

*Guía de los
circuitos documentales del*
Port de Barcelona





Autores:

Jaume Bagot y Carles Rúa

Con el asesoramiento y supervisión del <FÒRUM telemàtic>

Integrantes del Fòrum Telemàtic (octubre de 2002):

Sr. Antonio de la Ossa

Sr. Rafael Gomis

Sr. Josep M^a Pujol

Sr. David Soler

Sra. Carmen Rico

Sr. Jaume Bagot

Sra. Esther Villaseca

Sra. María Bellmunt Verdaguer

Sr. Lluís Romeu (A.T.E.I.A.)

Sr. Jaume Ferrer

Sr. Luis Rocafort

Sr. José María Sánchez

Sra. Begoña Romero

Sr. Vicente Ortiz

Sr. Ricardo Zarzuelo

Sr. Fco. Javier Séculi

Sr. Antonio Matallana

Sr. Fernando Cumplido

Sra. Catalina Grimalt

Sra. Eva Pérez

Versión 1.0.1

Barcelona, Octubre 2002

Tabla de contenido

Tabla de contenido.....	1
Introducción a la Guía de los circuitos documentales del Puerto de Barcelona.....	4
El escenario del comercio internacional.....	6
Relación de documentos de una operación de comercio internacional.....	10
La plataforma de comercio electrónico del Puerto de Barcelona.....	16
Servicios de información:.....	17
Servicios de intercambio documental:.....	17
Servicios auxiliares:.....	17
El papel del <FÒRUM telemàtic>.....	19
Procedimientos documentales de exportación.....	20
ETR1. - Procesos documentales asociados al tte. terrestre y entrada de mercancía al puerto.....	22
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	22
Descripción del procedimiento.....	22
Procedimiento documental en vías de implantación.....	24
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	24
Descripción del procedimiento.....	24
Estado de implantación del procedimiento telemático.....	24
Procedimiento alternativo.....	26
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	26
Descripción del procedimiento.....	26
Estado de implantación del procedimiento telemático.....	26
ETR2. – Procesos documentales asociados al despacho del buque.....	28
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	28
Descripción detallada del procedimiento actual.....	28
Estado de implantación del procedimiento telemático.....	28
ETR3. – Manipulación de la mercancía en la terminal de estiba.....	30
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	30
Descripción detallada del procedimiento actual.....	30
ETR4. – Documentación del transporte marítimo.....	32
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	32

Descripción detallada del procedimiento actual	32
ECA1a. - Tramitación documental de las mercancías peligrosas (entrada en el puerto)	34
Descripción detallada del procedimiento actual	34
Estado de implantación del procedimiento telemático	34
ECA1b. - Tramitación documental de las mercancías peligrosas (directiva Hazmat)	36
Estado actual de la definición y mejora del proceso	36
Descripción detallada del procedimiento actual	36
Estado de implantación del procedimiento telemático	36
ECA2. – Despacho aduanero de exportación	38
Estado actual de la definición y mejora del proceso	38
Descripción detallada del procedimiento actual	38
Procedimientos documentales de Importación	40
ITR1a. – Tramitación documental de la gestión de atraques	42
Estado actual de la definición y mejora del proceso	42
Descripción detallada del procedimiento actual	42
Estado de implantación del procedimiento telemático	42
ITR1b. – Solicitud de servicios para el buque	44
Estado actual de la definición y mejora del proceso	44
Descripción detallada del procedimiento actual	44
Estado de implantación del procedimiento telemático	44
ITR3. – Procesos documentales asociados a la salida de la mercancía y tte. posterior	46
Estado actual de la definición y mejora del proceso	46
Descripción detallada del procedimiento aplicado en la actualidad	46
Descripción detallada del nuevo procedimiento cuando el transporte posterior corre a cargo del transitario o agente de aduanas	48
Descripción detallada del procedimiento propuesto cuando el transporte posterior corre a cargo del consignatario	50
Estado de implantación del procedimiento telemático	50
ICA1. – Despacho aduanero de importación	52
Estado actual de la definición y mejora del proceso	52
Descripción detallada del procedimiento actual	52
Evolución futura prevista del procedimiento	52
ICA2. – Procesos documentales asociados a los servicios de inspección en frontera (SIF)	54
Estado actual de la definición y mejora del proceso	54
Descripción detallada del procedimiento en caso de inspección en el muelle	54
Descripción detallada del procedimiento en caso de inspección en el PIF	56
Nuevos procedimientos en vías de implantación	58
ICA3a. – Tramitación de la notificación de entrada de mercancías peligrosas	60
Estado actual de la definición y mejora del proceso	60
Descripción detallada del procedimiento actual	60
Estado de implantación del procedimiento telemático	60

ICA3b. – Tramitación documental de las mercancías peligrosas (directiva HAZMAT).....	62
Estado actual de la definición y mejora del proceso.....	62
Descripción detallada del procedimiento actual.....	62
Estado de implantación del procedimiento telemático.....	62
Glosario de términos.....	64

Introducción a la Guía de los circuitos documentales del Puerto de Barcelona

Cuando en 1994 se redactó la primera edición de los “Circuitos documentales del Port de Barcelona” (documento en catalán) no esperábamos que se convirtiera en un referente a nivel mundial. Se han hecho sucesivas reimpressiones y se han realizado muchas descargas de la versión electrónica que está disponible en Internet.

En aquella ocasión, hacía poco que se habían empezado los trabajos de lo que se llamó “*Comissió per a la Garantia de la Informació*”, un grupo de trabajo creado en el marco del plan de Calidad del Port de Barcelona con el fin de simplificar los procedimientos documentales e implementar el intercambio electrónico de datos en la Comunidad Portuaria.

Una de las primeras tareas que llevó a cabo el citado grupo fue un análisis profundo de la situación de partida. Como resultado de aquel trabajo de campo se redactó el amplio estudio “*Circuits documentals del Port de Barcelona*”. En aquel documento se recogía una “fotografía” de los intercambios documentales que se llevaban a cabo entre los distintos actores de nuestro puerto. No se consideraron los intercambios documentales internos de las empresas o administraciones de la Comunidad Portuaria. También se incluía un ejemplo de los distintos documentos en papel que se empleaban en nuestra Comunidad Portuaria.

El mayor valor del citado documento es que facilitó una visión general de los circuitos documentales de este puerto, dado que, aunque cada uno de los actores pueda tener una visión más detallada de los procesos documentales en los que interviene, casi nadie disponía de una visión global de todos los trámites documentales asociados al paso de una mercancía por nuestro puerto

En aquel documento también se hacía referencia a algunos procedimientos documentales que se estaban modificando y que aún no se habían implantado.

Ahora, ocho años más tarde, el “*Fòrum Telemàtic*” que es el grupo de trabajo “heredero” de la “*Comissió per a la Garantia de la Informació*”, ha encargado una actualización de este trabajo.

Actualmente hay algunos procedimientos de intercambio documental que no se ajustan exactamente a lo que se estaba haciendo en 1994 y hay otros que está a punto de ser modificados. En algunos casos, se han producido cambios legislativos que han provocado estas modificaciones. En otros casos, como resultado de la acción de los citados grupos de trabajo, se ha modificado la coreografía de determinados procedimientos o el contenido de los mismos documentos.

Otra diferencia respecto al año 1994 es que ahora Barcelona tiene una empresa dedicada a la implantación de estos procedimientos documentales por medios telemáticos y a la oferta de servicios de información que faciliten el trabajo de los diferentes actores de la Comunidad Logística de Barcelona: PortIC. Este hecho también influye en el tratamiento de algunos documentos y en la estructura de los capítulos que siguen a esta introducción.

En el análisis detallado de cada uno de los procedimientos, en esta nueva edición se consideran los cambios que los grupos de trabajo han realizado en el procedimiento, el estado de implantación en la Plataforma de Comercio Electrónico del Port de Barcelona (PortIC), un esquema de la coreografía de los diferentes documentos que intervienen en el procedimiento y una descripción de estos intercambios. Del mismo modo, en algunos casos, se indica el nombre de los mensajes EDI que se intercambian.

En resumen, debemos considerar esta guía como una actualización y un complemento del citado documento de 1994.

Barcelona, Septiembre de 2002



El escenario del comercio internacional

El escenario en el que se mueve el comercio internacional es dinámico y cambiante. Se observan toda una serie de factores que contribuyen al modelado de este escenario como los tres que destacaremos: la globalización de la economía mundial, el transporte intermodal y la aplicación de las tecnologías de la información.

La globalización de los mercados y de la producción genera una mayor necesidad de transportar mercancías (el comercio mundial crece a un ritmo superior al que lo está haciendo la producción y el transporte es directamente proporcional al comercio).

El transporte intermodal, facilitado por el uso de los contenedores, se ha duplicado en la última década. Cada año se mueven aproximadamente 110 millones de TEUs entre los puertos del Mundo. El uso combinado del ferrocarril y el camión puede contribuir a hacer el transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Las tecnologías de información aplicadas al transporte pueden ofrecer información, en tiempo real, sobre las operaciones intermodales y la congestión del sistema físico del transporte. Sin embargo, las nuevas tecnologías también han propiciado el e-commerce que influye en la demanda del transporte y en el modo cómo funcionan los sistemas de transporte. En resumen, la nueva economía digital ha traído nuevas complejidades para la cadena de suministro y para la logística del transporte.

La Comunidad Logístico-Portuaria de Barcelona

Como uno de los centros intermodales y logísticos más importantes del Mediterráneo, la Comunidad Logístico-Portuaria de Barcelona es un sistema especialmente complejo en el que intervienen por un lado un gran número de agentes privados (consignatarios, transitarios, agentes de aduana, transportistas terrestres, empresas estibadoras, armadores y navieros, empresas de practicaaje, remolcadores y de amarraje, operadores logísticos, etc.) y, por otro, un gran número de organismos públicos (autoridad portuaria, capitanía marítima, aduana, servicios de inspección en frontera, etc.).

El objetivo global de este conjunto de agentes y organismos, cada uno de los cuales tiene unas funciones definidas y diferenciadas, debe ser el garantizar el flujo rápido de las mercancías. Al respecto debe señalarse que no sólo es necesario garantizar la realización de las operaciones físicas sobre el producto (carga, descarga, estiba, transporte, arrumaje,...), sino que a las mismas hay que superponer un conjunto de tareas administrativas relativas a la transferencia de la mercancía, a la transmisión de la propiedad de las

misma, al control y la inspección de la carga, etc. que implican un intercambio de información y documentos entre la mayoría de los agentes y organismos mencionados.

La rapidez en el despacho de la mercancía, uno de los principales factores de competitividad de un puerto, depende en gran medida de la agilidad y optimización del circuito de intercambio documental entre las empresas y organismos que intervienen en la cadena logística. Si esto ha sido siempre cierto, en los últimos años se ha generado un nuevo escenario en el comercio internacional que potencia esta idea.

Procesos documentales en el comercio internacional

El conjunto de documentos asociados a determinada operación de comercio internacional es muy amplio y, en determinadas circunstancias, puede superar fácilmente los 45 documentos. Algunos de estos documentos se requieren para la contratación del transporte (documentos intercambiados

con los proveedores del transporte o con sus agentes intermediarios), otros para las administraciones que controlan esos intercambios comerciales (administraciones responsables de los controles aduaneros, sanitarios, transporte,...) y otros documentos son más propios de la transacción comercial (peticiones de oferta, ofertas, pedidos, facturas, pagos,...).

En toda operación de comercio internacional existen documentos que deben elaborarse en el área de origen de la mercancía (lugar de origen, país de origen, aduana de exportación, puerto de carga, entidad financiera en el punto de origen,...) y documentos que se generan en el área de destino de la mercancía. También, si la mercancía se transborda en algún punto intermedio (cambio de medio o incluso de modo de transporte) deberán generarse toda una serie de documentos en ese nodo de intercambio.

En la página 9 se muestra un esquema global de los procedimientos documentales asociados a una operación de comercio internacional. Aunque intenta ser lo más general posible, no debemos olvidar que este análisis se ha efectuado desde el puerto de Barcelona y, por consiguiente, el transporte marítimo y todas las operaciones que se llevan a cabo en un puerto se tratan con mayor profundidad.

Se muestran las cuatro capas que identifican las actividades asociadas a una operación de comercio internacional. En la parte superior contemplamos todos los procesos asociados al **acuerdo comercial** en la capa de este mismo nombre; a continuación se muestra la capa de procesos relacionados con el **pago** de las mercancías o bienes objeto del intercambio comercial; más abajo aparece la capa con todos los procesos asociados a la expedición de dichos bienes o mercancías, es la capa del **transporte** que también considera otros procesos derivados de esta actividad como el seguro sobre las mercancías; finalmente se muestra la capa de los **controles de las administraciones**.

A la izquierda del esquema aparece el país del expedidor (país A) y a la derecha el del destinatario o importador (país B). No se profundiza en la relación entre los distintos procesos (que se hará en capítulos posteriores de esta obra) pero se intenta establecer, con la excepción de las dos capas superiores, cierta relación temporal entre ellos (el tiempo transcurre a medida que nos acercamos al lado derecho del esquema). Esta relación también se

ve reforzada en el esquema con la incorporación de unas líneas que unen los procesos dependientes.

Los procesos documentales de las capas relativas al acuerdo comercial y al pago de la mercancía quedan fuera del alcance de este documento y por lo que respecta a las capas de transporte y de controles de las administraciones el análisis se llevará a cabo de forma independiente para el país expedidor y el país destinatario de las mercancías.

- **Procesos asociados al transporte de la mercancía**, que tienen lugar básicamente entre agentes privados y cuyo objetivo es la comunicación, entre éstos de la información que facilitará el flujo de la mercancía desde el origen al destino, intentando minimizar parámetros como el tiempo de tránsito y maximizando otros como el control sobre la mercancía y su seguridad.

En estos procesos se engloba, por una parte, el transporte terrestre (ferrocarril y carretera), toda la operativa de aprovisionamiento de los equipamientos (generalmente los contenedores marítimos), la entrada en los recintos portuarios, la contratación del transporte marítimo y la emisión de los documentos de transporte; por otra parte, se describen en el otro extremo de la cadena de transporte los documentos necesarios para la salida de las mercancías del recinto portuario, su transporte posterior y la devolución del equipamiento.

Entre estos procesos se pueden citar:

- Seguros del transporte
 - Reserva de espacio para embarque
 - Comunicación de las instrucciones de embarque
 - Elaboración y tramitación del conocimiento de embarque (*bill of lading*)
 - Gestión del transporte intermodal terrestre (carretera y ferrocarril)
 - Entrada/Salida de la mercancía al/del puerto.
 - Operativa de las terminales de carga
- **Procesos asociados a los controles que las administraciones**, básicamente la aduana, organismos que ejercen controles sanitarios

(sanidad exterior, sanidad animal, sanidad vegetal, farmacia), otros servicios de inspección en frontera (SOIVRE,...), las administraciones responsables de la seguridad en el mar (Capitanía Marítima, Sasemar,...) o de los espacios terrestres que limitan con el mar (autoridad portuaria). Estos controles dependerán, entre otros aspectos, del tipo de mercancía así como de su destino aduanero.

Entre estos procesos se pueden citar:

- Tramitación de licencias de exportación
- Tramitación de mercancías peligrosas
- Gestión de manifiestos y despacho aduanero
- Servicios de inspección en frontera

Debido a determinadas restricciones a la importación de ciertos productos, generalmente para proteger determinadas industrias autóctonas o para beneficiar determinadas áreas en vías de desarrollo, también se requieren una serie de documentos para las administraciones, como las licencias de exportación.

Por lo que respecta a la documentación asociada a las mercancías peligrosas, como se verá en capítulos posteriores, existen documentos con dos finalidades, una primera de seguridad mientras la mercancía está

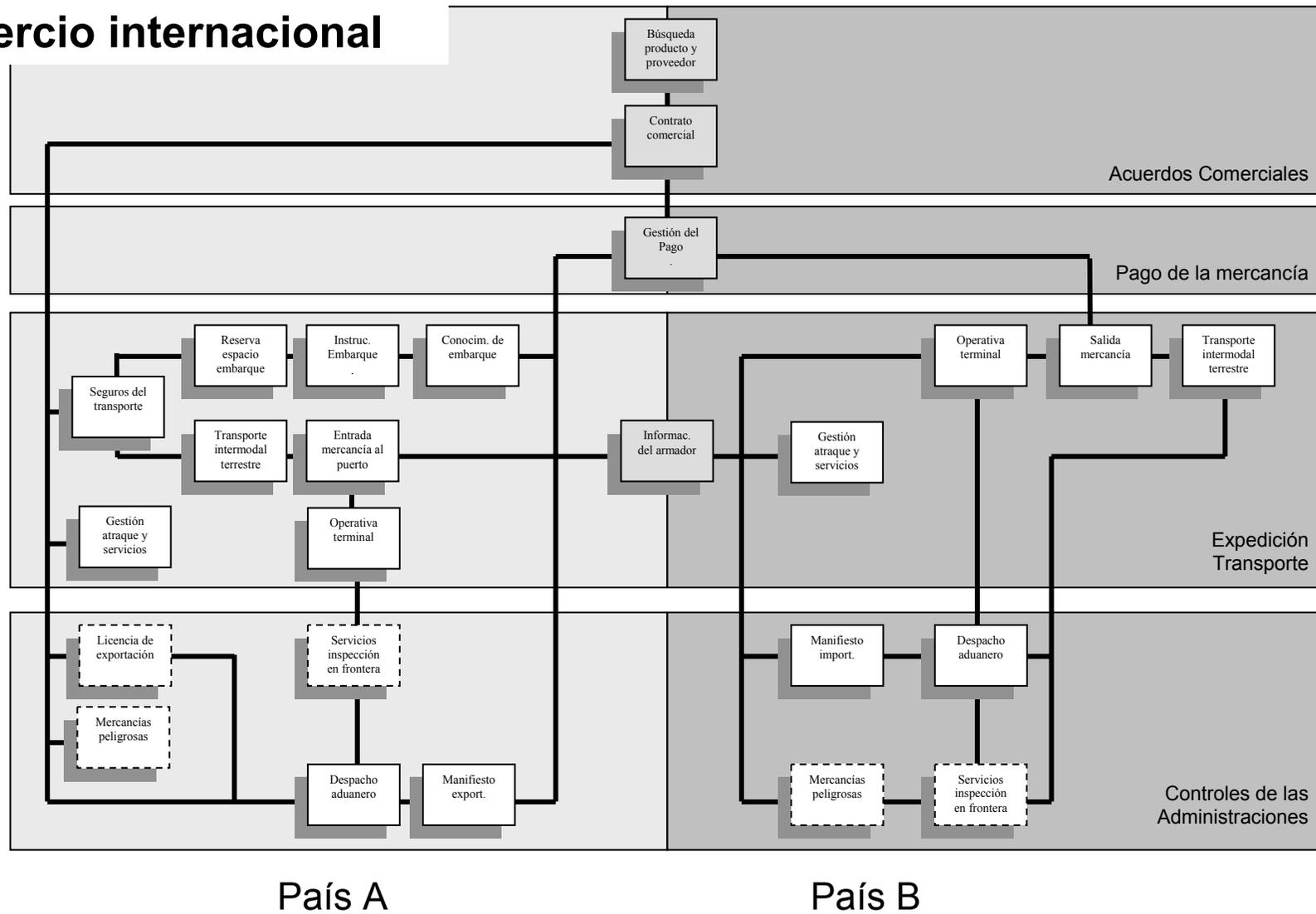
en tránsito y una de seguridad en los recintos donde se produce un intercambio de modo o medio de transporte.

También, determinadas mercancías para el consumo humano o que pueden entrañar algún riesgo para la salud de las personas, animales o plantas deben someterse a inspecciones sanitarias. En estos casos es preceptiva la declaración de las características de la expedición ante los servicios de inspección en frontera.

Las aduanas ejercen funciones de control y recaudación de derechos arancelarios y otros impuestos preceptivos como el IVA, los Impuestos Especiales, las exacciones reguladoras y los derechos *antidumping*; además de hacer cumplir las normas legales de control monetario y económico. También ejercen el control estadístico de las operaciones de importación y exportación.

Las aduanas y las autoridades portuarias también requieren información sobre las mercancías a bordo de los medios de transporte y las que se descargarán en los nodos de intercambio modal.

Procesos documentales en el comercio internacional



Relación de documentos de una operación de comercio internacional

En el análisis de los procesos documentales asociados a una operación de comercio internacional, en primer lugar nos centraremos en los datos y documentos relativos a la **información de carácter comercial y al pago de la mercancía**.

Algunos documentos se redactan en el lugar de origen de la mercancía y deben viajar hasta el lugar de destino. En este grupo se pueden incluir documentos como la factura o el *packing list* que detalla todos los bultos que forman parte de la expedición. Con otros sucede lo contrario, como con la solicitud de oferta o el pedido.

Cronológicamente, aunque no necesariamente por este orden, podemos citar los siguientes documentos que forman parte de los procedimientos de contratación comercial y el pago: la petición de oferta, la oferta, el pedido, la orden de compra, la licencia de exportación, el contrato de compraventa, la factura pro forma, la factura comercial, el certificado de origen, el certificado de inspección/calidad, la solicitud de apertura de crédito documentario y la carta de crédito.

Oferta: Comunicación precisa –detallando producto, precio condiciones de pago y entrega- del exportador a un importador para formar un contrato vinculante si el importador la acepta.

Pedido: Documento mediante el que un cliente solicita a un proveedor que le sirva una mercancía, un artículo, un producto o un servicio determinado, de una calidad y características previamente determinadas, en un plazo fijado y a un precio y en unas condiciones acordadas.

Orden de compra: Documento comercial en el que se describen las mercancías y las condiciones comerciales de una operación de comercio internacional.

Licencia de exportación: Determinados países pueden exigir que las empresas exportadoras obtengan esta licencia. Para ciertos productos peligrosos o que pueden dedicarse a otros fines se necesitan licencias de exportación especiales.

Contrato de compraventa: Documento comercial en el que se describen el comprador, el vendedor, los intermediarios o agentes, las mercancías, el precio, la cantidad, y las condiciones de pago y entrega de una operación de comercio internacional. Existen modelos de la Cámara de Comercio Internacional.

Factura pro forma: Factura por la mercancía vendida. La envía el exportador al importador para que este confeccione la carta de crédito bajo los mismos términos.

Factura consular: Factura en formato oficial por exigencia del país importador. Se adquiere en el consulado del país exportador.

Factura comercial: Factura por la mercancía vendida. Deberá incluir descripción precisa de la mercancía, identidad y dirección del exportador e importador y detalles de la entrega y pago. En determinados países se emplea para calcular los pagos a las autoridades aduaneras.

Certificado de origen: Documento comercial, generalmente expedido por una Cámara de Comercio local que especifica el país en el que se ha producido o transformado la mercancía. Este documento tiene gran importancia en la tramitación aduanera ya que determinados países en vías de desarrollo se pueden beneficiar de regímenes arancelarios preferenciales.

Certificado de inspección/calidad: Documento emitido por una autoridad independiente que verifica que la calidad, cantidad y especificaciones de la mercancía coincidan con las del contrato de compraventa.

Solicitud de apertura de crédito documentario: Documento que emite el importador a su banco para que abra un crédito documentario a favor del exportador.

Carta de crédito: Documento emitido por el banco del importador por el que se compromete a pagar contra la presentación de determinados documentos del exportador en un plazo determinado.

Otro grupo es la documentación relacionada con el **transporte**.

En estos procesos se engloba, por una parte, el transporte terrestre (ferrocarril y carretera), toda la operativa de aprovisionamiento de los equipamientos, la entrada en los recintos portuarios, la contratación del transporte marítimo y la emisión de los documentos de transporte; por otra parte, se describen en el otro extremo de la cadena de transporte los documentos necesarios para la salida de las mercancías del recinto portuario, su transporte posterior y la devolución del equipamiento.

Podemos citar un primer grupo de documentos relacionados con el aprovisionamiento y la posterior devolución de los equipamientos y entre ellos:

Orden de entrega del contenedor vacío: Documento elaborado por el responsable del equipamiento a favor del transportista que debe recoger el contenedor para que el depósito de contenedores autorice su recogida.

Informe sobre el estado del equipamiento: Documento que genera regularmente el depósito de contenedores para el responsable de los equipamientos indicando el estado de éstos o la relación de daños de los mismos.

Relación de contenedores entregados: Documento que genera regularmente el depósito de contenedores para el responsable de los equipamientos indicando los contenedores que ha entregado en un periodo de tiempo determinado.

Admitase del contenedor vacío: Documento elaborado por el responsable del equipamiento a favor del transportista que debe entregar el contenedor para que el depósito de contenedores lo admita.

Relación de contenedores recibidos: Documento que genera regularmente el depósito de contenedores para el responsable de los equipamientos indicando los contenedores que ha recibido en un periodo de tiempo determinado.

Podemos citar otro grupo de documentos relacionados con el transporte terrestre de la mercancía y entre ellos:

Orden de transporte (camión): Documento elaborado por el responsable del transporte terrestre para la empresa transportista con las instrucciones sobre la operativa que debe llevar a cabo en relación a determinada carga. También se conoce por carta de porte y está regido por el convenio CMR en Europa.

Carta de porte (FFCC): Documento elaborado por el responsable del transporte terrestre para la empresa transportista por ferrocarril con las instrucciones sobre la operativa que debe llevar a cabo en relación a determinada carga. En Europa está regido por el convenio CIM.

Multimodal B/L: Documento que, entre otras funciones, acredita el título de propiedad sobre determinada mercancía durante una operación de transporte multimodal (al menos dos sistemas de transporte diferentes). A diferencia del B/L no prueba que se haya embarcado una mercancía a bordo de determinado buque.

Packing list: Documento en el que se describe con detalle los bultos, peso, volumen y contenido de determinada expedición.

Información sobre temperaturas: Especificación concreta del margen de temperaturas en el que debe mantenerse determinada expedición.

Información de sobremedidas y sobrepeso: Detalle de las medidas que exceden de las normalizadas.

Información de mercancías peligrosas: Descripción técnica e identificación de las mercancías peligrosas y los envases en que éstas están estibadas.

Para la entrada o salida de la mercancía de la terminal de carga:

Admitase de la mercancía: Documento elaborado por el responsable del transporte marítimo a favor del transportista indicando a la terminal marítima que admita la entrada de determinada mercancía y haciéndose responsable del pago de la estancia.

Orden de entrega de la mercancía: Documento elaborado por el responsable del transporte marítimo a favor del transportista indicando a la terminal marítima que autorice la salida de determinada mercancía.

