

ICADE BUSINESS SCHOOL
FUNDACIÓN VALENCIAPORT

VUA E INSPECCIONES A LA IMPORTACIÓN (GRUPAJE MARÍTIMO)

Autor: Miquel Bengochea Segarra

Tutor: José Manuel García de la Guía

Promoción: 2016 - 2017

INDICE

INTRODUCCIÓN	3
TABLA DE ABREVIATURAS.....	4
1 VENTANILLA ÚNICA ADUANERA.....	5
2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	6
3 CARACTERÍSTICAS DEL MODELO.....	11
4 ELEMENTOS QUE CONTIENE EL VUA.....	12
4.1 PRE-DECLARACION INCOMPLETA (PDI).....	12
4.2 DECLARACION SUMARIA DEPOSITO TEMPORAL (SUM).....	14
4.3 SOLICITUD DE INTERVENCIÓN	14
4.4 PRE-DECLARACIÓN COMPLETA	16
4.5 ADMINISIÓN PRE-DECLARACIÓN COMPLETA	18
4.6 DUA CON CERTIFICADOS PENDIENTES.....	18
4.7 POSICIONAMIENTO DEL CONTENEDOR.....	20
4.8 LEVANTE.....	21
4.9 REPOSITORIO CENTRAL DE DOCUMENTACIÓN	22
5 FUNCIONAMIENTO GENERAL DEL VUA.....	23
6 PRINCIPIOS GENERALES EN RELACIÓN AL FUNCIONAMIENTO DEL VUA.....	29
7 VENTAJAS DEL USO DEL VUA	32
8 ORGANISMOS Y ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN EL VUA	34
9 OBJETIVO DE LA VENTANILLA ÚNICA ADUANERA	36

I 0 DIVERSOS ESCENARIOS QUE PUEDE PRESENTAR EL VUA	37
I 1 ESTANDARES Y REQUISITOS DEL VUA	42
I 1.1 ESTANDARES UTILIZADOS.....	43
I 1.2 COMUNICACIONES DE INCIDENCIAS O ERRORES.....	46
I 2 SERVICIOS WEB Y MENSAJES DEL VUA.....	48
I 2.1 SERVICIOS WEB	48
I 2.2 MENSAJES DE LA VENTANILLA ÚNICA ADUANERA.....	50
I 3 GRUPAJE MARÍTIMO.....	58
I 3.1 ¿QUÉ SON LOS ENVIOS EN GRUPAJE MARITIMO?.....	58
I 3.2 REQUISITOS DEL GRUPAJE MARITIMO	60
I 3.3 ACTORES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	61
I 4 DOCUMENTOS PARA LA IMPORTACIÓN.....	62
I 4.1 DESPACHO DE ADUANAS DE UNA MERCANCÍA	69
I 5 INSPECCIONES DE MERCANCÍAS MARÍTIMAS	73
I 5.1 ¿ CUANDO SE PRODUCE UNA INSPECCIÓN FÍSICA POR PARTE DE LA ADUANA?	75
I 5.2 PROCEDIMIENTO DE LAS INSPECCIONES	77
I 6 CONCLUSIONES	84
I 7 BIBLIOGRAFÍA	87

0. Introducción TFM.

En primer lugar queremos iniciar nuestro trabajo de TFM realizando una introducción acerca del cometido que queremos desarrollar en este proyecto de Trabajo de Fin de Master.

El trabajo se basa en la explicación, implantación y desarrollo del nuevo modelo de aduanas conocido como Ventanilla Única Aduanera; así como de qué manera este modelo puede afectar o introducirse dentro del mundo del grupaje marítimo.

Para ello dividiremos el trabajo en dos partes. En la primera parte nos centraremos en explicar el modelo de Ventanilla Única Aduanera. Tanto el porqué de su puesta en marcha, como todos los elementos que lo engloban y el funcionamiento de los mismos. Podemos decir que esta primera parte será en la que más nos centraremos, puesto que es un tema nuevo para el mundo del transporte marítimo, y creemos que necesita ser desarrollado y explicado con claridad para su correcto uso e implementación. Se trata de un modelo complejo, en el que todas las partes que intervienen en el proceso se verán beneficiadas por la agilidad, rapidez y flexibilidad de esta ventanilla única, es por ello que vamos a tratar de explicarlo lo más detalladamente posible, para que se entienda a la perfección las partes que intervienen, los procesos que tienen que llevar a cabo entre ellas y los resultados y beneficios de este modelo.

Por otra parte, una vez desarrollado detalladamente el modelo de Ventanilla Única Aduanera, vamos a explicar que es el grupaje marítimo y todas sus características, y como este modelo de transporte marítimo, se puede ver afectado/beneficiado de la aplicación de este nuevo modelo de aduanas. La segunda parte del trabajo, se centrará en este tipo de comercio, explicando el porqué de este tipo de comercio marítimo y sus grandes (y cada vez más elevadas) cuotas de mercado.

Una vez tengamos las dos partes principales del trabajo desarrolladas, esclarecemos como se pueden compaginar la primera parte del trabajo con el segundo, es decir, como la Ventanilla Única Aduanera, puede ser una gran ventaja para el grupaje marítimo, como implementarlo, sus beneficios y consecuencias, y como afectará al sector.

Finalmente realizaremos una conclusión con las ideas y tanto ventajas y desventajas, que en nuestra opinión, puede tener, en primer lugar, la implementación del modelo de Ventanilla Única Aduanera, como de qué manera puede afectar e influir está en el transporte marítimo, concretamente en el grupaje.

Todo ello tratando de que las ideas principales y el concepto de este nuevo modelo, complejo a la vez que atractivo, queden claras y detalladas a lo largo del trabajo, ya que se trata de un avance muy notable a nivel de aduanas, que nos puede proporcionar, a nivel nacional, una ventaja en el comercio marítimo frente a otros países y puertos que no lo tienen implementado en su comercio diario.

- **Tabla Abreviaturas**

APor	Autoridades Portuarias
CAU	Reglamento (UE) nº952/2013, por el que se establece el Código Aduanero de la Unión
DSP	Declaración simplificada pendiente (de declaración complementaria)
DÚA	Documento Único Administrativo
DSC	DÚA sin certificados no aduaneros
IA	Información anticipada
MRN	Número de registro de la declaración
NC	Nomenclatura combinada
OEA (AEO)	operador Económico Autorizado
PDI	Pre Declaración Incompleta
PDC	Pre Declaración Completa
PDS	Pre Declaración Simplificada
PdE	Puertos del Estado
SAPL	Solicitud de actuaciones previas al levante
SI	Solicitud de intervención
SIF	Servicios de Inspección Fronteriza
SP	Solicitud de posicionamiento
SUM	Declaración Sumaria de depósito temporal
SW	Servicios Web
VUA	Ventanilla Única Aduanera

¹Tabla obtenida: Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

1. Introducción Ventanilla Única Aduanera.

Esta medida ha sido desarrollada por la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas para la implantación de una Ventanilla Única Aduanera (VUA) que permitiera, entre otras cuestiones, centralizar la información y la documentación remitida por los operadores económicos a las distintas autoridades relacionadas con el comercio exterior, evitando duplicidades y facilitando la tramitación administrativa, así como posibilitar un posicionamiento único de la mercancía para su reconocimiento por todos aquellos Servicios, que hayan decidido realizar una inspección física.

Para la consecución del proyecto final se van a implementar además una serie de mejoras que no están directamente vinculadas con la medida CORA, y que incluyen, entre otras cuestiones, un nuevo diseño del procedimiento de declaración y despacho aduanero².

El resultado de este proyecto es la elaboración de la VUA para que los operadores, la Agencia Tributaria, los Servicios de Inspección de Frontera y Puertos del Estado, puedan grabar y obtener la información necesaria para las operaciones de comercio exterior.

Este proyecto ha sido desarrollado de manera abierta para que, el operador pueda elegir en el momento en el que más le beneficie formar parte del mismo, aunque para asegurar la coordinación de todos los servicios implicados en este modelo, se podrá realizar una revisión física de la mercancía, siempre y cuando sea necesario o algún organismo lo crea oportuno. Para el correcto y eficiente funcionamiento del mismo, lo ideal es la emisión de la información al sistema lo antes posible.

². Recuperado de <http://www.agenciatributaria.es>

2. Descripción del proyecto.

El esquema de funcionamiento de la VUA es abierto, ya que no necesariamente hay que seguir cada uno de los pasos. El operador podrá elegir en qué momento le interesa entrar en el mismo, aunque es importante incidir en que, para asegurar la coordinación de todos los Servicios implicados en un posible reconocimiento físico de la mercancía, lo ideal es la remisión de la información al sistema lo antes posible.

- Elementos que componen el modelo:

VUA: Base de datos de la ventanilla única aduanera. Se trata de la herramienta que posibilita la cooperación e interacción de operadores, Servicios de Inspección Fronteriza, Autoridades Portuarias y Aduana, con el objetivo de coordinar la inspección de mercancías en contenedor de forma que se realice un posicionamiento único del mismo a efectos de su revisión en frontera.

SIF: Servicio de Inspección en Frontera, Organismos no aduaneros con competencia para el control en frontera a la importación o exportación de mercancías.

SI: Solicitud de Intervención a un SIF

PreDUA: declaración aduanera presentada antes de la llegada de la mercancía. En la medida en que se implantará en dos fases, y de acuerdo con el contenido aportado por el operador, podrá tener dos modalidades y/o funciones:

- PreDUA-Solicitud de MRN, se trata de una declaración que incluye únicamente una serie de datos mínimos con el objeto de obtener un MRN que pueda ser incorporado como documento de cargo en las Solicitudes de Intervención que el operador presentará a los SIF, y que sirva de elemento de unión para la información remitida.
- PreDUA: Declaración completa presentada antes de la llegada de la mercancía en el sentido de lo previsto en el artículo 201 del Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Código Aduanero Comunitario. Esta declaración está prevista para un futuro próximo, ya que todavía no se encuentra implantada.

MRN: Número de Registro de la declaración aduanera

SAPL (C-5): Solicitud de actuaciones previas al levante. Se incluirá un motivo adicional al actual C-5 para este procedimiento.

- Descripción y procesos que intervienen en el proceso aduanero:

1. PreDUA - Solicitud de MRN

A través de la obtención de un MRN previo, que el operador pueda incluir en las Solicitudes de Intervención presentadas ante los SIF como documento de cargo, facilitará el enlace entre el DUA y los certificados correspondientes, haciendo innecesario que el operador tenga que completar la casilla 44 de la declaración aduanera una vez emitidos dichos certificados.

Esta solicitud de MRN se realizará electrónicamente y podrá presentarse hasta 30 días antes de la llegada de la mercancía. Transcurrido dicho plazo sin que se haya presentado la declaración completa se tendrá por no presentada y se anulará el MRN.

Los datos requeridos son mínimos, y la mayor parte son modificables. Sin embargo el operador no debe olvidar que si no hay coincidencia entre los datos de los certificados de inspección y los del DUA no podrá obtener el levante de la mercancía.

En aquellos casos en que esta declaración se refiera a una mercancía susceptible de control por un SIF, ese MRN se dará de alta en la base de datos VUA.

La respuesta de la Aduana contendrá, además del MRN, la indicación de los posibles certificados/autorizaciones que de acuerdo con la posición TARIC declarada son necesarios para obtener el levante de la mercancía.

2. Aportación de documentación por parte del operador

Una vez que se haya dado de alta un MRN en VUA de acuerdo con lo indicado anteriormente, el operador podrá incorporar al expediente la documentación adicional necesaria para la expedición de los certificados. A esta documentación tendrán acceso todos los Servicios implicados, evitando así al operador, tener que presentar dicha documentación en cada uno de los Organismos.

3. Presentación de Solicitudes de Intervención a los Servicios de Inspección en Frontera correspondientes

Las solicitudes a los SIF se seguirán realizando en los sistemas de cada uno de estos Servicios. A través del portal también se podrán encontrar los enlaces directos a dichos sistemas.

Cómo documento de cargo en dichas Solicitudes de Intervención podrá incluirse:

- 1) El preDUA, a través de la referencia al MRN obtenido de acuerdo con lo anterior, o
- 2) La Declaración Sumaria de Depósito Temporal (DSDT), necesaria cuando la declaración aduanera no vaya a ser un DUA de importación o en el caso de que no se haya presentado un PreDUA. Si el documento de cargo es una DSDT será necesario que el operador incluya la referencia de los certificados al presentar el DUA (no será posible garantizar entonces un posicionamiento único con la Aduana), o completar posteriormente el DUA enviando un mensaje específico antes de obtener el levante.

A partir de la presentación de la Solicitud, el Servicio de Inspección decidirá si va a realizar una inspección física de la mercancía. En caso afirmativo, incluirá esa información en la VUA.

Una vez que en VUA se incorpora la intención de reconocer una mercancía, el sistema informará de esta situación al resto de Servicios que pudieran estar implicados.

En el momento que exista una comunicación de que se va a realizar un reconocimiento físico, no será posible la modificación del preDUA. En el caso de que fuera necesario, el operador deberá solicitar al SIF correspondiente que anule esa acción como paso previo para realizar la modificación.

4. Presentación del DUA

Una vez presentada la mercancía en la Aduana (es decir, cuando haya sido activada la DSDT), se presentará el DUA que deberá incluir el MRN de preDUA presentado previamente o, si no hubiera preDUA, sin numerar.

Este DUA podrá presentarse sin incluir en la casilla 44 aquellas certificaciones y autorizaciones emitidas por los SIF que los transmiten directamente a la Aduana.

La respuesta de admisión del DUA incluirá el circuito asignado según el tipo de despacho que vaya a realizarse.

- 1) Verde: despacho automático.
- 2) Amarillo: despacho automático de un DUA en el que está pendiente de la presentación de un/os certificado/s determinado/s. La respuesta indicará cual o cuales.
- 3) Naranja: pendiente de comprobación documental.
- 4) Rojo: pendiente de reconocimiento físico.

5. Mercancía pendiente de reconocimiento físico por cualquiera de los Servicios o Aduana

El operador, una vez tenga la respuesta de todos los Organismos afectados y conozca que se va a realizar un control físico, deberá presentar ante la Aduana una solicitud de autorización del posicionamiento del contenedor utilizando para ello el mensaje de “Solicitud de Actuaciones Previas al Levante” (**SAPL**).

El mensaje se aceptará si existe en la VUA la comunicación de un reconocimiento físico, y la respuesta incluirá el número de contenedor o contenedores que deben posicionarse.

Es importante destacar que, para evitar múltiples posicionamientos innecesarios, el operador no debe remitir el mensaje **SAPL** hasta haber recibido la respuesta acerca de si va a ser necesario o no el control físico de las posibles partes afectadas. El **SAPL** se enviará también para los rojos exclusivamente aduaneros, sustituyendo la actual comunicación de la Aduana indicando el contenedor/es que van a ser reconocidos.

La aceptación de este mensaje desencadena a su vez comunicación desde la Aduana a los Servicios implicados y a Puertos del Estado. Puertos del Estado trasladará de forma inmediata este mensaje a la Autoridad Portuaria correspondiente para que entre en funcionamiento el sistema de coordinación de posicionamiento local.

Una vez realizado el reconocimiento físico, Puertos del Estado actualizará la VUA con esta información lo que ultimaré el apunte en la VUA, aunque está prevista la posibilidad

de un segundo posicionamiento para aquellos supuestos excepcionales en que un SIF lo requiera.

6. Levante de la mercancía

Los SIF transmitirán los certificados a la Aduana mediante servicio web para su incorporación al DUA. Se emitirán también mensajes para los supuestos en los cuales no corresponda la intervención y para los no aptos.

Si el circuito de respuesta de la Aduana hubiera sido amarillo, y el sistema puede cruzar la información del DUA con la de los certificados emitidos por el SIF recibidos a través de servicio web, se despachará automáticamente y el operador podrá obtener el levante en la Sede Electrónica de la AEAT.

Si, como consecuencia de que la Solicitud de Intervención no incluye el MRN del DUA, este cruce no se puede efectuar de forma directa, el operador deberá completar el contenido de la casilla 44 con la identificación de los correspondientes certificados. Si toda la información es correcta, el DUA se despachará automáticamente³.

Si de acuerdo con lo anterior no se produce un despacho automático, el operador deberá contactar con la Aduana.

- **PDI (PreDeclaración Incompleta) Elementos fundamentales**
 - Antes de la llegada de las mercancías (hasta 30 días antes)
 - Conjunto limitado de datos.
 - Obtención del MRN por el operador para solicitar Solicitud de intervención al SIF.
 - AEAT al operador => Lista de certificados necesarios.
- **PDC (PreDeclaración completa) (Sin Cas. 40 o con sumaria no activa)**
 - Antes de la llegada de las mercancías (hasta 30 días antes).
 - Todos los datos del DUA (Cas. 40 puede aportarse después por modificación del PDC)
 - Obtención del MRN por el operador para solicitar Solicitud de intervención al SIF.
 - AEAT al operador => Lista de certificados necesarios.
- **DUA (Declaración completa) (Con Cas. 40 aportada y SUMARIA activa)**
 - Después de la llegada de las mercancías.
 - Todos los datos del DUA.
 - AEAT al operador => Lista de certificados necesarios.
 - => Paso automático de PDC a DUA, cuando se active la Sumaria.
- **SAPL (Solicitud de actuaciones previas al levante)**
 - Movimiento de mercancías para inspección.
- **SI (Solicitud de Intervención)**

Imagen. Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

³. Recuperado de <http://www.agenciatributaria.es>

3. Características del modelo.

El procedimiento se caracteriza por:

- **Posibilidad de declarar una PREDECLARACION INCOMPLETA (PDI)**, con un conjunto limitado de datos, con anterioridad a la llegada de las mercancías.
- **Posibilidad de presentar una PREDECLARACIÓN COMPLETA (PDC)** (a falta de certificados no aduaneros) con anterioridad a la llegada de la mercancía.
- **Solicitud de actuaciones previas al levante.** En el caso de precisarse una intervención para la emisión del documento no aduanero, la solicitud de actuaciones previas al levante

(SAPL) podrá referir a la declaración de importación permitiendo el posicionamiento único de la mercancía.

- **Declaración de importación sin certificados no aduaneros.** Se permite presentar la declaración de importación a falta de certificados no aduaneros de los incluidos en la Ventanilla Única Aduanera.
- **Enlace de la PDI con la solicitud de intervención.** El operador económico puede emplear el MRN asignado con la presentación de la PDI como documento aduanero de referencia en la solicitud de intervención presentada ante el organismo responsable.
- **Certificado de servicio no aduanero y levante automático de las mercancías⁴.** Al emplear la clave MRN de importación como referencia en la solicitud del certificado del servicio no aduanero, cuando este se emita, el organismo enviará los datos del certificado emitido a la AEAT y se producirá un cruce automático con la declaración de importación, sin necesidad de declaración adicional por parte del operador económico, pudiéndose llegar a producir el levante automático de las mercancías. La declaración de importación se habrá presentado sin datos de certificados no aduaneros a la espera de su emisión. Si no se emplea la referencia MRN de importación en el certificado del servicio no aduanero, sino una referencia a la declaración de depósito temporal, se podrá complementar la declaración de importación, si se presentó a falta de certificados, para incluir los certificados no aduaneros.

⁴. Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

4. Elementos que contienen el VUA



Imagen: Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

4.1. Pre – Declaración Incompleta (PDI)

4.1.1. Descripción

La PDI es un DÚA con datos reducidos que se presenta antes de la llegada de la mercancía. Con su presentación se obtiene del número de movimiento de importación, MRN, que se le asignará a la importación cuando esta se materialice.

El operador puede incluir en las Solicitudes de Intervención que presente ante los SIF, como documento de cargo, este MRN, permitiendo el enlace entre el DÚA y los certificados correspondientes. Para que tenga una mayor eficacia, se debería presentar la PDI antes de que se solicite cualquier la intervención de otros organismos. Si, el MRN obtenido se hace constar en todas las solicitudes a los SIF, ya sería innecesario que el operador tenga que completar la casilla 44 de la declaración aduanera una vez se expidan los correspondientes certificados, puesto que el cruce se realizaría de forma desasistida a la recepción de los certificados emitidos por los SIF en la AEAT.

