



Colegio Oficial de Agentes de
Aduanas y Representantes
Aduaneros de Barcelona

El Fòrum Telemàtic continúa trabajando en los distintos proyectos de mejora

En el Fòrum Telemàtic, que cuenta con un nuevo logo, se explicaron los avances de los dos nuevos grupos de trabajo dedicados a los planes de contingencia ante incidentes y a la revisión de los procedimientos de entrada y salida de mercancías.

El 1 de julio, David Soler representó al Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona en la reunión online del Fòrum Telemàtic.



En primer lugar, se explicó que el nuevo subgrupo de trabajo sobre Planes de Contingencias tiene por objetivo identificar los intercambios de información que puedan afectar a las operaciones portuarias para proponer planes de contingencia que aseguren la continuidad de la operativa y preserven la trazabilidad de las operaciones efectuadas.

Este subgrupo continuará trabajando en la identificación de aquellas actividades que se llevan a cabo en el Puerto, determinado cuáles son críticas, y, también, se identificarán los intercambios documentales necesarios para ejecutar estas actividades para, posteriormente, poder determinar qué procesos van a requerir planes de contingencias.

Por otro lado, el subgrupo recopilará los Planes de Contingencias que ya se han definido y se intentará que todos estén en un repositorio. Asimismo, se consideró conveniente comunicar a la Comunidad Portuaria, la existencia de estos planes de contingencias porque afectan a todos, a las empresas privadas y a las administraciones y, en definitiva, a todas las actividades que se llevan a cabo en el Puerto.

Por lo que respecta a los procesos con intervención de la Aduana, se analizó la Declaración de mercancías de bajo valor (mensajes H7), cuya modificación entra en vigor este 1 de julio. Las declaraciones de las mercancías con un valor intrínseco menor de 150 euros, cubiertas por un único contrato de transporte, se podrán efectuar de forma simplificada mediante el mensaje H7. Ciertas mercancías están excluidas, como las sujetas a impuestos especiales.



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

En el tráfico marítimo, se deberá incluir en la declaración de depósito temporal una partida agrupadora de diversas partidas de bajo valor y las mercancías podrán trasladarse a un ADT interior mediante G5 o T1, donde se despacharán las mercancías mediante un H7.

Las mercancías de bajo valor se pueden declarar mediante los DUAs de importación, como el resto de mercancías; mediante el esquema IOSS (import one stop shop), donde la plataforma de comercio electrónico repercute el IVA a la compra de los particulares y lo ingresa en el Estado miembro de registro; o mediante acuerdos especiales (en inglés, con las siglas SSAA), donde se requiere autorización, siempre se aplica el IVA general y éste se debe declarar mensualmente mediante borrador de declaración que debe confirmarse durante el mes siguiente, con la posibilidad de que no se deba ingresar si se devuelve la mercancía antes de su confirmación.

Posteriormente, se analizaron los procesos en los que intervienen los Servicios de Inspección en Frontera, como la Declaración Marítima de Sanidad (DMS), cuyo uso ya es cercano al cien por cien.

En cuanto a los Procesos de entrada y salida de contenedores, se analizó la Documentación del ferrocarril: órdenes de transporte que envían los consignatarios o transitarios/agentes de aduanas a los operadores logísticos ferroviarios (OLF); listas de carga que envían los OLF a las terminales con todos los contenedores que deberán cargarse en el tren y las referencias a los documentos que autorizan la salida del puerto (entregarse de los consignatarios a las terminales o admitirse de los propios OLF); y los informes de carga que envían las terminales a los OLF indicando los contenedores cargados y su posición en el tren.

Desde el Fòrum Telemàtic constatan un bajo grado de uso de las órdenes de transporte para el ferrocarril, circunstancia que sorprende dado que los emisores de esos documentos son los que están enviando esas mismas órdenes de transporte cuando éste es por carretera y su grado de uso sí que es del cien por cien. Por este motivo se insta a consignatarios y transitarios a que envíen telemáticamente las órdenes de transporte del ferrocarril y se solicita a los representantes de sus asociaciones profesionales que difundan esta petición entre sus asociados.

Por otro lado, respecto al trabajo del nuevo subgrupo sobre mejoras de los procedimientos de entrada y salida terrestre de contenedores, se puso de manifiesto que estos procedimientos son los más complejos implantados en el Puerto, porque involucran a un número muy elevado de empresas y comprenden multitud de mensajes. Por esta razón, en el Fòrum Telemàtic se presentó una relación de aspectos que son susceptibles de mejora.

Finalmente, se habló de los procedimientos relacionados con la operativa marítima, concretamente de la automatización del proceso de despacho de buques (ship's clearance) y de la subcontratación de los servicios de presentación de documentación, que plantea ciertas dudas en cuanto a la responsabilidad de cada una de las partes intervinientes.