Otros datos relacionados con el medio de transporte son específicos para una determinada expedición y, aunque se incluyan en este apartado, también se trata de información asociada a la mercancía cuando es transportada por vía marítima.

Reserva de espacio para embarque: Documento que indica cierto compromiso del cargador con el transportista marítimo o su agente para el transporte de ciertas mercancías en determinado viaje.

Confirmación de reserva: Documento que indica que el compromiso adquirido en la reserva de espacio es en firme.

Instrucciones de embarque: Documento que facilita generalmente el transitario al consignatario con toda la información que este último necesitará para la confección del conocimiento de embarque.

Conocimiento de embarque (B/L): *Bill of Lading*. Es el documento base de las expediciones marítimas internacionales. En él se unen un contrato de compraventa, con un contrato de pago documentario y un contrato de transporte.

Póliza de fletamiento (charter party): Contrato con el que el fletador alquila un buque o parte de él a un armador. En determinados casos el fletador puede emitir sus propios B/Ls o pólizas de fletamiento sometidas al contrato original de la póliza de fletamiento.

Certificado de seguro: Documento que acredita el tipo y el importe de cobertura del seguro. Se exige en los pagos mediante carta de crédito (Incoterms CIF o CIP).

También, en relación al transporte, existe un grupo de datos y documentos comunes a todo el viaje del medio de transporte; por ejemplo, los datos de las características técnicas del medio de transporte y entre estas la capacidad para transportar carga.

Dentro del conjunto de documentos e información asociada al buque y en concreto al subconjunto relacionado con la escala del buque podemos identificar en el puerto de embarque documentos como:

Solicitud de escala: documento en el que se solicita autorización para el atraque o fondéo en un puerto de un determinado buque y para una fecha determinada.

Time schedules: Tabla con la previsión de salida de buques para una determinada línea marítima entre dos o más puertos. Este documento es básico para la planificación de un envío y para poder prever buques alternativos en caso de demoras imprevistas.

Ficha técnica del buque: Conjunto de datos técnicos sobre el buque que generalmente no varían a lo largo de un viaje. Entre ellos, la eslora, manga, calado, GT,...

Lista de tripulantes (entrada o salida): Relación de tripulantes a la entrada o salida de utilidad para departamentos como inmigración o para la administración responsable de autorizar la salida de determinado buque que debe velar porque el buque sale con la tripulación mínima para garantizar su navegabilidad.

Operativa del buque (movimientos en puerto): Relación de operaciones y movimientos que efectúa un buque durante su estancia en un puerto; distintos atraques y fondeos y operaciones de carga/descarga.

Información de residuos: Relación de residuos a bordo del buque (aceites, aguas fecales,...) y último puerto en el que vació los tanques. Esta información es de interés en los puertos europeos ya que existe una Directiva que se debe aplicar antes de finales del 2002 que intenta evitar la contaminación marina con estos residuos.

Certificados del buque: Relación de certificados que acreditan que el buque puede navegar de forma segura.

Despacho del buque a la salida (clearance): Documento emitido por la autoridad responsable de la navegación exterior del puerto de salida que certifica que el buque está autorizado para la navegación internacional. Determinados países exigen este documento a la entrada y lo consideran una **autorización para navegar en determinadas aguas**.

Para finalizar con los documentos asociados al transporte, existen los documentos que podríamos denominar asociados a la manipulación de la mercancía.

En este grupo podemos incluir los documentos asociados a la operativa en los puntos de intercambio de modo o medio de transporte y, en determinados casos, a la contratación del personal que lleva a cabo estos trabajos.

Relación de partidas por contenedor: Documento que genera el encargado de agrupar mercancías en un contenedor (en el negocio marítimo el NVOCC <Non Vessel Operating Common Carrier>) indicando todas las mercancías estibadas en el contenedor.

Lista de carga: Documento elaborado por el responsable del transporte marítimo para la terminal de carga marítima detallando las mercancías que deben embarcarse en determinado buque.

Numerical list: Documento elaborado por el responsable del transporte marítimo para la terminal de carga marítima detallando la relación de contenedores que debe embarcarse en determinado buque.

Informe de daños en el punto de intercambio modal: Documento elaborado por la terminal de carga indicando a su cliente las incidencias producidas en la terminal como consecuencia de su operativa.

Inventario de mercancías disponibles: Relación elaborada por la terminal de carga con las mercancías estocadas en determinado momento.

Órdenes de trabajo: Instrucciones que el cliente de las terminales les hace llegar para su aplicación inmediata o diferida.

Preaviso de movimientos en puerta: Comunicación del responsable del transporte terrestre hacia la terminal de carga indicándole la previsión de entrega/recogida de mercancías. Este documento facilita la planificación de recursos de la terminal.

Plano de carga (Bayplan): Relación de mercancías a bordo de un buque con su ubicación exacta. Este dato únicamente permanece inalterable entre dos puertos que sean consecutivos, puesto que al llegar al siguiente puerto se altera la composición de la carga a bordo del buque.

Este es un documento extremadamente complejo y de vital importancia en los buques portacontenedores. Aunque la estiba está muy ligada al medio de transporte también lo está a la operativa de las terminales.

Gran parte de los documentos y datos intercambiados en una operación de comercio internacional los podemos agrupar dentro del conjunto de los denominados **documentos derivados de los controles de las administraciones**.

En este grupo podemos incluir los documentos derivados de los controles de las distintas administraciones que intervienen en la operación de comercio internacional (aduanas, organismos que ejercen controles sanitarios, administraciones responsables de la seguridad en el mar o en los espacios terrestres,...).

Como consecuencia de restricciones a la importación de determinados productos con finalidades de protección de determinadas industrias autóctonas o para beneficiar determinadas áreas en vías de desarrollo se requieren una serie de documentos de las administraciones.

Solicitud de licencia de importación: Solicitud para importar determinadas mercancías contingentadas (procedentes de determinados países con limitaciones a la exportación de determinados productos con destino a la Unión Europea).

La documentación asociada a las mercancías peligrosas tiene dos vertientes, una primera de seguridad mientras la mercancía está en tránsito y una de seguridad en los recintos donde se produce un intercambio de modo o medio de transporte.

Dangerous Cargo Manifest: Relación de mercancías peligrosas a bordo de un buque con su ubicación exacta. Este dato únicamente permanece inalterable entre dos puertos que sean consecutivos, puesto que al llegar al siguiente puerto se altera la composición de la carga a bordo del buque. Se trata de información con un marcado carácter de control de las administraciones responsables de la seguridad en el mar que, al mismo tiempo está muy ligada al medio de transporte.

Solicitud/Notificación de entrada de mercancías peligrosas: Documento que genera el responsable de la entrada de las mercancías peligrosas en un recinto portuario y que dirige a la Autoridad Portuaria solicitando permiso para la entrada de determinadas mercancías peligrosas.

Ficha de seguridad: Documento con las características técnicas de determinada mercancía peligrosa e instrucciones de actuación en caso de incidente.

Determinadas mercancías para el consumo humano o que pueden entrañar algún riesgo para la salud de las personas, animales o plantas deben someterse a inspecciones sanitarias. En estos casos es preceptiva la declaración de las características de la expedición ante los servicios de inspección en frontera.

Certificados sanitarios de origen: Documentos expedidos por determinadas autoridades sanitarias competentes que acreditan que las mercancías relacionadas cumplen con la normativa sanitaria vigente.

Las aduanas ejercen funciones de control y recaudación de derechos arancelarios y otros impuestos preceptivos como el IVA, los Impuestos Especiales, las exacciones reguladoras y los derechos *antidumping*; además de hacer cumplir las normas legales de control monetario y económico. Además del control estadístico de las operaciones de importación y exportación.

En el marco de las funciones que lleva a cabo la Aduana, los siguientes documentos son críticos en una operación de comercio internacional:

Documento de despacho de exportación/importación: Documentos de carácter aduanero con información detallada sobre el expedidor y destinatario de la mercancía, naturaleza de las mercancías, los equipamientos en los que van estibadas y su valor comercial.

Levante: Documento aduanero que autoriza la salida/entrada de una mercancía en determinado territorio aduanero y que indica que ya se ha efectuado el despacho de dichas mercancías.

Las aduanas y las autoridades portuarias exigen información sobre las mercancías a bordo de los medios de transporte y las que se descargarán en los nodos de intercambio modal.

Relación de mercancías embarcadas en el puerto (en España se conoce como Manifiesto de Carga): Relación de mercancías que se cargarán en el muelle, independientemente de que provengan de otro buque o que vayan a entrar en el recinto portuario por vía terrestre (camión o ferrocarril). Este dato únicamente es útil para un determinado puerto.

Relación de mercancías a bordo del buque (Manifiesto general del buque): Relación de mercancías a bordo de un buque, formada a partir de la información de los conocimientos de embarque. Este dato únicamente permanece inalterable entre dos puertos que sean consecutivos, puesto que al llegar al siguiente puerto se altera la composición de la carga a bordo del buque.

Relación de mercancías desembarcadas en el puerto (en España se conoce como Declaración Sumaria): Relación de mercancías que se descargarán en el muelle, independientemente de que se carguen en otro buque o que salgan del recinto portuario por vía terrestre (camión o ferrocarril). Este dato únicamente es útil para un determinado puerto. Como caso particular debe indicarse que en determinadas rutas servidas por buques del tipo *ferry* que solo escalan en dos puertos, todas las mercancías cargadas en un puerto se descargan en el otro puerto de la línea.

A estos documentos deben añadirse algunos de los que ya se han citado en el apartado de los medios de transporte como la declaración de residuos o el despacho de los buques.

La plataforma de comercio electrónico del Puerto de Barcelona

Antecedentes.

Aunque existen experiencias anteriores en el campo del intercambio electrónico de información (EDI), en 1992 se iniciaron los trabajos de definición del sistema COMPAS. Por una parte, el grupo formado por la Informática Tributaria, la Aduana y el Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona y por otra parte el grupo formado por la Aduana y los puertos de Barcelona y Valencia establecieron los procedimientos del proyecto COMPAS (intercambio electrónico de Manifiestos y DUAs entre Puertos y la Aduana) que pasaría a ser operativo en 1994. En la actualidad se realizan por este procedimiento un porcentaje superior al 90% de las transacciones de los documentos antes mencionados.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria, tras un estudio detallado de las carencias que manifestaban los usuarios en el servicio de transporte de mercancías a través del puerto, elaboró un novedoso Plan de Calidad en colaboración con todas las empresas privadas y organismos públicos que desarrollan su actividad en el entorno portuario.

En el marco de este plan, y paralelamente a otras muchas acciones, se creó, a principios de 1994, un grupo de trabajo, denominado “*Comissió per a la Garantia de la Informació*”, formado por representantes de toda la Comunidad Portuaria, con el objetivo de definir e implantar en el Puerto de Barcelona, como complemento del COMPAS, un sistema que agilizará y optimizará los procesos de intercambio documental relativos al tráfico marítimo de mercancías. Con este fin se ha ido realizando una reingeniería de los procesos más críticos habiéndose definido hasta el momento, y entre otros, los procedimientos de “solicitud de atraque”, “instrucciones de embarque”, “mercancías peligrosas” y todos los procedimientos asociados a la entrada/salida de mercancías del recinto portuario.

Para la materialización e implantación de los procedimientos que se definían, no se contaba con ninguna plataforma tecnológica propia, sino que cada agente que quería incorporar en su empresa los nuevos sistemas de información e intercambio documental que se definían en los citados grupos de trabajo debía buscar por sí solo los medios técnicos necesarios y las empresas de servicios y redes de valor añadido que le permitieran llevarlo a cabo.

Sin embargo, a principios de 1997 se hizo un análisis de los trabajos desarrollados hasta el momento llegándose a las siguientes conclusiones:

- El intercambio electrónico de información se estaba utilizando de forma generalizada en las relaciones entre agentes privados y administraciones (en concreto con la Aduana y la Autoridad Portuaria) y en los intercambios entre estas administraciones, sin embargo, la implantación de los procedimientos relativos a intercambios documentales entre los agentes privados estaba siendo mucho más lenta.
- Los nuevos procedimientos diseñados consistían en una gran diversidad de sistemas diferentes: EDI, fax, Audiotext, Internet, etc... lo que hacía que las empresas que quisieran incorporarlos debieran disponer de todos ellos.
- Por otra parte, la inexistencia de una empresa que tuviera por única misión la implantación de estos servicios dentro de la Comunidad Portuaria hizo que el proceso de implantación fuera más lento de lo deseado.
- Los intercambios documentales analizados correspondían al transporte marítimo, dejando para una segunda etapa la integración de otros eslabones de la cadena del transporte, en especial el del transporte terrestre.
- La reingeniería realizada, debería haber incluido los intercambios comerciales y no únicamente a los documentos relativos al transporte.

Objetivos y servicios de la plataforma de comercio electrónico del puerto de Barcelona

Tras un profundo estudio se llegó a la conclusión de que la mejor opción para dar solución a las carencias del sistema concebido hasta entonces, era la creación de un sistema comunitario de comercio electrónico explotado por una empresa dedicada exclusivamente a ello.

Este sistema pretendía integrar, bajo una única plataforma tecnológica, todos los servicios de información e intercambio documental (relativos al transporte y comerciales) necesarios para el transporte de mercancías a través del puerto. Los objetivos finales que se perseguían con la creación de esta plataforma eran los siguientes:

- Simplificar y automatizar los procedimientos de intercambio documental relativos al tráfico marítimo de mercancías a fin de disminuir el tiempo de estancia de las mercancías en el Puerto.
- Crear servicios de información para los clientes finales (importadores y exportadores) a fin de dar una mayor transparencia a los procedimientos de despacho que se llevan a cabo en el Puerto.
- Ayudar a los agentes a superar las barreras tecnológicas y económicas de acceso a estos nuevos servicios y fomentar la participación de toda la Comunidad Portuaria.

Los servicios que se pretendía que ofreciera el sistema pueden dividirse en tres tipos: servicios de información, servicios de intercambio electrónico de documentos y servicios de comercio electrónico incluyendo la factura telemática y la transferencia electrónica de fondos

Servicios de información:

- Información de carácter general sobre líneas regulares, cruceros, agentes portuarios y catálogo de servicios.
- Información dirigida a agentes portuarios, gran parte de ella actualizada en tiempo real, sobre activación de manifiestos, confirmación de partidas, información sobre despachos, datos de llegada/salida de buques, estadísticas generales de tráfico y estadísticas de despacho.
- Información en tiempo real al importador y exportador sobre los trámites documentales de su mercancía dentro del recinto portuario.
- Otras informaciones particularizadas, grupos de noticias sectoriales, disposiciones legales sobre el comercio internacional, tipos de cambio de moneda, tipos de interés, etc...

Servicios de intercambio documental:

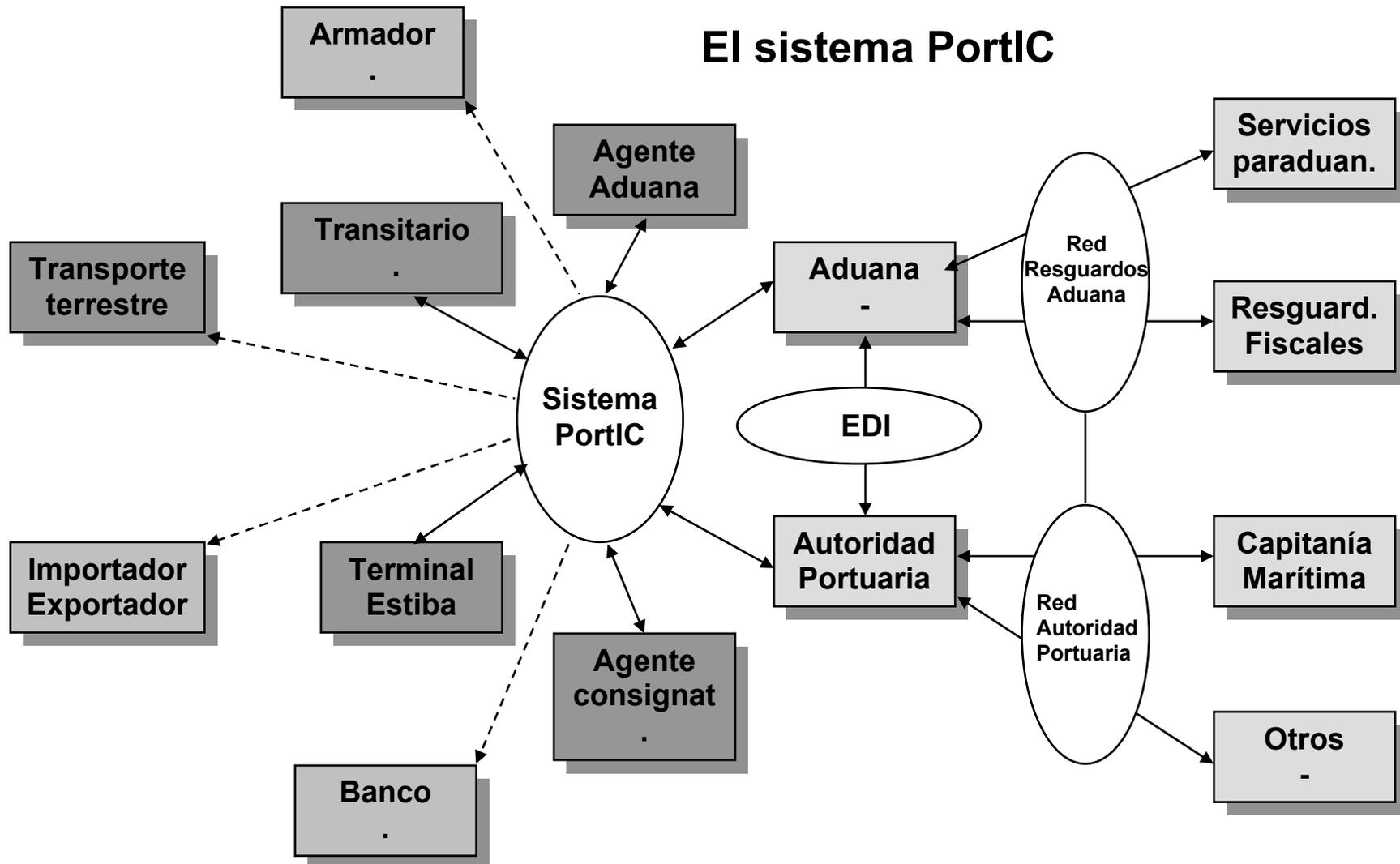
- Servicio de EDI para los documentos necesarios para el transporte marítimo: DUAs, declaraciones sumarias, declaración de mercancías peligrosas, instrucciones de embarque, notificación de llegada y solicitud de atraque, solicitud de manos a Estibarna, inspecciones paraaduaneras, conocimientos de embarque,...
- Servicios de comercio electrónico: intercambio electrónico de facturas y transferencia electrónica de fondos.

Servicios auxiliares:

- Albergue de Webs de los clientes, servicios de correo electrónico y Servicio de acceso a Internet
- Este es un sistema que, lógicamente, evoluciona día a día y que lo que pretende, en definitiva, es ofrecer todos los servicios de información, intercambio electrónico de documentos y comercio electrónico necesarios para el transporte de mercancías.

Con este proyecto se pretendía mantener la competitividad de las pequeñas y medianas empresas, las cuales debido a su tamaño no podían realizar grandes inversiones en la gestión de la información. Cualquier empresa tendría la posibilidad de acceder al mismo tipo de información y de utilizar los mismos servicios. Será la distinta forma de uso que hagan del sistema y de la información, lo que hará que una empresa sea más competitiva que otra.

El sistema PortIC



El papel del <FÒRUM telemàtic>

En marzo de 1997 se constituye el *Fòrum Telemàtic* como foro de discusión de la mejora y automatización de los procedimientos documentales que tiene lugar entre los diferentes agentes y organismos del Port de Barcelona.

La misión del Fòrum Telemàtic

La misión del Fòrum Telemàtic es la simplificación y automatización de los trámites documentales asociados al paso de la mercancía por el recinto portuario.

Para ello, se realizan tareas de reingeniería de los procedimientos actuales y se adoptan nuevos procedimientos basados en el uso de las tecnologías de la información.

También debe destacarse el carácter de grupo de opinión del *Fòrum Telemàtic* en lo que respecta a la revisión y definición de nuevos procedimientos documentales fuera del ámbito del Puerto de Barcelona (a nivel estatal y nivel internacional).

Composición

En el *Fòrum Telemàtic* están representados todos los colectivos de la Comunidad Logístico-Portuaria: consignatarios, empresas estibadoras, agentes de aduanas, transitarios, agencia tributaria (informática tributaria y aduana), empresas del transporte terrestre, Autoridad Portuaria y otros

colectivos, cuando se discuten aspectos en los que están implicados, por ejemplo, capitanía marítima o los servicios de inspección en frontera.

Los distintos colectivos estarán representados por personas con un perfil técnico (con ciertos conocimientos en tecnologías de la información y un amplio conocimiento de la operativa de su empresa) y capacidad de decisión. Dichas personas han sido asignadas por las distintas asociaciones profesionales.

Operativa

El Fòrum Telemàtic se reúne aproximadamente cada seis semanas para planificar y establecer prioridades de los trabajos a realizar.

Los distintos temas objeto de análisis son tratados por grupos específicos de trabajo bajo la supervisión de un miembro del Fòrum Telemàtic e integrados por las personas más capacitadas de la Comunidad Portuaria.

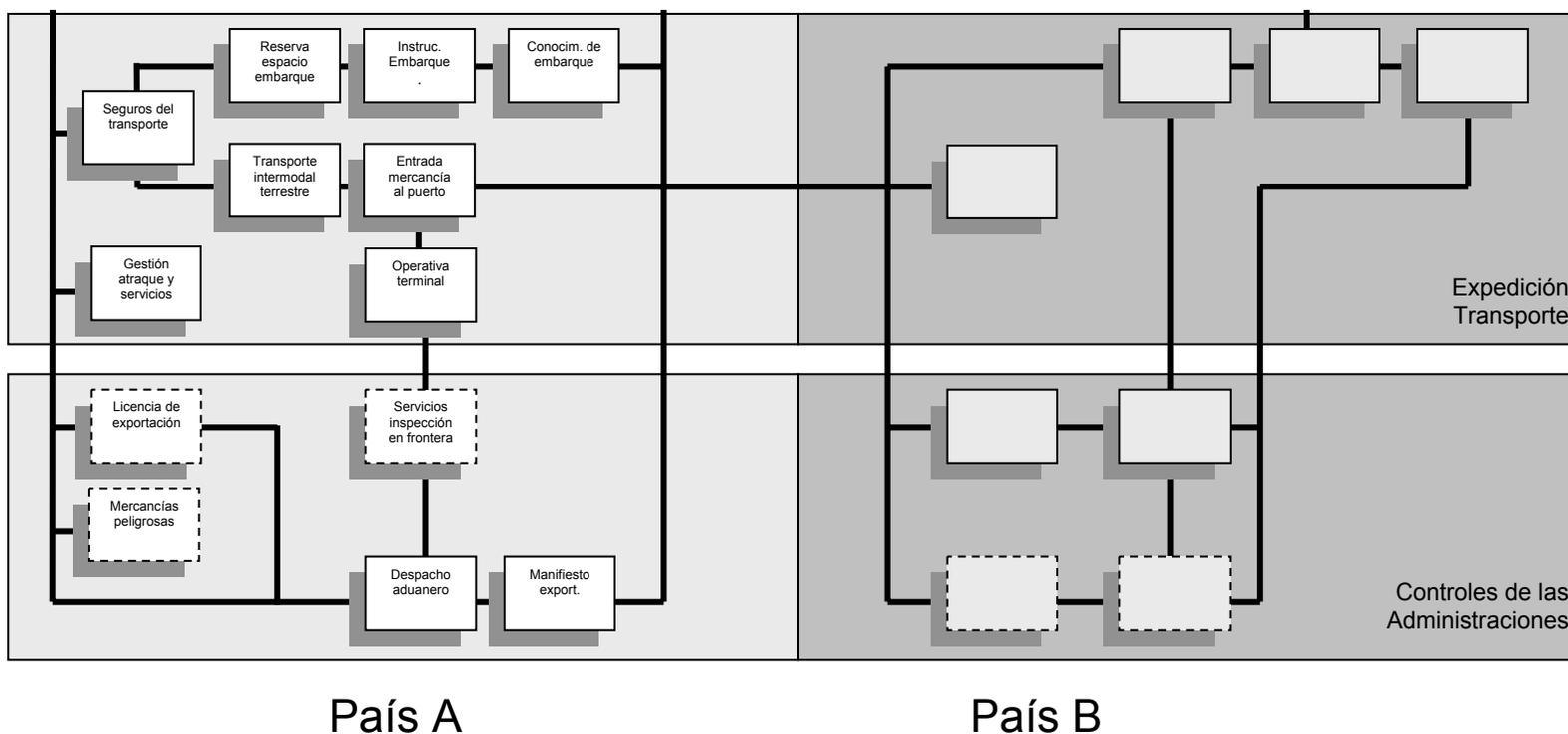
La elección y planificación de los temas que se abordarán a lo largo de un ejercicio se lleva a cabo a principios de año. Se crean grupos de trabajo para los temas que en cada momento se consideren de mayor prioridad y, a medida que se van cerrando, se incorporarán nuevos grupos de trabajo.

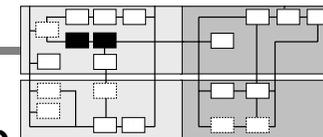
Procedimientos documentales de exportación

En los apartados posteriores se describen algunos de los procesos documentales del transporte y de los controles de las administraciones en la operativa de exportación (en el país de expedición de las mercancías).

Entre los del transporte se pueden citar el seguro del transporte (que no se analizará en detalle), la reserva de espacio de embarque, las instrucciones de embarque y el conocimiento de embarque, el transporte intermodal terrestre y la entrada de mercancías al recinto portuario, la documentación asociada a la operativa de las terminales y toda la gestión del atraque del buque y de servicios al mismo.

Entre los de los controles de las administraciones deben citarse la gestión de la licencia de exportación (que no será objeto de análisis en este documento), la tramitación de toda la documentación relacionada con las mercancías peligrosas (cuando lo sean), la gestión de los servicios de inspección en frontera (si las mercancías lo requieren), el despacho aduanero y la elaboración del manifiesto de exportación (este trámite está a caballo entre los controles de las administraciones y el transporte).





