



Reuniones del G60 para avanzar es aspectos de la operativa diaria

En dos reuniones se analizaron aspectos relacionados con las anulaciones de entréguese o admítase cuando se han emitido preavisos u órdenes de transporte o el desvío a otro depósito de contenedores por falta de equipo o por falta de espacio para su recogida.

Los días 28 de junio y 5 de julio, David Soler y Paco Núñez representaron al Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona en las reuniones telemáticas del grupo de Mejoras de los procedimientos de entrada y salida terrestre de contenedores (G60), que forma parte del Fòrum Telèmatic.

En la sesión del 28 de junio se trataron, esencialmente dos temas que afectan especialmente a consignatarios, empresas de transporte, terminales y depósitos de contenedores.

El primero de ellos fue el de las anulaciones de entréguese o admítase cuando se han emitido preavisos u órdenes de transporte, planteándose que la anulación se efectuó de forma ordenada: primero anulando los preavisos, después las órdenes de transporte y finalmente los entréguese y los admítase, aunque también se presentaron otras alternativas.

El segundo tema tratado fue el del desvío a otro depósito de contenedores por falta de equipo o por falta de espacio para su recogida, poniéndose de manifiesto que lo primero que tendría que hacer el depósito de contenedores, cuando no pudiera efectuar el servicio solicitado, sería rechazar el preaviso que supuso el envío del pincode coincidiendo con su aceptación. Dado que en estos casos se suele enviar al camión a un nuevo depósito de contenedores, el segundo paso debería consistir en reenviar la información del primer depósito al nuevo depósito de contenedores. Para ello, se propuso hacerlo siguiendo el procedimiento normal, es decir, mediante el envío de una entréguese o un admítase y un posterior envío de un preaviso, o hacerlo mediante el reenvío de la información existente al nuevo depósito de contenedores.

Por otro lado, en la reunión del 5 de julio, se siguieron analizando estos dos temas y, además, se trataron otros aspectos como los relacionados con los datos que se pueden modificar sin que se deba considerar un nuevo mensaje, dado que se desconocen las validaciones que están efectuando las terminales y depósitos de contenedores y que, en función del mensaje de modificación, el pincode puede dejar de ser válido, mientras que en otros casos seguirá teniendo validez.

Asimismo, se analizaron otros asuntos como: los rechazos de los mensajes, la difusión de la información entre las partes intervinientes (intercambios documentales que pueden ser interesantes para otras partes de la cadena de transporte que no sean los emisores o los receptores de esos mensajes), los criterios para aceptar los mensajes de cancelación y la órdenes de transporte, que ya se pueden para solicitar únicamente la recogida o entrega de un contenedor (lleno o vacío), en lugar de tener que indicar siempre el movimiento de un contenedor lleno y uno vacío en una orden.