



Colegio Oficial de Agentes de
Aduanas y Representantes
Aduaneros de Barcelona

Sesión online del COACAB sobre el Brexit para resolver dudas y problemas relacionados con la operativa

La letrada del COACAB, Irene Guardiola, fue la encargada de impartir este webinar para explicar las novedades a nivel operativo que se han implementado desde que se aplica el Acuerdo Comercial entre la UE y UK, así como lo que hay que tener en cuenta a la hora de diseñar las operativas y los principales errores en los que están incurriendo los operadores.

El jueves 4 de marzo, el Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona (COACAB), organizó una segunda conferencia online sobre el Brexit. En esta ocasión, la sesión sirvió para dar respuesta a las diferentes situaciones y problemas que se están produciendo en cuestiones relacionadas con la documentación, en cómo se están efectuando las operativas y cuáles son los nuevos requisitos que van a exigirse a partir del mes de abril en los intercambios comerciales entre la Unión Europea y Reino Unido.



La letrada del COACAB, Irene Guardiola, fue la encargada de impartir este webinar para explicar las novedades a nivel operativo que se han implementado desde que se aplica el Acuerdo Comercial entre la UE y UK, así como lo que hay que tener en cuenta a la hora de diseñar las operativas y los principales errores en los que están incurriendo los operadores.

Antonio Llobet, presidente del Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, abrió esta sesión online, en la que participaron cerca de 60 personas, y dio paso a la ponente.

Irene Guardiola empezó resaltando que el Acuerdo de Libre Comercio entre la Unión Europea y Reino Unido, alcanzado el 24 de diciembre de 2020, a pesar de que sella acuerdos en términos económicos, sociales, medioambientales y de pesca, no contempla aspectos que pueden ser relevantes, como el referido a la política exterior, la cooperación en materia de defensa y, sobre todo, en el ámbito de la seguridad exterior, motivo por el cual "la política comercial común y las medidas de tipo sanitarias y de control varían respecto a las que tiene implementada la Unión Europea y que van el línea con la Organización Mundial del Comercio (OMC)".



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

En principio, este acuerdo se aplicaba provisionalmente hasta el 28 de febrero de 2021, pero se prorrogó hasta el 30 de abril de 2021, lo cual significa que "aún no está todo acordado y que podrían producirse modificaciones del Acuerdo porque existen aspectos que aún están en fase de negociación entre la UE y UK".

En palabras de Irene Guardiola, "lo que sí sabemos que determina el Acuerdo es que hay formalidades aduaneras (DUA de Importación, DUA de Exportación, etc.), lo cual ha generado desconcierto a todas aquellas empresas que no se han preparado, especialmente exportadores e importadores que no han preparado bien la documentación".

Otro aspecto relevante del Acuerdo, en este caso positivo, es el arancel cero para productos originarios, pero, por el contrario, se fijan controles en frontera, aunque Reino Unido ha establecido un procedimiento transitorio para las importaciones de UK que finalizará en julio de 2021, fecha a partir de la cual, esos controles van a formar parte de la operativa con ese país".

A este respecto añadió que, "si ahora los operadores ya tienen problemas, a partir de abril y de julio, puede ser que se acentúen porque todos los productos sujetos a control en frontera (farmacéuticos, para consumo o humano o animal, entre otros) van a requerir documentación específica (certificados sanitarios o agroalimentarios, por ejemplo) y controles para entrar en UK, aunque, durante los próximos cuatro meses, esos controles serán documentales y no físicos".

Es decir, que será a partir del mes de julio cuando las importaciones que haga Reino Unido estarán sometidas de forma más estricta al cumplimiento de todas las formalidades documentales y de inspección.

Principales problemas existentes

Irene Guardiola también se refirió a los principales problemas que los operadores se están encontrando desde el 1 de enero de este año en las operativas entre los países de la Unión Europea y Reino Unido, señalando que estos problemas "se han trabajado por parte de las distintas asociaciones para tratar de encontrar soluciones y evitar que las incidencias se sigan produciendo".

En este sentido, indicó que la aparición de la nueva cepa británica del Covid-19, "complicó todavía más la situación porque, en el mes de enero, Inglaterra cerró sus fronteras y empezó a exigir a los conductores que para entrar o salir del país deben presentar una prueba PCR negativa".