La respuesta de la aduana a la presentación de la PDI contiene, además, la indicación de los posibles certificados/autorizaciones que, de acuerdo con la posición arancelaria (TARIC) declarada, son necesarios para obtener el levante de la mercancía.

Si la posición de la mercancía (NC) está potencialmente afectada por un control físico de los SIF, se graba una entrada en la VUA para la PDI.

Una vez presentado y registrado la PDI, el operador podrá enviar la documentación anexa al DÚA a través de la Sede Electrónica de la AEAT. Esta documentación estará disponible en VUA para los SIF, a través del repositorio de documentos de VUA.

Desde que se admite y graba la PDI los operadores podrán efectuar consultas a través de la Sede Electrónica de la AEAT de la información disponible en VUA.

4.1.2. Plazo.

La PDI podrá presentarse desde 30 días antes de la presentación de las mercancías (activación de la SUM). Pasado este plazo sin que las mercancías se hayan presentado a la aduana, la declaración se tendrá por no presentada (art. 171 CAU).

4.1.3. Modificaciones/anulaciones.

La PDI se podrá modificar o anular -por el operador (misma persona que la envió).

No obstante, cuando alguno de los organismos afectados tenga intención de efectuar un reconocimiento de las mercancías y, por tanto, se haya grabado el correspondiente mensaje de FÍSICO en VUA, la anulación de la PDI requiere la previa anulación del FÍSICO.

En cuanto a las modificaciones, se admiten con las limitaciones previstas en la Resolución del DÚA.

Los operadores deben tener en cuenta, además, que si tienen una SI (sin FÍSICO) o un certificado ya expedido con referencia a esa PDI y proceden a anularla o modificarla, no

se podrá coordinar el posicionamiento y el certificado que se expida no permitirá el levante de la mercancía, al no ser los datos coincidentes.

4.1.4. Función en el procedimiento.

La PDI sirve para que los operadores puedan saber de antemano si necesitan o no certificados expedidos por otros organismos y cuáles y, además, para asignar MRN que sirve de enlace a todas las partes que intervienen en VUA.

4.1.5. Datos y formato.

Los datos de la PDI están recogidos en la Resolución del DÚA.

4.2. Declaración Sumaria de Depósito Temporal (SUM)

El procedimiento de presentación, admisión, modificación, etc. de la SUM no sufre cambios.

No obstante, hay que tener en cuenta que cuando los datos a modificar de la SUM afectan a los elementos de datado (bultos, kilos) por una PDC, deberá modificarse en primer lugar la PDC y, posteriormente, la SUM.

4.3. Solicitud de intervención

4.3.1. Descripción.

La presentación de solicitudes de información a los SIF correspondientes es un proceso externo a la AEAT. Se continuarán utilizando los sistemas propios de cada uno de estos Servicios.

El operador presenta la SI a los SIF que corresponda, debiendo incluir una referencia al documento de cargo previamente presentado. Es importante tener en cuenta que, si el número de referencia no es correcto, no se podrá garantizar el posicionamiento único ni la posibilidad de efectuar un cruce automático.

Cómo documento de cargo en dichas Solicitudes de Intervención podrá incluirse:

- El MRN del movimiento de importación obtenido de la PDI, PDC o el DÚA sin certificados, o
- La SUM. Si el documento de cargo es una SUM, será necesario que el operador incluya la referencia de los certificados al presentar el DÚA (no será posible garantizar entonces un posicionamiento único con la aduana), o completar posteriormente el DÚA enviando un mensaje específico antes de obtener el levante.

Se permite a los operadores consultar, en Sede Electrónica de la AEAT, la información disponible de sus operaciones.

4.3.2. Función en el procedimiento.

- Solicitar la expedición de los certificados necesarios para la introducción de las mercancías;
- Permitir que la aduana y los SIF sepan por anticipado qué es lo que cada uno quiere inspeccionar;
- En principio, todas las partes conectadas a VUA podrán ver las decisiones de control del resto, siempre que se trate de NC afectadas por sus controles.

4.3.3. Plazo.

Posterior a la PDI o a la SUM, respetando los plazos previstos en la normativa correspondiente.

4.4.Pre-Declaración Completa (PDC)

4.4.1. Descripción.

La PDC es un DÚA “completo”, presentado de forma previa a la llegada de las mercancías.

No obstante, si en el momento de enviar la PDC ya se dispone de los documentos necesarios, se podrán declarar en dicha casilla y se realizarán los datos, etc. que corresponda. En este caso, sólo se grabará en VUA la información relativa a los certificados que falten.

En caso de que el operador hubiera presentado una PDI previamente, deberá incluir el MRN de la PDI. Si no hubiera PDI, irá sin referencia a ésta.

La PDC podrá incluir ya o no la referencia a la SUM:

- Si indica la referencia a la SUM sin activar, una vez activada ésta, la PDC se admitirá automáticamente, asignándose el circuito que corresponda según el tipo de despacho (verde, amarillo, naranja o rojo).
- Si no se indica referencia a la SUM, no podrá admitirse la PDC con la activación de la SUM sin que previamente el operador la haya modificado para incluir la referencia de la SUM correspondiente.

Una vez recibida y registrada la PDC se comunica su aceptación al operador.

Se permiten consultas a través de la Sede Electrónica de la AEAT a los operadores de la información grabada en VUA, incluido lo que ya haya sido comunicado por la AEAT.

4.4.2. Plazo.

Con posterioridad a la PDI (si la hay) y previo a la activación de la SUM. En todo caso, debe respetarse el plazo máximo de 30 días desde la presentación de la declaración previa (PDI o

PDC) hasta la activación de la SUM. Pasado este plazo sin que las mercancías se hayan presentado a la aduana, la declaración se tendrá por no presentada (art. 171 CAU).

No es necesario que tenga una PDI previa. Puede ser, por tanto, la primera declaración por parte del operador.

4.4.3. Modificaciones/anulaciones.

Se admitirán modificaciones o anulaciones por vía telemática con las limitaciones recogidas en la Resolución del DÚA.

En relación con las anulaciones, se permitirán con las limitaciones previstas para la PDI. Es decir, se puede siempre que no haya un FÍSICO grabado en VUA para esa declaración, salvo que primero se anule dicho FÍSICO.

4.4.4. Función en el procedimiento.

- Disociar la presentación del DÚA de la presentación de las mercancías, adelantando la formalización de trámites aduaneros (cuando se active/presente la SUM esta PDC se convertirá en DÚA, realizándose la “admisión formal” de la declaración).
- Determinar con antelación las posiciones que necesiten un certificado de los SIF que puede que precise de reconocimiento físico para su obtención y, además, asignar MRN que sirve de enlace a todas las partes que intervienen en VUA cuando no haya PDI previa.

4.4.5. Datos.

Los datos de la PDC están recogidos en la Resolución del DÚA.

4.5. Admisión de la Pre-Declaración Completa (conversión de la PDC en DÚA).

Las declaraciones aduaneras presentadas antes de la llegada de las mercancías deben admitirse inmediatamente tras la presentación de las mismas por lo que la activación de la SUM (presentación de las mercancías) implica la admisión inmediata de la PDC, siempre que en la misma se hubiese incluido el MRN de la SUM de referencia (art. 172 CAU).

Por tanto, una vez se active la SUM todas las PDC afectados se admitirán automáticamente.

La admisión, el circuito y, en su caso, el levante se comunicará a los operadores mediante un mensaje específico. Asimismo, si durante el proceso, se detectara algún error que impidiera la admisión (ej. contingentes no disponibles a la fecha de admisión) se informará también al operador quien deberá corregir el error.

Además, se mantiene el sistema de avisos por correo electrónico existente en las declaraciones de importación, añadiendo un aviso al operado de transformación de PDC en DÚA.

4.6.DÚA con certificados pendientes

Después de la activación de la SUM, y en caso de que no se haya presentado la PDC, se permite la presentación (y admisión) de un DÚA antes de haber obtenido los certificados necesarios expedidos por los SIF. Este DÚA sin certificados puede ser la primera declaración que presente el operador a la aduana o venir de una PDI previamente enviada (en cuyo caso deberá incluir el MRN de la PDI previa).

Este DÚA podrá presentarse sin incluir en la casilla 44 aquellas certificaciones y autorizaciones emitidas por los SIF que, una vez obtenidos, ya serán transmitidos directamente por estos a la aduana.

La respuesta de admisión del DÚA incluirá el circuito asignado según el tipo de despacho que vaya a realizarse (verde, amarillo, naranja o rojo), así como la lista de certificados aduaneros de los incluidos en VUA de acuerdo con la posición TARIC declarada y que no han sido consignados en la casilla 44. ´

A través de la Sede Electrónica de la AEAT, se permiten consultas a los operadores de toda la información disponible en VUA que les afecte.

4.6.1. Plazo.

Con posterioridad a la activación de la SUM y dentro del plazo de depósito temporal.

4.6.2. Modificaciones/anulaciones.

El operador no puede modificar ni anular vía telemática este documento una vez admitido. Las modificaciones o anulaciones deben ser autorizadas y realizadas por la aduana.

4.6.3. Análisis de riesgos.

Se aplica el análisis de riesgos del DÚA, generando uno de los siguientes circuitos, en función del tipo de despacho, y que se comunican al operador:

- Verde: despacho automático.
- Amarillo: despacho automático de un DÚA en el que está pendiente de la presentación de un/os certificado/s no aduaneros determinado/s. La respuesta indicará cual o cuales y los organismos responsables de su emisión.
- Naranja: pendiente de comprobación documental. Si el DÚA está pendiente de la presentación de un/os certificado/s determinado/s, la respuesta indicará cual o cuales y los organismos responsables de su emisión.

- Rojo: pendiente de reconocimiento físico. Si el DÚA está pendiente de la presentación de un/os certificado/s determinado/s, la respuesta indicará cual o cuales y los organismos responsables de su emisión.

4.6.4. Datos.

Los datos del DUA están recogidos en la Resolución del DÚA.

4.7 Posicionamiento del contenedor

4.7.1. Transporte marítimo: posicionamiento único.

La coordinación de posicionamiento se ha implantado para el tráfico marítimo de contenedores por sus características específicas.

Una vez que cualquiera de las partes afectadas (AEAT o SIF) ha determinado la necesidad de realizar un control físico e informado al operador, éste debe enviar una solicitud a la aduana para que ésta autorice el posicionamiento del contenedor.

A estos efectos, se utilizará la “solicitud de actuaciones previas al despacho” (C5) regulada en la “Resolución de 2 de marzo de 2004, del Departamento de aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se establecen normas para la tramitación de la solicitud de actuaciones previas al despacho I”, a la que se ha añadido como nuevo tipo de solicitud el “posicionamiento con DÚA” (SAPL-posicionamiento).

Es importante destacar que, para evitar múltiples posicionamientos innecesarios, el operador no debe remitir el mensaje SAPL hasta haber recibido la respuesta acerca de si va a ser necesario o no el control físico de las posibles partes afectadas. El SAPL se enviará también para los rojos exclusivamente aduaneros que pudieran tener interés por el tipo de mercancía para los SIF, sustituyendo la actual comunicación de la aduana indicando el contenedor/es que van a ser reconocidos.

Es posible que haya múltiples posicionamientos para un mismo contenedor por un mismo organismo.

Una vez recibida y validada la solicitud se verifica en VUA (o en la base de datos de AEAT para rojos exclusivamente aduaneros) que hay un reconocimiento pendiente. Si no lo hay se rechaza la solicitud.

En caso afirmativo se admite la solicitud, informando al operador y a PdE, para que se proceda a coordinar el posicionamiento a nivel local. Entre la información remitida se incluirán el/los nº de contenedor a controlar.

Se permiten consultas a los operadores a través de la Sede Electrónica de la AEAT.

Esta solicitud siempre será posterior al DÚA y podrá anularse, pero NO modificarse por vía telemática. Los datos de la solicitud se detallan en la documentación técnica del proyecto.

4.8 Levante

4.8.1. Contenido y procedimiento.

Los SIF transmitirán los certificados a la aduana para su incorporación al DÚA. Se emitirán también mensajes para los supuestos en los cuales no corresponda la intervención y para los no aptos.

Si el circuito de respuesta de la aduana hubiera sido amarillo, y el sistema puede cruzar la información del DÚA con la de los certificados recibidos de los SIF (se podrá en aquellos casos en que el operador solicite la SI en base al MRN de la PDI, PDC o DÚA previos), se despachará automáticamente y el operador podrá obtener el levante de la mercancía.

Si, como consecuencia de que la Solicitud de Intervención no incluye el MRN del DÚA, este cruce no se puede efectuar de forma directa, el operador deberá completar el contenido de la casilla 44 con la identificación de los correspondientes certificados. Si toda la información es correcta, el DÚA se despachará automáticamente.

Si, de acuerdo con lo anterior, no se produce un despacho automático, el operador deberá contactar con la aduana.

Si fue naranja o rojo, el actuario realizará el despacho aduanero, sin tener en cuenta los certificados, que se validarán automáticamente siempre que se cumplan los requisitos para el cruce automático indicados anteriormente.

4.9.Repositorio central de documentación

Una vez que se haya dado de alta un MRN de importación en VUA de acuerdo con lo indicado anteriormente, el operador podrá incorporar al expediente la documentación adicional necesaria para la expedición de los certificados. A esta documentación tendrán acceso todos los SIF implicados, evitando así al operador, tener que presentar dicha documentación en cada uno de los Organismos.

A estos efectos se utiliza el Expediente Electrónico de Importación en el que el operador puede incorporar la documentación/información necesaria a través de la Sede Electrónica de la AEAT⁵.

⁵ Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

5. Funcionamiento general de la Ventanilla única aduanera.

Las siguientes figuras describen el esquema de funcionamiento de la VUA por completo. Para ello se emplea el escenario de importación marítima de mercancía en contenedores en el que el operador utiliza todas las posibilidades del Sistema. En el “apartado VII. FLEXIBILIDAD DE USO DE LA VUA” se describen otros posibles escenarios de funcionamiento en los que el operador decide acogerse parcialmente a las posibilidades del sistema.

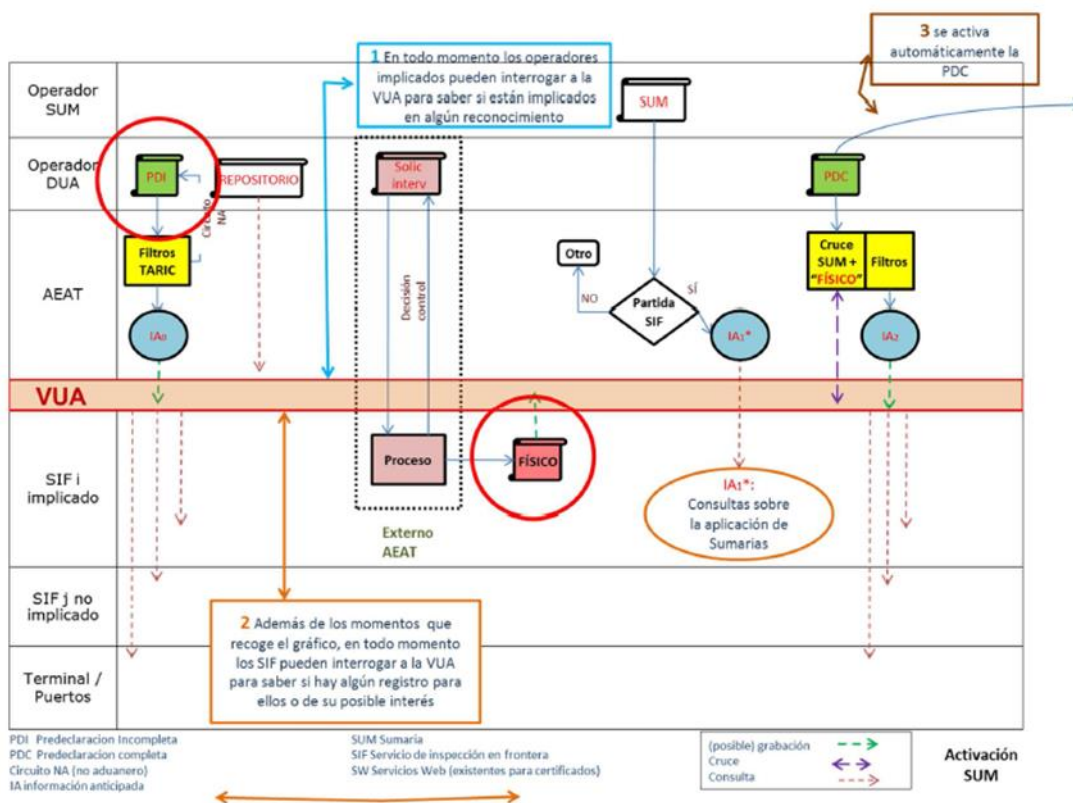


Imagen. Situación Ventanilla Unica Aduanera. Agencia tributaria.

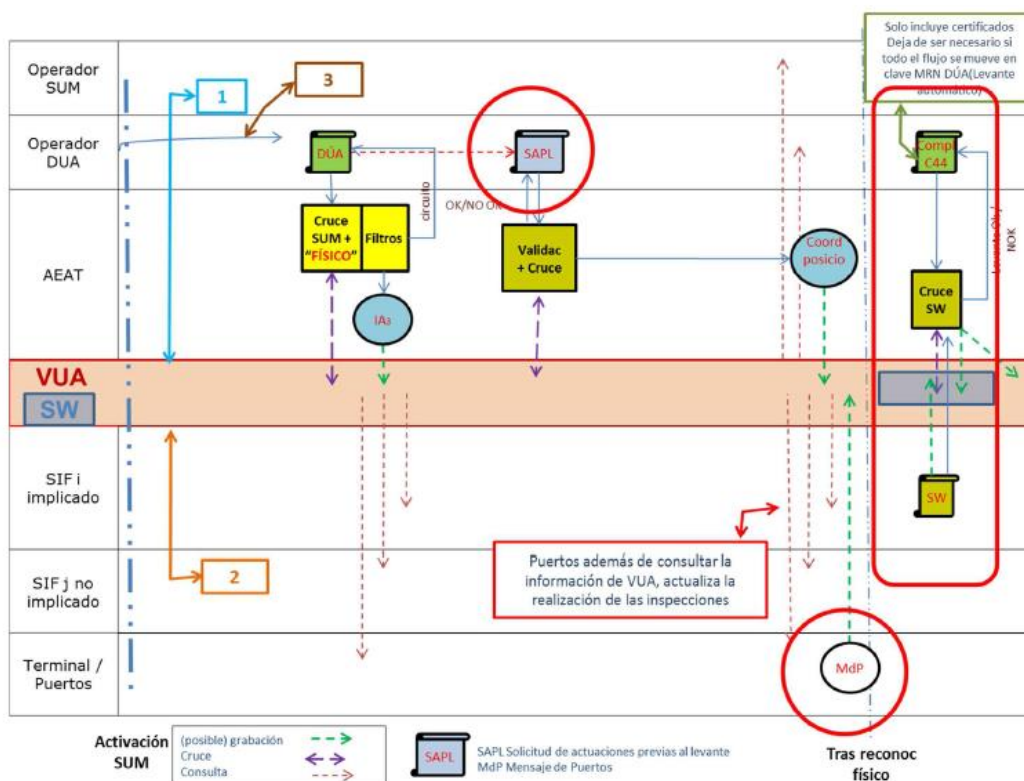


Imagen. Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

Para iniciar el proceso, el operador envía a la AEAT la PDI. Como caso general, se presenta la PDI antes de que se solicite la intervención de otros organismos. Recibido la PDI, se le asigna el identificador del movimiento, MRN, que se comunica al operador, informando además de la lista de Servicios de Inspección en Frontera (SIF) implicados en el levante de la mercancía y la relación de certificados necesarios para el levante de la mercancía.

La información de la PDI que corresponda, IA0 en el gráfico anterior, se pone a disposición de los SIF, que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos⁶.

A continuación, el operador (en principio, la misma persona que ha presentado la PDI o su representante) presenta la solicitud de intervención, SI, al SIF que corresponda, debiendo incluir una referencia al documento aduanero de referencia (MRN de la PDI en

este caso general). El proceso de presentación de la SI es externo a la AEAT y continúa como viene siendo hasta ahora.