ETR1. - Procesos documentales asociados al tte. terrestre y entrada de mercancía al puerto

Estado actual de la definición y mejora del proceso

En el momento de redacción del presente documento, el *Fòrum Telemàtic* ha aprobado un nuevo procedimiento que se describe más adelante y se está efectuando una prueba piloto entre varios actores de nuestra comunidad Logístico-Portuaria.

A continuación se describe el procedimiento previo a la aplicación de esa reingeniería.

Descripción del procedimiento

En un primer momento, el fabricante o exportador negocia los términos del transporte con el transitario o agente de aduanas. Cuando tiene la mercancía lista para su envío, lo comunica al transitario mediante un aviso de disponibilidad de la mercancía, que generalmente se realiza mediante fax (1).

De forma independiente, los agentes consignatarios están informados regularmente de la disponibilidad de contenedores vacíos por parte del depósito de contenedores (2) (generalmente por fax).

El transitario o agente de aduanas negocia los términos del transporte marítimo con el agente consignatario (3) y efectúa una reserva de espacio para embarque (*booking*). Una vez contratado el transporte el agente consignatario emite el entréguese del contenedor vacío y el admítase la mercancía (4). Cuando el transitario dispone de esos documentos, emite una orden o albarán de transporte para una empresa de transporte por carretera (5) e incorpora el entréguese del contenedor vacío, el admítase de la mercancía y generalmente el precinto que el consignatario le ha facilitado anteriormente (en algunos casos el precinto lo podrá recoger en el depósito de contenedores en el momento de retirada del contenedor vacío).

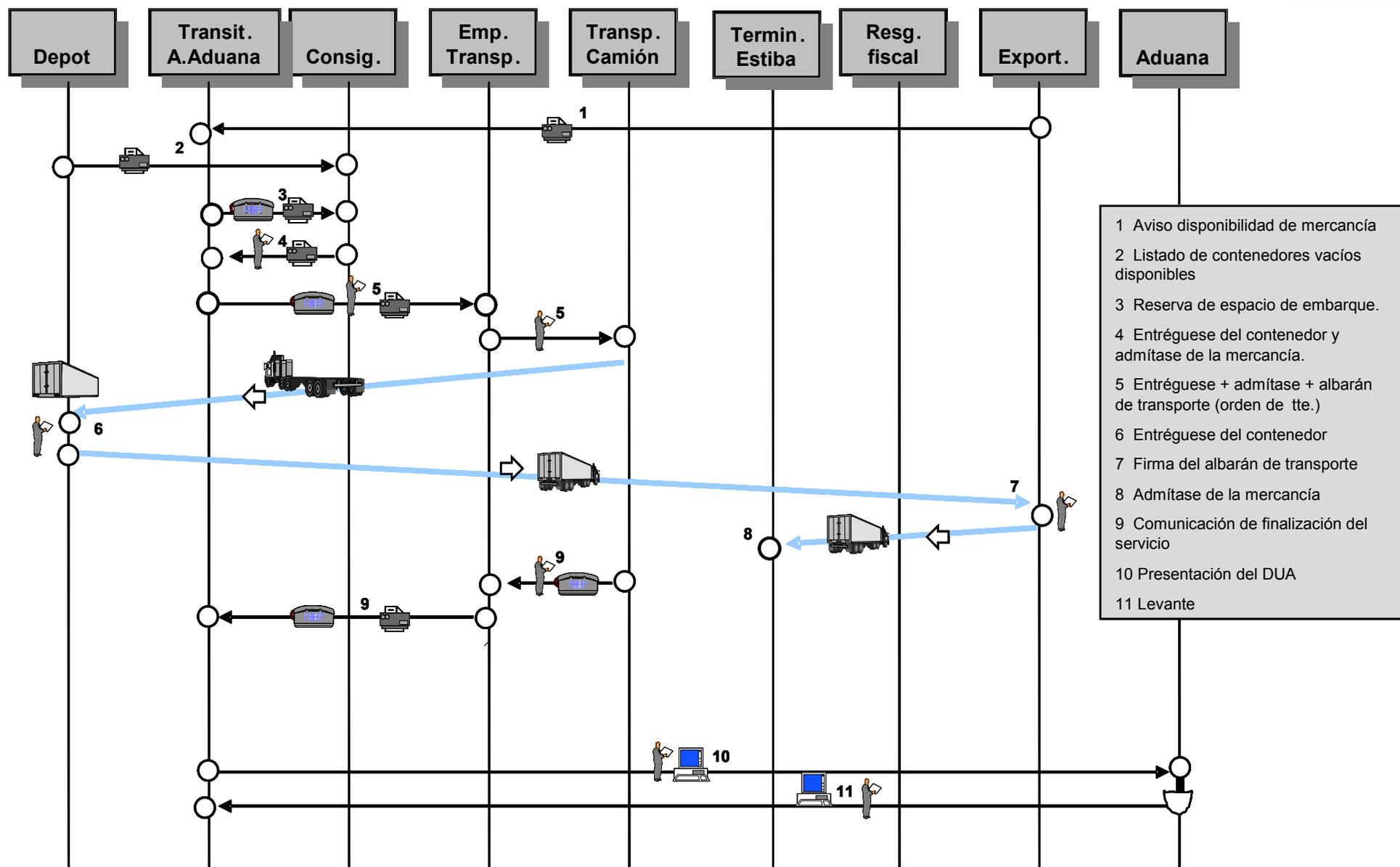
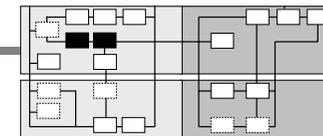
La empresa de transporte facilita estos documentos y el precinto al conductor del camión. Éste se dirige al depósito de contenedores donde le entregan el contenedor vacío contra la presentación del entréguese (6).

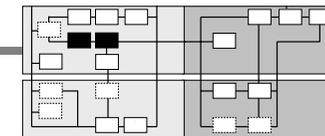
Posteriormente el camión se dirige a la empresa expedidora donde llenan el contenedor con la mercancía, le firman el albarán de transporte y se quedan con una copia (7).

Con el contenedor lleno, el camión se dirige a la terminal de carga del puerto donde debe presentar el admítase (8) como prueba de que se ha contratado un transporte marítimo para dicha mercancía. Al entregar el contenedor en la terminal, ésta facilita al conductor un albarán denominado generalmente interchange.

Una vez finalizado el servicio, el conductor lo notificará a la empresa de transporte y ésta al transitario o al agente de aduanas (9).

A partir de ese momento, el transitario/agente de aduanas podrá iniciar los trámites de despacho de exportación con la presentación del DUA (10) y, finalizados éstos, recibirá de la aduana el levante (11) que autorizará el embarque y salida de la mercancía.





Procedimiento documental en vías de implantación

Estado actual de la definición y mejora del proceso

En el momento de redacción del presente documento, el procedimiento que se describe ya ha sido aprobado por el *Fòrum Telemàtic*.

Se describe el caso, más común en nuestro puerto, en el que el transporte terrestre lo organiza el transitario. Por contraposición con el escenario que se muestra más adelante, se plantea un procedimiento en el que la comunicaciones se establecen de forma directa entre los distintos actores

Descripción del procedimiento

Cuando el fabricante o exportador tiene la mercancía lista para su envío, lo comunica al transitario o al agente de aduanas mediante un aviso de disponibilidad de la mercancía, que en general se realiza mediante fax (1). De forma independiente, los agentes consignatarios están informados regularmente de la disponibilidad de contenedores vacíos por parte del depósito de contenedores(2) (COEDOR¹).

El transitario contrata el transporte marítimo con el agente consignatario (3) (IFTMIN). Una vez contratado el transporte el agente consignatario emite el entréguese del contenedor vacío (4) (COPARN) y el admítase la mercancía (5) (COPARN); documentos que pueden ser consultados por sus destinatarios (el dépot en el caso del entréguese y la terminal de estiba y el agente transitario en el caso del admítase). Una vez dispone del admítase conforme la mercancía puede entrar en la terminal el transitario emite una orden de transporte a una empresa de transporte por carretera (6) (IFTMIN) que contacta con el conductor para comunicarle la orden de transporte (7). La empresa de transporte puede comunicar mediante el sistema un preaviso de recogida del contenedor vacío al dépot informando que el camión va a recogerlo (8) (COPINO) y un preaviso de entrega del contenedor lleno (9) (COPINO) a la terminal informando de su próxima llegada con la carga. En

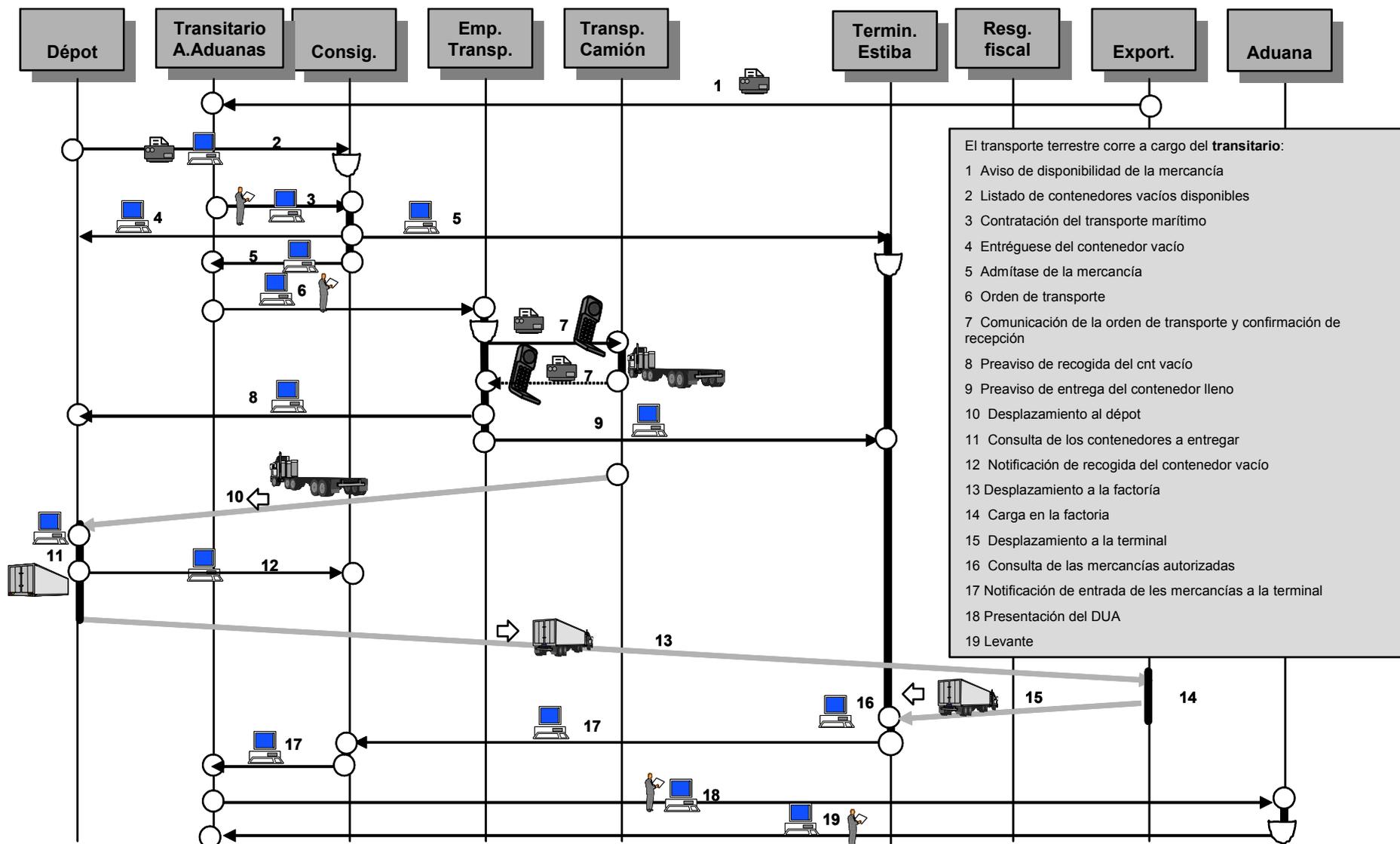
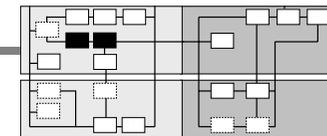
camión se desplaza al dépot a recoger el contenedor (10) donde se verifican los contenedores a entregar (11) y se hace entrega del mismo y se informa de ello al consignatario (12) (CODECO), desplazándose posteriormente el camión a la factoría o almacén donde se encuentre la mercancía.(13). En el almacén o factoría se carga el contenedor (14) y el conductor se dirige a la terminal de estiba (15) donde se consultan las mercancías autorizadas a entrar (16). La llegada de las mercancías se comunica al agente consignatario (17) (CODECO) que a su vez puede comunicarlo al agente transitario (CODECO) o al agente de aduanas del exportador.

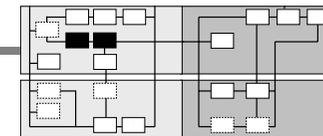
Una vez las mercancías están en la terminal el agente de aduanas puede presentar el DUA para realizar el despacho aduanero (18) (CUSDEC) y obtener el levante (19) (CUSRES) tras el cual se podrá cargar la mercancía en el buque.

Estado de implantación del procedimiento telemático

Se ha desarrollado una aplicación en la Plataforma de Comercio Electrónico del Port de Barcelona y está en periodo de pruebas con un reducido número de usuarios. Se espera que a medio plazo pase a ser el modo de trabajo habitual en nuestro puerto.

¹ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT que debe emplearse





Procedimiento alternativo

Estado actual de la definición y mejora del proceso

En el momento de redacción del presente documento, esta variante del procedimiento también ha sido aprobado por el *Fòrum Telemàtic*.

Aunque se describe el caso, más común en nuestro puerto, en el que el transporte terrestre lo organiza el transitario, se plantea un procedimiento en el que la comunicación entre las terminales de carga, sus clientes y los transportistas terrestres se establecen con la mediación de la Plataforma de Comercio Electrónico del Port de Barcelona que consolida la información intercambiada entre estos actores

Descripción del procedimiento

Los agentes consignatarios están informados regularmente de la disponibilidad de contenedores vacíos por parte del depósito de contenedores (1) (COEDOR²).

El transitario contrata el transporte marítimo con el agente consignatario (2) (IFTMIN). Una vez contratado el transporte el agente consignatario emite el entréguese del contenedor vacío (3) (COPARN) y el admítase la mercancía (3) (COPARN); documentos que se envían a PortIC y que pueden ser consultados por sus destinatarios (el dépot en el caso del entréguese; y la terminal de estiba y el agente transitario en el caso del admítase). El consignatario también puede enviar copia del admítase al transitario (4) (COPARN). Una vez dispone del admítase conforme la mercancía puede entrar en la terminal el transitario emite una orden de transporte a una empresa de transporte por carretera (5) (IFTMIN) que contacta con el conductor para comunicarle la orden de transporte (6). La empresa de transporte puede comunicar mediante el sistema un preaviso de recogida del contenedor vacío a PortIC informando que el camión irá a recogerlo (7)

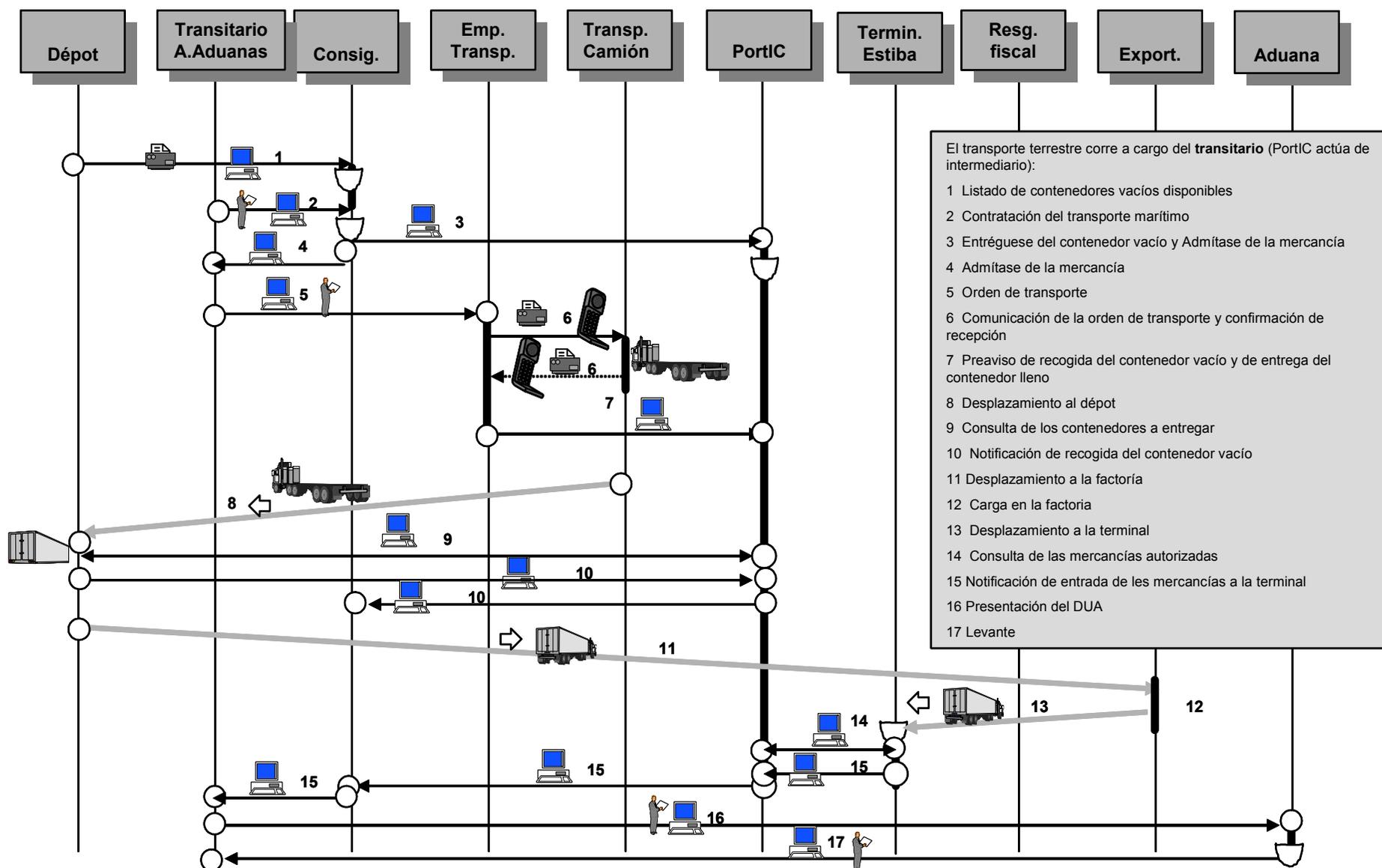
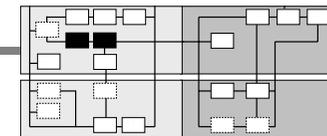
(COPINO) y un preaviso de entrega del contenedor lleno (7) (COPINO) a la terminal informando de su próxima llegada con la carga. Estos mensajes PortIC los consolida con los anteriores del consignatario y ahora puede ofrecer una información mucho más completa al dépot o a la terminal de carga. El camión se desplaza al dépot a recoger el contenedor (8) donde se verifican los contenedores a entregar (9) y se hace entrega del mismo y se informa de ello a PortIC (10) (CODECO). PortIC lo podrá comunicar al consignatario (10) (CODECO). El camión se desplaza a la factoría o almacén donde se encuentra la mercancía.(11). En el almacén o factoría se carga el contenedor (12) y el conductor se dirige a la terminal de estiba (13) donde se consultan las mercancías autorizadas a entrar en la base de datos de PortIC (14). La terminal de carga comunica la llegada de las mercancías a PortIC (15) (CODECO). Éste lo podrá comunicar al agente consignatario (15) (CODECO) que a su vez puede comunicarlo al agente transitario (15)(CODECO).

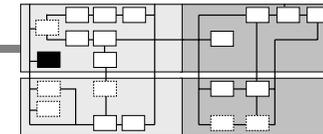
Una vez las mercancías están en la terminal el agente de aduanas puede presentar el DUA para realizar el despacho aduanero (16) (CUSDEC) y obtener el levante (17) (CUSRES) tras el cual se podrá cargar la mercancía en el buque.

Estado de implantación del procedimiento telemático

Como ya se ha indicado y también para esta alternativa, se ha desarrollado una aplicación en la Plataforma de Comercio Electrónico del Port de Barcelona y está en periodo de pruebas con un reducido número de usuarios. Se espera que a medio plazo pase a ser el modo de trabajo habitual en nuestro puerto.

² Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT que debe emplearse





ETR2. – Procesos documentales asociados al despacho del buque

Los procesos de gestión de atraques, despacho de buques y servicios al mismo se aplican a cada una de las escalas y estancias del buque en puerto, independientemente de si durante la misma se realizarán operaciones de carga (exportación) o descarga (importación). Por ello resulta difícil dividir este proceso en importación o exportación.

Se ha establecido asignar a exportación aquellos procesos necesarios para permitir la salida del buque y a importación aquellos procesos necesarios para permitir la entrada. Por ello a continuación se describirá el proceso de despacho de buques que tiene lugar ante la Capitanía Marítima, ya que es necesario obtener el *ship clearance* de este organismo antes que sea posible la salida del buque.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

El procedimiento está actualmente en fase de análisis por parte del Ente Público Puertos de Estado y de la Dirección general de Marina mercante para desarrollar el que se ha denominado Procedimiento Integrado de Despacho de Escalas (PIDE) que unifique los trámites a realizar ante la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima.

Actualmente existe un borrador y está prevista la publicación a medio plazo de una orden ministerial que defina el nuevo procedimiento, que previsiblemente se basará en un nuevo formulario (el denominado Documento Único de Escala o DUE) y también se regulará la tramitación telemática de esta documentación.

Descripción detallada del procedimiento actual

El procedimiento en este caso es muy simple: la capitanía marítima debe conceder, para que el buque pueda salir de puerto el *ship clearance* (3; 6) y para ello es necesario que el agente consignatario del buque presente ante la capitanía la documentación de despacho: declaración general del capitán, declaración de residuos, lista de tripulantes, rol para los buques españoles y enroles y desenroles (1; 4).

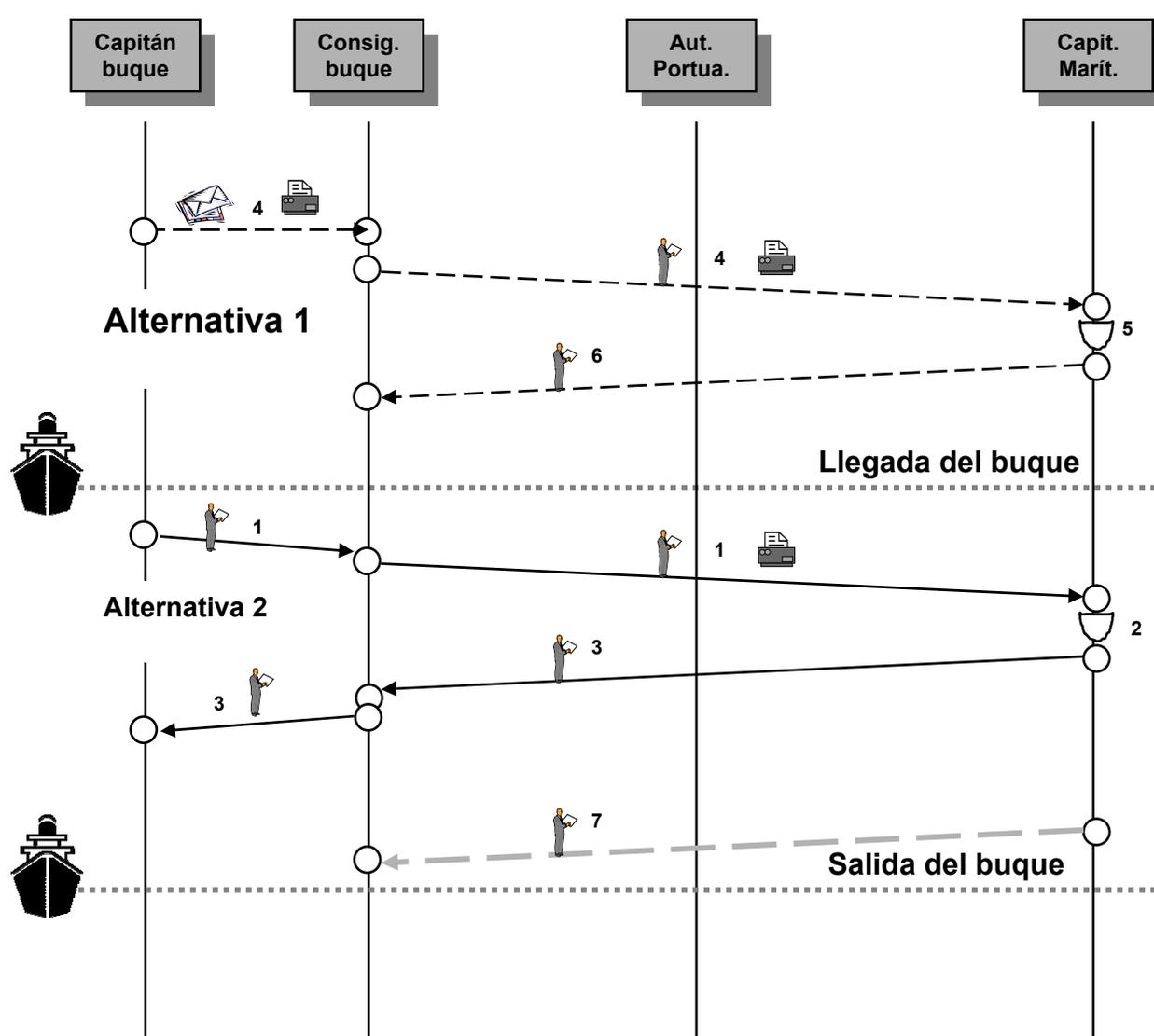
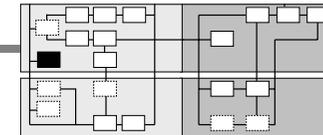
Actualmente se permiten varias modalidades de despacho de buques, ordinario (procedimiento habitual, entregando la documentación mientras el buque está en puerto), por tiempo (en determinadas circunstancias especiales de navegación que hacen innecesario el despacho cada vez que el buque esté en el puerto) y autodespacho (fuera de las horas hábiles, solicitándolo antes de la llegada del buque y con presentación de la documentación con las primeras horas hábiles).