Otro problema que se ha detectado es la falta de conocimiento que tienen los operadores y representantes aduaneros de Reino Unido respecto a cómo realizar las operativas –estando mejor preparados los de la Unión Europea—, en el sentido que, según Irene Guardiola, se detectó que "utilizaban documentos de la Unión Europea para productos que salían de Reino Unido con destino a Europa".

Asimismo, otros errores surgidos están relacionados con la documentación, que no está debidamente preparada o cumplimentada, "con importantes fallos en la Declaración de la



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

mercancía y, según el artículo 15 del Código Aduanero de la Unión, el declarante o representante aduanero tiene responsabilidad en la presentación correcta de la documentación”, indicó Irene Guardiola.



Por otro lado, la letrada del COACAB también explicó que otras quejas formuladas por los operadores de la UE están relacionadas con los DAE (Documento de acompañamiento de exportación), que no se ultiman o cancelan cuando las mercancías cruzan la frontera con Francia. Ello sucede por varios motivos: porque no se indica bien el código de la aduana de salida, porque las autoridades del Eurotunnel únicamente escanean 14 MRN (código de barras) simultáneamente y no más, o bien por los problemas informáticos que se producen entre Eurotunnel y las Aduanas.

Antes este tipo de problemáticas el consejo que ofreció Irene Guardiola fue, por un lado, “que se pida a Eurotunnel que emita un certificado diciendo que han recibido el MRN” y, por otro, que se utilice el Sobre Logístico (que permite agrupar diferentes declaraciones en un único código de barras).

Otro problema aparece con los productos sanitarios y fitosanitarios que entran en España o en la UE sin control sanitario al tránsito, aunque sí están obligados a ese control en frontera. El origen del problema radica en que los operadores de Reino Unido no informan al chófer que la mercancía está sujeta a control y, una vez la mercancía llega a un país de la UE, al no haber pasado el control sanitario al tránsito, finalmente tiene que ser rechazada o destruida. Por esta razón se aconseja disponer de un representante en Francia que lleve a cabos dichos trámites. Irene Guardiola también se refirió a lo que está ocurriendo, en este caso en España, explicando que “se ha detectado falta de personal en los PIF del norte del país, especialmente para el control o inspección de productos farmacéuticos, cosméticos o sanitarios”. Estos productos “pueden llegar a estar parados dos semanas”, añadió la abogada, quizás porque “no están acostumbrados a ser puertos de entrada”.

También se han detectado errores en el escaneo de documentos, en el sentido que no se escanean los adecuados y, entonces, las operaciones no casan. Por ello, Guardiola puso énfasis en que los documentos que hay que escanear son los MRN y TAD (Documento de tránsito o de



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

acompañamiento a la exportación), pero no el ENS (Declaración Sumaria) o la Declaración de Exportación en UK.

Para finalizar con la exposición de los principales problemas que existen en los intercambios comerciales con Reino Unido, Irene Guardiola explicó que no se están presentando bien las ENS (Declaraciones sumarias) de entrada a la Unión Europea, y que son responsabilidad de los transportistas o empresas de transporte. Por esta razón, en breve Francia va a empezar a controlarlas en dos ámbitos: por un lado, en el Eurotunnel, el control del ENS se realizará una hora antes de la llegada de la mercancía a la UE y, por otro, si la mercancía viaja en ferri desde el puerto de Dover, el control del ENS se hará dos antes de su llegada al territorio de la UE.

Otros documentos que no se emiten de forma correcta son los tránsitos de entrada a la UE que emiten los operadores en UK porque, según Guardiola, "se indica como Aduana de Tránsito Dover en lugar de una aduana francesa". Asimismo, también se están produciendo errores en los tránsitos de entrada a Reino Unido y, por ello, las "Declaraciones de importación no se están ultimando de forma correcta", lo cual puede generar "retenciones en las garantías de los representantes aduaneros de nuestro país, en el caso de que sean los responsables de ese tránsito". La letrada del COACAB también recordó que, para embarcar mercancía hacia Reino Unido, en los tránsitos hay que solicitar y facilitar el GRM (número de tránsito inglés).