Es importante tener en cuenta que este proceso puede realizarse en cualquier momento desde que el operador disponga del MRN de la operación hasta la presentación de la Solicitud de actuaciones previas al levante (SAPL) con objeto del posicionamiento del DÚA.

En todo este proceso, el operador podrá enviar la documentación anexa al DÚA a través de la Sede Electrónica de la AEAT. Esta documentación está a disposición de los SIF implicados en el levante de la mercancía y puede emplearse en el proceso de emisión del certificado.

Si de la SI se deriva una necesidad de revisión física de la mercancía, los SIF deben grabar esta necesidad en la VUA (alta de un control FÍSICO). En caso de que no proceda la intervención de los SIF afectados para la mercancía declarada, se debe informar igualmente a la AEAT. Esto se realiza mediante la emisión del certificado y la transmisión de este a la AEAT por parte del SIF.

Al igual que con la información de la PDI, la información de los FÍSICOS recibidos que corresponda se pone a disposición de los otros servicios de inspección en frontera, SIF, que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos.

El siguiente paso es la llegada de la PDC a la que le falta por declarar todos o alguno de los certificados no aduaneros de la Casilla 44. La información de la PDC que corresponda, IA2 en el gráfico anterior, se pone a disposición de los SIF, que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos.

Este PDC, queda latente en el sistema hasta la llegada de la mercancía, momento coincidente con la activación de la Sumaria (SUM) datada por este PDC. En este momento, el sistema detecta la llegada de la mercancía y activa la PDC transformándolo en DÚA. Con ello, se acepta y comunica al operador la admisión y el circuito (incluyendo información relativa a los servicios no aduaneros pendientes). La información del DÚA aceptado que corresponda, IA3 en el gráfico anterior, se pone a disposición de los SIF,

que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos.

También se puede ver que el gráfico anterior incluye un flujo de información de la SUM hacia los SIF implicados, IA1.

Admitido el DÚA, y una vez que el operador disponga de la respuesta de todas las posibles partes afectadas en el levante de la mercancía determinando la posible necesidad de realizar un control físico (AEAT mediante el circuito del DÚA o SIF de acuerdo a la gestión de la SI para la emisión del certificado), debe enviar una solicitud a la aduana para que ésta autorice el posicionamiento del contenedor. Para ello, dispone del SAPL con objeto del posicionamiento del DÚA.

En la respuesta al SAPL, la AEAT informa al operador de los contenedores pendientes de reconocer de una determinada declaración.

Es importante destacar que, para evitar múltiples posicionamientos innecesarios, el operador no debe remitir el SAPL con objeto del posicionamiento del DÚA hasta haber recibido la respuesta acerca de si va a ser necesario o no el control físico de las posibles partes afectadas en el levante de la mercancía (AEAT o SIF). Se debe tener en cuenta que el SAPL se enviará también para los rojos exclusivamente aduaneros que pudieran tener interés por el tipo de mercancía para los SIF.

Una vez recibido y validado el SAPL, se informa a los SIF que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y a PdE, mediante el mensaje de Coordinación de posicionamiento, Coord Posic en la figura anterior, para que procedan a coordinar el posicionamiento a nivel local. En este mensaje se incluyen el/los contenedores a controlar.

Una vez realizado el reconocimiento, PdE debe informar a la AEAT que el mismo se ha realizado, lo que permite cerrar el posicionamiento en el sistema. Para ello se emplea el mensaje de Notificación tras Posicionamiento, Notif tras Posic en la figura anterior.

Por último, en el caso general, se recibirán los certificados emitidos por los SIF de forma automática en la AEAT. Al referir estos al MRN de la operación, por haberlo incluido el operador en la SI, no será necesario recibir los certificados, además, por parte del operador para, de forma automática, proceder al levante al DÚA.

La siguiente figura describe el flujo de importación del caso general de funcionamiento de la VUA.

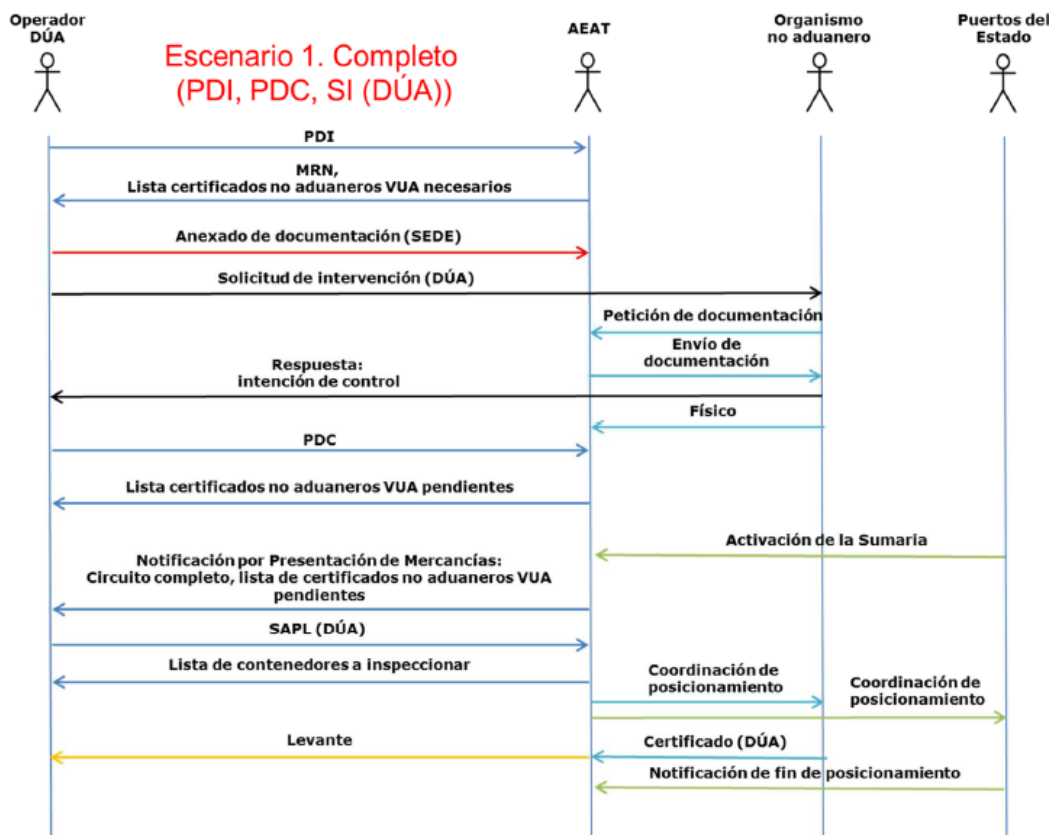


Imagen. Situación Ventanilla Unica Aduanera. Agencia tributaria.

Aunque no es el escenario óptimo, existe la posibilidad de que el operador no utilice el MRN de la operación de importación en la SI, sino la referencia a la SUM precedente al DÚA. Así, el certificado emitido por el SIF refiere a esta SUM. En este caso, no será posible el levante automático de la mercancía a la recepción del certificado en la AEAT. El operador deberá presentar a la AEAT los certificados obtenidos para lo que se ha habilitado un servicio de complementación de la casilla 44, Comp C44 en los gráficos iniciales de este apartado⁷.

A lo largo de todo el proceso, los operadores podrán consultar la información disponible en VUA sobre sus operaciones desde el momento en que se graba una PDI por una partida

afectada por controles de SIF y siempre en relación a los controles que ya se le hayan notificado por las distintas partes afectadas (SIF o aduana).

Asimismo, podrá consultar la información de sus SAPL bien sean por partidas potencialmente afectadas por control no aduanero o solo de aquellas que pudieran requerir control aduanero, ya que, como se ha indicado anteriormente la SAPL se enviará también para los rojos exclusivamente aduaneros que pudieran tener interés por el tipo de mercancía para los SIF.

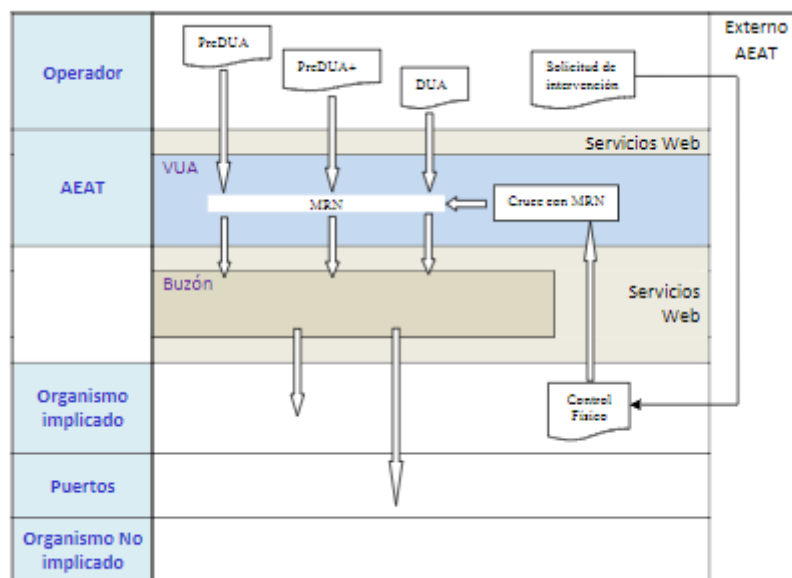


Imagen. Ventanilla Única Aduanera, Servicio Web de Información Anticipada desde la Aduana a Puertos del Estado y Organismos no Aduaneros. Departamento de Informática Tributaria.

⁶ Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

⁷ Ventanilla Única Aduanera, Servicio Web de Información Anticipada desde la Aduana a Puertos del Estado y Organismos no Aduaneros. Departamento de Informática Tributaria.

6. Principios generales en relación al funcionamiento del VUA

Tras conocer el funcionamiento general del sistema, se recogen a continuación los principios generales en relación al funcionamiento de la VUA:

- La utilización de la VUA es voluntaria para los operadores.
- En la actualidad la VUA se aplica al flujo e importación para transporte marítimo de mercancías en contenedores y en transporte aéreo.
- El esquema de funcionamiento descrito anteriormente es abierto, en el sentido de que no necesariamente hay que seguir cada uno de los pasos descritos. El operador puede elegir en qué momento le interesa entrar en el mismo, aunque es importante incidir en que, para asegurar la coordinación de todos los Servicios implicados en un posible reconocimiento físico de la mercancía, lo ideal es la remisión de la información al sistema lo antes posible.

El procedimiento se puede aplicar igualmente en caso de las declaraciones simplificadas a que se refiere el art. 166 CAU. En estos casos, al igual que la PDC, se podrá presentar una pre declaración simplificada (PDS) que se admitirá con la activación de la SUM.

Igualmente, podrá presentarse (tras la activación de la SUM) una declaración simplificada (DSP), sin incluir los certificados requeridos en la casilla 44, que quedará pendiente de la presentación de los certificados y la declaración complementaria. Por tanto, a los efectos de este documento se entenderá que todas las referencias a la PDC incluyen la PDS y las referencias al DÚA incluyen la DSP⁸.

- Igualmente es compatible con el despacho centralizado nacional.
- Para facilitar el intercambio de información entre organismos, gestionar la obtención de los correspondientes certificados y, en su caso, proceder a la coordinación del posicionamiento único, el operador debe remitir una declaración con carácter previo a la presentación de la solicitud de intervención a los organismos no aduaneros, en la que incluirá el MRN de esta declaración. Esta declaración podrá consistir en una PDI, una PDC o un DÚA “sin certificados”: o La PDI y PDC son declaraciones que se pueden presentar y registrar (se asigna MRN tras las validaciones que correspondan) antes de la presentación de la mercancía a la aduana, pero, en ningún caso, va a implicar que se adelante la

admisión, despacho y levante de la misma. La declaración aduanera se admite con la activación de la SUM, siendo esa fecha la que se tendrá en cuenta a efectos de establecer los elementos determinantes de la deuda aduanera y las medidas restrictivas que, en su caso, correspondan.

- Igualmente, se permite la presentación del DÚA una vez activada la SUM pero de forma previa a la obtención de los certificados expedidos por otros organismos. De esta forma, se permite el posicionamiento único de la mercancía ya que el circuito aduanero se comunica de forma previa a la realización de los controles por los SIF (con la admisión del DÚA “sin certificados”). o Tanto la PDI como la PDC son opcionales, y podrán presentarse para todo tipo de mercancías, incluyendo las que no están sujetas a control de SIF, y tráfico. El DÚA sin certificados está destinado solo a mercancías con controles no aduaneros.
- El acceso de las APor a la información de VUA, así como los envíos que deban realizar, se formalizará a través de PdE, con quien la AEAT tiene suscrito el correspondiente.

Convenio de intercambio de información.

- Los SIF informarán a la aduana, y a otros SIF, de sus decisiones y del resultado de sus controles, incluyendo lo siguiente:
- Controles físicos a realizar
- Decisión de no intervención
- Certificados expedidos
- Decisión de no conformidad

El circuito que se asigne al DUA, en función del tipo de despacho que corresponda, podrá ser:

- Verde: despacho automático.

- Amarillo: despacho automático de un DUA en el que está pendiente de la presentación de un(os) certificado(s) no aduaneros determinado(s). La respuesta indicará cuáles y los organismos responsables de su emisión.

- Naranja: pendiente de comprobación documental por parte de la aduana. Además, pudieran faltarle algunos certificados no aduaneros.

- Rojo: pendiente de reconocimiento físico.

Además, pudieran faltarle algunos certificados no aduaneros.

- La VUA incluye un repositorio central de documentos que contiene la documentación anexa a la declaración aduanera que el operador remita a través de la Sede Electrónica de la AEAT, y al que tendrán acceso los SIF. Esta documentación queda almacenada en el expediente electrónico de la declaración.
- Los operadores pueden consultar en Sede Electrónica de la AEAT la información disponible en VUA en relación a sus operaciones desde el momento en que se grabe una

PDI, PDC o DÚA sin certificados, relativa a una mercancía cuyo código de nomenclatura combinada pueda estar afectado por controles no aduaneros, y siempre en relación a los controles que ya se le hayan notificado por las distintas partes afectadas (SIF o aduana).

En transporte marítimo, se ha implantado una funcionalidad para permitir el posicionamiento único del contenedor. Para ello, una vez activada SUM y tras haber recibido respuesta tanto de todos los SIF afectados como de la aduana, el operador deberá presentar una “solicitud de actuaciones previas al levante” (SAPL) para el “posicionamiento con DÚA” del contenedor (tipo de actuación que se solicita). Cuando la AEAT, tras verificar que hay algún reconocimiento pendiente, autorice el posicionamiento informará al operador, a los SIF y a PdE.

⁸ Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

7. Ventajas del uso del VUA

Las principales ventajas del uso de la VUA son:

- Se puede anticipar la declaración de importación, aunque falten certificados no aduaneros incluidos en la Ventanilla Única Aduanera.
- Si los certificados no aduaneros incluidos en la Ventanilla Única Aduanera se solicitaron en clave MRN de importación, no será necesario que se declaren por parte del operador económico. Se asignarán automáticamente a la declaración de importación según sean remitidos a la AEAT por el organismo competente.
- La PDC agiliza más aun el proceso de despacho si se combina con la solicitud de los certificados no aduaneros en clave MRN de importación.
- Se disocia la presentación de la declaración de importación de la llegada de las mercancías. Cuando estas lleguen, el sistema automáticamente transformará el PDC en un DÚA.
- Se combina esta facilidad con la de no estar pendiente de la llegada de los certificados no aduaneros incluidos en la Ventanilla Única Aduanera si se han solicitado estos en formato MRN de importación. A la llegada de los mismos se asignarán automáticamente por el sistema, aunque no fueran declarados en el PDC o DÚA sin certificados⁹.

En la actualidad la VUA se aplica al flujo de importación para transporte marítimo de mercancías en contenedores y para transporte aéreo.

A los efectos de este documento, se entenderá por:

- VUA: Base de datos de la ventanilla única aduanera. Se trata de la herramienta que posibilita la cooperación e interacción de operadores, SIF, APor y aduana.
- PDI: declaración aduanera presentada antes de la llegada de la mercancía. Incluye únicamente una serie de datos mínimos, puesto que su función es la de obtener un MRN que pueda ser incorporado como documento de cargo en las Solicitudes de Intervención que el operador presentará a los diferentes SIF, sirviendo de elemento de unión para la información remitida. Además, con el envío de la PDI, el operador obtendrá información en relación a los certificados no aduaneros incluidos en VUA que pudieran resultar

necesarios para la operación aduanera que pretende realizar, así como de los organismos responsables de emitir estos certificados¹⁰.

- PDC: declaración completa presentada antes de la llegada de la mercancía en el sentido de lo previsto en el artículo 171 CAU. La declaración aduanera se admitirá de forma automática con la activación de la SUM, siendo esa fecha la que se tendrá en cuenta a efectos de establecer los elementos determinantes de la deuda aduanera y las medidas restrictivas que, en su caso, correspondan.
- SAPL (C-5): Solicitud de actuaciones previas al levante. Se ha incluido un motivo adicional en el actual C-5 para el funcionamiento de la VUA en importación marítima de contenedores, se trata del motivo “posicionamiento único Ventanilla Única Aduanera”. Para importaciones aéreas, que no requieren coordinar el posicionamiento, se ha incluido la opción de declarar en el actual C-5 la referencia de la declaración e importación a revisar en vez de la declaración sumaria.

⁹ Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

¹⁰ La Ventanilla Única Aduanera como elemento dinamizador del TMCD. Anna Figueras Boada, Jefa Adjunta de la Dependencia Regional de Aduanas e IIEE de Cataluña.

8. Organismos y entidades que intervienen en el VUA.



Imagen. La Ventanilla Única Aduanera como elemento dinamizador del TMCD. Anna Figueras Boada, Jefa Adjunta de la Dependencia Regional de Aduanas e IIEE de Cataluña

Con la aplicación del nuevo modelo VUA, entran a formar parte de él, diversos organismos y entidades (tanto públicas como privadas) que pasaran a formar parte de una misma red de procesos y que interactuaran entre ellas para agilizar y coordinar los procesos de llegada de una mercancía de la manera más eficiente posible.

Entre ellos podemos diferenciarlos en tres grupos, en los que, en su medida y el tiempo adecuado que solicite el proceso, formaran parte del mismo y se verán obligados a intervenir.

- Organismos/Entidades que intervienen en comercio exterior.

Son aquellas entidades que “inician” el proceso y se verán obligadas a proporcionar la documentación y procesos necesarios reclamados por las administraciones que aparecen en el punto dos y tres.

- Administraciones que intervienen directamente en la frontera.

Son administraciones relacionadas con la aduanas y intervienen de cara a solventar los problemas aduaneros que puede tener una mercancía con la llegada o salida de la misma en un país.

- Administraciones que aportan certificaciones/autorizaciones previas.

Administraciones que intervienen a lo largo del proceso y que su intervención, agiliza el proceso, ya que proporcionan documentos necesarios para los procesos aduanales.

9. Objetivos de la Ventanilla Única Aduanera.

La implantación de este nuevo modelo de gestión aduanero, viene con una serie de objetivos que pretende alcanzar, tanto a nivel de eficiencia como de eficacia, para que tras su implantación, se vean mejorados y agilizados este tipo de procesos.

Podemos encontrar diferentes objetivos que el VUA pretende alcanza:

- Agilización en el despacho de las mercancías: Se pretende impulsar una mayor coordinación y gestión entre los controles a los que tiene que someterse dichas mercancías, así como evitar procesos duplicados y obsoletos.
- Reducción de costes administrativos del operador: Con la implantación de un repositorio común de documentos, donde todas las partes involucradas podrán disponer en el mismo de los documentos necesarios entre los elementos que forman parte del proceso, se pretende una reducción de costes para los sujetos del mismo, así como un funcionamiento más coordinado y ágil.
- Mejora del análisis de riesgos: Los procesos implantados permitirán tener la información necesaria sobre las características de la mercancía y sus necesidades/obligaciones aduaneras con antelación, por lo que estos podrán ser detectados con antelación a su llegada y activar los procesos y mecanismos necesarios para solventarlos de manera adecuada.
- Reducción de costes a la administración: Al igual que en el segundo punto, con este nuevo sistema, se pretende que tanto los organismos que intervienen como los procesos que estos tienen que aplicar, se reduzcan y agilicen, lo cual supone una reducción de recursos aplicados y un menor coste para la administración al asumir un único sistema la mayor parte de los procesos.