En el autodespacho, el consignatario se responsabiliza de la gestión del despacho y deberá entregar copia del *ship clearance* al capitán (3).

A petición del capitán del buque la Capitanía Marítima puede además expedir ciertas certificaciones: embarco, períodos de inactividad, paralización del buque, etc. (7)

Estado de implantación del procedimiento telemático

En la actualidad todo el proceso se realiza en formato papel, ya sea en mano o mediante fax. Se han desarrollado los mensajes EDI BERMAN y APERAK para la presentación de la solicitud de escala. Para la lista de tripulantes y la declaración de residuos no se han desarrollado guías de mensajes EDI pero, en caso de hacerlo, se emplearían los mensajes PAXLST y WASDIS.



Tramitación documental con las Administraciones

Circuito habitual de despacho del buque:

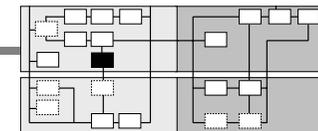
- 1 Declaración general del capitán, lista de tripulantes y declaración de residuos. Rol para los buques españoles y enroles/desenroles.
- 2 Despacho del buque
- 3 Autorización de salida "Ship clearance" o copia sellada de la declaración general del capitán y lista de tripulantes

Circuito alternativo:

- 4 Declaración general del capitán, lista de tripulantes y declaración de residuos
- 5 Despacho del buque
- 6 Autorización de salida "Ship clearance" o copia sellada de la declaración general del capitán y lista de tripulantes

Sólo en determinadas circunstancias y a petición del Capitán del buque:

- 7 Certificaciones de: embarco, periodos de inactividad, paralización del buque,...



ETR3. – Manipulación de la mercancía en la terminal de estiba

La terminal de carga es el espacio físico en el que se realizan la gran mayoría de las operaciones de intercambio modal de mercancía en el puerto y para ello los requerimientos de información son considerables. En este apartado se pretenden mostrar aquellos intercambios de información, necesarios para la manipulación de la mercancía en la terminal que se han considerado en apartados anteriores y que básicamente se refieren a la información intercambiada entre consignatario y terminal de carga relativa a las instrucciones de manipulación de contenedores, carga y movimientos realizados; y entre la terminal de carga y la sociedad de estiba información sobre la contratación de las manos de estiba. Lo cierto es que el nivel de automatización de estas comunicaciones es muy diferente en función de la terminal y de los agentes con los que se trate, por lo que el proceso aquí descrito debe considerarse más como un ejemplo particular que como una procedimiento de uso generalizado.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

TCB (Terminal de Contenedores de Barcelona) dispone del denominado Sistema de Comunicaciones con los Clientes (SCC), un sistema mediante el cual se permite la comunicación por vía informática de la información que a continuación se describe por medios informáticos.

Por lo que respecta a la contratación de manos de estiba, Estibarna dispone desde hace años de una aplicación informática para la transmisión de las peticiones de manos de estiba y para la autofacturación de las terminales de carga. Recientemente PortIC ha desarrollado una aplicación con mayores funcionalidades y bajo un entorno informático más actual. Dicha aplicación está en fase de implantación.

Descripción detallada del procedimiento actual

Con el armador o la compañía naviera la terminal de carga debe comunicar información relativa a las operaciones a realizar con el buque. Así, la naviera informará a la terminal de la planificación prevista del buque y de las instrucciones de carga pertinentes (1). Algunas veces la terminal de carga de la última escala facilita esta información. Una vez cargado el buque, la terminal comunicará (2) la situación del mismo después de la carga (BAYPLAN³); de esta programación del buque también se informa al agente

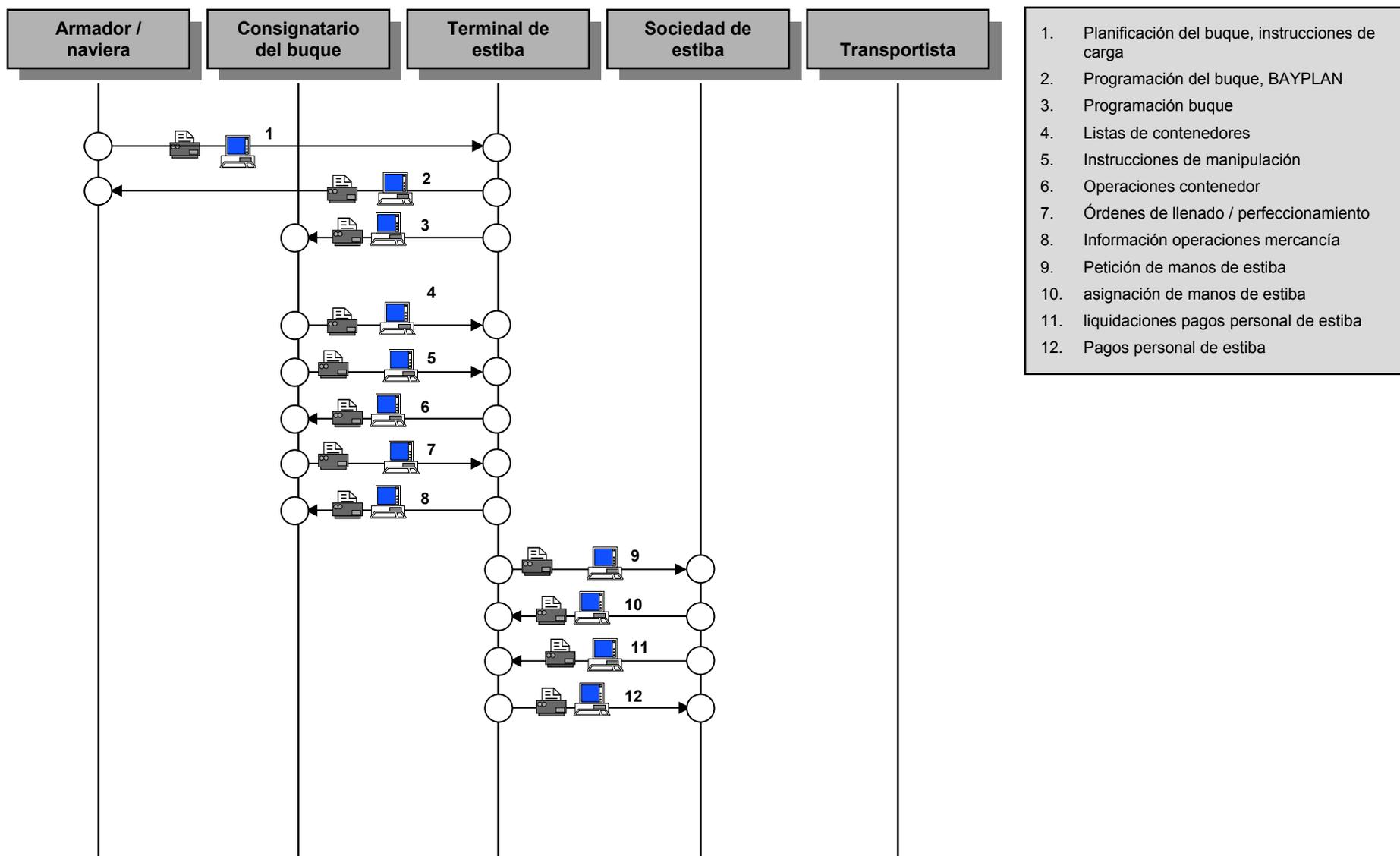
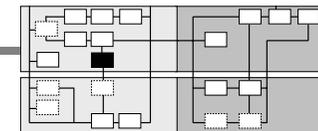
consignatario (3).

El agente consignatario debe comunicar a la terminal (4) la lista de contenedores a manipular (importación y exportación) así como las operaciones que esta deba realizar sobre los contenedores (5), indicando las instrucciones de manipulación pertinentes y las órdenes de operaciones a realizar. Para el caso de mercancías peligrosas, deberá informar también de la previsión de llegada y salida de las mismas. La terminal de carga comunicará al consignatario todas las operaciones de manipulación que se realicen (6) relativas a los contenedores (entradas y salidas por puerta, cargas y descargas de l buque, entradas y salidas por ferrocarril, llenados y vaciados en la terminal).

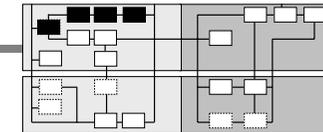
Respecto a la consolidación de mercancías, el agente consignatario debe informar a la terminal sobre las operaciones de llenado y vaciado de contenedores que deban realizarse (7). Una vez hechas dichas operaciones, la terminal de estiba también informa al agente consignatario (8) de las operaciones realizadas con la mercancía (mercancía llenada o vaciada de contenedores, mercancía recepcionada y mercancía entregada) así como los partes de sobras, faltas y averías que procedan.

La terminal de estiba debe contratar el personal de estiba a la sociedad de estiba (Estibarna). Para ello realiza una petición de manos de estiba (9). A determinadas horas del día Estibarna realiza la asignación de manos y la comunica (10) a las terminales. Posteriormente se producirá la liquidación de dichas manos (11) y el pago por las mismas (12).

³ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT



1. Planificación del buque, instrucciones de carga
2. Programación del buque, BAYPLAN
3. Programación buque
4. Listas de contenedores
5. Instrucciones de manipulación
6. Operaciones contenedor
7. Órdenes de llenado / perfeccionamiento
8. Información operaciones mercancía
9. Petición de manos de estiba
10. asignación de manos de estiba
11. liquidaciones pagos personal de estiba
12. Pagos personal de estiba



ETR4. – Documentación del transporte marítimo

En este apartado se describirán varios procesos documentales de la operativa de exportación relacionados con el transporte marítimo de las mercancías.

El primero de ellos, que no se analizará con mayor detalle, es la contratación de un seguro sobre las mercancías transportadas. Generalmente en los acuerdos entre el comprador y el vendedor ya se habrá especificado quien se hace responsable del seguro y ello quedará identificado en los Incoterms. Sin embargo, no siempre se aseguran las mercancías y pueden darse casos de compras FOB en las que el comprador, después de analizar el coste del seguro y el riesgo, opta por no asegurar las mercancías en el tramo marítimo.

El segundo es la reserva de espacio para embarque y el último las instrucciones de embarque y posterior emisión del conocimiento de embarque.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Por lo que respecta a la reserva de espacio para embarque, hasta ahora no se ha abordado este proceso en el *Fòrum Telemàtic* y ya existen algunos consignatarios y armadores que ofrecen servicios por Internet para poder reservar espacio en sus próximos viajes.

En cuanto a las instrucciones de embarque y conocimiento de embarque, debe indicarse que se abordó el tema hace años en el *Fòrum Telemàtic* y su aplicación fue escasa. Con la aparición de PortIC se hizo una revisión del procedimiento y se ofreció este servicio que ahora tiene un uso bastante extenso en nuestra Comunidad Portuaria.

Descripción detallada del procedimiento actual

El expedidor se pone en contacto con el Transitario que le gestionará el transporte y le facilita el detalle de las mercancías que va a exportar y el destino (1). Esta información servirá para que el Transitario negocie con el consignatario el transporte marítimo hasta el puerto más cercano al destino (2 y 3).

Posteriormente el Transitario facilita en forma de instrucciones de embarque toda la información de detalle para que el consignatario pueda elaborar el

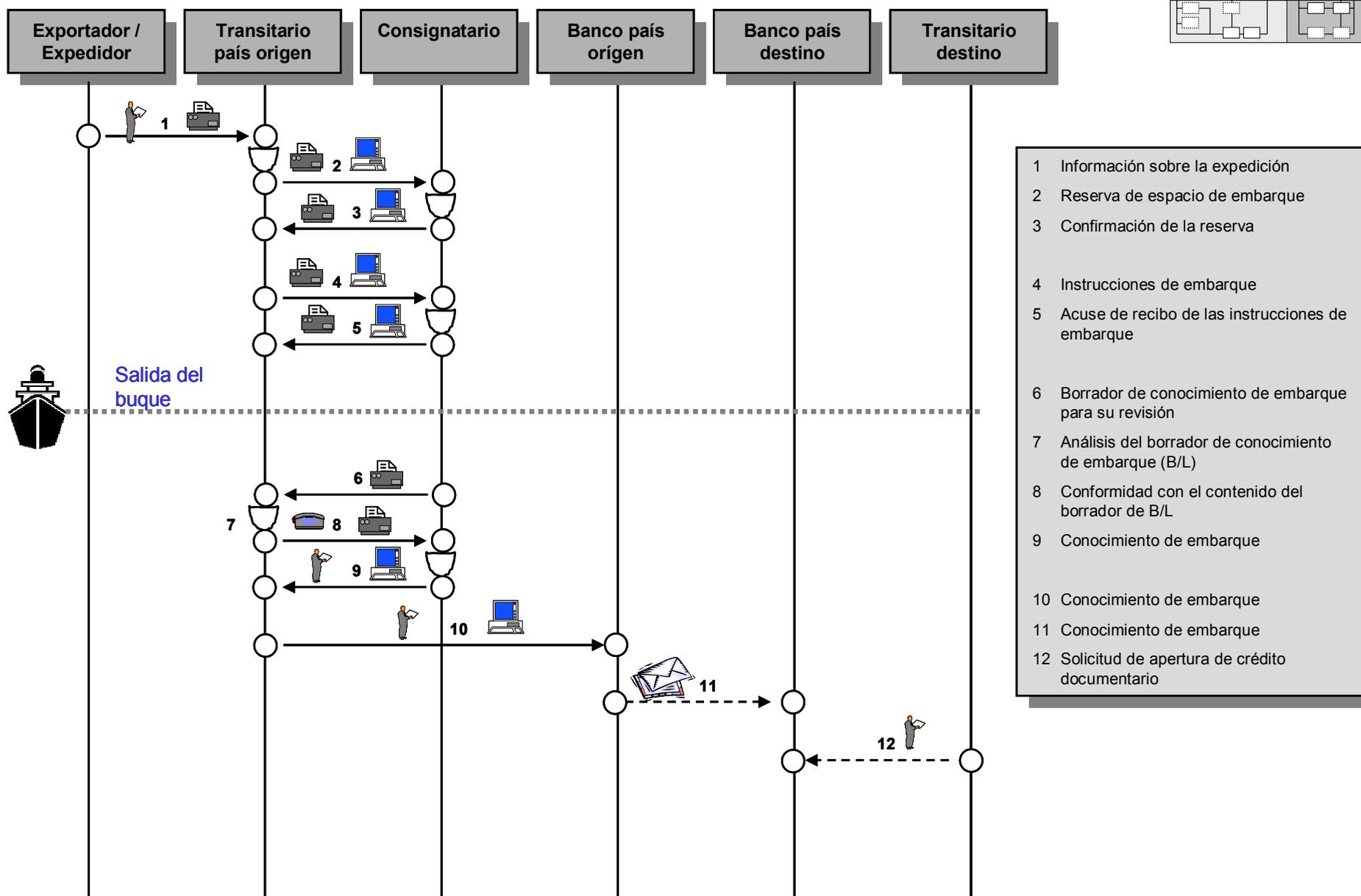
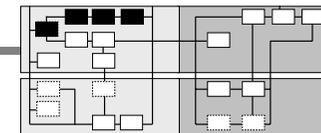
conocimiento de embarque (4) (IFTMCS⁴).

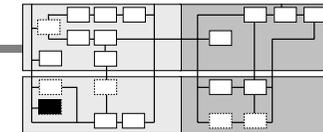
Después del embarque de las mercancías el consignatario emite un borrador del conocimiento de embarque (6) para que el transitario compruebe los términos en los que se ha redactado (7) y dé su conformidad (8). Finalmente emitirá el conocimiento de embarque en papel o por medios electrónicos⁵ (9).

Posteriormente, en muchos casos, el conocimiento de embarque se entregará a un banco del país expedidor (10) que negociará con el banco del país receptor de la mercancía el cobro de la mercancía. Si se ha optado por un pago mediante crédito documentario el destinatario ya habrá solicitado su apertura (12) y se habrá emitido una carta de crédito que deberá hacerse efectiva con la presentación de determinados documentos y chequeo de sus términos, entre ellos el conocimiento de embarque.

⁴ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT

⁵ Cada vez son más los armadores que ofrecen B/Ls en formato electrónico





ECA1a. - Tramitación documental de las mercancías peligrosas (entrada en el puerto)

El procedimiento que se describe a continuación comprende todas las comunicaciones a establecer con el fin de garantizar el correcto conocimiento y la adecuada manipulación de las mercancías peligrosas que transitan por el puerto. Comprende básicamente la notificación y la autorización de entrada así como la indicación del posicionamiento en la terminal. Las obligaciones de comunicación están reguladas por el Real Decreto 145/1989. El procedimiento general hoy en uso ha sido desarrollado de forma consensuada con otros puertos así como con el Ente Público Puertos del Estado.

Descripción detallada del procedimiento actual

La información original sobre las mercancías peligrosas transportadas procede del fabricante o expedidor de las mismas. Para su tramitación esta información debe llegar (1) al agente consignatario (ya sea directamente del expedidor o a través de transitario) que deberá elaborar la notificación de entrada de mercancías peligrosas en el recinto portuario. Este documento debe llegar (2) (IFTDGN⁶) a la Autoridad Portuaria de Barcelona, ya sea en papel (habitualmente por fax) o mediante el envío de los mensajes EDI definidos a tal fin. Las rectificaciones también se pueden enviar vía EDI (3) (IFTDGN y CANMES).

En el caso de envío EDI, la Autoridad Portuaria dispone de un sistema de filtros automáticos que pueden, bien autorizar directamente la entrada de la mercancía, bien solicitar la documentación adicional que debe acompañarlo (declaración de mercancías peligrosas, ficha de seguridad de la mercancía y certificado de arrumazón). Estos filtros automáticos se basan en aspectos como la peligrosidad de la mercancía, el hecho de que haya sido o no manipulada con anterioridad o el conocimiento que se pueda tener del expedidor de la misma. Cabe decir que en el caso de productos de extrema peligrosidad (productos incluidos en el artículo 15 del RD 145/1989) se exige la entrega de toda la documentación relativa a la mercancía peligrosa.

En el caso de envío en papel, la Autoridad Portuaria procederá a la grabación de los datos para actuar como se indica en el apartado anterior.

Esta autorización de entrada puede incluir las condiciones especiales que haya que seguir para la manipulación y el almacenaje del producto durante su estancia en el puerto. Es enviada por la APB tanto al consignatario (4) (APERAK) como a la terminal de carga (5) (IFTDGN), con el fin de que

autoricen la entrada del producto la carga cuando esta llegue a la terminal. Opcionalmente, si así lo ha manifestado el consignatario, se podrá notificar al transitario, expedidor o cargador (7) (IFTDGN), puesto que a partir de este momento podrá efectuar la entrada de la mercancía en el recinto portuario.

La Capitanía Marítima puede prohibir el embarque de una mercancía atendiendo al cumplimiento de las condiciones de seguridad marítima que corresponda. Por ello, dispone de la posibilidad de consultar la aplicación de mercancías peligrosas de la Autoridad Portuaria (8).

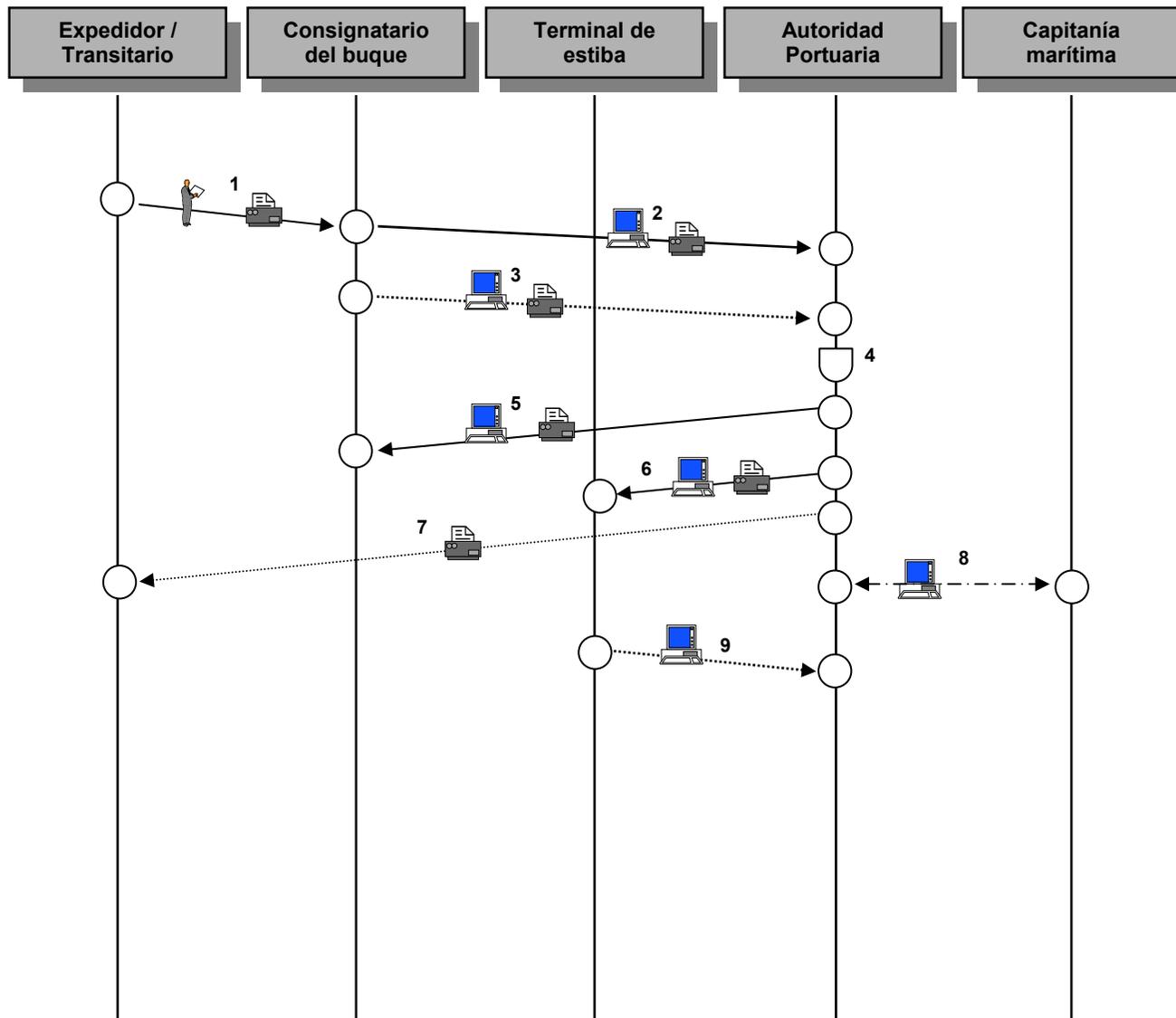
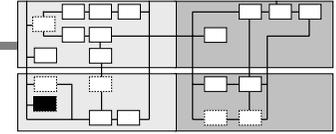
Por último, una vez la mercancía ha entrado en la terminal de carga, ésta debe informar (9) (mediante transferencia electrónica de ficheros en formato propietario) a la Autoridad Portuaria del hecho y de la ubicación de la misma, con el fin de que, en casos de emergencia, la APB pueda tener conocimiento de la existencia y el posicionamiento de todas las mercancías peligrosas en el muelle.

Estado de implantación del procedimiento telemático

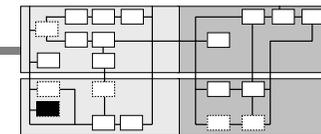
En la actualidad la información entre el consignatario y la Autoridad Portuaria puede enviarse por vía EDI. Para ello se ha desarrollado el mensaje IFTDGN que es utilizado tanto por el agente consignatario como notificación de entrada de la mercancía peligrosa como por la Autoridad Portuaria para autorizar o denegar su entrada y comunicarlo a la terminal de carga. Al consignatario se le responde mediante un APERAK.

Está pendiente de implantar la comunicación de la autorización al expedidor, transitario o cargador y la comunicación de la ubicación de la mercancía en la terminal que, en breve, se realizará mediante una transferencia de ficheros ftp. En la actualidad esta comunicación se sustituye por una lista diaria con las mercancías depositadas y su ubicación, lista que se exige esté también disponible en la propia terminal ante una posible situación de emergencia.

⁶ Mensaje EDI según la sintaxis EDIFACT



- 1 Documentación de MMPP (ficha de seguridad, detalles sobre la carga,...)
- 2 Solicitud de entrada de mercancía peligrosas
- 3 Modificaciones sobre la solicitud
- 4 Proceso de autorización por parte de la Autoridad portuaria
- 5 Autorización, autorización condicionada o denegación
- 6 Autorización, autorización condicionada o denegación
- 7 Autorización, autorización condicionada o denegación
- 8 Consulta de la información sobre mercancías peligrosas
- 9 Comunicación de la ubicación de las mercancías peligrosas en la terminal de carga



ECA1b. - Tramitación documental de las mercancías peligrosas (directiva Hazmat)

La directiva 93/75/CEE (transpuesta a la legislación española mediante el RD 1253/1997) propone la creación de un Centro Estatal de Mercancías Peligrosas que tenga conocimiento de todas las mercancías peligrosas que viajan a bordo de los buques que naveguen por aguas de la Unión Europea. Este procedimiento establece las comunicaciones para informar a dicho Centro Estatal, así como a otros organismos con responsabilidades o funciones respecto a las mercancías peligrosas.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Este procedimiento está definido e implantado.

Descripción detallada del procedimiento actual

El consignatario del buque envía a la Autoridad Portuaria la lista de mercancías peligrosas transportadas por el buque (*dangerous cargo manifest*). Este envío puede hacerse en papel o por vía EDI (1) (IFTDGN⁷).

La Autoridad Portuaria procede a su reenvío (2) (IFTDGN) al Centro Estatal de Mercancías Peligrosas según el mismo formato en que ha sido recibido (esto es, aquellas listas que hayan sido recibidas en papel, se enviarán por fax al Centro Estatal, mientras que las recibidas por vía telemática se enviarán también vía EDI).