El origen de los productos o mercancías es otro ámbito en el que hay mucha confusión y surgen muchas dudas y consultas. Para Irene Guardiola "es muy importante determinar si las mercancías han perdido el estatuto aduanero de la Unión" y, por ello, "sólo pueden acogerse a la reducción arancelaria las mercancías que hayan sufrido una transformación en Inglaterra o si vienen a Europa como mercancía de retorno" pero, para ello, "deberá acreditarse que la mercancía tiene origen comunitario y que vuelve a la UE en el mismo estado en que se exportó, sin haber sufrido ninguna manipulación o alteración más allá de la necesaria para mantener el estado o la conservación". La prueba o certificación del origen puede hacerse de dos maneras: o bien a través de una comunicación sobre el origen emitida por el exportador, o bien que sea el importador que ponga en conocimiento de que el producto es originario.

Finalmente, Guardiola indicó que otro de los problemas detectados es que "hay mucha resistencia de los operadores a modificar los Incoterms", y, en la mayoría de los casos se venía utilizando el DDP o Ex Woks porque, al tratarse de operaciones intracomunitarias, no tenían trámite aduanero. Pero con el nuevo escenario, es necesario hacer hincapié en que los operadores "modifiquen las condiciones de entrega y evitar de esta forma que el representante aduanero se convierta en exportador, porque puede conllevar riesgos".

Recomendaciones para realizar bien las operativas con UK

A lo largo de su exposición, Irene Guardiola fue dando distintos consejos para despejar dudas y evitar así las controversias, y finalizó su intervención dando una serie de recomendaciones. La primera, que el exportador o importador dé al representante aduanero toda la información correcta sobre la mercancía y el tipo de operación que quiere llevar a cabo con Reino Unido y,



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

por supuesto, que el representante pida toda la información a su cliente “para evitar problemas”.

Por otro lado, y respecto a cómo se realizan las importaciones y las Declaraciones en Reino Unido, Guardiola indicó que los representantes aduaneros deben informarse bien de si se van a hacer por el sistema del Pre-Lodgment o bien utilizando la fórmula de incluir un número EORI. Según la abogada, “los ingleses, por desconocimiento, muchas veces facilitan un número de EORI de establecimientos que no están autorizados, lo cual deja operaciones abiertas y tránsitos sin ultimar”.

Irene Guardiola también mencionó como importante que “al chófer, transportista o transitario hay que darle la documentación adecuada e informarle debidamente de la operación”, aportándole el original del TAD en papel si se trata de un tránsito, los MRN de exportación – que pueden ser electrónicos–, así como los datos de contacto para que el conductor pueda llamar para resolver cualquier incidencia que se produzca en la operativa. Asimismo, y a partir del 1 de abril de 2021, habrá que facilitar al conductor cualquier otro documento adicional necesario para que la mercancía pueda entrar en Inglaterra, como por ejemplo los certificados sanitarios a la exportación.

Otra recomendación es “tener conocimiento de los BCP, que son aquellos puertos o lugares en los que se pueden realizar los controles en frontera” porque algunos de ellos no están preparados para inspeccionar o controlar ciertas mercancías. En este sentido, Irene Guardiola también señaló que “hay que revisar bien las exigencias de control en frontera y cumplir con la pre-notificación”, especialmente con los productos de origen animal, los productos vegetales o los embalajes de madera, y, además, hay que indicar bien la oficina de tránsito por la que va a entrar el producto, y debe ser una francesa, holandesa o belga.

Finalmente, la última recomendación de Irene Guardiola fue la de “informar debidamente a los operadores de los cambios que se van a introducir a partir del 1 de abril de 2021” y, por supuesto “planificar muy bien las expediciones para que no se generen riesgos para los representantes aduaneros”.

Para ayudar a ello, “hemos pedido a la Aduana española que publique algún tipo de guía para realizar tanto operativas de importación como de exportación con Reino Unido, pero, de momento no lo han hecho, a diferencia de otros países como Francia, Holanda o Bélgica que son más proactivos y tienen ganas de ayudar a los operadores”.