Objetivos de la Ventanilla Única Aduanera (VUA)

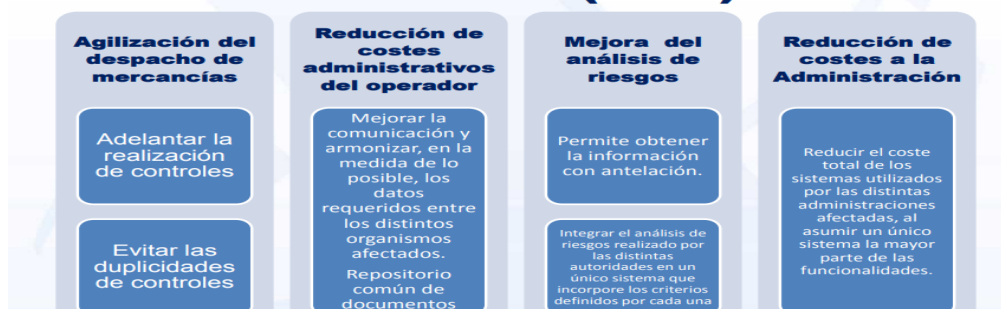


Imagen. La Ventanilla Única Aduanera como elemento dinamizador del TMCD. Anna Figueras Boada, Jefa Adjunta de la Dependencia Regional de Aduanas e IIEE de Cataluña

10. Diversos escenarios que puede presentar el VUA

Como se ha indicado a lo largo del documento, la VUA permite el uso flexible de esta por parte del operador. En este apartado se incluyen otros posibles escenarios de uso, aparte del general ya descrito que puede ser de interés en el transporte marítimo.

10.1. Escenario sin PDI, con PDC y con la SI en clave SUM

El siguiente gráfico muestra el flujo de información en este escenario. Puede verse que, como NO se incluye el certificado la referencia al MRN de importación sino a la SUM en la SI a los SIF, el operador tiene que enviar un mensaje específico para completar la casilla 44 con los certificados no aduaneros recibidos para poder obtener el levante de la mercancía.

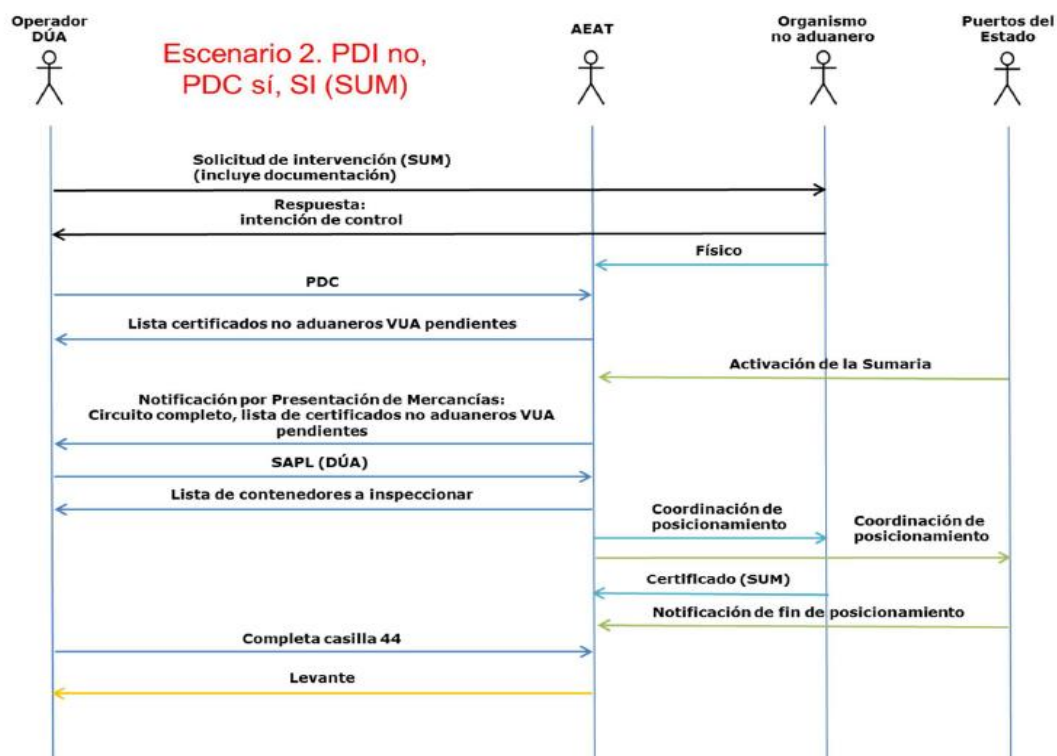


Imagen.Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

10.2. Escenario sin PDI, con PDC y con la SI en clave DÚA

El siguiente gráfico muestra el flujo de información en este escenario. Puede verse que, en este caso, sí es posible el levante automático de la mercancía al incluir el certificado la referencia al MRN declaración de importación.

Este escenario es aplicable al caso en que el operador disponga del MRN de la importación antes de la llegada de la mercancía por haber presentado los datos completos de esta en una PDC. El operador ha decidido no presentar PDI. Esta PDC permite realizar los trámites no aduaneros con esta referencia, lo que posibilita que se beneficie del levante automático no aduanero. La activación de la SUM, implica la admisión automática del DÚA.

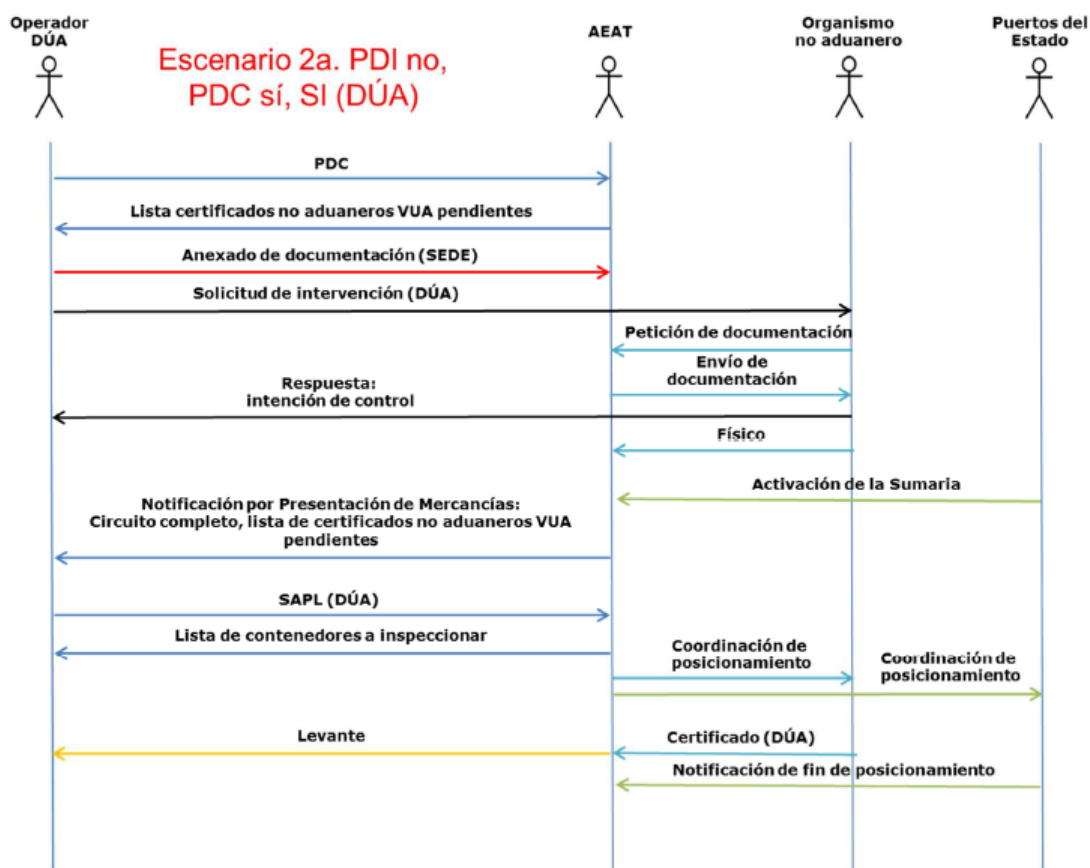


Imagen.Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

10.3. Escenario con PDI, sin PDC y con la SI en clave DÚA

El siguiente gráfico muestra el flujo de información en este escenario. Puede verse que, en este caso, sí es posible el levante automático al incluir el certificado la referencia a la declaración de importación.

Este escenario es aplicable al caso en que el operador decide disponer del MRN de la importación antes de la llegada de la mercancía, aunque no dispone de los datos completos de esta por lo que presenta una PDI.

Esta PDI le permite iniciar los trámites no aduaneros con esta referencia antes de la llegada de la mercancía, lo que posibilita que se beneficie del levante automático no aduanero. Los datos de la importación completa no los proporciona hasta la llegada de la mercancía.

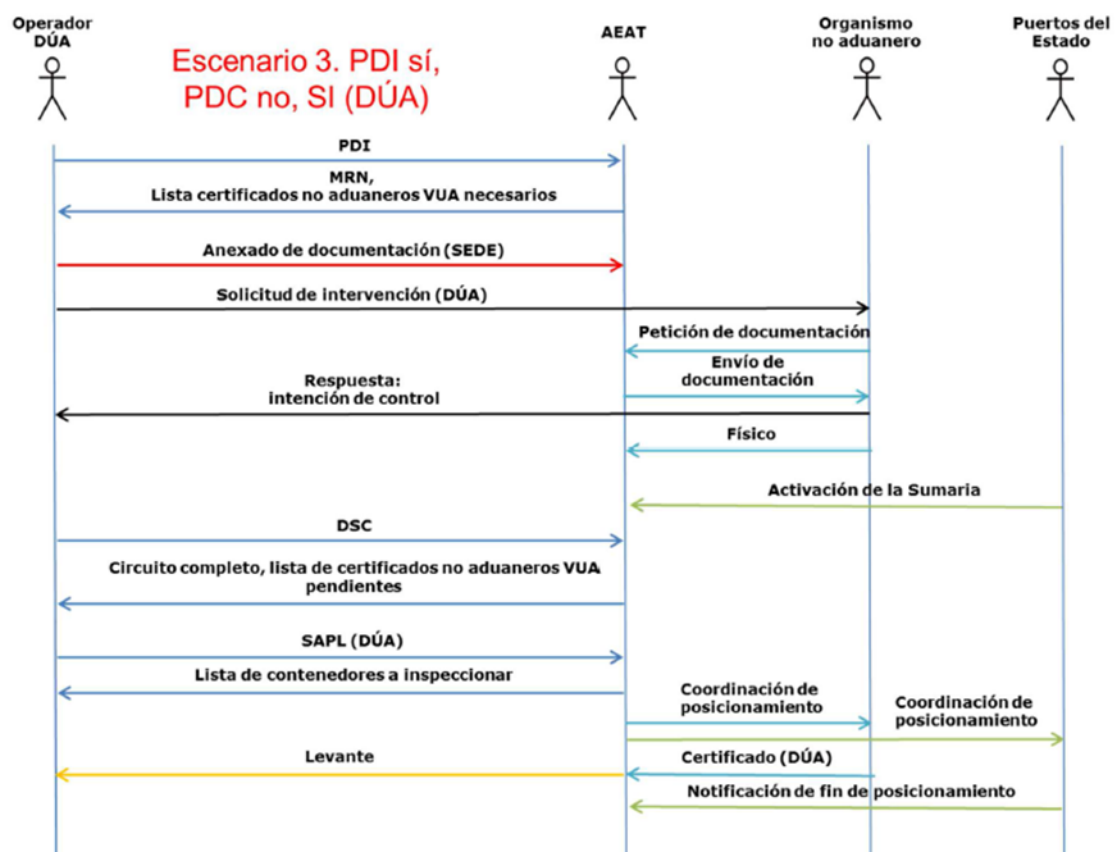


Imagen.Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

10.4. Escenario sin PDI, sin PDC, y con la SI en clave SUM

El siguiente gráfico muestra el flujo de información en este escenario. Puede verse que, como NO se incluye el certificado la referencia al MRN de importación sino a la SUM en la SI a los SIF, el operador tiene que enviar un mensaje específico para completar la casilla 44 con los certificados no aduaneros recibidos para poder obtener el levante de la mercancía. Los datos de la importación completa, no los proporciona el operador hasta la llegada de la mercancía.

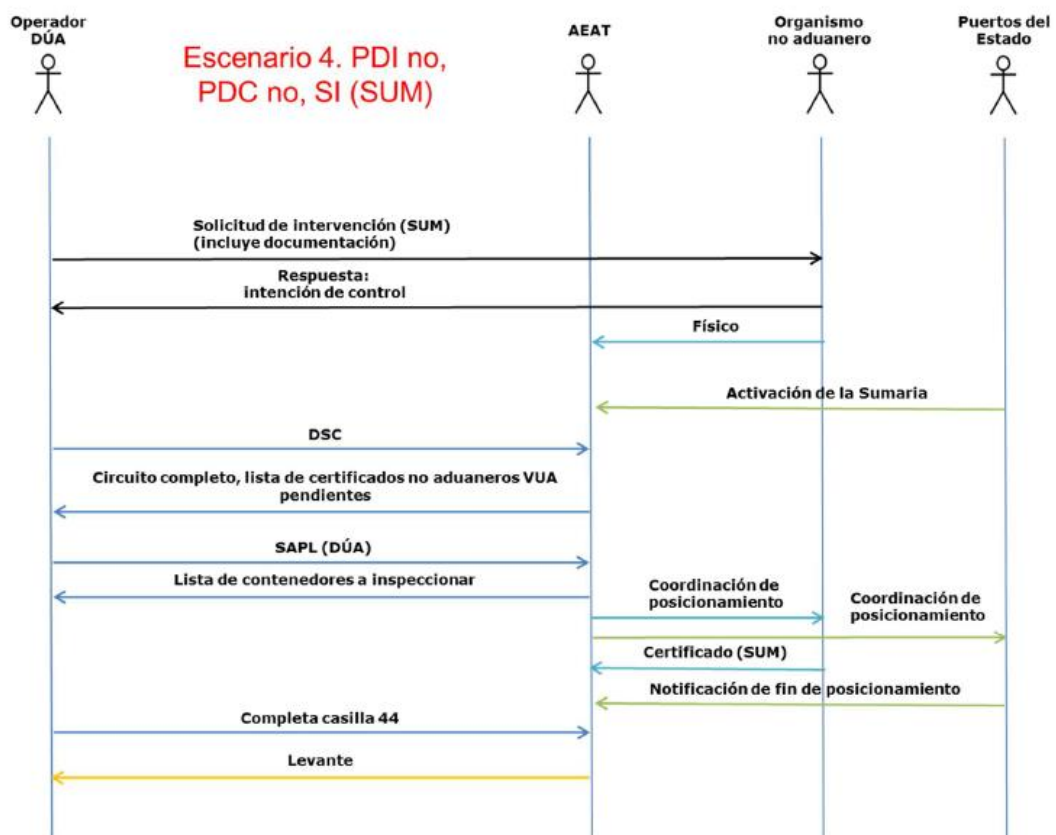


Imagen.Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

10.5. Escenario sin PDI, sin PDC, SI en clave DÚA

Este escenario es el mismo que el anterior, los datos de la importación completa no los proporciona el operador hasta la llegada de la mercancía, pero, a diferencia del caso anterior, el operador no tramita los certificados no aduaneros hasta no disponer del MRN de importación, lo que permite el levante automático, al incluir el certificado la referencia a la declaración de importación¹¹.

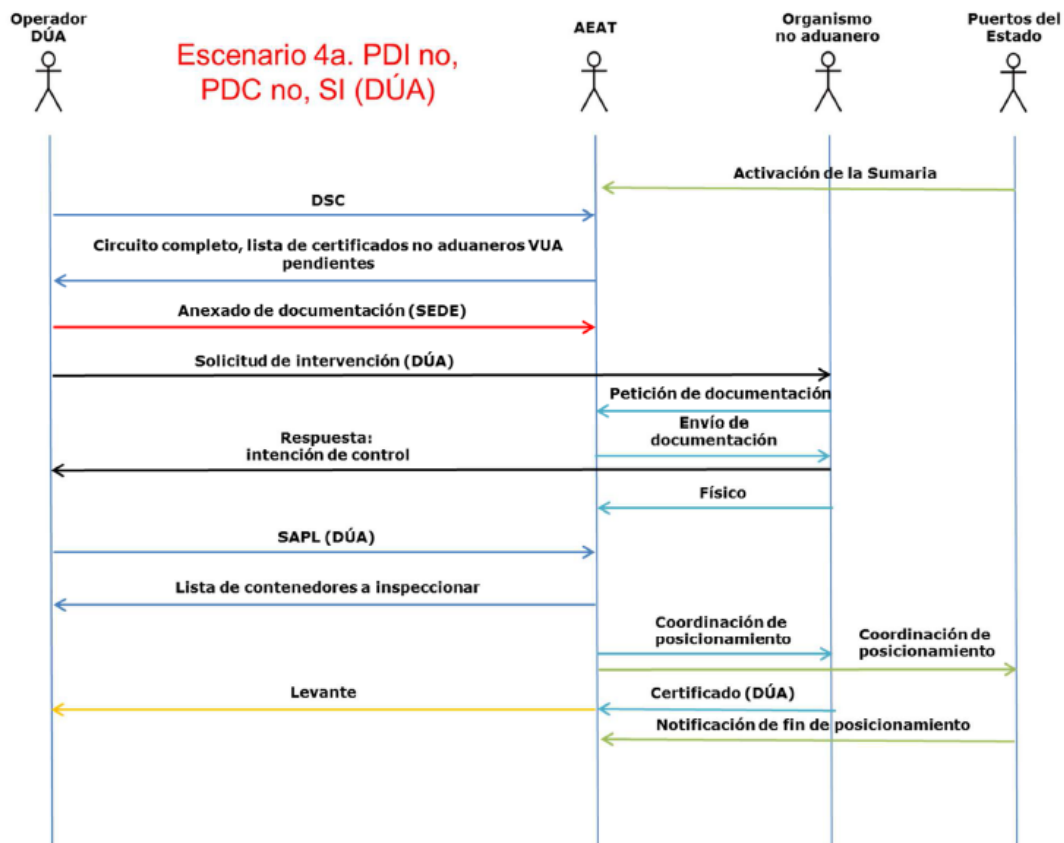


Imagen.Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

¹¹ Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

11. Estándares y requisitos del VUA.

La Aduana pondrá a disposición de Puertos del Estado y de los Organismos No Aduaneros, la información de la VUA, de Declaraciones que se ven afectadas por sus controles.

Esta información, se trasladará mediante mensajes XML, al buzón ‘Bandeja de Entrada’ de la AEAT y se podrán recoger mediante servicio web por los organismos implicados.

La información está siempre asociada al Número de Referencia, (MRN), del DUA o PreDUA afectado. Los mensajes recogen operaciones de Altas, Modificaciones y Bajas de MRNs de PreDUAs, PreDUAs+ y DUAs gestionados en la VUA.

Para recibir los mensajes, puertos y los organismos no aduaneros se conectarán periódicamente al servicio web desarrollado por la AEAT a tal efecto para recibir dichos mensajes.

El contenido de un mensaje es un fichero XML. Un documento XML debe cumplir las reglas descritas en los diferentes esquemas los cuales proporcionan normas respecto a formatos, obligatoriedad, etc., pero son los intervinientes los que deben encargarse de la coherencia de los datos.

Guía xml de Importación



Imagen. Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

Cada esquema está organizado en Grupos de Datos que contienen Elementos de Datos, estos se han agrupado de modo que constituyen bloques lógicos, manteniendo una coherencia con el ámbito de cada esquema.

11.1. Estándares utilizados

El uso de servicios Web constituye la base de las buenas prácticas para desplegar servicios que posibiliten la interacción máquina-máquina, es decir, la automatización integral de un proceso en el que interviene varios sistemas de información (el del ciudadano/empresa y el de la Agencia Tributaria).

Se pretende utilizar los estándares de facto para el desarrollo de servicios Web.