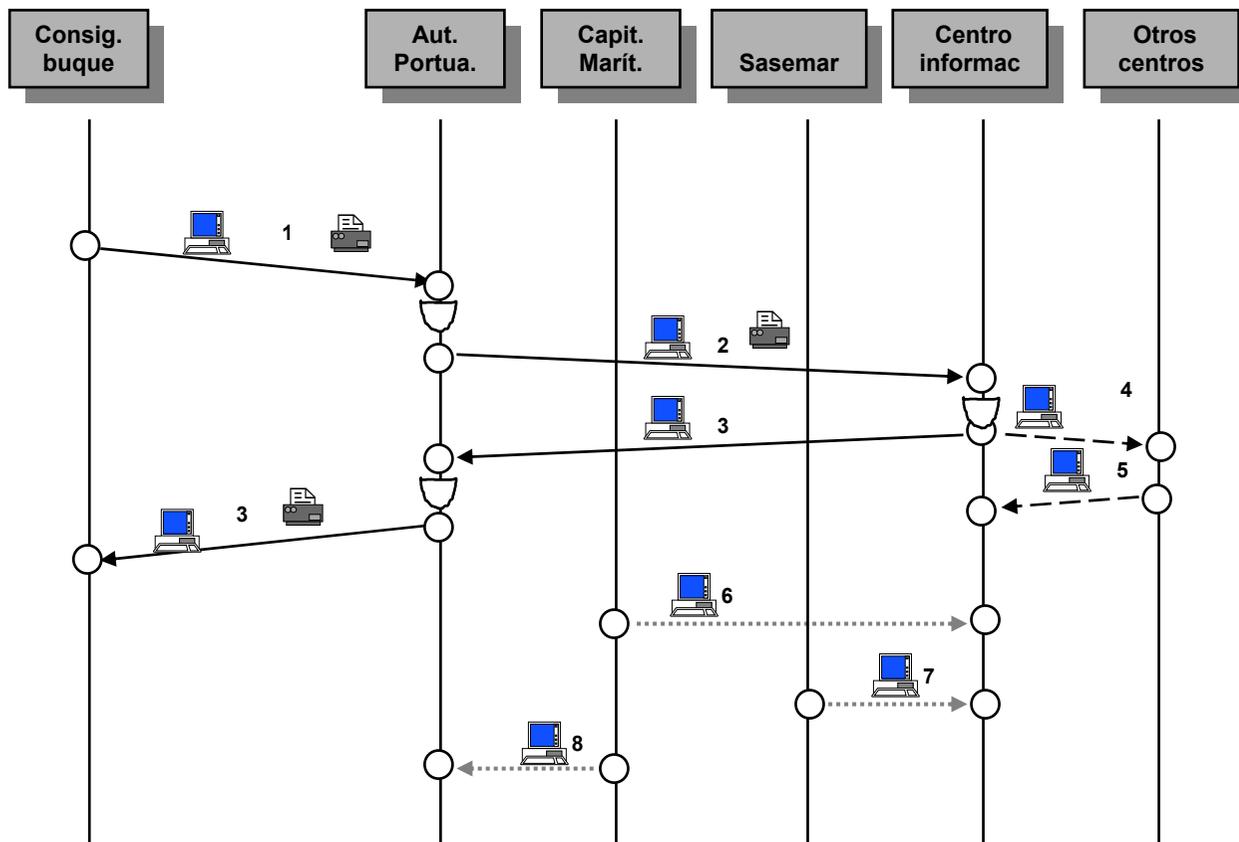
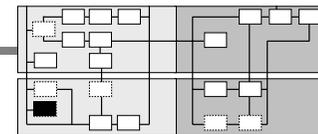
El Centro Estatal almacena la información recibida, grabando aquellas listas recibidas por fax y las pone a disposición de aquellos organismos con competencias y responsabilidades frente a las mercancías peligrosas: especialmente SASEMAR (7), las capitanías marítimas (7) y otros centros estatales análogos correspondientes a otros países de la Unión Europea (4 y 5). Como respuesta el Centro Estatal envía un acuse de recibo a la Autoridad Portuaria (3) (APERAK) que a su vez lo envía al agente consignatario del buque (3) (APERAK).

En el caso del Puerto de Barcelona, la capitanía marítima de Barcelona puede consultar la información recibida vía EDI directamente de la base de datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (8).

⁷ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT

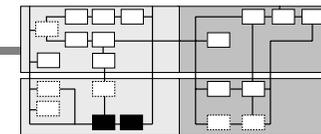
Estado de implantación del procedimiento telemático

Se ha definido un mensaje EDI IFTDGN para comunicar la lista de mercancía peligrosa del buque y un mensaje APERAK de respuesta. Estos mensajes son válidos tanto para la comunicación entre agentes consignatarios con la Autoridad Portuaria como entre la Autoridad Portuaria y el Centro Estatal de Mercancías Peligrosas



Antes de la salida del buque del puerto

- 1 Lista de MMPP a bordo del buque
- 2 Lista de MMPP a bordo del buque
- 3 Acuse de recibo o listado de errores
- 4 Lista de MMPP a bordo del buque
- 5 Acuse de recibo
- 6 Consulta de la base de datos de mercancías a bordo de los buques
- 7 Consulta de la base de datos de mercancías a bordo de los buques
- 8 Consulta de la base de datos de mercancías a bordo de los buques (procedimiento alternativo al número 6)



ECA2. – Despacho aduanero de exportación

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Tal y como puede observarse en el gráfico de la página siguiente, el proceso de despacho aduanero de la mercancía, incluyendo los subprocesos de presentación del Documento Único Administrativo (DUA) y de presentación del manifiesto de carga están automatizados, pudiéndose presentar ambos documentos por medios telemáticos. El procedimiento está definido e implantado a nivel de todo el estado español y únicamente quedan por redactar algunas particularizaciones de su aplicación en el Puerto de Barcelona, como puedan ser los procedimientos de actuación en caso de emergencia o de fallo del sistema.

Descripción detallada del procedimiento actual

El expedidor o transitario debe enviar la información relativa a la mercancía transportada al consignatario (1) y al agente de aduanas (2) tal y como se explica en el procedimiento que hace referencia a las instrucciones de embarque y el conocimiento de embarque.

Con la información sobre la partida el agente de aduanas puede proceder a presentar el DUA ante la aduana⁸ (3) (CUSDEC⁹) y la documentación complementaria al DUA (factura comercial, documentos relativos al transporte, autorizaciones administrativas de exportación, certificado de exportación, certificados CITES, certificados sanitarios...), iniciándose el despacho aduanero de las mercancías (4) y, posteriormente, la emisión del levante (5) (CUSRES). En general esto puede hacerse antes de la llegada del buque y siempre antes de iniciar la carga.

También antes de iniciar la operativa de carga del buque, el consignatario debe presentar ante el resguardo fiscal de la Aduana (en el muelle) una lista de carga de la mercancía en la que se indiquen los contenedores que se cargarán¹⁰ y, para cada uno de estos equipamientos, los documentos aduaneros que autorizan la salida de la citada mercancía (6). Con esta lista y los documentos de despacho el resguardo fiscal autorizará la carga de la mercancía en el buque.

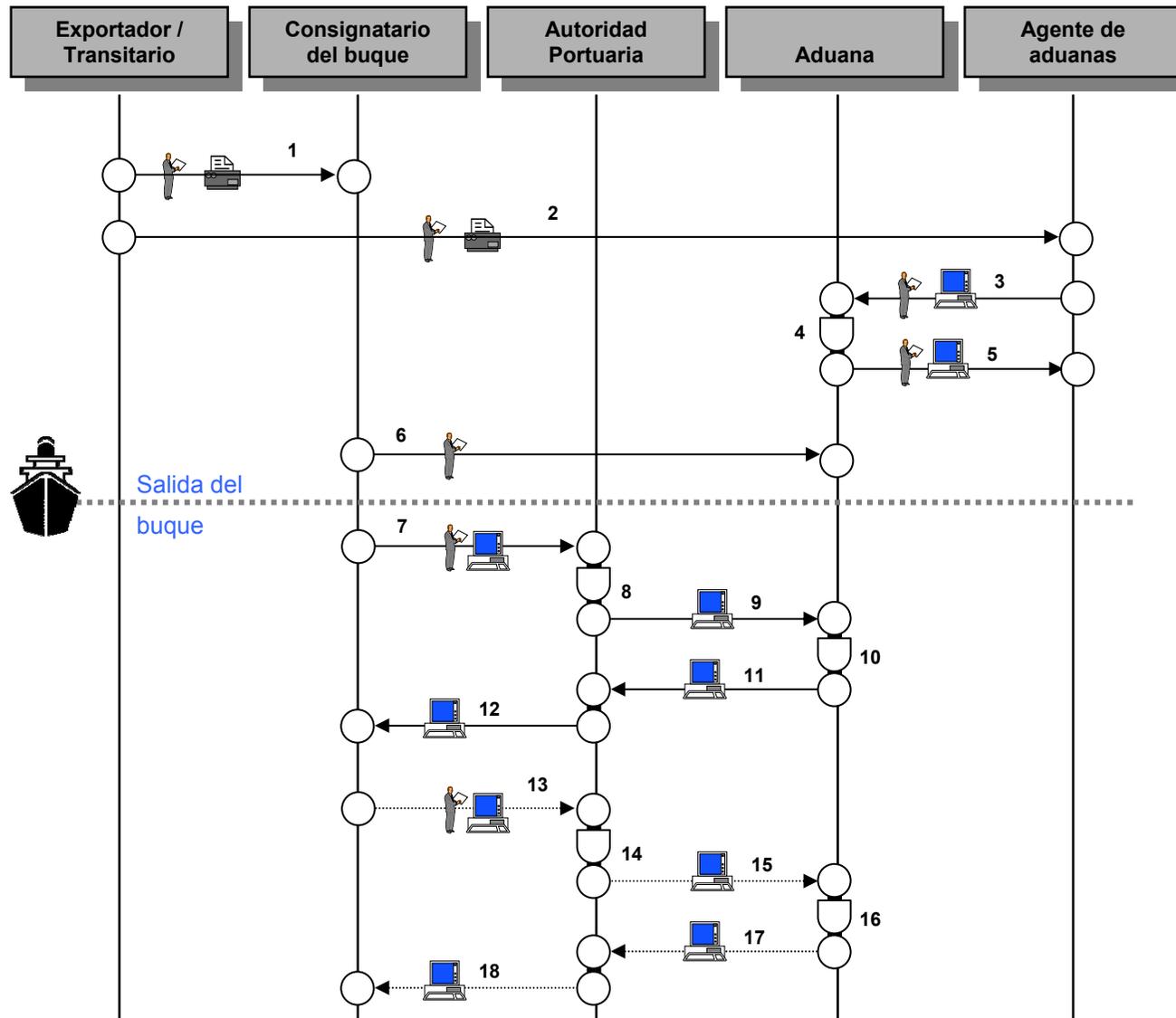
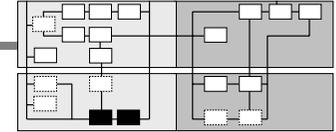
Con posterioridad a la salida del buque del puerto y a partir de los conocimientos de embarque que ha emitido y de los documentos de despacho, el consignatario elabora el manifiesto de carga que debe presentar, en papel o vía EDI a la Autoridad Portuaria (7) (IFCSUM), que procede a grabar los manifiestos recibidos vía papel (8) y la totalidad de los mismos, si superan los filtros informáticos establecidos por la Autoridad Portuaria, son enviados a la Aduana por vía telemática (9) (CUSCAR). Los filtros del sistema informático de la aduana aceptan o rechazan el mensaje (10) y emiten un acuse de reopción o rechazo (11) (CUSRES) que la Autoridad Portuaria se encarga de transmitirlo al agente consignatario (12) (CUSRES).

En caso de haber modificaciones sobre el manifiesto, estas se tramitarán de forma análoga al manifiesto original, según los pasos (13) (IFCSUM), (14), (15) (CUSCAR), (16), (17) (CUSRES) y (18) (CUSRES).

⁸ **RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2000**, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, en la que se recoge las instrucciones para la formalización del Documento Único Administrativo (DUA). (BOE 22/12/2000)

⁹ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT

¹⁰ **ORDEN de 18 de diciembre de 2001** por la que se establecen las instrucciones para la presentación del manifiesto de carga para el tráfico marítimo. (B.O.E. 04-02-2002)



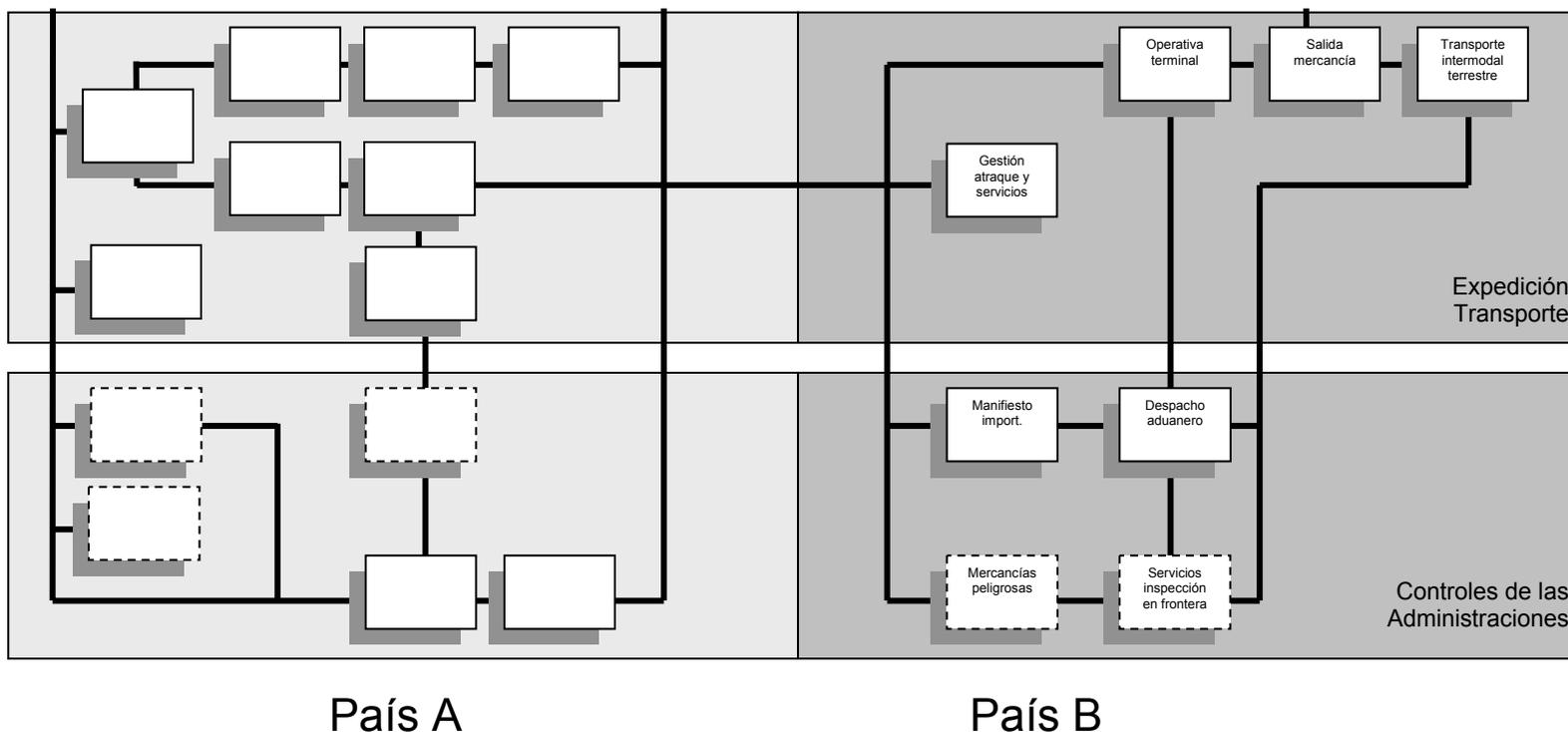
1. Información sobre la mercancía
2. Información sobre la mercancía
3. DUA y documentación complementaria
4. Despacho aduanero
5. Levante
6. Lista de carga del buque
7. Manifiesto de carga (en papel o EDI)
8. Filtros informáticos de la autoridad portuaria
9. Manifiesto de carga (siempre vía EDI)
10. Filtros informáticos de la aduana
11. Admisión o rechazo del manifiesto
12. Admisión o rechazo del manifiesto
13. Modificaciones al manifiesto de carga (en papel o EDI)
14. Filtros informáticos de la autoridad portuaria
15. Modificaciones al manifiesto de carga (siempre vía EDI)
16. Filtros informáticos de la aduana
17. Admisión o rechazo de las modificaciones
18. Admisión o rechazo de las modificaciones

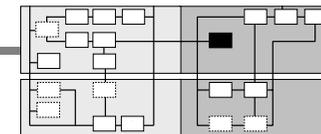
Procedimientos documentales de Importación

En los apartados posteriores se describen algunos de los procesos documentales del transporte y de los controles de las administraciones en la operativa de importación (en el país de recepción de las mercancías).

Entre los del transporte se pueden citar la documentación asociada a la operativa de las terminales, la salida de mercancías al recinto portuario y el transporte intermodal terrestre, además de toda la gestión del atraque del buque y de servicios al mismo.

Entre los de los controles de las administraciones deben citarse la tramitación de toda la documentación relacionada con las mercancías peligrosas (cuando lo sean), la gestión de los servicios de inspección en frontera (si las mercancías lo requieren), la gestión del manifiesto de importación (declaración sumaria) y el despacho aduanero.





ITR1a. – Tramitación documental de la gestión de atraques

Este procedimiento contempla los tramites necesarios para autorizar la entrada y salida de un buque del Puerto de Barcelona. Básicamente implica las relaciones existentes entre los agentes consignatarios de los buques y la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima que básicamente están reguladas por la Ley 27/1992 (Ley de Puertos).

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Este procedimiento está siendo analizado a nivel de todo el estado, de tal manera que en un futuro cercano se implantará un nuevo Procedimiento Integrado de Despacho de Escalas (PIDE). De este procedimiento existen borradores en avanzado estado de desarrollo.

Descripción detallada del procedimiento actual

48 horas antes de la llegada de un buque el agente consignatario comunica a la Autoridad Portuaria la notificación de llegada (1). La Autoridad Portuaria le asigna un número de escala (2) y se lo comunica al agente consignatario. Una vez enviada la notificación de llegada el agente consignatario puede enviar modificaciones sobre los datos de la misma (3). El día anterior a la llegada al puerto el agente consignatario del buque solicita atraque a la Autoridad Portuaria (4) que responde con la autorización de atraque (5) en la que se indica el muelle asignado para el atraque.

Todos estos documentos se envían por fax. La notificación de llegada y la solicitud de atraque son, en la práctica, dos funciones de un mismo documento, el *Document Unificat de Despatx de Vaixells (DUDEV)*. Las respuestas de la Autoridad Portuaria se generan de forma automática al grabar los datos en la aplicación informática de atraques.

La Capitanía Marítima de Barcelona tiene en todo momento acceso a las bases de datos de atraques de la APB, por lo que puede consultar las escalas previstas y autorizadas (6).

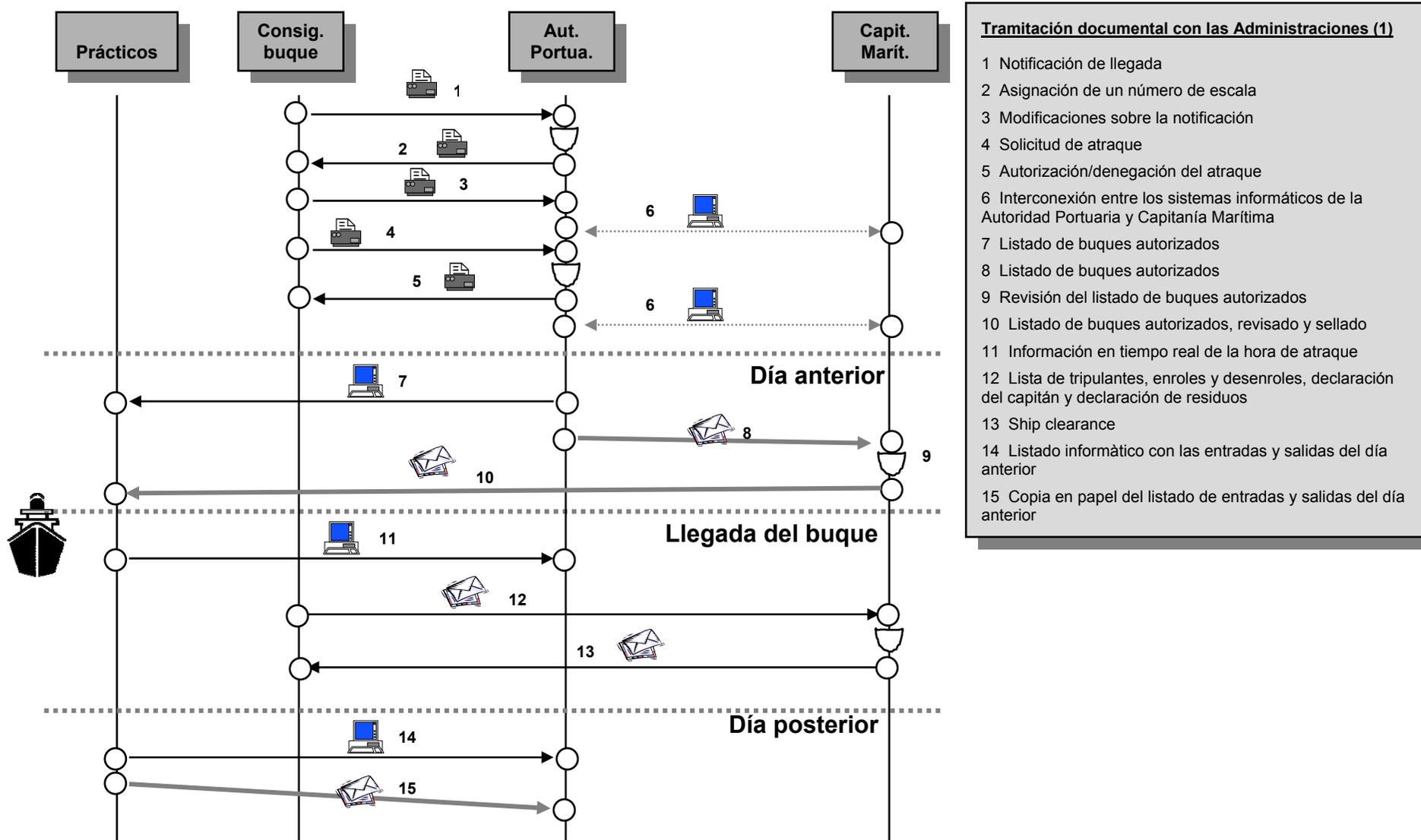
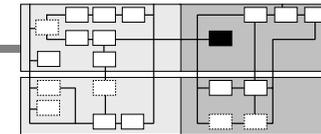
La Corporación de prácticos puede consultar en las bases de datos de la Autoridad Portuaria la lista con los buques que deben entrar al día siguiente (7), lista que la APB envía a la Capitanía Marítima (8), que la autoriza y sella (9) y la remite también a la corporación de prácticos (10).

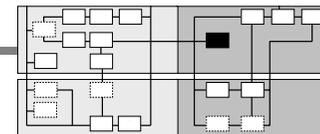
Cuando el buque entra en puerto la Corporación de Prácticos anota en las aplicaciones de la APB la hora exacta de la llegada (11) y se genera automáticamente un listado con los buques entrados (14). En paralelo, la Corporación de Prácticos envía un listado en papel a la APB (15).

Estado de implantación del procedimiento telemático

Hace años, en el *Fòrum Telemàtic* se abordó una reingeniería de este procedimiento y se definió el documento DUDEV al que ya se ha hecho referencia. Actualmente existe un grupo de trabajo que analiza la problemática de la gestión de atraques y aglutina la opinión de los profesionales que trabajan en el puerto de Barcelona para poderlas trasladar al grupo de trabajo que existe a nivel estatal. El Procedimiento Integrado de Despacho de Escalas incorpora la posibilidad de envío telemático de esta información.

En breve se procederá su implantación de tal manera que los pasos (1), (2), (3) (4) y (5) del procedimiento podrán realizarse por vía EDI, mediante los mensajes BERMAN y APERAK.





ITR1b. – Solicitud de servicios para el buque

Este procedimiento incluye la solicitud de servicios al buque tanto para su entrada en puerto (prácticos, remolcadores, amarre) como durante su estancia en el mismo (agua, electricidad, retirada de residuos, suministros...)

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Estos procesos no han sido todavía objeto de la reingeniería. Se ha analizado la posibilidad de integrar diversos servicios al buque (practicaje, remolcadores, etc.) en un único centro de operaciones portuarias en el que también estén Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima, sin embargo no se ha llegado al respecto a una propuesta concreta. En cualquier caso, los posibles avances que se hagan al respecto deberán tener en cuenta la futura Ley de Puertos en la que está trabajando el ministerio de Fomento y que prevé una liberalización de diversos servicios portuarios.

