



El COACAB participó en una nueva reunión del Fòrum Telemàtic

En esta sesión se continuaron analizando las mejoras en las formalidades aduaneras y de los Servicios de Inspección en Frontera, así como en los procedimientos de entrada y salida terrestre y entrada y salida marítima.

Mercè Coscolla y Paco Núñez representaron al Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona (COACAB) en la reunión del Fòrum Telemàtic celebrada en la APB el miércoles 8 de marzo.

En esta sesión presencial, que tuvo continuidad el 17 de marzo en una segunda reunión online para poder tratar todos los asuntos del orden del día, se continuaron analizando las mejoras en las formalidades aduaneras y de los Servicios de Inspección en Frontera (implantación de los G3, situación de los controles RoHS/RAEEs, controles aduaneros previos al embarque de los contenedores en los buques, control en los traslados al PIF o al escáner y gestión de los abandonos de mercancías), así como en los procedimientos de entrada y salida terrestre y entrada y salida marítima, con el objetivo de avanzar en la implementación de nuevas funcionalidades.

Respecto a las formalidades aduaneras y de los Servicios de Inspección en Frontera se recordó que la implantación de los **G3 de presentación de las mercancías** (Presentation notification) y **G4 de declaración de depósito temporal** (Temporary storage declaration) forman parte del conjunto de documentos del flujo comercial de entrada en la Unión Europea que además incluye las declaraciones sumarias de entrada (ENS), las notificaciones de llegada (G2) y las declaraciones de aduanas. Asimismo, se informó de la planificación de los desarrollos informáticos para la adaptación al Código Aduanero de la Unión, destacándose que se prevé que los mensajes G3 y G4 estén en producción el 15 de marzo de 2024 y que se cierre el envío de las declaraciones sumarias de depósito temporal el 16 de septiembre de 2024, aunque se indicó que hay países que tardarán más en implantar estos intercambios documentales.

En cuanto a los **controles RoHS/RAEEs de aparatos eléctricos**, controles de residuos de aparatos electrónicos y controles de pilas y acumuladores procedentes de terceros países, se informó que los controles documentales y físicos se irán implantando progresivamente porque aún se está probando la aplicación informática PUE RoHS de soporte a estos controles. La aplicación se ha desarrollado conjuntamente entre el SI SOIVRE y la Subdirección General de Gestión Aduanera y supondrá la implantación de una ventanilla única aduanera (VUA) real. En este sentido se explicó que se espera que los operadores mayoritariamente integren sus sistemas con esta aplicación mediante un servicio web.

En lo que respecta al **control en los traslados al PCF o al escáner**, se examinó la circunstancia de que, en determinadas ocasiones, los camiones no acuden a las inspecciones en el puesto de control fronterizo (PCF) o el escáner o salen de estas instalaciones sin que la Aduana haya emitido el levante. Sobre este asunto, se informó que la Autoridad Portuaria ha



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

puesto a disposición de la Aduana una herramienta en la que se anotan las salidas de un determinado recinto (terminales, PCF, escáner, etc.) y el lugar a dónde se prevé que vaya el camión, además de anotar la matrícula del contenedor y la del camión y el documento de identificación del conductor. Cuando el camión llega a su destino, allí se anota la llegada y el traslado queda cerrado. De todas formas, se está solicitando a los representantes aduaneros que aporten las instrucciones que han dado a los transportistas terrestres cuando los camiones no se han presentado en los puestos de inspección o se han dirigido a las instalaciones del importador sin que se haya emitido el levante. También se comentó que las instrucciones deben ser claras y que, en ciertos casos, se debería solicitar al conductor que llamara al representante aduanero para confirmar que la mercancía esté despachada.

En relación con los **procedimientos de entrada y salida terrestre** se informó que los procedimientos y una gran parte de las guías de usuario ya se han trabajado con PORTIC. En cuanto a los intercambios documentales en el transporte por ferrocarril se indicó que los informes de carga que deben enviar las terminales a los operadores logísticos ferroviarios (OLF) se están transmitiendo de forma generalizada y la calidad de la información transmitida es bastante buena.

En cuanto a los **procedimientos relacionados con la operativa marítima** se habló del EMSWe, la ventanilla única marítima y su estado de implantación, explicándose que el núcleo central de este nuevo entorno son las ventanillas marítimas únicas establecidas a nivel nacional (MNSW). También se recordó que el Reglamento sobre el EMSWe se publicó porque las navieras demandaron que se armonizara el modo en el que se tenían que llevar a cabo las formalidades informativas a la llegada, durante la estancia y a la salida de todos los puertos de la Unión Europea.

Por otro lado, se trataron otros aspectos transversales, como los cambios y mejoras en la **plataforma PORTIC**, cuya migración culminó en febrero. Desde entonces, además de cambiar el hardware, se ha pasado de un modelo basado en servidores de aplicaciones a un modelo basado en contenedores o cajas independientes. Además, se ha pasado de un único data center a dos, replicando los datos de forma síncrona entre ambas ubicaciones, y se ha añadido un paquete superior de seguridad que deberá ofrecer una mayor protección a nivel de ciberseguridad.

Finalmente, y respecto a los planes de contingencias, que se solicitaron para los casos en los que no se pudiera enviar telemáticamente la documentación, se informó que están relacionados con el trabajo que se lleva a cabo en el grupo de ciberresiliencia y se propuso que se constituya un grupo de trabajo para revisar los planes de contingencia existentes y actualizarlos.