La estructura de los mensajes será descrita sobre la base de la creación de esquemas XML utilizando para ello la recomendación W3C de 28-October de 2004 en <http://www.w3.org/TR/xmlschema-0>

Con relación a SOAP se utilizará SOAP V1.1 disponible como NOTA W3C de 08-Mayo-2000 en: <http://www.w3.org/TR/2000/NOTE-SOAP-20000508/>

Con relación a la descripción de los servicios utilizaremos WSDL 1.1 disponible como NOTA W3C de 14- Marzo-2001 en: <http://www.w3.org/TR/2001/NOTE-wsdl-20010315>.

La comunicación se puede realizar por internet o mediante la red SARA. El uso de los servicios requiere tener instalado un certificado de usuario admitido por la AEAT, en el ordenador desde el que se produzca el envío de la información.

Por internet es necesario que el certificado sea de usuario, por la red SARA se admiten también los de sello. El certificado de usuario podrá ser de Persona Física, Persona Jurídica, o la de un apoderado para este trámite.

La aceptación de los mensajes se realiza previa autenticación del solicitante del servicio.

Para la recepción de los mensajes se empleará la infraestructura del servicio web de Bandeja de Entrada.

Puertos y los Organismos No Aduaneros realizarán periódicamente peticiones al servicio web de Bandeja de Entrada, enviando el NIF que cada organismo tendrá autorizado para recibir esta comunicación.

Con este NIF el servicio de bandeja de entrada se encargará de transmitir todos los mensajes de la VUA relacionados con el organismo, que tiene pendientes de recoger.

Se puede consultar la descripción y documentación del servicio web de Bandeja de Entrada en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/es/aeat/dit/adu/adws/banent/BandejaEntrada.pdf>

Por NIF del Organismo, la AEAT le entregará una lista con los mensajes que tiene pendiente de leer.

Cada elemento de la lista tiene una clave propia de la Bandeja de Entrada y una referencia VUA.

Con la primera clave se obtiene posteriormente el contenido de un mensaje concreto.

Con la referencia VUA, el organismo puede discriminar de la lista de mensajes los que le interesa obtener, esta referencia tiene el siguiente formato:

SIFNNAES00RRRR3aaaaaDOIAX, donde:

SIFNN: Código del SIF.

AAES00RRRR3aaaaaD: MRN de importación.

O: Operación efectuada sobre el MRN: A=> alta, B=> Baja y M=>Modificación

IAx: Mensaje de Información Anticipada. x= 0,1,2,3,

Imagen. Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

La información se dispone en un único tipo de mensaje XML, estructurada en¹²:

- Un grupo de datos de existencia obligatoria y común a todos los tipos de DUAs y operaciones.

- Datos cuya aparición dependerá del tipo de documento, operación realizada o condición del dato.
- Datos opcionales que existirán sólo si la declaración aduanera dispone de ellos.
- Datos no informados para Puertos.

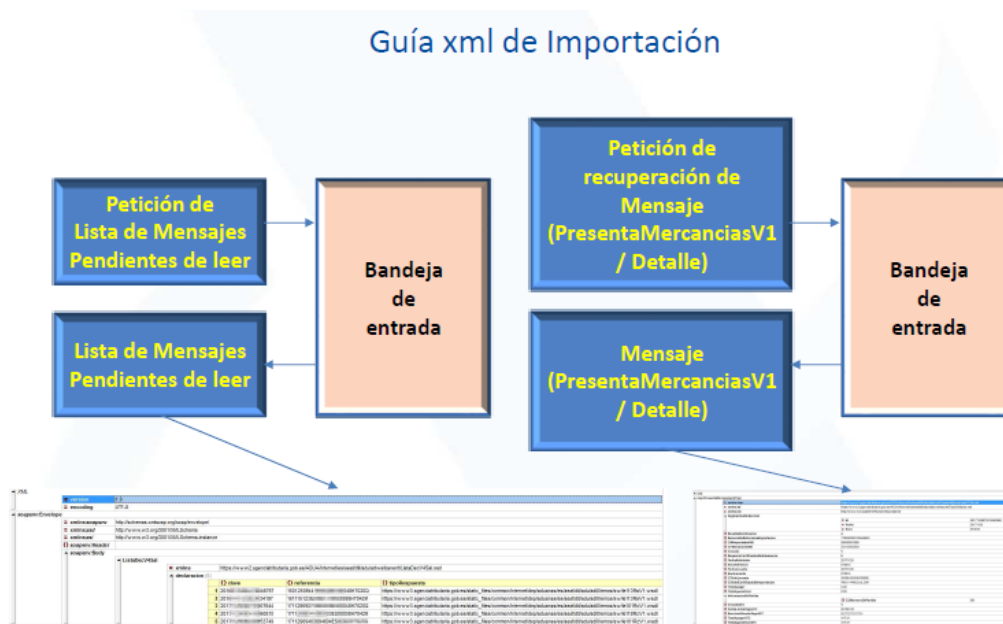


Imagen. Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

¹² Ventanilla Única Aduanera, Servicio Web de Información Anticipada desde la Aduana a Puertos del Estado y Organismos no Aduaneros. Departamento de Informática Tributaria.

11.2. Comunicación de incidencias o errores.

Los servicios Web se despliegan utilizando el protocolo de transporte https. Básicamente una petición https consiste en una petición que procesa el servidor y genera su respectiva respuesta.

En condiciones normales el protocolo descrito anteriormente responde a las necesidades de un servicio Web, pero puede ocurrir por diversos motivos (caída de red, caída del servidor,...) que el cliente no reciba la respuesta y en estas ocasiones NO podemos conocer si el servidor ha procesado la petición o no.

Esta circunstancia puede no tener importancia, por ejemplo en una consulta para conocer el estado, se volverá a pedir más tarde no afectando a la integridad de los datos, sin embargo si el servicio actualiza la base de datos el resultado después de aplicar dos peticiones iguales podría alterar de forma sustancial lo esperado.

Por lo anterior, en todo servicio Web que actualice información se implementa un mecanismo que garantice un control de las peticiones duplicadas.

Cada petición contiene una referencia unívoca de tal modo que caso de recibir una petición con la misma referencia que una previa actuaremos del siguiente modo:

- Si el contenido del mensaje es idéntico al recibido en la primera ocasión, se devolverá la respuesta que se generó para la primera petición.
- Si el contenido del mensaje difiere al recibido en la primera ocasión, se devolverá un error indicando el uso incorrecto de la referencia que debería ser unívoca.

Con este mecanismo el cliente, en caso de error y por tanto de indeterminación de si se ha procesado o no la petición, tiene una forma fácil de re sincronizarse con garantía de integridad en el resultado final de la operación (si no se recibió la primera petición se procesará como nueva en caso contrario se devolverá un error indicando el uso incorrecto de la referencia que debería ser unívoca).

En caso de incidencias en la aplicación éstas serán comunicadas tal como se describen en el protocolo SOAP V1.1, es decir utilizando el elemento FAULT¹³.

A modo de resumen como respuesta a una petición se pueden producir los siguientes casos:

Resultado	Acción
Recibimos una respuesta con el xml esperado	OK. Mensaje procesado
Recibimos una respuesta con elemento FAULT y faultcode del tipo "soapenv:Server."	Reenviar mensaje
No progresa la transmisión o bien no recibimos un documento xml que responde a lo esperado	Reenviar mensaje
Recibimos una respuesta con elemento FAULT y faultcode del tipo "soapenv:Client."	La respuesta enviada NO es formalmente incorrecta, o bien contiene referencia única duplicada de otra con distinto contenido. La declaración NO se debe reenviar.

Imagen. Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

¹³ Ventanilla Única Aduanera, Servicio Web de Información Anticipada desde la Aduana a Puertos del Estado y Organismos no Aduaneros. Departamento de Informática Tributaria.

12. Servicios web y mensajes VUA.

12.1. Servicios Web.

La Agencia Tributaria pone en manos de los operadores que intervienen en el proceso de importación de mercancías, un portal electrónico, a través del cual pueden gestionar y agilizar los diferentes trámites aduaneros a los que están sujetos dichas acciones de comercio. Así como consultar el estado de dichos procesos y seguimiento de los mismos.

El portal en el que podemos encontrar dicha información es el siguiente:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>

Y en ella podremos encontrar los diferentes servicios de importación:

- Declaración y Modificación de PreDeclaracionIncompleta. PDI
- Declaración Completa de Importación. PDC y DUA
- Declaración Simplificada de Importación. PDS y DSP
- Notificación por Presentación de Mercancías, al activarse sumarias de importaciones relacionadas con el Operador.
- Anulación de Importación. PDS, PDI y PDC
- Envío de Certificados Pendientes en casilla 44
- Alta o Modificación de PreDUA por el Operador (operativo hasta Abril del 2018)
- Anulación de una PreDUA por el Operador (operativo hasta Abril del 2018)

La documentación de estos servicios se encuentra en la “Página de Servicios Web de la AEAT” en el apartado de “Servicios Web de Importación”

Servicios Web de Solicitud de actuaciones previas al levante (SAPL):

- Solicitud de Actuaciones Previas al Levante
- Anulación de Actuaciones Previas al Levante

La documentación de estos servicios se encuentra en la “Página de Servicios Web de la AEAT” en el apartado de “Servicio Web de Solicitud de actuaciones previas al levante (SAPL)”¹⁴.

La Sede electrónica en la que se pueden realizar los diferentes tramites previos al C-5, es la siguiente:

<https://www.agenciatributaria.gob.es/AEAT.sede/procedimientoini/DB18.shtml>



Imagen: Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

¹⁴ Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.

12.2. Mensajes de la Ventanilla Única Aduanera

En este punto del trabajo se describe el intercambio de mensajes realizado en el marco del proyecto de Ventanilla única Aduanera. Pretende ser una guía general para comprender los documentos que describen los diferentes servicios.

El operador envía a la AEAT el preDUA (pD). Esta declaración es un DUA con datos reducidos que se presenta antes de la llegada de la mercancía. Como caso general, se presenta el pD antes de que se solicite la intervención de otros organismos. Para su envío, se utilizan los servicios web descritos en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Alta o Modificación de un PreDUA por el Operador
Anulación de un PreDUA por el Operador

Los datos del pD y sus posibles modificaciones se recogen en la documentación referida.

Una vez recibido el pD, se le asigna el identificador del movimiento, MRN, que se comunica al operador, informando además de los certificados que lleva asociada la partida declarada y, en su caso se acompañará de relación de códigos de los certificados necesarios que faltan para el levante de la mercancía.

Una vez presentado y registrado el pD, el operador ya podrá enviar la documentación anexa al DUA (casilla 44) a través de la Sede Electrónica de la AEAT. Esta documentación está a disposición de los Organismos implicados en el levante de la mercancía a través de consultas y servicios web. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Lista de documentos anexos a una declaración
Obtención de un documento anexo a la declaración

La información del pD que corresponda, se pone a disposición de los servicios de inspección en frontera, SIF, que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía de acuerdo a los requisitos no aduaneros del pD y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos. Para ello se dispone de consultas y servicios web de envío de información anticipada, IA0. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Información anticipada a organismos

A continuación, el operador (en principio, la misma persona que ha presentado el pD o su representante) presenta la solicitud de intervención, SI, al SIF que corresponda, debiendo incluir una referencia al pD o a la sumaria, SUM, partida. El proceso de presentación de la SI es externo a la AEAT y continúa como viene siendo hasta ahora.

Actualmente, la información que se recibe por parte de los SIF (certificados de la casilla 44, C44) incluye la referencia a la SUM-partida. Con las modificaciones derivadas del proyecto de Ventanilla Única Aduanera, VUA, se incluirá la referencia al pD-partida, convirtiendo este en el caso general pues, al enviar posteriormente los certificados los SIF a la AEAT con la referencia del pD-partida, se permitirá la liberación automática de los requisitos no aduaneros del DUA con la llegada de estos. No será así en el caso que la SI y el posterior certificado sigan refiriendo a SUM-partida. En este caso el Operador deberá presentar posteriormente a la AEAT los certificados obtenidos para lo que se ha habilitado un servicio web de complementación de la casilla 44, Comp C44.

Si de la SI se deriva una necesidad de revisión física de la mercancía, los SIF deben grabar esta necesidad en la VUA (Físico). Si bien el caso normal es aquel en el que el SIF que graba la intención de control físico en la VUA es uno de los implicados en el reconocimiento de la mercancía de acuerdo a los requisitos no aduaneros del pD, también se admite que cualquier otro SIF pueda grabar la necesidad de control Físico de la mercancía mediante un Físico en la VUA.

La grabación del Físico puede hacerse mediante formulario o servicios web. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Envío del Control Físico por el Organismo

En caso de que no proceda la intervención de los SIF afectados para la mercancía declarada se debe informar igualmente a la AEAT. Para ello se emplean los servicios web existentes en la actualidad con los diferentes Organismos para transmisión de certificados, etc (Certificado) La modificación principal de estos servicios web es que, en general, pasan a emplear referencia a pD-partida como se ha comentado anteriormente. Estos servicios web se describe, bajo el epígrafe de cada Organismo, en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>

Al igual que con la información del pD, la información de los Físicos recibidos que corresponda se pone a disposición de los servicios de inspección en frontera, SIF, que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos. Para ello se dispone de consultas y servicios web de envío de información anticipada, en este caso modificaciones del IA0, (IAO modificado). Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Información anticipada a organismos

El siguiente paso es la llegada del DUA al que le faltan por declarar todos o alguno de los certificados de los de la Casilla 44, DUA sin certificados (DSC). Con el proyecto de VUA, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad, se va a permitir la admisión de un DUA, después de la activación de la SUM (llegada de las mercancías) pero antes de haber obtenido los certificados necesarios expedidos por los SIF. Este DUA sin certificados puede ser la primera declaración que presente el operador a la aduana o venir de un pD previamente enviado, en cuyo caso empleará el mismo MRN.

Así pues, cuando se presente el DUA, se acepta y comunica al operador la admisión y el circuito (incluyendo información relativa a los servicios no aduaneros). En este caso, el mensaje es EDIFACT como en la actualidad. Para ello se ha introducido una nueva versión, ICS005, de la Guía EDIFACT que puede encontrarse en:

http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/Procedimientos_Aduaneros/Presentacion_Telematica/Presentacion_D_U_A_Documento_Unico_Administrativo/_Guias_tecnicas/Guias_tecnicas.shtml

En ella se recoge:

- Posibilidad de declarar el MRN del pD previo para su complementación.
- Nuevo valor en el circuito del DUA (Amarillo) que indica que al DUA le faltan certificados de servicios no aduaneros, necesarios para obtener el levante.
- Cuando se obtenga circuito Naranja o Rojo y además al DUA le falten certificados de servicios no aduaneros, o para los casos de circuito amarillo, en la respuesta de la Aduana se incluirán los certificados de servicios no aduaneros necesarios para el levante y los organismos que los expiden.

Una vez más, la información recibida que corresponda se pone a disposición de los servicios de inspección en frontera, SIF, que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y de Puertos del Estado, PdE, para que los datos puedan ser reutilizados por estos Organismos.

Para ello se dispone de consultas y servicios web de envío de información anticipada, en este caso el IA3. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Información anticipada a organismos

Si bien no es el caso deseable, pudiera darse que tras recibir el DSC, se recibiera algún Físico desde algún SIF. Si es este el caso, se enviará la información como modificaciones del IA3, IA3 modificado, al igual que se hacía en el caso del IA0.

Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
*VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Información anticipada a organismos*

La diferencia con el caso anterior es que, una vez admitido el DSC no será posible aceptar en el sistema ningún Físico proveniente de un SIF no implicado en el reconocimiento de la mercancía, pues ya se comunicó al operador el circuito definitivo.

Una vez que el operador disponga de la respuesta de todas las posibles partes afectadas en el levante de la mercancía (AEAT o SIF) determinando la posible necesidad de realizar un control físico, éste debe enviar una solicitud a la aduana para que ésta autorice el posicionamiento del contenedor. A estos efectos, se adaptará la actual “solicitud de actuaciones previas al despacho” (C5), añadiendo como nuevo tipo de motivo el “posicionamiento con DUA” (SAPL). Esta solicitud puede presentarse mediante formulario en Sede electrónica o Servicio web. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
*Servicio Web de Solicitud de actuaciones previas al levante (SAPL).
Solicitud de Actuaciones Previas al Levante
Anulación de Actuaciones Previas al Levante*

En la respuesta a la SAPL, la AEAT informa al operador de los contenedores pendientes de reconocer de una determinada declaración. También se incluyen aquellos provenientes de Físicos recibidos de los SIF en clave SUM, caso no deseable, y no en clave pD.

Es importante destacar que, para evitar múltiples posicionamientos innecesarios, el operador no debe remitir la SAPL hasta haber recibido la respuesta acerca de si va a ser

necesario o no el control físico de las posibles partes afectadas en el levante de la mercancía (AEAT o SIF). Se debe tener en cuenta que la SAPL se enviará también para los rojos exclusivamente aduaneros.

Asimismo, puede verse en la documentación referida, que el servicio admite el caso actual en que en ocasiones se precisan múltiples posicionamientos para un mismo contenedor por un mismo organismo. Esto solo será posible si los posicionamientos previos de ese contenedor están cerrados de acuerdo al mensaje Notif tras Posic descrito más adelante.

Una vez recibida y validada la SAPL, se informa a los SIF que pudieran verse implicados en el reconocimiento de la mercancía y a PdE, mediante el mensaje de Coordinación de posicionamiento, Coord Posic, para que procedan a coordinar el posicionamiento a nivel local. En este mensaje se incluyen el/los contenedores a controlar. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>

*VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Coordinación de Posicionamiento
Anulación de Coordinación de Posicionamiento*

Una vez realizado el reconocimiento, PdE debe informar a la AEAT que el mismo se ha realizado, lo que permite cerrar el posicionamiento en el sistema. Para ello se emplea el mensaje de Notificación tras Posicionamiento, Notif tras Posic. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
*VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Notificación tras Posicionamiento*

Por último, en el caso general, se recibirán los certificados emitidos por los SIF mediante los servicios web existentes en la actualidad con los diferentes Organismos para transmisión de certificados, etc (Certificado) con referencia a pD-partida. En este caso,

no será necesario recibir los certificados desde el operador para, de forma automática y si procede dar levante al DUA.

Asimismo, los certificados recibidos cerrarán los Físicos abiertos en el sistema. Los reconocimientos pendientes de la Aduana, una vez realizados, se cerrarán como en la actualidad desde la aplicación de despacho.