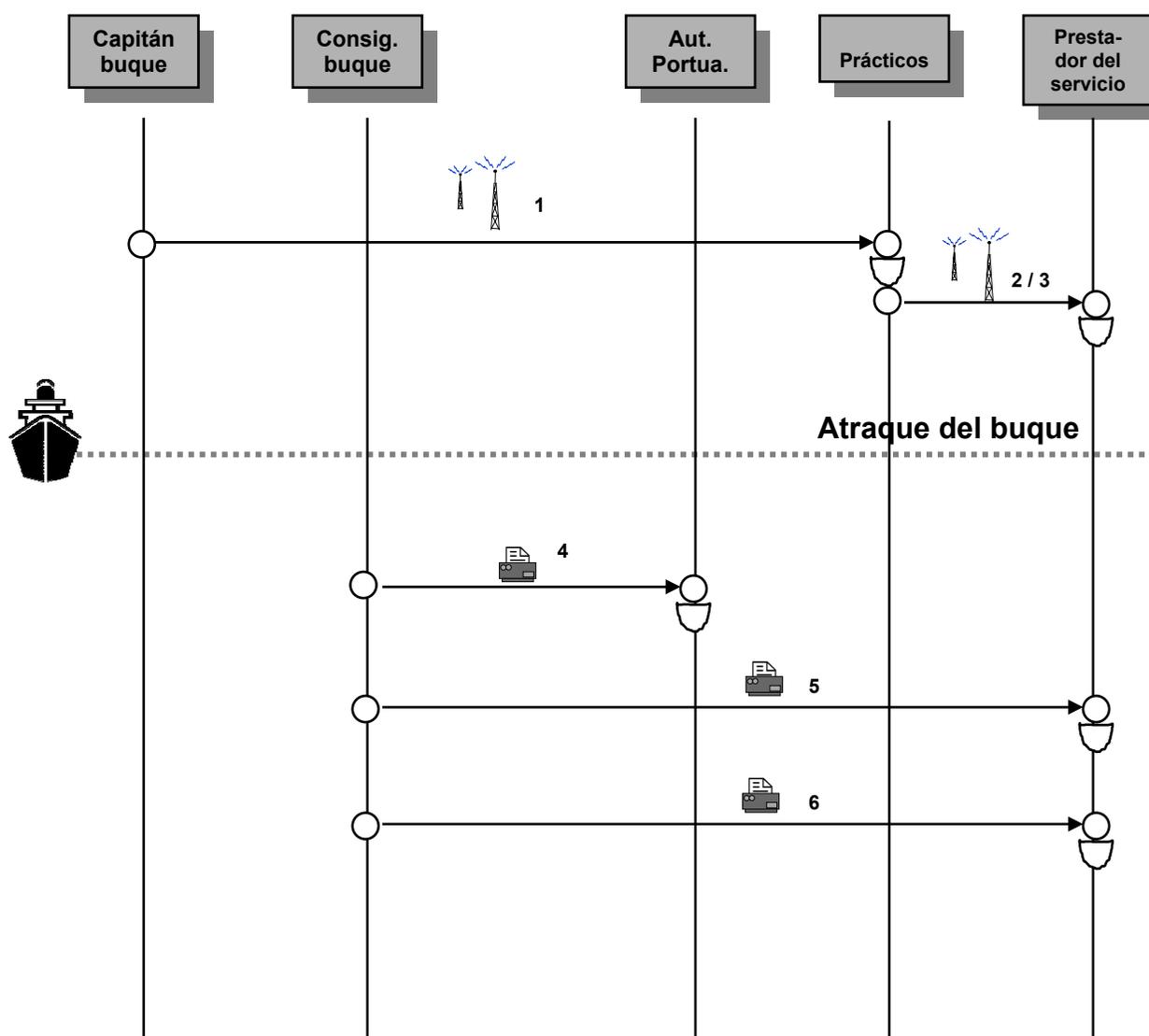
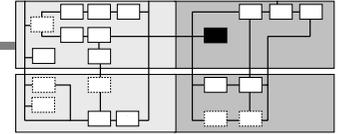
Descripción detallada del procedimiento actual

El servicio de practicaje lo solicita por radio el capitán del buque a la corporación de prácticos (1) que a su vez y en función de las características de buque requieren de los servicios de remolcadores (2) y amarre (3).

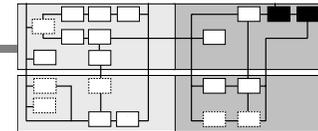
El resto de servicios, (4), (5) y (6), se solicitan mediante fax a las empresas u organismos que los suministran.

Estado de implantación del procedimiento telemático

No existe procedimiento telemático alguno, aunque el borrador del Procedimiento Integrado de Despacho de Escalas (PIDE) prevé la posibilidad de que cada puerto pueda añadir un apartado opcional al DUE (Documento Único de Escala) con los servicios que ofrece al buque.



- Solicitud de servicios para el buque**
- 1 Solicitud de servicio de practicaaje
 - 2 Solicitud de servicio de remolcaje
 - 3 Solicitud de servicio de los amarradores
 - 4 Servicio de aguada y electricidad
 - 5 Servicio de retirada de residuos: Marpol I (oleosos), Marpol V (sólidos) y Marpol IV (aguas residuales)
 - 6 Suministros para buques (aceite y combustible, provisiones, material, ...)



ITR3. – Procesos documentales asociados a la salida de la mercancía y tte. posterior

En relación al transporte terrestre posterior, se muestran a continuación tres esquemas diferentes: el primero corresponde a la situación actual, tal y como se lleva a cabo en estos momentos en el puerto de Barcelona; en segundo lugar se muestra la propuesta de procedimiento telemático a implantar a corto plazo, y en este caso se muestran dos alternativas, que el transporte posterior lo efectúe el transitario o que sea responsabilidad del consignatario o que lo efectúe el propietario de la mercancía o su agente de aduanas.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Se ha propuesto un nuevo proceso de tramitación basado en el desarrollo de un sistema en PortIC que actúe de intermediario entre los diferentes agentes y organismos involucrados, los cuales podrán consultar y actualizar la información necesaria para la realización de los diferentes trámites.

El procedimiento está definido pero aún no ha sido implantado, por ello, en primer lugar se muestra a continuación el sistema actualmente en funcionamiento.

Descripción detallada del procedimiento aplicado en la actualidad

Una vez el agente de aduanas ha obtenido (1) el levante de la Aduana (ver el procedimiento de despacho aduanero de importación), se pone en contacto telefónico con el agente consignatario para solicitar la factura asociada al transporte marítimo (2), el cual elabora la factura (3) y le comunica el importe de la misma (4) para que pueda abonarla (5), por ejemplo, mediante talón bancario. Con el talón bancario, el original del conocimiento de embarque y el levante se dirige a las oficinas del agente consignatario donde éste confeccionará el entréguese de la mercancía (7).

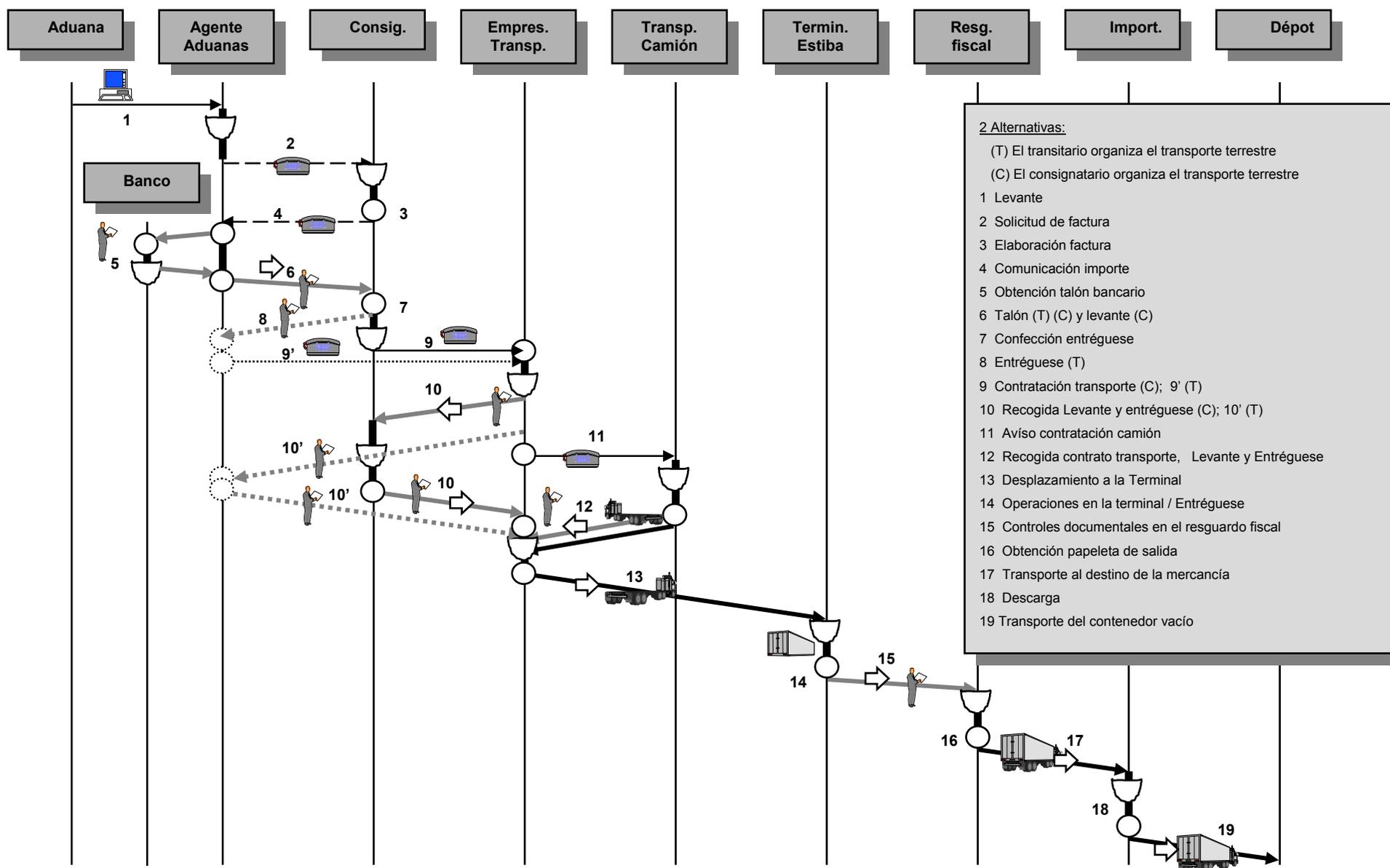
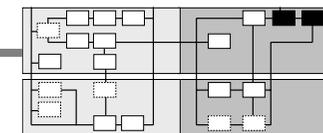
En el caso en que el transporte terrestre sea responsabilidad de un agente transitario se hará llegar al mismo el entréguese y las instrucciones de entrega.

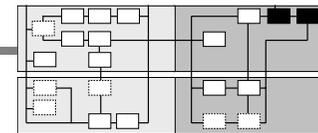
Posteriormente, se contrata el transporte terrestre (9 o 9') y la empresa transportista procede a recoger el levante y el entréguese (10 y 10') y la orden de entrega. La empresa transportista se pone en contacto con el conductor del camión (11) que pasará por sus oficinas a recoger la documentación del transporte: contrato de transporte, entréguese y levante (12).

El camión se desplaza a la terminal a recoger el contenedor con la mercancía (13). A la entrada de la terminal entrega el "entréguese" y se le comunica donde debe dirigirse para recibir el contenedor (14).

A continuación se desplaza al resguardo fiscal, donde se realizará la comprobación documental para autorizar la salida de la mercancía del recinto aduanero. Dicha comprobación se efectuará contra la presentación del levante o por consulta del estado del despacho de las mercancías del contenedor, entrando su matrícula en la aplicación de salidas de la Aduana. En ambos casos, después de la comprobación se obtiene la papeleta de salida que deberá mostrarse en el contrarregistro para poder salir del recinto portuario (16).

Finalmente el contenedor se lleva hasta su destino final (17) donde una vez descargada la mercancía (18) el contenedor vacío se devolverá al depósito de contenedores (19).





Descripción detallada del nuevo procedimiento cuando el transporte posterior corre a cargo del transitario o agente de aduanas

Para poder confeccionar el DUA, el agente de aduanas solicita la confirmación de la partida al agente consignatario (1) (IFTMIN¹¹) que se la transmite junto con una factura proforma (2) (IFTFCC) para que tenga conocimiento de los costes asociados a la mercancía. A través de PortIC (3) se realiza el pago electrónico entre el agente de aduanas y el agente consignatario.

De forma independiente el agente de aduanas presenta el DUA en la Aduana (4) (CUSDEC) a partir del cual obtiene el levante (5) (CUSRES) que autoriza la salida de la mercancía (ver el procedimiento del despacho aduanero de importación).

Una vez pagados los costes el agente consignatario emite el entréguese de la mercancía (7) (COREOR) así como el admítase del contenedor vacío (COPARN) (para posteriormente devolver el contenedor al depót una vez descargada al mercancía). Esta información llega tanto o al agente de aduanas como a PortIC, donde queda archivada en espera de posteriores consultas.

El agente de aduanas o el transitario contratan el transporte terrestre y envía la orden de transporte correspondiente (8) (IFTMIN) a la empresa transportista. La empresa transportista se pone en contacto con el conductor del camión para facilitarle los datos del transporte (9). Así mismo puede facilitar a la terminal (vía PortIC) una previsión de recogida de la mercancía y al depót (también vía PortIC una previsión de entrega del contenedor vacío (10) (COPINO).

El camión se desplaza a la terminal (11), donde se consulta en las aplicaciones de PortIC (12) la disponibilidad de entrega de la mercancía

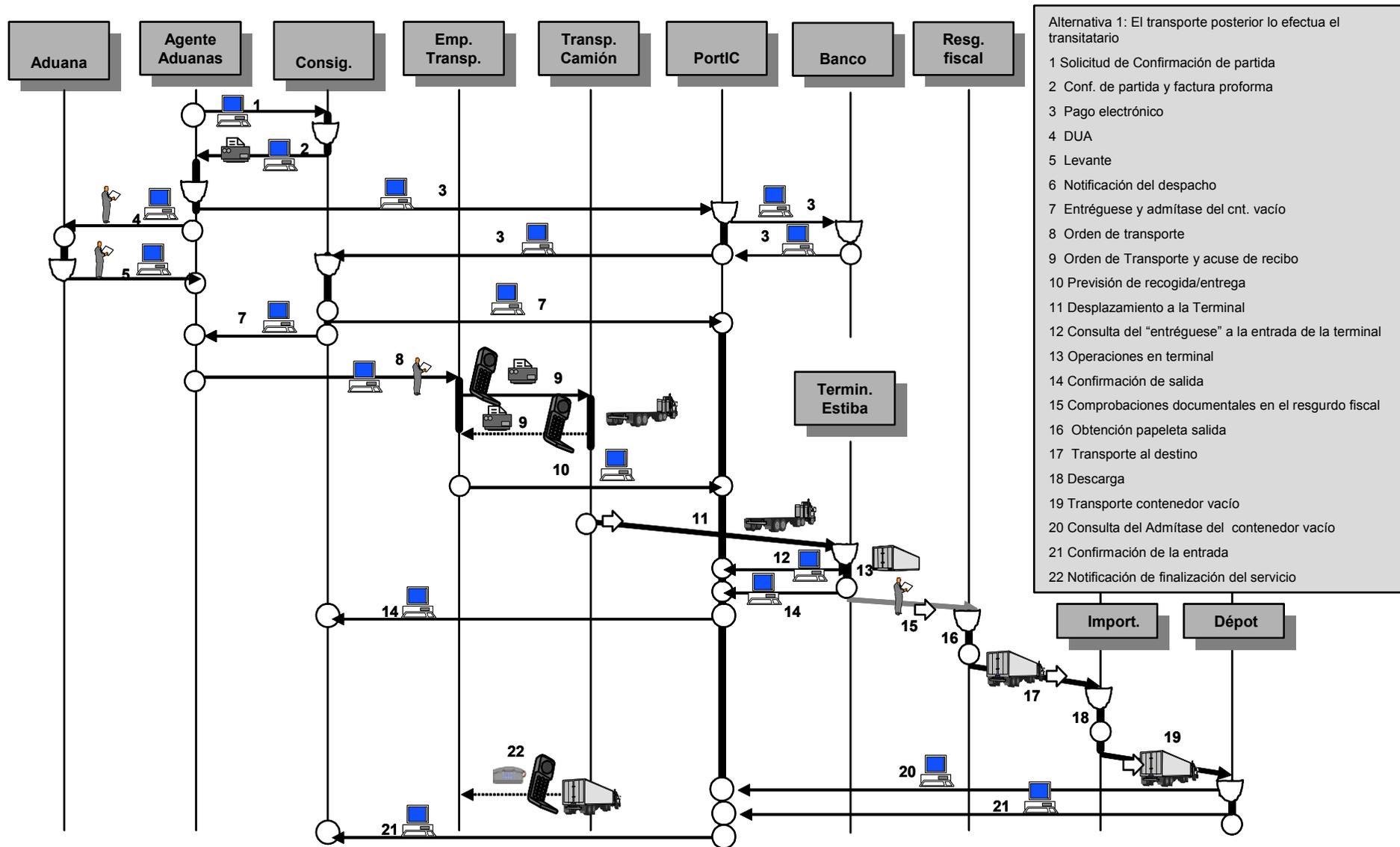
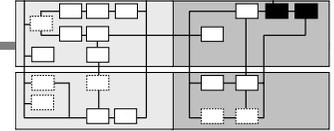
(consulta del entréguese). En la terminal se carga el contenedor en el camión (13) y se confirma la salida del mismo a PortIC para que pueda ser consultada por los agentes consignatarios (u otros participantes de la cadena logística) (CODECO).

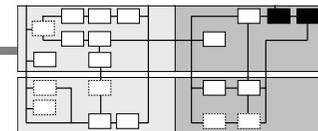
En el resguardo fiscal se realizará la comprobación documental (15) para autorizar la salida de la mercancía del recinto aduanero obteniéndose la papeleta de salida (16) que deberá mostrarse en el contrarregistro para la salida efectiva del recinto portuario.

Finalmente el contenedor se lleva hasta su destino final (17) donde una vez descargada la mercancía (18) el contenedor vacío debe devolverse al depósito de contenedores (19), donde, para verificar que el contenedor estaba autorizado a entrar consultan la aplicación de PortIC (20). La entrega del contenedor vacío se comunica a PortIC para su consulta por parte del agente consignatario (21) (CODECO).

Una vez finalizado el servicio, el conductor del camión lo comunica a la empresa de transporte (22).

¹¹ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT





Descripción detallada del procedimiento propuesto cuando el transporte posterior corre a cargo del consignatario

El procedimiento es muy similar al caso anterior, en el que el transporte posterior corre a cargo del transitario o agente de aduanas. Los únicos cambios se producen en relación a la entrega del levante y del entréguese de la mercancía y al admitase del contenedor vacío.

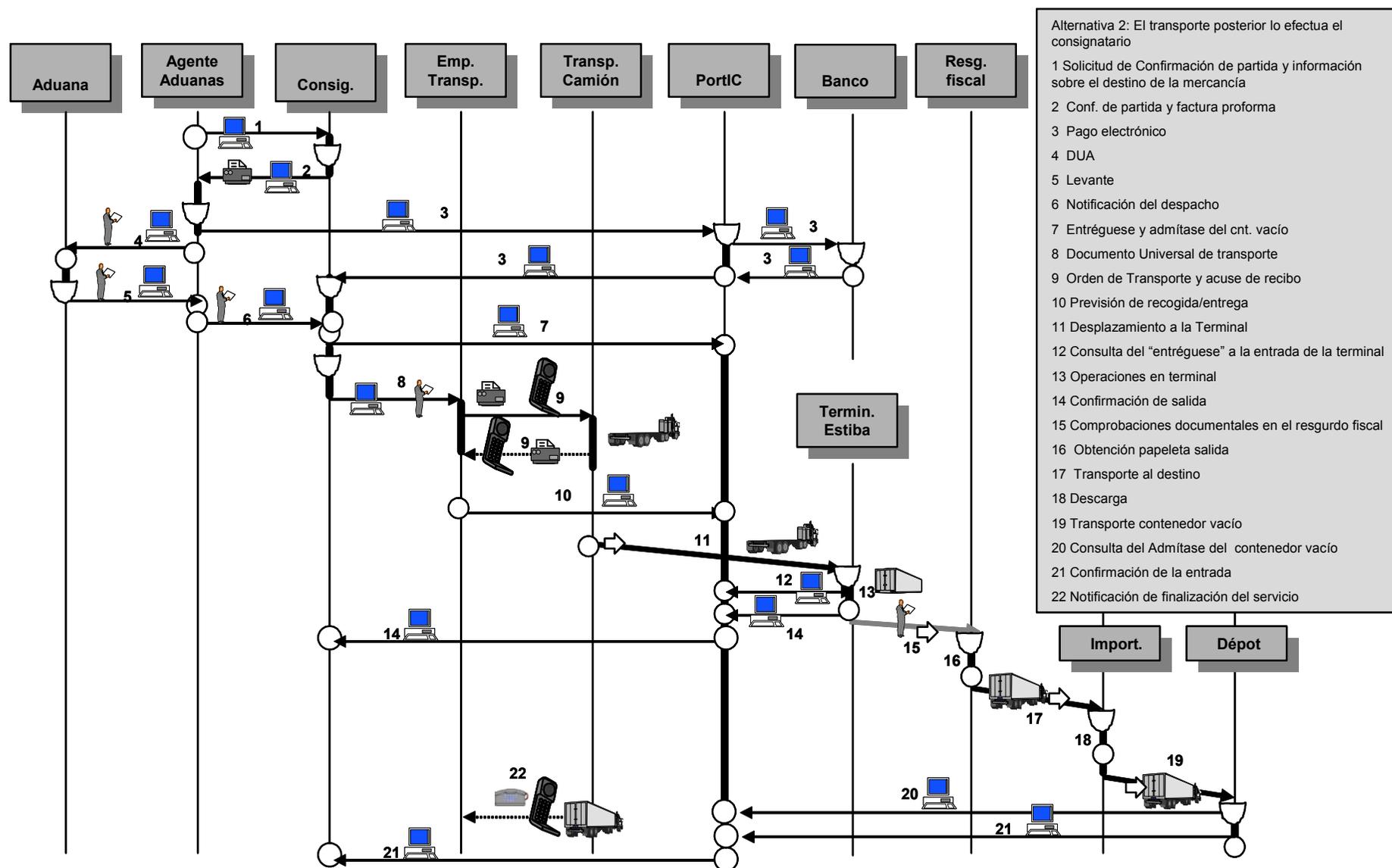
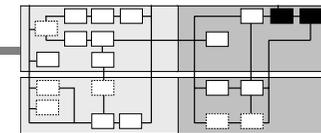
En efecto, en este caso, una vez realizado el despacho aduanero y obtenido el levante (5) (CUSRES¹²) el agente de aduanas debe notificar el despacho al agente consignatario y hacerle entrega del levante para que pueda retirar la mercancía (6). Puesto que es el agente consignatario el que está a cargo del transporte, envía el entréguese de la mercancía y el admitase del contendor vacío, junto con el levante y la orden de entrega a la empresa de transporte (8), en lugar de hacerlo a través del transitario o agente de aduanas.

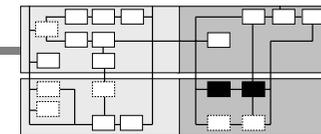
El resto del procedimiento sigue las mismas pautas que en el caso anterior.

Estado de implantación del procedimiento telemático

PortIC ha desarrollado una aplicación informática para soportar este proceso. Dicha aplicación está pendiente de su validación por parte del *Fòrum Telemàtic*. Una vez hecho esto se procederá a su implantación de forma general.

¹² Mensaje EDI según la sintaxis EDIFACT





ICA1. – Despacho aduanero de importación

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Tal y como puede observarse en el gráfico de la página siguiente, el proceso de despacho aduanero de importación, incluyendo los subprocesos de presentación de la Declaración Sumaria y de presentación Documento Único Administrativo (DUA) están automatizados, pudiéndose presentar ambos por medios telemáticos. El procedimiento está definido e implantado a nivel de todo el estado español y sólo están pendientes de redactar, a nivel local, algunas reglamentaciones sobre los procedimientos de actuación en caso de emergencia o de fallo del sistema.

Descripción detallada del procedimiento actual

El armador o naviero, una vez conoce la mercancía que se va a descargar en un puerto, lo comunica al agente consignatario que lo representa en ese puerto (1). El agente consignatario elabora y envía a la Autoridad Portuaria la declaración sumaria¹³ (2) (IFCSUM¹⁴), ya sea vía EDI o en formato papel; en este segundo caso la Autoridad Portuaria deberá proceder a la grabación de los datos. La totalidad de las declaraciones sumarias deben superar los filtros informáticos de la Autoridad Portuaria (3) para posteriormente, incluso las entregadas en papel, ser reenviadas a la Aduana por medios telemáticos (4) (CUSREP, CUSCAR). La declaración debe superar los filtros informáticos de la Aduana (5) y ésta responde con un mensaje de aceptación o rechazo de la declaración que se envía, vía EDI, a la Autoridad Portuaria (6) (CUSRES) la cual lo reenvía, por EDI o mediante fax (según se haya entregado la declaración original) al agente consignatario (7) (CUSRES).

En cualquier momento antes de la activación de la declaración sumaria el consignatario puede presentar modificaciones sobre la declaración (8)

¹³ **ORDEN de 18 de diciembre de 2001** por la que se modifica la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 27 de julio de 1995 por la que se establece el modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo.. (B.O.E. 04-02-2002)

¹⁴ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT

(IFCSUM) que son respondidas por la Aduana de forma similar a la declaración original (9), (10), (11) y (12).

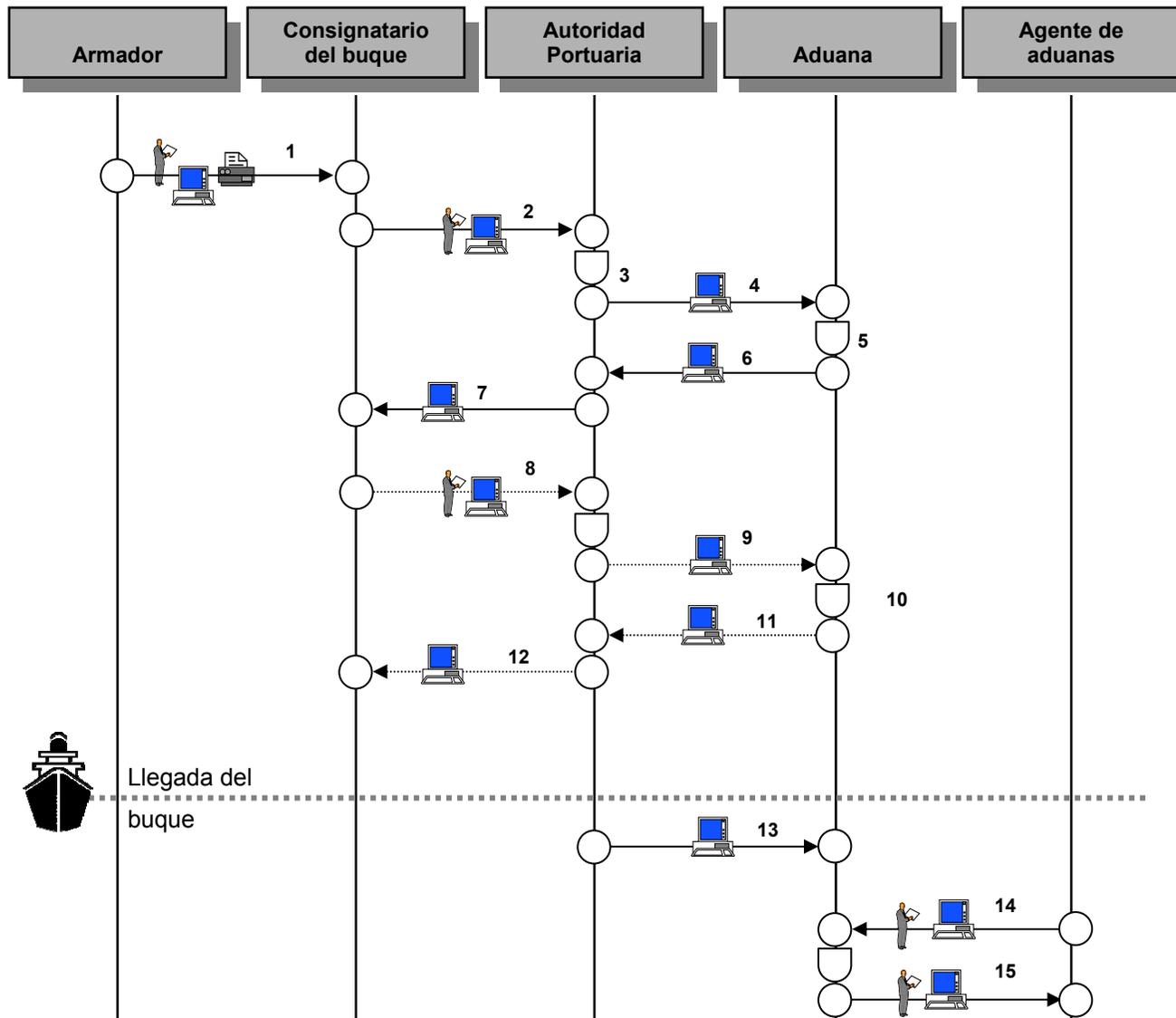
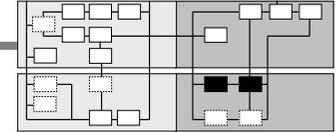
La activación de la declaración sumaria sucede cuando los prácticos del puerto introducen en la aplicación de la Autoridad Portuaria la hora de llegada del buque. La activación implica que a partir de este momento la mercancía está a disposición de la Aduana y por tanto se puede solicitar destino aduanero para las mercancías. Esta activación es comunicada a la Aduana (11) (CUSREP).

