en cualquier caso, antes del 1 de junio de 2015. Aunque la mayoría de los datos de los buques / viajes presentados y contenidos en Destin8 ya incluyan la mayoría de las exigencias del formulario FAL1 y cumplen los requisitos del formulario FAL 2, el sistema está en condiciones óptimas de facilitar las formalidades de información en la Directiva 2010/65/UE. La llegada del viaje en Destin8 cumple los requisitos de la Directiva de la UE 2913/92/CEE, es decir, los datos incluidos en el manifiesto permiten a Destin8 cumplir los requisitos reglamentarios en nombre de los puertos y transportistas mientras permite a los transportistas presentar los datos solamente una vez.

La mayoría de manifiestos presentados en Destin8 son ahora utilizados por aduanas para todos los fines de control fiscal. Los manifiestos presentados en el sistema utilizan el formato de aduanas del EDIFACT/ONU de mensajes del manifiesto de carga CUSCAR y se envían al sistema central aduanero contra el contrabando, con el fin de establecer perfiles y para propósitos de gestión de riesgos. El CUSCAR también acepta elementos de datos adicionales necesarios para el Sistema de Control de Importaciones (SCI). El manifiesto también está disponible para otros departamentos gubernamentales como el Departamento de Cuarentena, el Departamento Veterinario y el de Agricultura que también utilizan el sistema.

Un ejemplo de su uso de Destin8 son los rayos X, donde la instancia encargada de mantener el orden público utiliza Destin8 para notificar los requisitos de escaneo y para despachar contenedores después del escaneo. No se necesita ningún manifiesto en papel para Aduana, el operador portuario u otro departamento gubernamental que utilice el sistema. Los transportistas pueden hacer enmiendas sin necesidad de obtener una aprobación previa, con “notification of sensitive”.

Para resumir, la experiencia en Felixstowe ha demostrado los avances operacionales y financieros significativos que pueden obtenerse al desarrollar Sistemas de Comunidad Portuaria completamente integrados y eficientes. Sin duda, estos sistemas reducen la cantidad global de trabajo administrativo proporcionando un medio para capturar información solamente una vez. Se evita malgastar esfuerzos ya que la duplicación del ingreso de datos y su almacenamiento se reducen al mínimo. El tiempo requerido para tratar, procesar y despachar cargamentos resulta en una disminución de tiempos de retrasos, simple y sencillamente porque la información necesaria está disponible inmediatamente para el que la necesite.

No obstante, es preciso insistir que el requisito previo fundamental para el éxito final del sistema de comunidad portuaria de Felixstowe es el sentimiento de “Comunidad”. Es primordial que todas las principales partes en la comunidad estén de acuerdo con sus intereses comunes y acepten un plan de acción común para alcanzar el desarrollo necesario. No hay que perder de vista que el sistema fue y continúa siendo mejorado por los usuarios, para los usuarios y solo de esa manera los beneficios serán para todos los miembros de la comunidad portuaria. Esto a su vez incide directamente en el futuro del puerto y su comunidad.

Referencias

- Para más información sobre MCP plc o el Sistema Destin8, favor contactar a Alan Long, Director Ejecutivo al teléfono +44 1394 600200 o a través de su correo electrónico: alanlong@mcplc.com.
- Maritime Cargo Processing plc – es uno de los miembros fundadores de la Asociación Europea de Sistemas de Comunidad Portuaria (EPCSA, por sus siglas en inglés).

Información de Contacto

Yann Duval
Sección de Facilitación del Comercio
División de Comercio e Inversión

Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (UNESCAP, por sus siglas en inglés)
Email: duvaly@un.org
URL: www.unescap.org/unnext/tools/business_process.asp