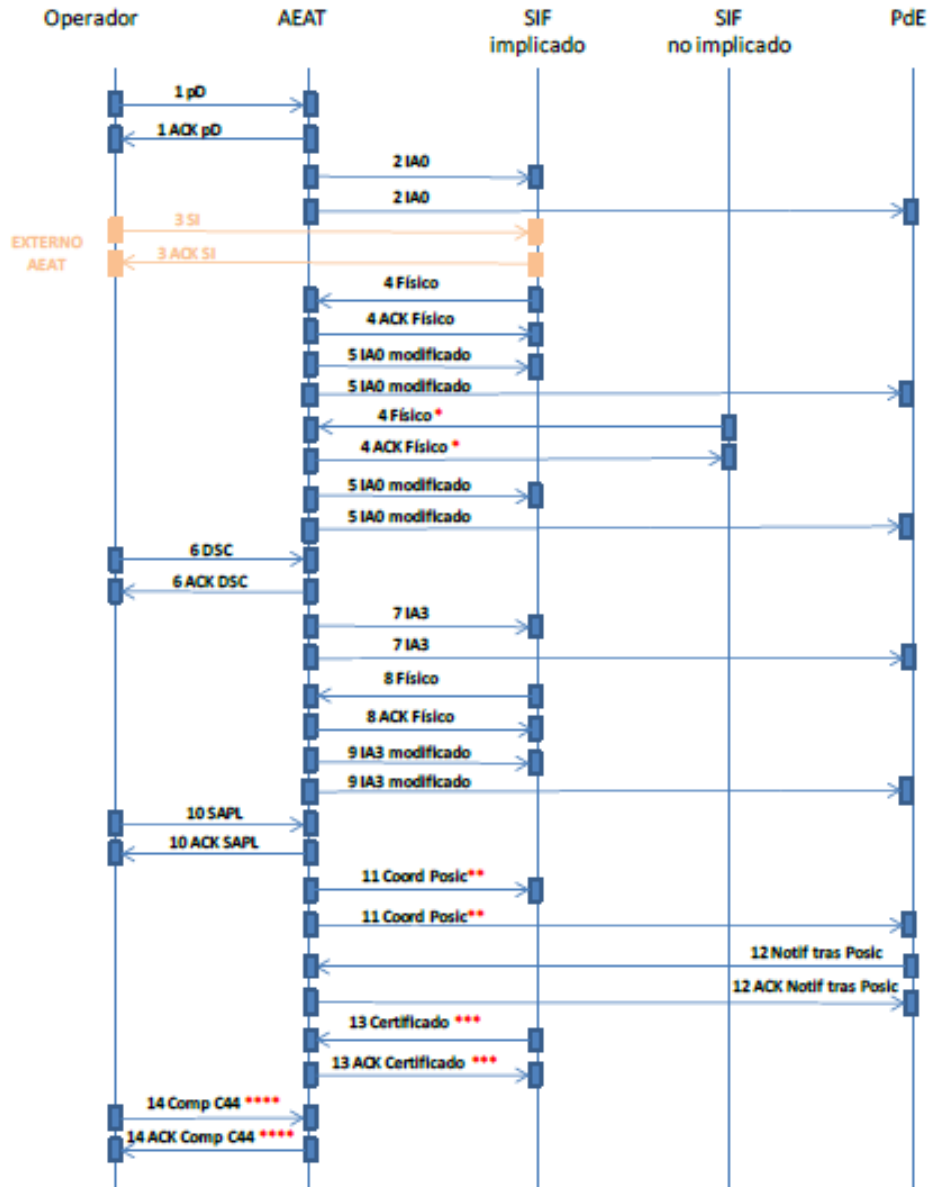
En el caso de que la SI, y por tanto el Certificado posterior, no empleara referencia a pD sino a SUM no será posible el levante automático de la mercancía en los casos que proceda. En este caso el Operador deberá presentar a la AEAT los certificados obtenidos para lo que se ha habilitado un servicio web de complementación de la casilla 44, Comp C44. Estos servicios web se describen en:

<https://www2.agenciatributaria.gob.es/ADUA/internet/ws.html>
VUA - Ventanilla Única Aduanera.
Envío de Certificados pendientes por el Operador

A lo largo de todo el proceso, los operadores podrán consultar la información disponible en VUA sobre sus operaciones desde el momento en que se graba un pD por una partida afectada por controles de SIF y siempre en relación a los controles que ya se le hayan notificado por las distintas partes afectadas (SIF o Aduana)¹⁵.

Asimismo, podrá consultar la información de sus SAPL bien sean por partidas potencialmente afectadas por control no aduanero o solo de aquellas que pudieran requerir control aduanero, ya que, como se ha indicado anteriormente la SAPL se enviará también para los rojos exclusivamente aduaneros.

¹⁵ Ventanilla Única Aduanera, Descripción general de servicios Web. Departamento de Informática Tributaria



* Un SIF inicialmente no implicado por la evaluación de medidas TARIC, puede solicitar un Físico a la AEAT antes del DSC. En este momento pasa a ser SIF implicado

** Se puede solicitar si es preciso un segundo de posicionamiento un contenedor si ya tuvo fin posicionamiento

*** El SIF puede enviar en cualquier momento el certificado emitido a la AEAT. En el diagrama se recoge el caso en que el certificado se emite tras la Inspección física

**** El operador complementa los certificados pendientes de la Casilla 44 cuando estos van en clave sumarias o ha habido algún fallo en la transmisión del Organismo. No debería aportar los que llegaran a la AEAT directamente del Organismo

Imagen: Situación Ventanilla Única Aduanera. Agencia tributaria.

13. Grupaje Marítimo

13.1. ¿Qué son los envíos en grupaje marítimo?

El grupaje es un método empleado en el transporte de mercancías. Cuando la cantidad de dicha mercancía es insuficiente para llenar un contenedor entero, se debe agrupar con la de otros importadores para conseguir llenarlo. Lo más normal cuando una empresa comienza a enviar sus productos es que no consiga llenar los grandes espacios de un camión entero y tenga que recurrir al grupaje para ahorrar costes.

Los envíos de grupaje son tramitados por un NVOCC, entidad que oferta servicios regulares de grupaje marítimo a través de la reserva de un espacio en un buque.

Estas siglas son el acrónimo de *Non Vessel Operating Common Carrier* y se refiere a aquellas empresas que se dedican grupaje y transporte marítimo de mercancías. La característica principal de los NVOCC es que no poseen buques de transporte sino que reservan su espacio en un buque de un agente u operador y lo utilizan para el transporte de las mercancías de sus clientes. Además gestionan toda la documentación necesaria, emiten sus propias facturas, asumen la responsabilidad de los envíos¹⁶.

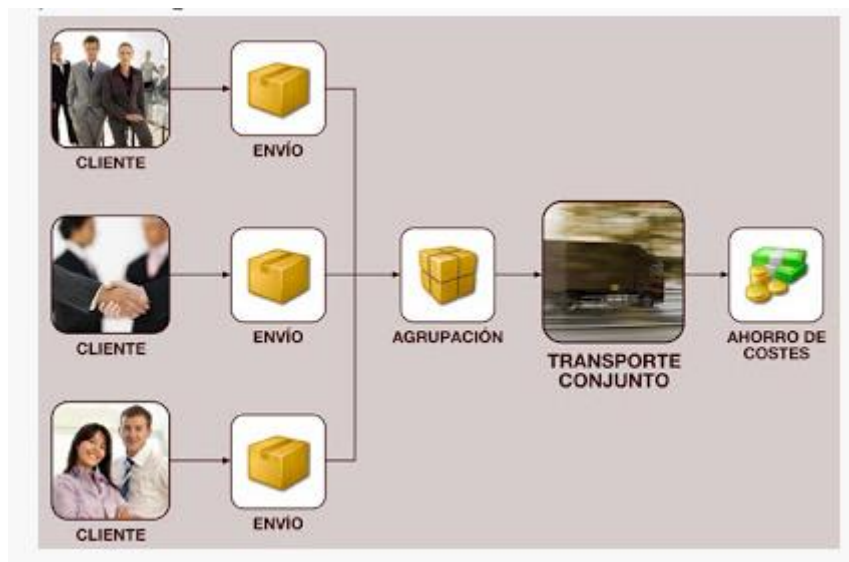


Imagen: <http://mingtagroup.com>

¹⁶ -Recuperado de <http://www.icontainers.com>

Los envíos de grupaje a los puertos con más afluencia de mercancías y con más relevancia son semanales o quincenales. Los envíos de grupaje realizados a los puertos secundarios, al ser menos frecuentes, suelen tardar entre 2 y 3 semanas, dependiendo del destino.

Esta tardanza es debido a que hay un período de espera para que el contenedor se llene con envíos. Normalmente, hasta que no se llena el contenedor, éste no sale de origen. Con los envíos a puertos secundarios, se suele cambiar la carga a otro contenedor y por tanto el tiempo de espera es mayor, ya que se ha de volver a rellenar el contenedor nuevo antes de transportarse a su destino final.

El precio de un envío por grupaje se calcula según tres variables: según destino, por el volumen y por el peso. El grupaje es especialmente interesante cuando la mercancía ocupa poco volumen pero tiene un coste elevado, como por ejemplo en transporte de productos de electrónica de consumo (tablets, smartphones...) Cuando se trata de productos que ocupan poco volumen y se dispone de poca mercancía, el grupaje es una opción para aumentar la frecuencia de los envíos¹⁷.

En proporción, el grupaje es mucho más caro que enviar un contenedor completo, pero es la mejor opción si la mercancía ocupa menos de la mitad de uno de estos contenedores.

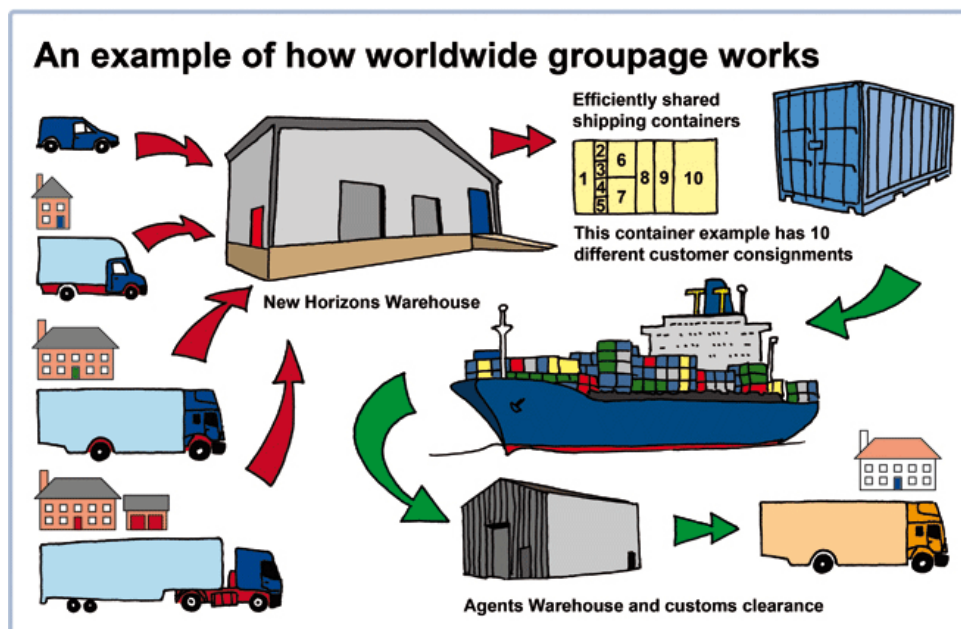


Imagen: <http://translogicsatceco.blogspot.com>

¹⁷. Terminología del Transporte Marítimo. Agcnewtral.

13.2. Requisitos del grupaje marítimo.

Para hacer un grupaje marítimo, necesitaremos saber:

- la naturaleza de la mercancía,
- número de bultos,
- peso bruto y
- el volumen de la mercancía: ancho x alto x largo, incluyendo también el palé si es el caso.

Los fallos más habituales se suelen dar con este tipo de carga, son en el cálculo de los costes y en la elección del transportista. Al tratarse de una carga parcial, el precio no será el mismo que si la carga fuese completa. La elección del transportista es de vital importancia puesto que determinará la llegada a tiempo y en óptimas condiciones de la mercancía. Conviene ponerse en contacto con algún transitario en caso de duda.

Los errores más habituales a la hora de realizar una carga mediante consolidado o grupaje marítimo son los siguientes¹⁸:

- Calcular los precios en base a costes de transporte obtenidos mediante carga completa y luego absorber gastos de transporte mucho más elevados, por efectuar los transportes mediante cargas fraccionadas.
- No cumplir con los plazos prometidos ya que el viaje en grupaje puede ser más lento que la entrega punto a punto.
- Contratar el transporte con transportistas que no efectúan viajes con regularidad y que van a retrasar la salida hasta que tengan carga suficiente para el mismo destino.
- Pérdida del control de la mercancía por entrar en una cadena de manipuladores consecutivos distintos.
- Elegir inadecuadamente el transportista buscando un precio más bajo y olvidándose de la seguridad de la entrega y de manipulación.
- Desconocer el tipo de carga que puede estar presente en el contenedor (a veces incompatible por razones de seguridad, integridad o sanidad).

13.3. Actores del transporte marítimo.

En el transporte marítimo, incluido el transporte de mercancías mediante grupaje o consolidado, aparecen diferentes elementos que intervienen en algún momento del proceso y forman parte del mismo, son los siguientes:

- **Cargador** (*English*: shipper; *Français*: chargeur): persona o compañía que confía a terceros (agencia, transitario, operador de transporte, transportista) el "cuidado" de las mercancías con tal de ser entregadas al destinatario.
- **Mandante** (*English*: principal; *Français*: donneur d'ordres): persona física o jurídica que confía a un tercero la realización de ciertas actuaciones.
- **Destinatario** (*English*: consignee; *Français*: destinataire): persona responsable de recoger las mercancías.
- **Transportista** (*English*: carrier; *Français*: transporteur): persona responsable del movimiento de mercancías, ya sea directamente o a través de una tercera parte.
- **Subcontratista** (*English*: subcontractor; *Français*: transporteur sous-traitant): tercera parte a la que el transportista ha encargado la ejecución del transporte, completamente o sólo una parte del mismo.

Otros actores:

- **Armador** (*English*: shipowner; *Français*: armateur): propietario real de un buque, registrado a su nombre, que lo acondiciona y pertrecha para su navegación. Puede explotar el buque utilizándolo en diversos servicios o alquilarlo (fletamento) bajo contrato de diversos tipos, por tiempo determinado, por viaje, etc.
- **Fletador** (*English*: chartering agent; *Français*: affrèteur): persona física o jurídica que alquila (fleta) un buque para su explotación en la manera que estime conveniente. El fletador y el propietario real del buque establecen los oportunos contratos que convierten al fletador en el transportista efectivo ante los cargadores.

- **Agente marítimo o consignatario** (*English*: shipping agency; *Français*: agence maritime): representante del armador o del fletador del buque en el puerto. Realiza todas las gestiones necesarias para el despacho documental frente a las autoridades locales, da atención a la tripulación y al buque, así como los suministros que precise, etc. El consignatario, por cuenta del armador, negocia, gestiona, liquida los fletes y gastos ocasionados por las mercancías y firma los conocimientos de embarque (*English*: **bill of lading**) de las mercancías de exportación y recibe los conocimientos canjeables por las mercancías descargadas de importación. Las responsabilidades del consignatario son limitadas en cuanto se refiere al incumplimiento de sus representados, siempre y cuando actúe con diligencia en su gestión, mostrando la información y cuentas adecuadas. También puede negociar por cuenta del armador con empresas estibadoras las tarifas correspondientes a la manipulación de mercancías en el puerto y la carga/descarga del buque.
- **Estibador** (*English*: stevedoring; *Français*: stevedore): empresa o persona que efectúa las operaciones de manipulación de las mercancías en tierra, carga y descarga de los buques. Habitualmente es contratada por los agentes del armador/fletador. Pueden existir contrataciones directas entre armador/fletador e incluso propio exportador en los casos de embarques excepcionales (fletamentos, cargas especiales, etc.)¹⁹.

¹⁸. Recuperado de <http://www.plancomeral.org/>

¹⁹. El envío mediante cargas parciales (consolidación de carga). Consejo superior de Cámaras de Comercio.

14. Documentos para la importación.

El transporte marítimo internacional de mercancías se regula por las Reglas de Hamburgo 1978, creadas por la UNCITRAL. Para realizar dicho transporte y según las Reglas de Hamburgo es necesaria la utilización de documentos que den conocimiento sobre la operación, este documento se llama “Conocimiento de Embarque” o “Bill of Lading (B/L)”.

El Conocimiento de Embarque se utiliza en el transporte marítimo de mercancías en régimen de Línea Regular y cumple con las siguientes funciones:

- Como recibo de las mercancías embarcadas en el buque y el estado en el que se encuentran las mismas.
- Prueba la existencia de un contrato de transporte.
- La propiedad de la mercancía transportada recae sobre el tenedor del documento, el cual será el que pueda retirar la mercancía en el puerto de destino.
- Es negociable y admitido en entidades bancarias como título de crédito

Figuras dentro del conocimiento de embarque o Bill of Lading:

- **Shipper:** cargador
- **Transportista:** Naviera o Armador
- **Exportador**
- **Consignee:** Destinatario de la mercancía
- **Notify:** Persona a la que se notificara de la llegada de las mercancías a destino²⁰

La emisión del Bill of Lading va a cargo de las empresas de transporte (navieras, armadores o consignatarios de buques) o bien por el capitán del buque. Se emiten de 3 a 5 copias originales del Bill of Lading y se puede realizar a la orden del cargador, a la orden del consignatario, nominativo o al portador.

Recorrido estándar del Conocimiento de Embarque o Bill of Lading desde su emisión:



Cuando se reciben las mercancías para ser embarcadas en el acuse de recibo se deberá indicar el estado de las mismas utilizando las siguientes opciones:

- **Limpio o “Clean On Board”**: El Capitán del buque reconoce que las mercancías han sido recibidas a bordo en “Perfecto Estado y Condiciones Aparentes”.
- **Sucio o “Dirty”**: El Capitán del buque expresa reservas respecto al estado y condición de las mercancías. Presenta dificultades por el crédito documentario. “Cartas de Garantía”: el cargador traspasa al armador cualquier reclamación que le puedan hacer por la extensión de conocimientos limpios cuando éste sean un “poco sucios”. Pueden ocasionar fraudes.
- **Directo o “Thorough”**: Cuando no hay escalas entre Puerto de carga y Puerto de descarga.
- **Mixto o “Combined”**: Cuando entre Puerto de carga y Puerto de descarga se deben hacer transbordos. Un solo documento y se traspasa de una compañía a otra hasta que la mercancía llega a destino.
- **Embarcado a Bordo o “shipped On Board”**: Es el conocimiento de embarque expedido después del embarque de la mercancía a bordo del buque. Se el conocimiento real, asume que la mercancía ha sido embarcada y que ha salido del puerto de origen.

Anotaciones en el Bill of Lading.

- **Said To Contain**: Se aplica al embarque de mercancías estibadas en contenedores completos FCL o incompletos en grupaje LCL. Indica que el Capitán ha recibido un contenedor y que ignora su contenido.
- **Ignoro peso y contenido**: El Capitán no ha comprobado la exactitud del peso y/o contenido de la mercancía. Con esta expresión se exonera de cualquier responsabilidad, ya que el embarcadero facilitado los datos del Bill of Lading.

La posesión del Bill of Lading y por tanto la propiedad de la mercancía puede tener las siguientes implicaciones:

- **Posibilidad de endosar:** Se endosa el documento a un tercero para cubrir un pago pendiente, el tercero será el nuevo poseedor de la mercancía que podrá vender una vez la retire en destino. El B/L debe haber sido emitido “a la orden” para que pueda ser endosable.
- **Posibilidad de negociar:** Se pueden obtener anticipos de las entidades bancarias.
- **Posibilidad de pignorar:** El importador puede obtener un préstamo de su banco dando como garantía las mercancías reflejadas en el B/L.

Este documento debe incluir el siguiente contenido mínimo para ser válido:

- Nombre y Domicilio del transportador.
- Nombre y Domicilio del Cargador.
- Nombre y Nacionalidad del buque.
- Puerto de Carga y Descarga o el destino final (“órdenes”).
- Nombre y Domicilio del Destinatario (nominativo). De la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de las mercancías, si los conocimientos son a la orden del cargador o de un buque intermediario.
- La naturaleza y calidad de la mercancía, n° de paquetes o piezas o cantidad o peso y las marcas identificativas.
- Estado y condición aparente de la carga.
- FLETE convenido y lugar de pago. En caso de estar pagado se anotara “pre-paid” en caso contrario “collect”
- N° Originales entregados.
- Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o Capitán²¹.

El crecimiento constante del comercio internacional, sobretudo en el transporte marítimo, ha generado la necesidad de regular las transacciones internacionales. Con el fin de

asegurar la calidad y transparencia de estas actividades, se han incorporado una serie de documentos y certificados de obligado cumplimiento para el exportador e importador.

Muchas veces resulta complejo entender la función y requerimientos de estos documentos, cuándo son necesarios o no lo son, qué información deben contener, etc. Por este motivo, vamos a hablar de las principales características de cada una de las modalidades y formatos que encontramos actualmente.

1. Telex Release.

Es el documento que recibe el destinatario final del transportista que se encargó de la logística y la entrega del producto. Puede ser un mensaje adjunto a un e-mail. La finalidad de este documento es que el transporte no esté sujeto a ningún contrato. Así el cliente final no tiene que presentar al transportista una copia original de ningún documento. Con el DNI es suficiente para recoger la mercancía.

2. Sea Waybill.

Es el documento de embarque marítimo no negociable. Es un simple documento de prueba, una referencia. Este documento tiene la ventaja para el remitente de que libera su control sobre la carga. No es conveniente utilizarlo si no hay confianza suficiente entre el embarcador y el destinatario. A quien recibe las importaciones le proporciona la ventaja de ganar en rapidez ya que no existen contratos originales.