El agente de aduanas, de forma independiente, puede proceder a presentar el DUA ante la Aduana¹⁵, ya sea en papel o por vía EDI (14) (CUSDEC), junto con otros documentos (Factura, Autorización Administrativa de Importación, Certificados, Licencias,...). La Aduana procede al despacho aduanero que culminará con la emisión del levante de la mercancía (15) (CUSRES).

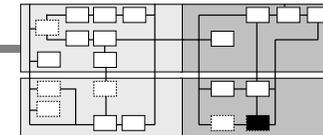
Evolución futura prevista del procedimiento

La aceptación del DUA por parte de la Aduana, pronto únicamente se permitirá Internet, incluyendo un filtro en la aplicación informática de tal manera que sólo se aceptará la entrega del mismo una vez se haya activado el buque. Actualmente, vía EDI se permite el envío del DUA antes de la llegada del buque y el levante no se emite antes de la activación del buque. Como se ha indicado, esto tiende a desaparecer.

¹⁵ **RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2000**, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, en la que se recoge las instrucciones para la formalización del Documento Único Administrativo (DUA). (BOE 22/12/2000)



1. Información del armador
2. Declaración sumaria (en papel o EDI)
3. Filtros informáticos de la autoridad portuaria
4. Declaración sumaria (siempre vía EDI)
5. Filtros informáticos de la aduana
6. Admisión o rechazo de la declaración sumaria
7. Admisión o rechazo de la declaración sumaria
8. Modificaciones a la declaración sumaria (en papel o EDI)
9. Modificaciones a la declaración sumaria (siempre vía EDI)
10. Filtros informáticos de la aduana
11. Admisión o rechazo de las modificaciones
12. Admisión o rechazo de las modificaciones
13. Activación de la declaración sumaria
14. Despacho aduanero
15. Levante



ICA2. – Procesos documentales asociados a los servicios de inspección en frontera (SIF)

Este proceso contempla la tramitación ante los Servicios de Inspección en Frontera distintos de la Aduana (Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE). Básicamente consiste en que el agente consignatario debe solicitar inspección a dichos organismos y que los resultados de dicha solicitud deben indicarse en el despacho ante la Aduana, la cual no emitirá el levante de la mercancía hasta que no se haya obtenido el correspondiente certificado del servicio de inspección.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Relacionados con este proceso se muestran tres procedimientos, el primero es el que aplica en la actualidad en caso de inspección de las mercancías en muelle, el segundo es el que aplica en caso de inspección en el PIF (Puesto de Inspección Fronteriza) y el tercero está en vías de aplicación.

Actualmente se está en vías de implantación de ciertas mejoras propuestas por el Departamento de Aduanas y, en paralelo, se está trabajando en la elaboración de un nuevo procedimiento (el tercero que se explicará) que permitiría la presentación de documentos por vía telemática. En su elaboración han participado, además de la Aduana, los Servicios de Inspección en Frontera, AENA y la compañía CLASA, el Grupo de Armonización de Procedimientos (GAP) integrado por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de Barcelona, Bilbao y Valencia y la sociedad Portel Servicios Telemáticos, S.A.

Descripción detallada del procedimiento en caso de inspección en el muelle

Antes de la llegada de las mercancías al puerto, el interesado en la carga debe enviar una prenotificación con el detalle de las mercancías que son susceptibles de inspección veterinaria¹⁶. Posteriormente, deberá entregarse una copia de la declaración sumaria a los distintos Servicios de Inspección.

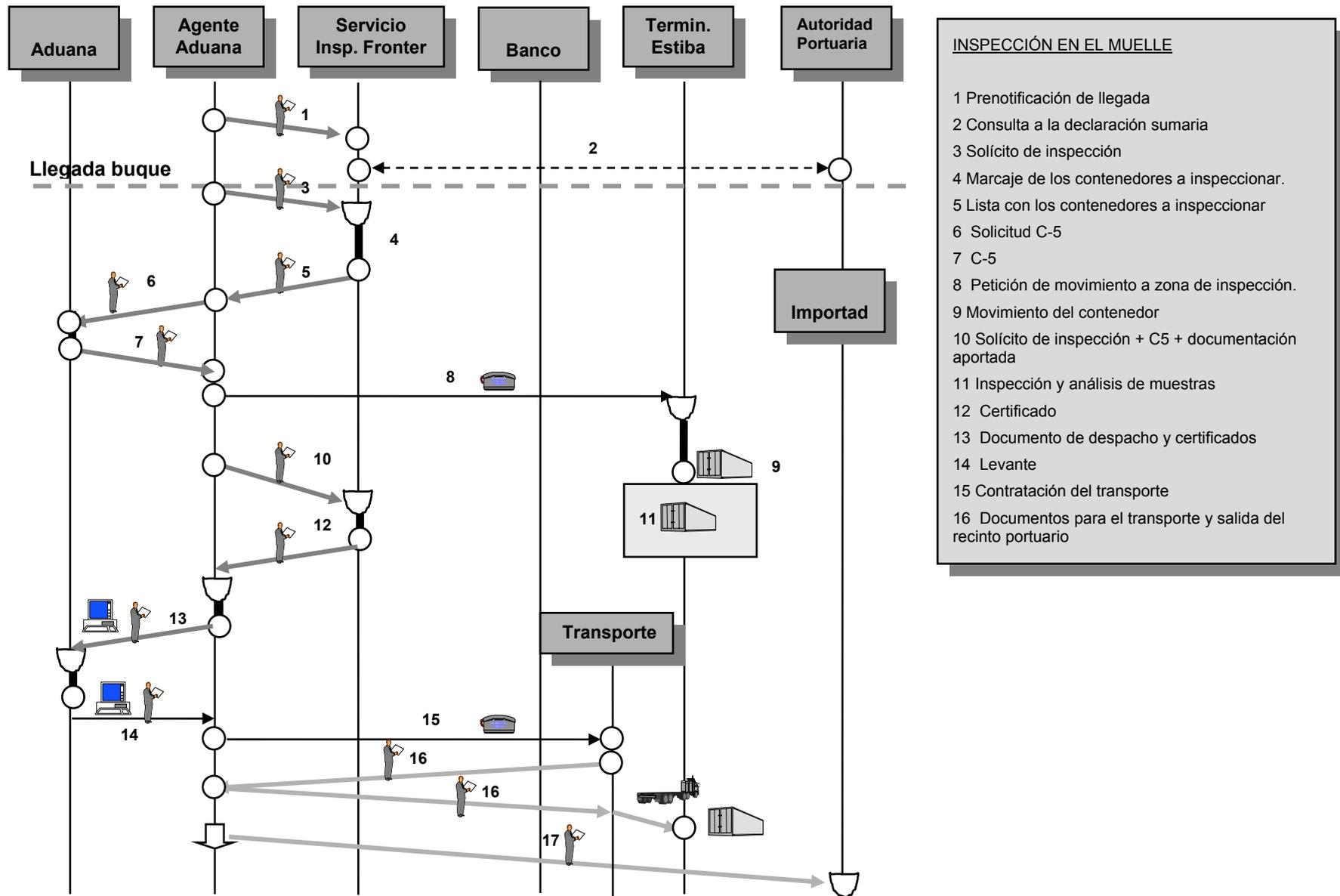
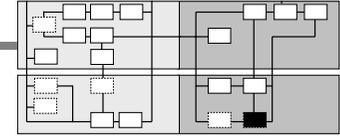
¹⁶ Real Decreto 1977/1999

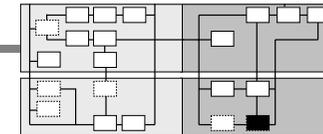
La Autoridad Portuaria facilita el acceso a esa información desde el momento en el que se encuentra presente en su ordenador.

Posteriormente y cuando el agente de aduanas tiene constancia de que la mercancía deberá ser inspeccionada, presenta el solícito al servicio de inspección en frontera correspondiente y, generalmente, aporta el resto de documentación necesaria (3). De este modo se evitan problemas en el momento de la inspección, con los consecuentes gastos, demoras... En caso de tratarse de una partida de más de un contenedor, el inspector podrá marcar los contenedores que desea inspeccionar (4). Con la lista de contenedores a inspeccionar (5) (6) el agente de aduanas deberá solicitar permiso a la Aduana para poder abrir el contenedor y extraer las muestras que el servicio de inspección haya solicitado. Esto se hace (7) mediante el documento C-5.

El agente de aduanas realiza a la terminal de estiba la petición de movimiento a la zona de inspección (8). La terminal procede a mover el contenedor (9). El agente de aduanas presenta el solícito de inspección, el C-5 y el resto de la documentación aportada al servicio de inspección (10) que procede a la inspección y al análisis de muestras (11), entregando un certificado al agente de aduanas (12). Entonces el agente de aduanas, con el certificado y los documentos de despacho, puede ir a la Aduana (13) a despachar la mercancía, obteniendo el levante (14).

A continuación el agente de aduanas puede contratar el transporte (15) y entregar la documentación al transportista para la salida de la mercancía (16). Así mismo, también puede entregar la documentación al importador y/o al consignatario (17).





Descripción detallada del procedimiento en caso de inspección en el PIF

Con independencia de que la inspección se lleve a cabo en el PIF o en el muelle, antes de la llegada del buque se enviará una prenotificación con el detalle de las mercancías a inspeccionar y posteriormente se facilitará acceso a las declaraciones sumarias.

Cuando el agente de aduanas tiene conocimiento de que la mercancía debe ser inspeccionada en el Puesto de Inspección Fronteriza (PIF), paga las tasas correspondientes al servicio de inspección (1). Al estar la tasa asociada a la información declarada en el solícito, el pago siempre será posterior a la presentación del solícito o, en su caso, a la prenotificación del solícito, si ésta se realiza mediante el Anexo III.

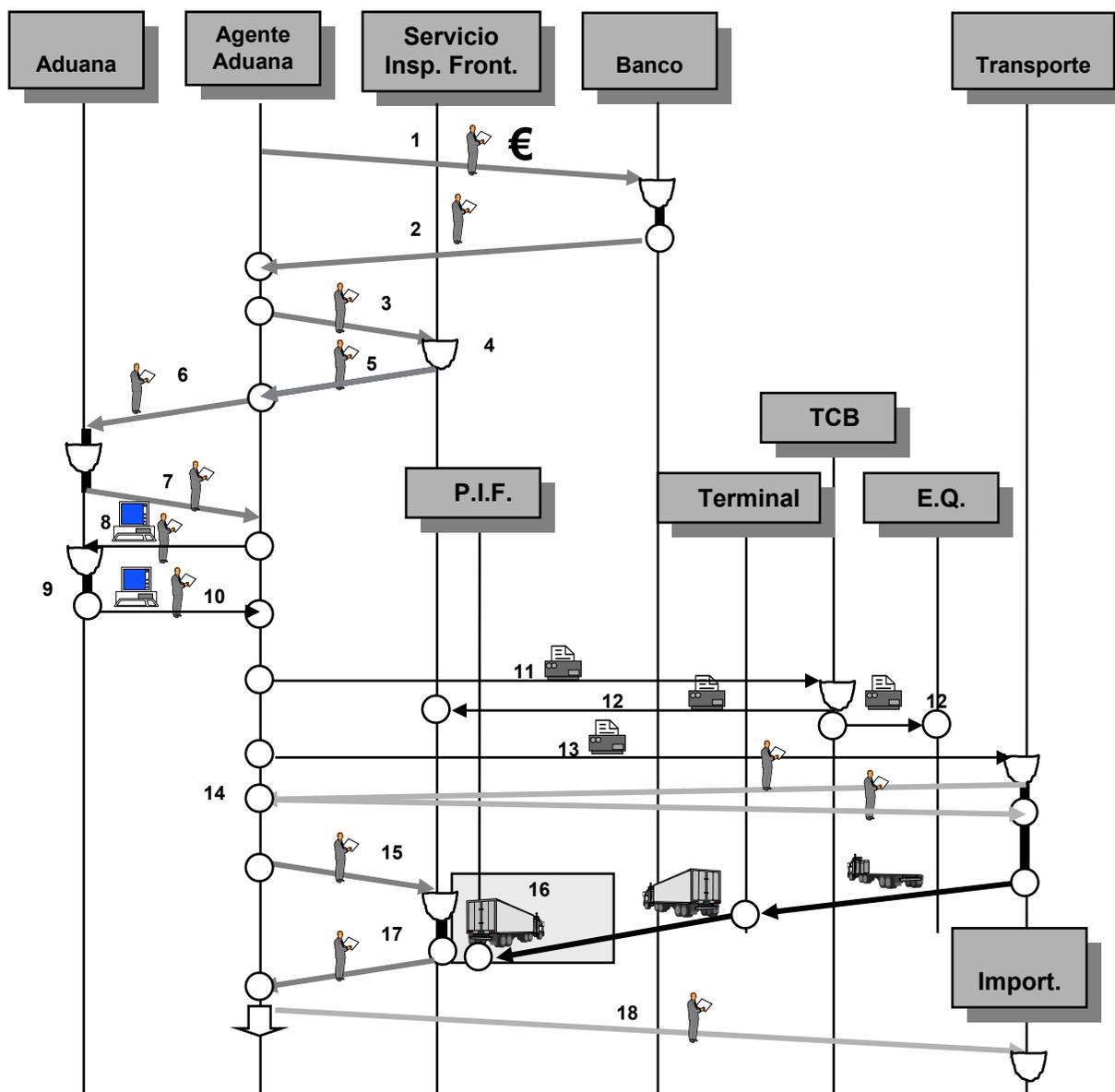
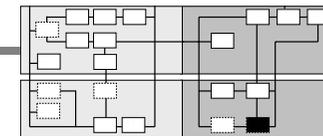
Posteriormente, con el comprobante de pago (2) presenta el solícito de inspección (3) en el servicio de inspección correspondiente (en este caso, Sanidad Exterior o Sanidad Animal).

A continuación, cuando la partida consta de más de un contenedor, el inspector podrá marcar los contenedores que desea inspeccionar (4) (5). El

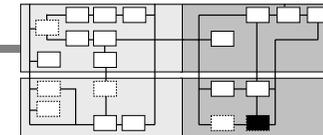
agente de aduanas deberá solicitar el permiso (6) a la Aduana para abrir el contenedor y extraer las muestras que el servicio de inspección ha solicitado. El permiso se concede mediante el documento C-5 (7). El siguiente paso consiste en despachar la mercancía ante la Aduana (9) para lo cual se podrá presentar un documento de tránsito o DUA (8).

En estos casos suele emitirse un levante condicionado a la obtención del certificado del servicio de inspección en frontera (10). Para proceder a la inspección física y lograr este certificado el agente de aduanas deberá reservar hora en el PIF, enviando un fax a TCB (11). TCB, a primera hora, facilita una relación con la previsión al SIF (12) y al *Equip de Qualitat* del puerto (13).

Posteriormente se contratará el transporte terrestre (13) y deberá entregarse al transportista toda la documentación necesaria para mover el contenedor (levante condicionado, entréguese la mercancía, admítase del contenedor vacío, orden de transporte, C-5,...). Más tarde, el transportista recogerá la mercancía de la terminal de estiba y la transportará al PIF donde, en presencia del agente de aduanas se inspeccionará (15) y se emitirá el certificado (16) que se entregará llegar al agente de aduanas (17) que a su vez lo hará llegar al importador (17).



- INSPECCIÓN EN EL PIF**
- 1 Pago de las tasas
 - 2 Recibo del pago
 - 3 Solicitud de inspección
 - 4 Marcaje de los contenedores a inspeccionar.
 - 5 Lista con los contenedores a inspeccionar
 - 6 Solicitud C-5
 - 7 C-5
 - 8 Documento de despacho
 - 9 Despacho
 - 10 Levante condicionado
 - 11 Petición de reserva de horario PIF
 - 12 Comunicación de reserva de horario PIF
 - 13 Contratación del transporte
 - 14 Recogida de la documentación de salida
 - 15 Solicitud de inspección + C5 + documentación aportada
 - 16 Inspección y análisis de muestras
 - 17 Certificado y levante sellado
 - 18 Documentación para el importador



Nuevos procedimientos en vías de implantación

El Departamento de Aduanas ofrece a los Servicios de Inspección en Frontera la posibilidad de generar un código (denominado NRC) que posteriormente el operador económico deberá incluir en el DUA. De este modo, la Aduana tiene la constancia de que las mercancías declaradas ya han sido inspeccionadas por determinado Servicio y puede alterar el resultado de su sistema de filtros. Así, si a un DUA se le asignaba el circuito naranja únicamente porque la mercancía debía someterse a determinado control de los Servicios de Inspección, cuando se tenga constancia de que se han efectuado los controles (mediante la inclusión del NRC) se podrá asignar el circuito verde.

A continuación se describe el procedimiento en el que se está trabajando en el seno del Grupo de Armonización de Procedimientos (GAP), conjuntamente con la Aduana y los Servicios de Inspección en Frontera:

Antes de la llegada del medio de transporte o cuando se tenga conocimiento de la mercancía transportada y, en cualquier caso, en el momento de aceptación de la Declaración Sumaria por la Aduana, se proporcionará a los Servicios de Inspección en Frontera (tal y como determina el artículo 3 del RD 1977/1999) la herramienta o procedimiento que le permita un acceso permanente al manifiesto de carga, al menos, durante el espacio de tiempo que requiera el despacho. Dicha información, procedente de las declaraciones sumarias (1) (IFCSUM), la facilitará la Autoridad Portuaria al Servicio de Inspección en Frontera mediante una aplicación de consulta de manifiestos (2).

Vía EDI o en papel, el declarante presenta el solicitud de inspección a los Servicios de Inspección en Frontera (3) (CUSDEC). Estos Servicios de Inspección, en caso de admitirlo a trámite, le asignarían N° de Registro de Solicitud y el tipo de reconocimiento a realizar, que comunicarán tanto al declarante remitente (4) (CUSRES), como también a la Aduana (5) (CUSRES). Los tipos de reconocimiento son: no se realiza inspección, sujeto a inspección documental o sujeto a inspección física. En el caso de que al servicio de inspección no le corresponda inspeccionar las mercancías, se emitirá un mensaje de rechazo.

En el despacho de la mercancía, al enviar el declarante el DUA (6) (CUSDEC) con su referencia al N° de Registro de Solicitud en la “casilla 44”, la Aduana deberá comprobar que se trata de un N° de expediente válido que corresponde a un determinado Manifiesto-Partida, y lo retendrá hasta que haya recibido el correspondiente dictamen sanitario de los Servicios de Inspección en Frontera.

En caso de inspección física por parte de los Servicios de Inspección en Frontera, la Aduana puede decidir inspeccionar la misma mercancía. En todo caso, la propuesta considera que en el momento de la inspección actúan, a la vez, tanto la Autoridad Aduanera como los Servicios de Inspección en Frontera.

En determinados casos y previamente a la inspección deberán abonarse las tasas de la inspección (8).

Si hay inspección física el servicio de inspección en frontera informará sobre las mercancías a inspeccionar (equipamientos o lotes) (5) (CUSRES).

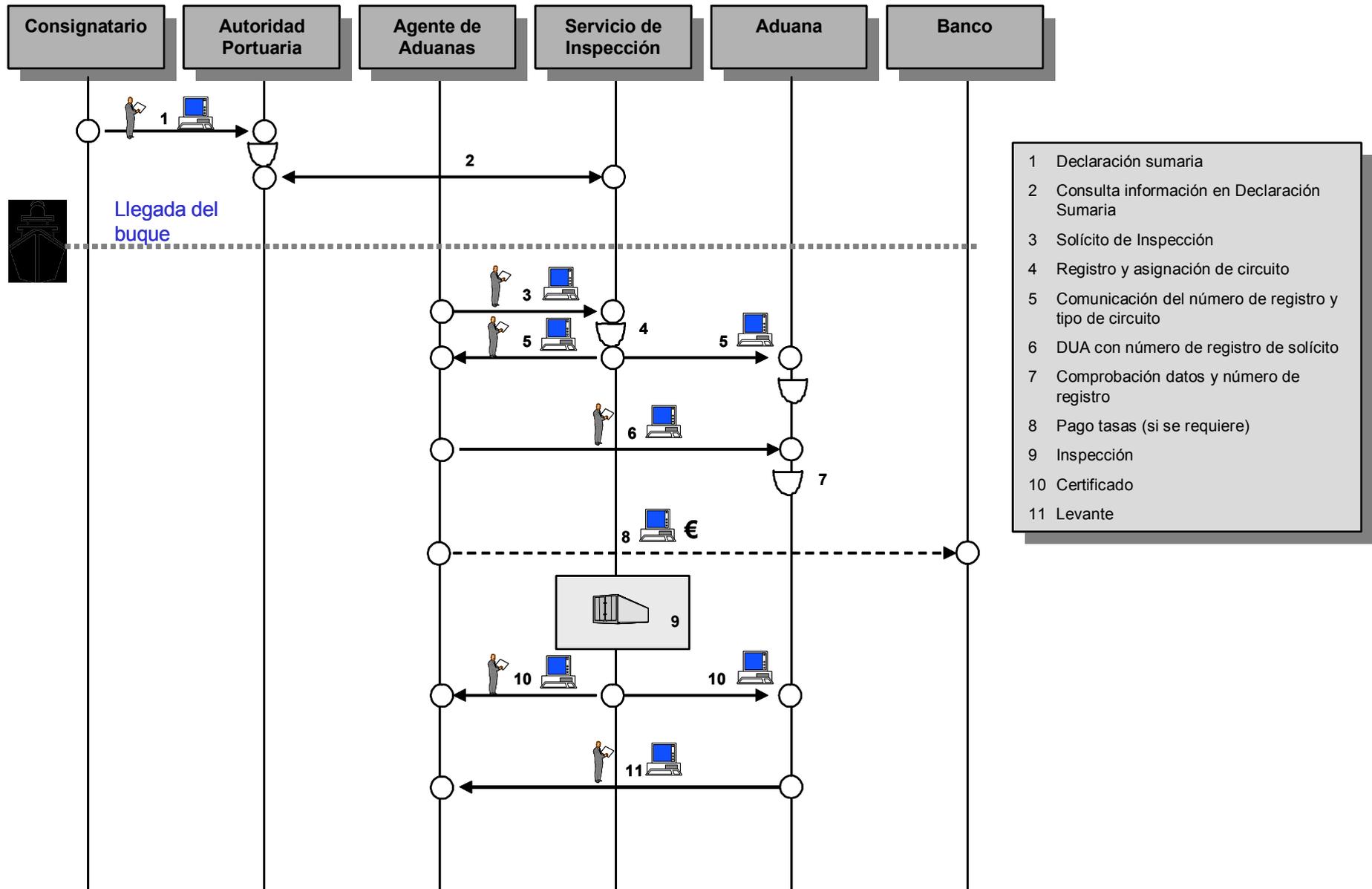
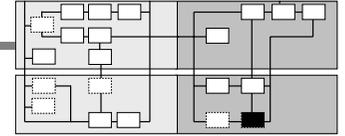
Por su parte, los Servicios de Inspección en Frontera procederán (9) y dictarán una resolución al mismo (10) (CUSRES). Esta Resolución será comunicada tanto al Agente de Aduanas como a la Aduana.

Cuando proceda y de acuerdo al dictamen emitido por el Servicio de Inspección en Frontera y al resultado de sus propias actuaciones, la Aduana autorizará o no el levante de la mercancía (11) (CUSRES), teniendo en cuenta que no se emiten levantes parciales del DUA presentado.

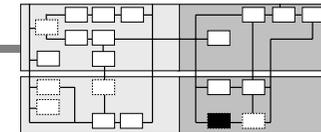
Cuando por las características de la expedición, de la propia mercancía o de cualquier otra índole, el agente de aduanas necesite el documento de Resolución de los Servicios de Inspección en Frontera en papel, se habilitará la opción de impresión por parte del Agente de Aduanas de dicha Resolución con el formato y los datos adecuados, del mismo modo que sucede con el Levante en el despacho aduanero.

Una vez emitido el levante, el resguardo fiscal comprobará en las aplicaciones gestoras de la Aduana que la salida de la mercancía está autorizada.

Esta propuesta tropieza con ciertos problemas legales, el Anexo III, conforme a la Decisión 93/13/CEE es un documento que debe emitirse obligatoriamente en papel y firmarse. El original será para el despacho aduanero y la copia para el importador que la debe conservar durante tres años.



- 1 Declaración sumaria
- 2 Consulta información en Declaración Sumaria
- 3 Solicitud de Inspección
- 4 Registro y asignación de circuito
- 5 Comunicación del número de registro y tipo de circuito
- 6 DUA con número de registro de solicitud
- 7 Comprobación datos y número de registro
- 8 Pago tasas (si se requiere)
- 9 Inspección
- 10 Certificado
- 11 Levante



ICA3a. – Tramitación de la notificación de entrada de mercancías peligrosas

Este procedimiento describe la tramitación documental a seguir asociada a la mercancía que, transportada por un buque, va a ser descargada en el Puerto de Barcelona. Comprende básicamente la notificación y la autorización de entrada así como la indicación del posicionamiento en la terminal. Las obligaciones de comunicación están reguladas por el Real Decreto 145/1989 así como por la directiva 93/75/CEE.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Los trabajos relativos al procedimiento de mercancías peligrosas fueron iniciados por la *Comissió per a la Garantia de la Informació* en 1995 y proseguidos por el grupo de mercancías peligrosas del *Fòrum Telemàtic*, aunque el procedimiento general hoy en uso ha sido consensuado con otros puertos así como con el Ente Público Puertos del Estado. Actualmente se ha completado el diseño y gran parte de la implantación del proceso para su tramitación telemática. La descripción que se muestra a continuación corresponde al proceso redefinido.

Descripción detallada del procedimiento actual

El armador del buque (o el consignatario del puerto de origen) remite al consignatario del buque del puerto de destino la documentación sobre las mercancías peligrosas transportadas por el buque (1), el cual notifica, mediante fax o vía EDI, a la Autoridad Portuaria la entrada de estas mercancías al recinto portuario (2) (IFTDGN¹⁷). En el caso de envío en papel, la APB procede a la grabación de los datos en su sistema informático.

Los sistemas informáticos de la APB disponen de unos filtros que permiten de forma automática autorizar, bajo ciertas condiciones la entrada de la mercancía. En el caso en que no se cumplan dichas condiciones la solicitud de entrada se visualiza por la persona responsable que autorizará o denegará la entrada. Esta autorización o denegación se envía, por fax o vía EDI, al

agente consignatario del buque (3) (APERAK) y a la terminal de carga (4) (IFTDGN) para que autoricen la descarga del producto.

La Capitanía Marítima tiene acceso a las bases de datos de la Autoridad Portuaria, por lo que en todo momento puede consultar los datos relativos a las mercancías peligrosas (5).

Por último, las terminales de carga deben informar a la APB (6) (HANMOV) de la ubicación de las mercancías peligrosas depositadas en la terminal. Actualmente esta notificación se realiza por fax.

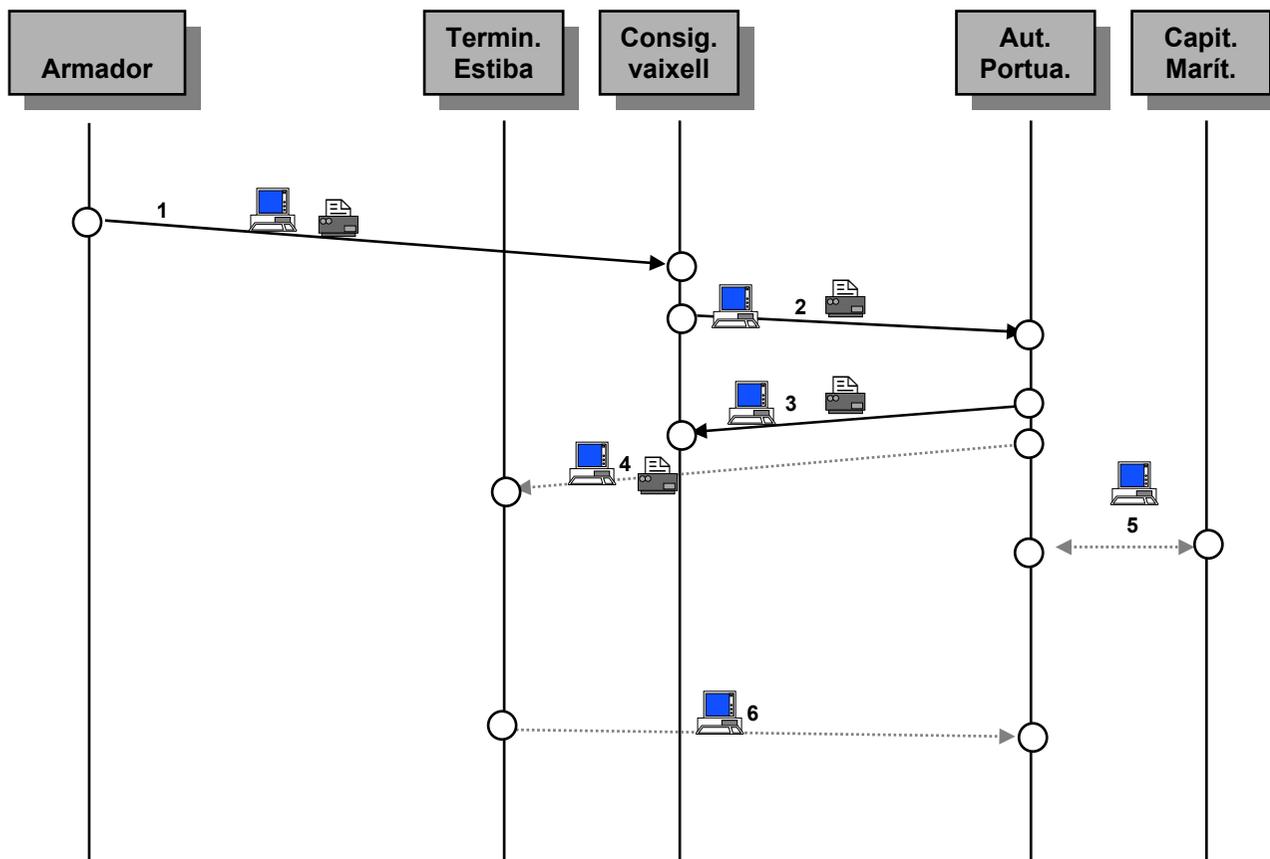
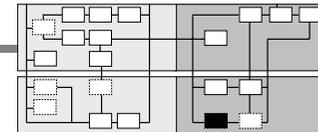
Estado de implantación del procedimiento telemático

Para la notificación de mercancías peligrosas se ha definido un mensaje EDI IFTDGN, la autorización se emite mediante un mensaje APERAK y existe la posibilidad de cancelar un mensaje enviado previamente mediante un mensaje CANMES. Todos estos mensajes están actualmente implantados y en uso en el Puerto de Barcelona.

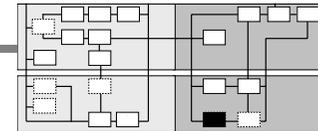
Así mismo se han desarrollado los mensajes EDI para el envío de la ubicación de la mercancía en las terminales de carga (mensaje HANMOV), sin embargo, este aún no ha sido implantado.

También se ha estandarizado la documentación utilizada en el caso de envíos por vía fax.

¹⁷ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT



- 1 Documentación sobre las MMPP
- 2 Notificación de entrada de MMPP en el recinto portuario.
- 3 Autorización, autorización condicionada o denegación de la entrada
- 4 Comunicación de la autorización a las terminales
- 5 Consulta a la base de datos con las notificaciones de entrada de MMPP
- 6 Comunicación de la ubicación de las MMPP en el muelle



ICA3b. – Tramitación documental de las mercancías peligrosas (directiva HAZMAT)

La directiva 93/75/CEE (adaptada al ordenamiento jurídico español mediante el RD 1253/1997) establece la creación de un Centro Estatal de Mercancías Peligrosas que tenga conocimiento de todas las mercancías peligrosas que viajan a bordo de los buques que naveguen por aguas de la Unión Europea. Este procedimiento establece las comunicaciones a establecer para que dicho centro informe a los puertos de las mercancías peligrosas que transportan los buques procedentes de otros puertos de la Unión. En caso que esta comunicación no sea posible, corresponderá al consignatario del buque asumir este requerimiento de información.

Estado actual de la definición y mejora del proceso

Los trabajos relativos al procedimiento de mercancías peligrosas fueron iniciados por la *Comissió per a la Garantia de la Informació* en 1995 y seguidos por el grupo de mercancías peligrosas del *Fòrum Telemàtic*, aunque el procedimiento general hoy en uso ha sido consensuado con otros puertos así como con el Ente Público Puertos del Estado.

El procedimiento actual distingue dos situaciones, en función de si el puerto de origen del buque es comunitario o extracomunitario. En la práctica, sin embargo, actualmente no existe comunicación entre los diferentes centros estatales de los países miembros, por lo que no es posible aplicar el procedimiento correspondiente al caso A que se describe a continuación, con lo que para todos los buques, procedan o no de un puerto de la Unión Europea, en la práctica, se utiliza el procedimiento B.

Descripción detallada del procedimiento actual

Por una parte, los Centros Estatales de otros países miembros de la UE comunican al Centro Estatal de Mercancías Peligrosas la lista de mercancías peligrosas transportadas el buque (1).

Por otra parte, el consignatario del buque debe facilitar a la Autoridad Portuaria la lista de carga de la mercancía peligrosa transportada por el

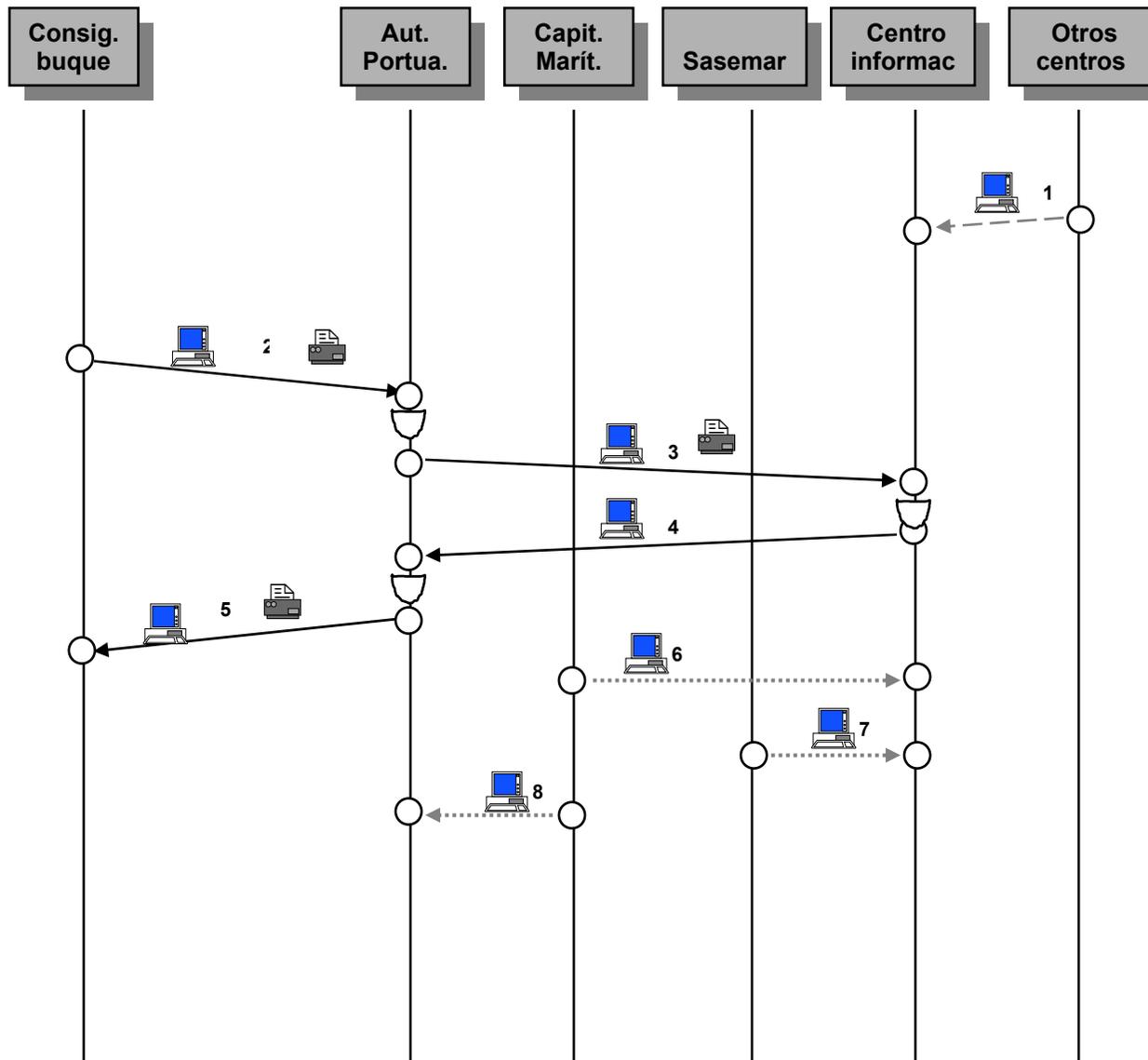
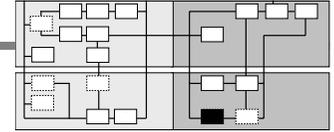
buque antes de la entrada del mismo en aguas europeas (2) (IFTDGN¹⁸), comunicación que puede hacerse mediante fax o mediante comunicación telemática. La Autoridad Portuaria retransmite esta información (por los mismos medios que les ha llegado) al Centro Estatal de Mercancías Peligrosas (3) (IFTDGN). El Centro estatal emite como respuesta un acuse de recibo (o una lista de errores) a la Autoridad Portuaria (4) (APERAK) que lo hace llegar a su vez al agente consignatario del buque (5) (APERAK).

Tanto las capitanías marítimas como SASEMAR pueden consultar las bases de datos de mercancías a bordo de los buques del Centro Estatal (6), (7). Consulta que, en el caso del Puerto de Barcelona, también puede hacerse a la Autoridad Portuaria (8).

Estado de implantación del procedimiento telemático

El proceso y los mensajes EDI (mensaje IFTDGN de notificación y mensaje APERAK de acuse de recibo) están definidos en su totalidad. Sin embargo, no se han definido todavía las comunicaciones entre todos los centros estatales de mercancías peligrosas correspondientes a los diferentes países de la Unión.

¹⁸ Mensaje EDI según sintaxis EDIFACT



1. Lista de MMPP a bordo del buque
2. Lista de MMPP a bordo del buque
3. Lista de MMPP a bordo del buque
4. Acuse de recibo o listado de errores
5. Acuse de recibo o listado de errores
6. Consulta de la base de datos de mercancías a bordo de los buques
7. Consulta de la base de datos de mercancías a bordo de los buques
8. Consulta de la base de datos de mercancías a bordo de los buques (procedimiento alternativo al número 6)

Glosario de términos

A continuación se incluye un pequeño glosario con algunos términos que aparecen en el documento.

Agente Consignatario de Buques: cat. *Agent Consignatari de Vaixells*; eng. *Shipping Agent*. La persona física o jurídica que actúa como intermediario independiente en nombre y por cuenta de un naviero o armador prestando servicios al buque y a la tripulación y realizando todas las gestiones que le sean encomendadas relacionadas con la estancia de un buque en el puerto. Asimismo actúa, en nombre del armador, como depositario de la mercancía mientras ésta permanece en la terminal portuaria.

Agente de Aduanas: cat. *Agent de Duanes*; eng. *Customs Broker*. Persona que actúa como intermediaria entre la administración de aduanas y los particulares, interviene en las operaciones de despacho de las mercancías, como receptor de éstas o como representante autorizado de los consignados.

Anexo III (conforme a la Orden de 20 de enero de 1994 por la que se fijan modalidades de control sanitario a productos de comercio exterior destinados a uso y consumo humano y los recintos aduaneros habilitados para su realización. Ref. 1994/02639. BOE 30/1994). Equivalente al modelo del Anexo B de la Decisión 93/13/CEE. Se trata de un documento que obligatoriamente debe rellenar el importador o sus representantes y firmar en los tres ejemplares de que consta. El original y dos copias se entregarán al veterinario oficial encargado del PIF y realizados los controles firmará los tres ejemplares y se aportará el original para el despacho aduanero, una copia se conservará en el PIF y una copia para el importador.

Armador/Naviero: cat. *Armador/Navilier*; eng. *Shipowner*. Persona o entidad propietaria de un buque, o de más de uno, que explota en nombre propio y por cuenta propia, o que no siendo el propietario se encarga de su explotación comercial.

Autoridad Portuaria: cat. *Autoritat Portuària*; eng. *Port Authority*. En la Autoridad Portuaria recaen todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la

zona terrestre como en la zona marítima del puerto (ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

C-5 Solicitud de actuaciones previas al despacho: Documento mediante el que la Aduana autoriza la apertura de un contenedor, posterior manipulación de la mercancía y extracción de muestras para el análisis de los distintos servicios de inspección en frontera. En este documento se reflejan las muestras extraídas y el servicio que ha solicitado su extracción.

Capitanía Marítima: cat. *Capitania Marítima*; eng. *Harbour Master*. Organismo de la administración periférica del Estado que ejerce funciones de control relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

Certificado de arrumazón: cat. *Certificat d'estiba*; eng. *Stowage Certificate*. Certificado firmado por la persona responsable de la arrumazón de mercancías peligrosas en un contenedor o un vehículo de carretera en el que se hace constar que el cargamento de la unidad ha sido adecuadamente arrumado y afianzado y que se han cumplido todas las prescripciones aplicables de transporte.

CIM: Convenio de Berna (25/10/1952) relativo al transporte de mercancías por ferrocarril. Normas uniformes sobre el contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías que figuran en el apéndice B del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), con sus modificaciones. Documento que constituye el contrato de transporte y el recibo de las mercancías por parte de la compañía ferroviaria.

CMR (fr. *Contrat de Marchandise Routier*): esp. *Carta de Porte*. Estipulado en la Convención de Ginebra (19/05/1956). El convenio establece la

Glosario de términos

responsabilidad del transportista en los casos de pérdida total, parcial o de averías que se produzcan desde el momento de la recepción de la mercancía hasta su entrega al destinatario, así como de los retrasos en la entrega. Este documento afirma la existencia de un contrato de transporte, tiene utilidad en caso de siniestro y sirve de albarán de entrega debiéndose anotar las anomalías ocurridas.

Conocimiento de embarque: cat. *Coneixement d'embarcament*; eng. *Bill of Lading*. Documento de embarque (Contrato de Fletamento) emitido por la compañía naviera (transportista) y firmado por el capitán de la nave, que acredita el embarque, con fecha, puerto de origen y destino, cantidad y condiciones de la mercancía recibida a bordo. Constituye un título de propiedad para el consignatario y lo habilita para solicitar la entrega de las mercancías en el punto de destino.

Declaración sumaria: cat. *Declaració Sumària*. Documento para el tráfico marítimo en el que se incluye toda la información relativa a la mercancía descargada por un buque en un puerto y en un viaje determinado.

Depósito de contenedores: cat. *Dipòsit de contenidors*; eng. *(Container) depot*. Actividad relacionada con el transporte marítimo que consiste en el almacenaje de contenedores vacíos. Suele complementarse con otros servicios logísticos para el contenedor, como la limpieza y reparación.

Despacho aduanero: cat. *Despatx duaner*; eng. *Customs clearance*. Proceso de obligado cumplimiento en el que el propietario de la mercancía o su representante, después de la presentación previa de la correspondiente declaración, liquida a la Hacienda Pública, a través de la Aduana, los distintos impuestos y derechos (aranceles,...) correspondientes a la entrada o salida de mercancías de procedencia o destino a un país extracomunitario. Esta liquidación se lleva a cabo cuando la Aduana se ha asegurado de que las mercancías se corresponden con las declaradas y que cumplen con los requisitos exigidos por la normativa vigente (se incluyen todas las inspecciones de la Aduana y otros organismos de inspección).

Despacho del buque: cat. *Despatx del Vaixell*. La comprobación por la Autoridad Marítima de que los buques cumplen los requisitos exigidos por el

ordenamiento jurídico, y cuentan con las oportunas autorizaciones para poder efectuar las navegaciones y actividades a las que se dedican o pretenden dedicarse.

DUA (Documento Único Administrativo): cat. *Document Únic Administratiu*; eng. *Single Administrative Document (SAD)*. Modelo oficial que deberá utilizarse para realizar por escrito la declaración en aduana de mercancías, según el procedimiento normal, para incluirlas en un régimen aduanero o para reexportarlas.

DUDEV (Documento Unificado de Despacho de Buques): cat. *Document Únic de Despatx de Vaixells*. Formulario definido en el Puerto de Barcelona para la tramitación de solicitudes de escala y atraque y despacho de buque.

EDI (Intercambio Electrónico de Datos): cat. *Intercanvi Electrònic de Dades*; eng. *Electronic Data Interchange*. Es la transferencia electrónica de información estructurada entre aplicaciones informáticas bajo unas normas convenidas.

EQ (Equip de Qualitat): Equipo de trabajo creado a partir del Plan de Calidad del Puerto de Barcelona y que lleva a cabo las tareas que se le encomiendan en relación con la asistencia a los distintos servicios de inspección en los reconocimientos físicos de las mercancías que se llevan a cabo en las terminales donde se aplica el Plan de Calidad. Garantiza el correcto funcionamiento e incrementa la seguridad en las tareas asociadas a la inspección física de la mercancía.

Escala: cat. *Escala*; eng. *Call*. Cada una de las estancias en puerto de un buque.

Estibador/cargador: cat. *Estibador/carregador*; eng. *Stevedor*. La persona física o jurídica a cargo directo de la que se hacen las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, traslado, transbordo, recepción, entrega o cualquier otra operación de manipulación de la mercancía.

Estibarna: Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Barcelona. Según el Real Decreto Ley 2/1986 se trata de una sociedad estatal, constituida como

Glosario de términos

sociedad anónima con participación del Estado superior al 50%, que tiene por objeto asegurar la profesionalidad de los trabajadores que desarrollen actividades portuarias y la regularidad en la prestación de servicios en tales actividades, a cuyo fin contrataran en el ámbito de la relación laboral especial de estibadores portuarios a aquellos trabajadores necesarios para el desarrollo de tales tareas.

Expendedor: *cat. Expedidor; eng. Shipper.* La persona natural o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía, para lo cual ha celebrado o en su nombre se ha celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías por mar, carretera o ferrocarril.

GAP (Grupo de Armonización de Procedimientos): Grupo de trabajo inicialmente formado por las Autoridades Portuarias de Barcelona, Bilbao y Valencia y los Port Community Systems de Barcelona (PortIC), Valencia (Infoport Valencia) y Portel. Posteriormente se incorporó Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras y Las Palmas. Se creó para unificar los procedimientos documentales del sistema portuario estatal y se reúne con una periodicidad mensual.

INCOTERMS (Internacional Chamber of Commerce Trade Terms): Conjunto de reglas aceptadas internacionalmente que regulan la entrega de mercancías en el tráfico internacional. Delimitan los deberes y responsabilidades y la repercusión de gastos y riesgos que cada parte asume, antes y después del momento de la entrega de la mercancía por el vendedor al comprador.

Levante de una mercancía: *cat. Document de sortida, Aixecament; eng. Customs Release (Note).* La puesta a disposición, por parte de las autoridades aduaneras, de una mercancía a los fines previstos en el régimen aduanero a que esté sometida. Por extensión, el documento mediante el cual se realiza este hecho y que liberaliza la mercancía para su retirada del recinto aduanero. Se trata del ejemplar nº 9 del DUA.

Manifiesto de carga: *cat. Manifest de Càrrega; eng. Cargo Manifest.* Documento para el tráfico marítimo en el que se incluye toda la información relativa a la mercancía cargada por un buque en un viaje determinado.

Mercancías peligrosas: *cat. Mercaderies Perilloses; eng. Dangerous Goods, Hazardous Goods.* Cualquiera de las mercancías bien sean embaladas, transportadas a granel o en embalajes para graneles y que figuren en las siguientes reglamentaciones:

- Artículos, materias y sustancias peligrosas y/o nocivas incluyendo las ambientalmente peligrosas (contaminantes marítimos) definidas en el IMDG.
- Petróleos e hidrocarburos, definidos en el Anejo I de MARPOL.
- Gases, definidos por el código IGC
- Productos químicos/sustancias líquidas nocivas, incluyendo residuos, definidos por el código IBC y el Anejo II de MARPOL.
- Las sustancias perjudiciales definidas en el Anejo III de MARPOL.
- Materiales sólidos a granel con riesgo químico y aquellos peligrosos sólo a granel, incluyendo residuos, definidos en el código de prácticas de Seguridad relativas a cargas sólidas a granel.
- Cualquier sustancia que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria o de sus proximidades.

El término mercancías peligrosas incluye cualquier embalaje vacío no limpiado (recipientes, cisternas, envases, embalajes de graneles, contenedores, contenedores cisterna e intermedios, tanques portátiles, vehículos cisterna) que previamente haya contenido mercancías peligrosas, salvo que se demuestre que dicho embalaje ha sido suficientemente limpiado de residuos de mercancías peligrosas y purgado de sus vapores hasta anular cualquier riesgo o haya sido llenado con una sustancia no peligrosa.

PIF (Puesto de Inspección Fronterizo): *cat. Punt d'Inspecció Fronterer; eng. Border Inspection Post.* Cualquier puesto de inspección, designado y autorizado, para realizar los controles veterinarios de los productos que lleguen a la frontera de uno de los territorios de la Unión Europea procedentes de países terceros.

Prácticos: *cat. Pràctics; eng. Pilots.* Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los Capitanes de buques, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad.

Glosario de términos

SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima): cat. *Societat de Salvament i Seguretat Marítima*; eng. *SAR (Save and Rescue)*. Organismo responsable de los servicios de búsqueda, rescate, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del Estado español en el área geográfica de su responsabilidad.

Servicios de Inspección en Frontera: cat. *Serveis d'Inspecció en Frontera*; eng. *Border Inspection Services*. Servicios de las administraciones responsables de los distintos controles que se ejercen en las importaciones y exportaciones de mercancías. Estos controles pueden ser de carácter sanitario, de calidad,...

Transitario: cat. *Transitari*; eng. *Freight Forwarder*. Es el profesional que proyecta, coordina, controla y dirige todas las operaciones necesarias para

efectuar el transporte internacional de mercancías, así como los servicios complementarios al mismo, todo ello por cualquier medio o vía de comunicación.

Transportista: la persona natural o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial y sus agentes.

XML (eXtended Markup Language): XML son un conjunto de reglas o convenciones para diseñar formatos de texto que permitan estructurar datos. Con estos datos estructurados, entre otras aplicaciones, se puede intercambiar información entre sistemas, de forma parecida a lo que se hace con el EDI.