3. Bill of Lading original.

Lo fundamental en este documento es que hay un contrato de transporte de mercancías internacionales entre las partes. Este hecho genera mucha más seguridad en las importaciones y exportaciones. En el Bill of Lading original debe figurar información muy completa sobre el envío: nombre del remitente y consignatario, número de viaje del buque, nombres de los puertos que ha cruzado la mercancía, detalles de la mercancía, etc.

- Diferencias entre el Bill of Lading original y el Telex Release:

Al realizar una transacción de mercancía internacional, queda a libre elección del exportador emitir un documento físico Bill of Lading original o un documento electrónico Telerelease.

El motivo de hacerlo de una u otra forma reside en la confianza entre el proveedor y el cliente. Si existe transparencia y buena relación y el país lo permite, se puede realizar un Telex Release. De esta manera se ahorra el coste del envío de los documentos por mensajería internacional y se gana en rapidez y comodidad.

Si se realiza mediante un B/L original será necesario presentarlo de forma física para poder entregar la mercancía. Por contra, si es un Telex Release, será suficiente presentar una copia.

Diferencias entre el Bill of Lading original y la Sea Waybill

Los dos documentos garantizan la seguridad y las buenas prácticas en el transporte marítimo. La principal diferencia es que un Sea Waybill es en sí mismo contrato y recibo de la mercancía. En cambio, el Bill of Lading cumple, además, una función de título²².

Para efectuar una importación, como regla general te harán falta los siguientes documentos:

El despacho aduanero comprende todo el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada y salida de mercancías al territorio nacional, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras, los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales.

Quien desee importar mercancías están obligados a presentar en la aduana un pedimento en la forma oficial aprobada por la SHCP, el cual deberá ser tramitado por el agente o apoderado aduanal una vez reunida la documentación necesaria, y deben declarar, entre otros datos, los siguientes:

- El régimen aduanero al que se pretendan destinar las mercancías
- Los datos suficientes para la determinación y pago de los impuestos al comercio exterior y, en su caso, de las cuotas compensatorias o medidas de transición.
- Los datos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias, el origen de la mercancía y el peso o volumen.

- El código de barras, número confidencial o firma electrónica que determinen el despacho por el agente aduanal.

Para saber cómo importar, además, debes adjuntar al pedimento de importación la siguiente documentación:

- **Factura comercial:** se trata de la factura emitida por el proveedor, donde se ve claramente tu razón social y dirección, los suyos, la descripción de la mercancía, el precio y las condiciones de venta (por ejemplo, “FOB Shanghai” o “CFR Barcelona Port”).
- **Packing List:** en este documento el proveedor debe realizar de forma clara y precisa una lista con el contenido del envío, identificando los bultos, el peso unitario y total, las medidas de cada bulto, cuando sea posible las referencias, etc. Es especialmente importante en el caso de los grupajes.
- **Conocimiento de embarque:** llamado en inglés **Bill of Lading (BL)**, es el documento que expide el transitario en origen y que entrega a tu proveedor. En general, tu proveedor te lo hará llegar a ti cuando le hayas pagado (o antes si tienes condiciones de crédito) y es con este documento que el transitario te podrá hacer entrega de la mercancía. Debes prestar especial atención al número de originales que el propio BL (pronunciado ‘be ele’) menciona: te harán falta todos para que te entreguen la mercancía. Excepción a esto es que, como se explicaba arriba, el BL sea de tipo “Express” en cuyo caso el BL no será necesario para tener la mercancía aunque sí para realizar el despacho de aduanas.
- **Certificado de origen:** si por la mercancía y el origen de la misma ésta está sujeta a gravamen arancelario pero se puede acoger a algún tipo de beneficio, será necesario el documento oficial que pruebe, precisamente, ese origen. Generalmente se tratará de un “FORM A”.

Hay más documentos y certificados que pueden ser requeridos según el tipo de productos (alimentos, del mar, cosméticos y sanitarios, fauna y flora, efectos personales, ropa, calzado, etc.)²³.

²⁰ Recuperado de <http://www.comercioyaduanas.com>

²¹ Documentos del transporte Marítimo. Christian Gomez. Sertrans

²² Recuperado de <http://www.internacionalmente.com>

²³ Que es y como Importar. Javier Romeu. Tiba Group.

14.1. Despacho de aduanas de una mercancía.

El despacho de aduanas es el trámite que se debe realizar para permitir la entrada o la salida de mercancías en un territorio durante una operación de transporte marítimo internacional.

Este trámite consiste en declarar cierta información relativa a la importación o exportación ante la autoridad aduanera del territorio en cuestión. Básicamente se declaran datos sobre el importador y el exportador y datos sobre la mercancía.

Algunos de los datos que se requieren para realizar un despacho de aduanas son los siguientes:

- Datos fiscales del importador/exportador
 - Origen/destino de la importación/exportación
 - Nombre y país del medio de transporte
 - Nº de bultos, pesos bruto y neto, volumen y descripción de la mercancía
 - Impuestos a pagar (en el caso de una importación)
 - Existen ciertos tipos de mercancías que requieren inspecciones concretas, como sanidad o farmacia. En estos casos, el despacho de aduanas no puede ser realizado sin presentar los certificados que acreditan que la mercancía ha pasado los controles pertinentes²⁴.
-
- **¿Quién realiza el despacho de aduanas?**

Dentro de la cadena del transporte internacional, la figura encargada de realizar este trámite es el agente de aduanas.

Un agente de aduanas es un profesional que representa al importador o exportador ante la autoridad aduanera y es el responsable de trasladar al cliente todas las notificaciones que pueda emitir la aduana. También se responsabiliza de realizar el pago de impuestos y aranceles en nombre del importador/exportador.

- Etapas del proceso de Despacho de Importación y Exportación:

1. Contacto con el Transitario: el cliente que desea importar y exportar contacta con un Agente Transitario para enviar y/o recibir una determinada mercancía desde o hacia un país.

2. Sincronización entre el Transitario y la Agencia de Aduanas: se pone en marcha toda la tramitación burocrática para que la mercancía pueda pasar la aduana de sus respectivas medidas y controles que cada Estado ha establecido.

3. Autorización de la Aduanas para el Levante: Las autoridades aduaneras autorizan el levante de mercancías para que estas puedan emprender su salida a la destinación de exportación.

4. Transporte: Flujo de las mercancías. Empieza el tránsito de las mercancías por vía aérea, marítima y/o terrestre para que lleguen a su destino.

5. Recepción de las mercancías: después de tramitar la burocracia por parte del Agente de Aduanas local, los paquetes son enviados a los puntos de almacén de las empresas solicitantes

- **¿Qué documentación se requiere en un despacho de aduanas?**

Para realizar un despacho de aduanas, el agente de aduanas requiere los siguientes documentos:

- Factura comercial emitida por el vendedor que acredita la compraventa de la mercancía entre el exportador y el importador. En esta factura debe aparecer cierta información como los datos fiscales de ambos, una pequeña descripción de la mercancía, el valor y el incoterm con el que se ha realizado la compraventa.
- Packing list emitido por el vendedor que acompañe a la factura y donde figure el detalle de la mercancía (nº y tipo de bultos, pesos, volumen, etc.)
- BL o bill of lading emitido por la compañía que realiza el transporte (naviera, aerolínea o carretera). Este documento certifica que la mercancía ha sido cargada

a bordo del medio de transporte. El agente de aduanas debe disponer de copias originales de este documento²⁵.

Además, existe otra documentación que podría ser necesaria dependiendo del tipo de mercancía o del país de destino:

- Certificados de inspección, que por lo general serán expedidos por el propio agente de aduanas si la mercancía lo requiere.
- Otros certificados como el certificado de origen ATR o EUR-1, necesario para acceder a preferencias en el pago de impuestos.

- **Estados del despacho de aduanas:**

Canal verde, naranja y rojo en transporte marítimo internacional son los nombres por los que se conocen los tres estados en los que puede encontrarse la mercancía a la hora de pasar el despacho de aduanas.

Canal verde significa que no ha habido ningún problema, canal naranja significa que están revisando la documentación y podría requerir documentación adicional y canal rojo significa que la mercancía ha sido detenida para una inspección.

Cuando la mercancía llega a aduanas para pasar el despacho y las autoridades aduaneras revisan la documentación proporcionada, pueden pasar tres cosas:

- Canal verde: significa que todo está presentado correctamente y que por lo tanto la mercancía puede salir o entrar en el país.
- Canal naranja: significa que quieren comprobar que la documentación que se ha presentado es la correcta. Es muy probable que soliciten otro tipo de documento, como por ejemplo la carta de doble uso. Hasta que se entregue la documentación requerida la mercancía estará retenida en aduanas.
- Canal rojo: significa que han encontrado errores en la documentación aportada, o que por cualquier otro motivo, han decidido detener la mercancía para inspeccionarla²⁶.

La clave para evitar que el despacho de aduanas se convierta en un proceso largo y costoso está en la documentación.

Por ello, es recomendable preparar la documentación con mucho cuidado. Es importante presentar la documentación a tiempo, de forma ordenada y limpia. Y por supuesto debe estar completa e incluir todos los documentos y/o certificados que se necesitan para exportar o importar de un país a otro.

²⁴. Recuperado de <http://www.gecotex.es>

²⁵. Despacho de Aduanas. Icontainers.

²⁶. Recuperado de <http://www.icontainers.com>

15. Inspección de mercancías marítimas.

La autoridad aduanera, a través del sistema informático aduanero, con Fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo o Aleatoriamente, podrá determinar la práctica de inspección aduanera documental o Física dentro del proceso de importación. También deberá efectuarse la inspección Aduanera por solicitud escrita del declarante.

Cuando la autoridad aduanera determine que debe practicarse una inspección Aduanera, el declarante deberá asistir, prestar la colaboración necesaria y poner a Disposición los originales de los documentos soporte de que trata el artículo 121 De este Decreto, a que haya lugar y suscribir el acta respectiva conjuntamente con El inspector, en la cual se deberá consignar la actuación del funcionario y dejar Constancia de la fecha y hora en que se inicia y termina la diligencia. El funcionario Que practique la diligencia, consignará además el resultado de su actuación en el sistema informático aduanero. Para todos los efectos el acta así suscrita se entenderá notificada al declarante.

- Levante Automático

Ingresada la información el sistema de declaraciones determina si es levante automático o registro físico. El levante automático consiste en que las mercancías son despachadas sin inspección inmediata de la aduana.

- Inspección Física.

En la Inspección física de las mercancías inmovilizadas el servidor aduanero designado verifica su cantidad, calidad, valor, origen, el cumplimiento de regulaciones de otros sectores (Certificados Fitosanitarios, Registro Sanitario, entre otros) y otros conceptos pertinentes, para lo cual dispone la apertura del contenedor o bultos y verifica que la mercancía encontrada concuerde con lo declarado ante ADUANAS y el cumplimiento de las obligaciones tributario-aduaneras de los operadores de comercio exterior que participan directa e indirectamente.

La aduana tiene la facultad, a veces la obligación, de inspeccionar físicamente las mercancías. Con este objeto, así como con el fin del cumplimiento de las funciones que son propias de los servicios aduaneros.

- Inspección Documental.

La Corporación, podrá inspeccionar toda la documentación relativa a los movimientos físicos y económicos, transacciones de productos y relaciones comerciales de los sujetos obligados al mantenimiento de las existencias mínimas de seguridad de productos

Del resultado de la inspección se levantara un acta, donde se reflejaran todos los datos y circunstancias de hecho que resulten de las actuaciones llevadas a cabo

Las mercancías que no cumplen con los requisitos para su legal introducción al territorio nacional o salida al exterior, pueden pasar por las siguientes situaciones legales: aprehensión, decomiso o abandono.

¿Qué se entiende por aprehensión?

Es una medida cautelar consistente en la retención de mercancías respecto de las cuales se configuren alguno de los eventos consagrados por la legislación aduanera para los regímenes de importación, exportación o tránsito.

¿Qué se entiende por decomiso?

Es el acto en virtud del cual pasan a poder de la nación las mercancías, respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de los trámites previstos para su presentación y/o declaración ante las autoridades aduaneras, por presentarse alguna de las causales previstas en la legislación aduanera.

¿Qué se entiende por abandono legal?

Es la situación en que se encuentra una mercancía cuando vencido el término de permanencia en depósito no ha obtenido su levante o no se ha reembarcado²⁷.

15.1. ¿Cuándo se produce una inspección física por parte de la aduana?

Para las mercancías sujetas al régimen general de abastecimiento, se establecen unos porcentajes en relación a la mercancía que debe ser inspeccionada, y que se encuentran publicados en el reglamento de la Unión Europea 2790/94 de fecha 17/11/94 (Diario de la Comunidades Europeas L 296).

En cuanto al resto de la mercancía, no existe ningún Reglamento al respecto. Por lo tanto, es la propia Administración de aduanas la que determina estos porcentajes a cumplir.

Al margen de este sistema, hay unos "inspectores filtro" que, con arreglo a su criterio, determinan cuáles de aquellas mercancías que hayan pasado el primer filtro deberán pasar la inspección física.

El objetivo o función principal es comprobar que el importador/exportador se ajuste a la verdad en su declaración de importación/exportación y que, por tanto, no se produzca fraude fiscal.

Como función secundaria está la represión del contrabando, aunque para ello existe un cuerpo especializado: el Servicio de Vigilancia Aduanera.

La aduana, insistimos, no ejerce siempre su facultad de inspección física. Aquellas partidas de las cuales no se haya decretado su inspección física, pasarán una mera inspección documental (esto es, un trámite administrativo) antes de ser despachadas.

Según la mercancía en cuestión, ésta deberá pasar la inspección de uno o más organismos. Estos, como ocurre en el caso de la aduana, tienen la facultad de decretar inspección física o documental de dichas mercancías.

El objetivo o finalidad es comprobar que las mercancías cumplan los requisitos mínimos exigidos en cuanto a salubridad, calidad, ausencia de plagas y enfermedades, de cuarentena y buen estado en general, en virtud de lo que marcan las distintas reglamentaciones comunitarias en vigor. Hemos de tener presente que en la mayoría de casos se trata de mercancías destinadas al consumo humano²⁸.

Cuando una partida se presente a inspección ante más de un organismo, éstos inspeccionarán los mismos contenedores de forma conjunta. Esto significará:

- Ahorro de tiempo en el proceso de despacho.
- Aumento de la seguridad de la mercancía, pues disminuye el riesgo que comporta la inspección al existir apertura del contenedor.
- Posicionamiento único en zona de inspección y sólo para aquellos contenedores a inspeccionar, con el consiguiente ahorro en el coste de manipulación.

15.2. Procedimientos en las inspecciones.

En este punto se describe el funcionamiento general de las inspecciones en el PIF, en la zona de inspección no intrusiva y en la zona de inspección de las terminales.

15.2.1. Proceso general de Inspecciones en el PIF.

En el PIF se efectúan inspecciones principalmente de Sanidad Exterior, Sanidad Animal y SOIVRE; también otras, pero minoritarias. En el proceso general se pueden identificar diversos casos de uso.

Las funciones del Servicio de Coordinación de Inspecciones (SCPP) se circunscriben a la gestión del posicionamiento y la información derivada de la inspección.



Fig. 1: Casos de uso del proceso de inspección en el PIF

Imagen. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

El solicitante de la inspección, una vez ha presentado la solicitud de inspección y ha obtenido, de los servicios de inspección, el nivel de inspección y los contenedores a inspeccionar, transmite los datos necesarios para el posicionamiento al SCPP. El SCPP le asigna una boca en el PIF con una fecha de posicionamiento del contenedor. Cuando el agente de aduanas entrega el conocimiento de embarque al consignatario y le liquida los gastos pendientes, el consignatario tramita la salida de la terminal y, si éste gestiona el transporte, inicia los trámites de su contratación. Si el transporte no lo gestiona el consignatario, éste también deberá tramitar la salida de la terminal.

Los trámites documentales para la recogida del contenedor en la terminal de origen y posterior transporte al PIF, así como los trámites a realizar en caso de que el contenedor vuelva a la terminal de origen después de la inspección, se especifican en el apartado 5.2.1 de este procedimiento, distinguiendo entre la operativa de importación y exportación.

Posteriormente, el SIF correspondiente realiza la inspección. Si no hay rechazo, el operador que solicita la inspección obtiene el certificado del Servicio o, alternativamente, el certificado y el número de referencia completo –NRC- (SOIVRE y Sanidad Exterior)²⁹.

Finalmente, el agente de aduanas deberá tramitar el despacho aduanero para poder retirar la mercancía.

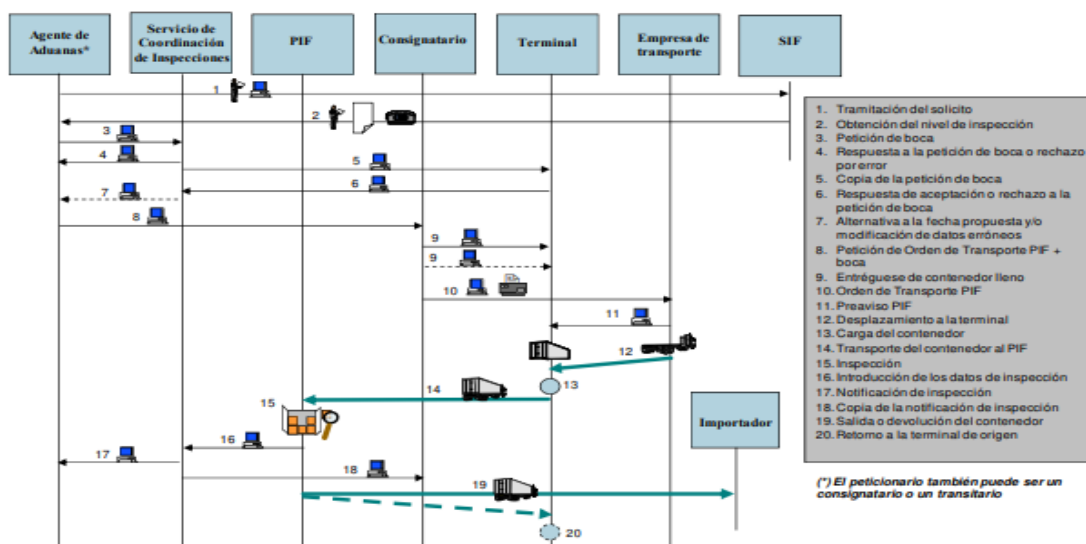


Imagen. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

15.2.2. Inspecciones en Zona No Intrusiva.

En la zona de Inspección no Intrusiva se efectúan inspecciones de la Aduana y de la UAR. La tramitación documental dependerá de la operativa de las mercancías. No se efectuarán los mismos trámites si se trata de mercancías de exportación que si se trata de mercancías de importación.

En la operativa de importación, se pueden identificar diversos casos de uso.

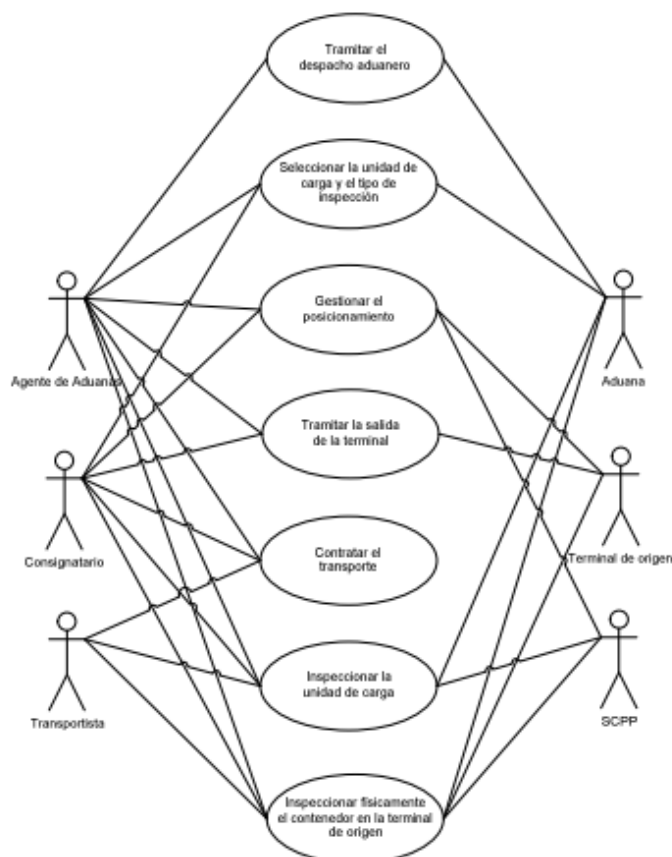


Fig. 2: Casos de uso del proceso de inspección mediante técnicas no intrusivas

Imagen. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

En importación, el agente de aduanas inicia los trámites para el despacho aduanero y la Aduana determina que debe efectuarse un análisis no intrusivo del contenedor y asigna

circuito rojo a la declaración. También puede darse el caso, mientras el contenedor permanece en el recinto portuario, de que la UAR determine que debe someterse a una inspección mediante el escáner de contenedores. Esta decisión puede tomarse incluso después de haber asignado un circuito naranja a una declaración.

En el primer caso, después de analizar la documentación aportada por el agente de aduanas, la Aduana selecciona la unidad de carga a inspeccionar. Si la UAR decide escanear un contenedor, ya identifica el contenedor seleccionado.

El responsable del contenedor (en importación, el agente de aduanas) cuando conoce que su contenedor ha sido seleccionado para su inspección no intrusiva, transmite los datos necesarios para el posicionamiento al SCPP. El SCPP le asigna una fecha de posicionamiento en la zona de inspección no intrusiva.

Cuando el agente de aduanas entrega el conocimiento de embarque al consignatario y le liquida los gastos pendientes, el consignatario tramita la salida de la terminal y, si gestiona el transporte, inicia los trámites de su contratación. Si el transporte no lo gestiona el consignatario, éste también deberá tramitar la salida de la terminal.

Los trámites documentales para la recogida del contenedor en la terminal de origen y posterior transporte a la zona de inspección no intrusiva, así como los trámites a realizar en caso de que el contenedor vuelva a la terminal de origen después de la inspección, se especifican en el apartado anterior de este procedimiento, distinguiendo entre la operativa de importación y exportación.

Se procede a la inspección no intrusiva de la unidad de carga y, si el resultado es satisfactorio, el contenedor podrá abandonar el recinto portuario porque la Aduana emitirá el levante. Si el resultado no es satisfactorio, el contenedor deberá volver a la terminal de origen para ser inspeccionado físicamente o abandonar el recinto portuario para su destrucción²⁹.

Si las inspecciones se efectúan en la operativa de exportación, el contenedor deberá salir de la terminal de origen y, después de la inspección no intrusiva, deberá regresar a la terminal de origen.

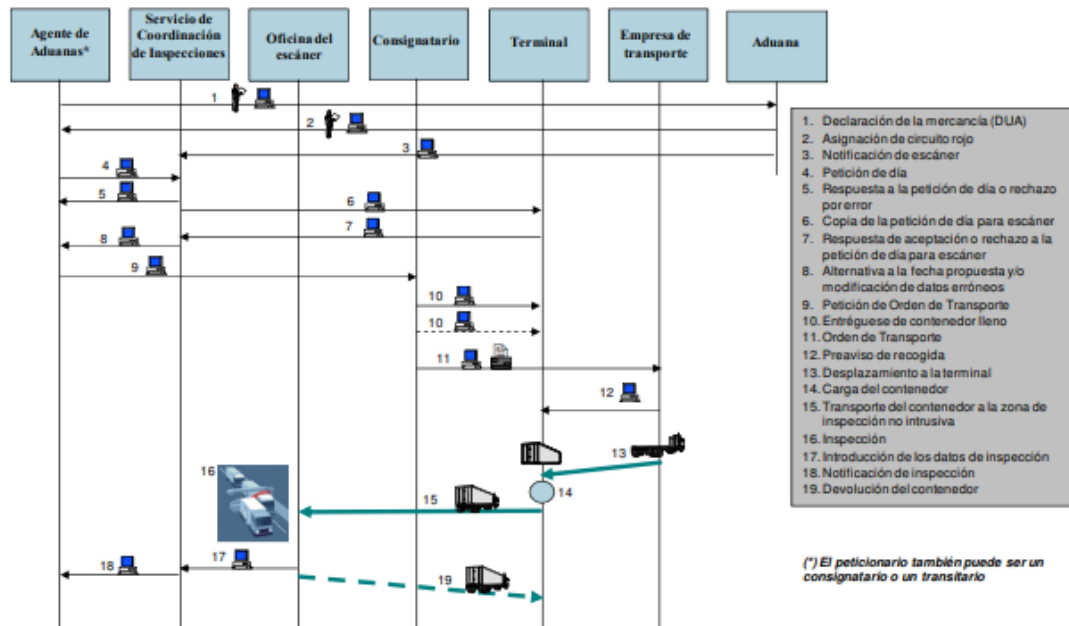


Fig. 5: Flujograma del procedimiento de inspección en la Zona de Inspección no Intrusiva

Imagen. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

15.2.2. Inspecciones en Terminal.

El proceso general de inspecciones en explanada varía en función del organismo que determina que debe efectuarse la inspección. Si la inspección la determina un SIF, podrán existir dos variantes dependiendo de que se presente previamente el DUA o que se efectúen los trámites con el SIF antes de presentar el DUA.

Si la inspección la determina la Aduana o la UAR, los SIF no intervendrán en el proceso y, cuando se haya asignado un circuito rojo a la declaración, se determinará el contenedor que debe ser inspeccionado después de analizar la documentación aportada. Adicionalmente, la UAR podrá decidir analizar el contenedor después de efectuar un análisis de riesgos y mientras el contenedor permanezca en la terminal, al margen del procedimiento descrito en el documento y según el procedimiento propio de la Unidad.

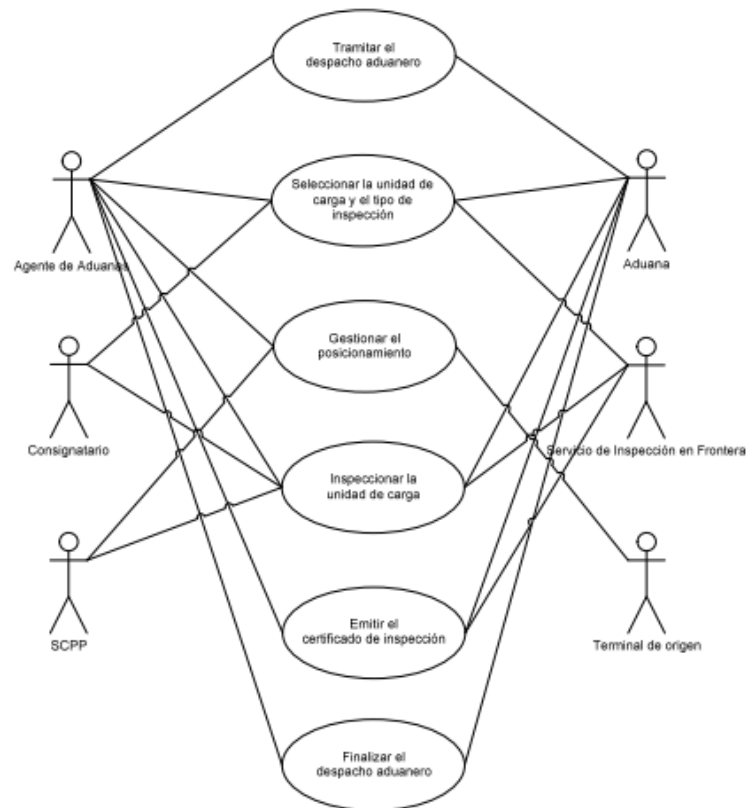


Fig. 3: Casos de uso del proceso de inspección en terminal

Imagen. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

En general, el proceso empieza cuando el agente de aduanas o el transitario presenta la DUA y la Aduana asigna circuito. La Aduana publica una lista con los contenedores que deben ser inspeccionados en la explanada de cada terminal.

El consignatario, que previamente ha sido informado por el agente de aduanas de los contenedores que se deberán inspeccionar físicamente, deberá realizar la petición de posicionamiento a la terminal. A pesar de ello, el peticionario, el consignatario y la terminal podrán acordar que las comunicaciones se efectúen directamente de peticionario a terminal, informando al consignatario de la operación solicitada.

La terminal aceptará la fecha solicitada o propondrá otra. La terminal publica una lista de contenedores a posicionar y posteriormente realiza las operaciones de posicionamiento en el día indicado para la inspección. Se realiza la inspección y se envía notificación de

la misma al agente de aduanas y al consignatario. El SCPP recibirá copia de todos los mensajes intercambiados con la terminal²⁹.

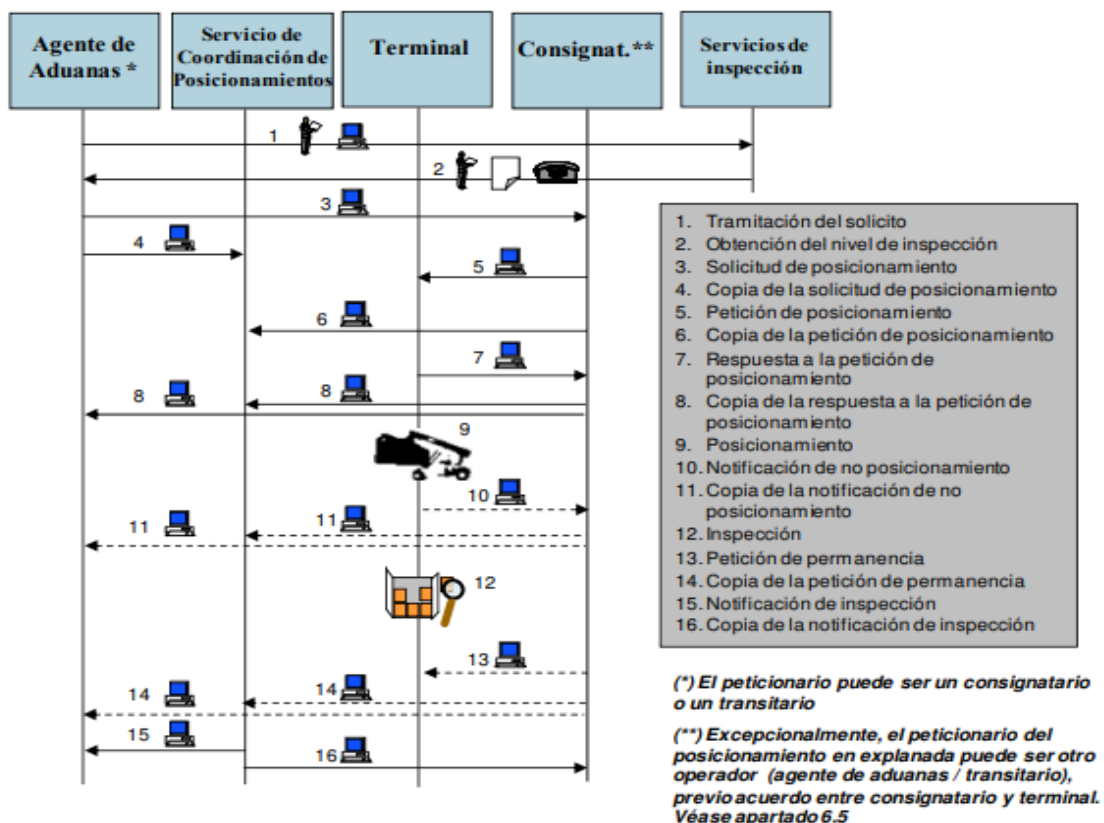


Fig.6: Flujograma del procedimiento de inspección en explanada de los SIF

Imagen. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

²⁴. Inspección de Mercancías. Yuri Garcia. Yuin2008.blogspot.es.

²⁵. Recuperado de <http://www.plancomarcal.org>

²⁶. Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona.

16. Conclusiones

Finalmente y tras la redacción completa del trabajo, hemos querido dividir el desarrollo del mismo en dos partes. En la primera, exponemos el nuevo modelo aduanero que se quiere implantar, la Ventanilla Única Aduanera. Es la parte más extensa del trabajo, nos hemos querido centrar un poco más en este aspecto, ya que al tratarse de un nuevo modelo desarrollado y pendiente de implementación, pensamos que el conocimiento sobre el mismo podría ser más limitado, y queríamos proyectar todos los aspectos y características del mismo en profundidad.

Observamos que se trata de un modelo muy interesante, ya que da prioridad a la eficiencia y agilidad de un proceso obsoleto y con la implantación del mismo, se pretende darle una vuelta al mismo. La idea del mismo es poder agilizar los procesos aduaneros a los que está sujeto una mercancía antes de su llegada, de esta manera, se adelantan los mismos y permite una vez llegada la mercancía a puerto, los actores que participan en dicho proceso hayan realizado los trámites oportunos (con anterioridad), por lo que la mercancía se encuentra disponible para ser retirada, siempre y cuando este proceso haya sido satisfactoria a nivel aduanero, y no se demore la retirada de terminal de la mercancía y los sujetos dispongan de sus mercancías con la mayor rapidez posible.

Es un proceso nuevo, que tendrá que pulir situaciones y procesos, mejorar en su desarrollo y clarificar el momento y la actuación de cada actor en el proceso del mismo. No cabe duda que al ser un nuevo modelo necesitara pulir ciertos aspectos que se irán mostrando o saldrán a la luz una vez el mismo se ponga en marcha; pero no cabe duda, que se trata de una mejora muy importante para el proceso de aduanas que relaciona a las mercancías, ya que permite una mayor rapidez y eficiencia y elevar el nivel de la aduana a un nivel superior y más actualizado, permitiéndonos situarnos al nivel de las aduanas más modernas y eficientes del mundo.

Con su implantación pueden salir errores, falta de claridad o ausencia de entendimiento del proceso o momento de actuación e intervención de cada uno de los sujetos. No cabe duda de que se puede considerar un factor normal en un proceso de nueva implantación y que se irán puliendo y mejorando sus distintos factores y procesos a medida de que el proceso esté en pleno funcionamiento.

La segunda parte del trabajo, nos centramos en explicar y desarrollar el grupaje marítimo, más centrados en el aspecto de la importación, ya que es el que más conocemos y el ámbito que pensamos que más se puede beneficiar con la implantación de la Ventanilla Única Aduanera.

Comenzamos explicando en que consiste esta parte del comercio marítimo, desconocida por muchos, pero importante y con tendencia al crecimiento dentro del ámbito del comercio internacional, ya que da la oportunidad a cualquier tipo de empresa o de negocio, de poner a sus productos en cualquier parte del mundo, sin necesidad de tener un volumen de carga elevado y sin la necesidad de para poder mover una mercancía de poco tamaño, contratar un servicio completo, dentro del comercio marítimo, con los costes que esto supone.

Quisimos desarrollar bien este punto, con todos sus procesos, tanto documentación necesaria, tipos de inspecciones a los que están sujetas... para de esta manera, y una vez entendido en que consiste la Ventanilla Única Aduanera, y el proceso que consiste el grupaje marítimo y las importaciones dentro del mismo, poder ver cómo se pueden complementar estos dos procesos y como pueden ser beneficiosos tanto unos para otros.

Pensamos que era interesante relacionarlo con el grupaje marítimo, ya que pensamos que el tipo de comercio marítimo que más se podía beneficiar de la implantación y puesta en marcha de este nuevo modelo aduanero. Su complementación era casi plena, y los beneficios que se podían obtener del mismo eran considerables.

En el grupaje marítimo, dentro de un mismo contenedor, podemos tener un gran número de mercancías, cada una de un cliente distinto, pero todas las mercancías se verán afectadas unas por otros. Es decir, tal y como desarrollamos en el trabajo, las mercancías están sujetas a unos tipos de inspecciones, si una mercancía detecta alguna de estas inspecciones, el resto de mercancías que contiene este contenedor se ve afectado por el mismo, y se verá afectada y sufrirá, las demoras u ocupaciones que genera la mercancía sujeta a inspección hasta que esta finalice el proceso y consiga la autoridad de la aduana.

Podemos decir que el grupaje marítimo, es un tanto egoísta, ya que todas las cargas se ven afectadas por igual según el proceso o inspección a la que esté sujeta alguna de sus compañeras de contenedor. Afirmamos que esta es una de las mayores desventajas del mismo, ya que tu mercancía puede sufrir retrasos o demoras, si se encuentra en el mismo contenedor que otra mercancía afectada. Es una situación que se vive a diario y que el

cliente/responsable de la mercancía que no tiene que pasar ningún proceso aduanero o salvar ninguna inspección, no llega a entender, aun sabiendo que es uno de los problemas que te puedes encontrar al cargar en grupaje.

Por estos motivos, explicados en el punto anterior, vemos tan interesante la implantación de la Ventanilla Única Aduanera en relación con el grupaje marítimo. Como bien hemos explicado, en el grupaje marítimo, dentro de un mismo contenedor viajan diversas cargas con diferentes características y de diferentes clientes, si podemos adelantar y agilizar los procesos aduaneros a los que están sujetos estas cargas, dependiendo de sus características, cualidades u orígenes, antes de la llegada de la misma a puerto, estamos agilizando y adelantando un proceso a la llegada de la mercancía que puede suponer ganar días de ventaja una vez la mercancía llegue a puerto y evitar de esta manera que posteriormente y con la llegada a terminal de la misma, evitemos las demoras y retrasos que estas mercancías pueden ocasionar, ya que hasta ahora, estos procesos no se pueden realizar hasta que la mercancía no se encuentre en puerto. Evitando de esta manera, y como hemos visto anteriormente, que mercancías que no están afectadas por ningún tipo de proceso de revisión aduanal, se vean afectadas por los procesos de otras mercancías, y los dueños de las mismas, no se vean afectados por procesos que demoren la disposición de su mercancía por otras cargas, o incluso los responsables de las cargas sujetas a inspección, podrán disponer de ellas con anterioridad ya que todos estos procesos han sido salvados y realizados con anterioridad a la llegada de la mercancía gracias a la Ventanilla Única Aduanera, generando un proceso más eficiente, ágil y equitativo para todos con grandes ventajas.

17. Bibliografía.

- Informes:

- Ventanilla Única Aduanera. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Agencia Tributaria 2017.
- Ventanilla Única Aduanera, Servicio Web de Información Anticipada desde la Aduana a Puertos del Estado y Organismos no Aduaneros. Departamento de Informática Tributaria. 30/03/2015
- La Ventanilla Única Aduanera como elemento dinamizador del TMCD. Anna Figueras Boada, Jefa Adjunta de la Dependencia Regional de Aduanas e IIEE de Cataluña. 21/07/2015.
- Ventanilla Única Aduanera, Descripción general de servicios Web. Departamento de Informática Tributaria. 05/10/2015.
- Análisis, Información y Divulgación sobre la aportación del transporte intermodal. Ministerio de Fomento.
- VUA. Servicios Web de Intercambio de Información entre los Operadores y la Aduana. 03/02/2015.
- Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección. Port de Barcelona. 01/10/2010.

- Artículos:

- Situación Ventanilla Unica Aduanera. Agencia tributaria.
- Motivo e Implantación de la Ventanilla Unica Aduanera. Agencia Tributaria.
- Terminología del Transporte Maritimo. Agcnewtral. 28/03/2013
- El envío mediante cargas parciales (consolidación de carga). Consejo superiores de Cámaras de Comercio.
- Que es y como Importar. Javier Romeu. Tiba Group. 17/09/2012.
- Documentos del transporte Maritimo. Christian Gomez. Sertrans. 29/11/2017.
- Despacho de Aduanas. Anonimo. Icontainers. 22/06/2012.
- Inspección de Mercancías. Yuri Garcia. Yuin2008.blogspot.es. 03/06/2008.

- Manuales:

- El Código Aduanero de la Unión: Gestión Aduanero, Áreas Exentas y OEA.
Jose Muñoz Barón. Edición 2016.

- Páginas Web:

- <http://www.mingtagroup.com>
- <http://www.translogicsatceco.blogspot.com>
- <http://www.icontainers.com>
- <http://www.agcnewtral.com>
- <http://www.plancomarcal.org>
- <http://www.fomento.gob.es>
- <http://www.comercioyaduanas.com>
- <http://www.tibagroup.com>
- <http://www.sertrans.es>
- <http://www.internacionalmente.com>
- <http://www.gecotex.es>
- <http://www.portdebarcelona.com>
- <http://www.agenciatributaria.es>

