Procedimiento de gestión operativa del posicionamiento para la inspección

Versión 2.5
Abril.2013

Procedimiento:	Gestión operativa de posicionamiento para inspección
Versión:	2.5
Fecha:	Abril 2013
Fuente:	*Port de Barcelona*

0. Control de cambios 3
1. Objetivos 6
2. Alcance y campo de aplicación 6
3. Definiciones, conceptos y aclaraciones 6
4. Normativa y referencias 9
5. Descripción del procedimiento 10
5.1. Visión general del procedimiento 10
5.2. Diagrama de flujo del procedimiento 14
5.3. Plazos de presentación de los documentos 24
5.4. Modificaciones y cancelaciones de documentos 25
5.5. Procedimiento de contingencia en caso de fallo en las comunicaciones EDI 25
6. Casos particulares 32
6.1. Procedimiento de retorno a pilas tras inspección en el escáner 32
6.2. Procedimiento de retorno a pilas tras inspección en el área PIF 34
6.3 Procedimiento *Express* para terminales de SSS 36
6.4.Dobles inspecciones 36
6.5.Procedimiento de fumigación 37
6.6.Contenedores de grupaje 37
6.7.Peticiones de agentes de aduanas/transitarios a terminales 37
6.8.Inspecciones en el Área PIF de mercancía procedente de la Aduana de Carretera 38
7. Procedimientos vinculados 39
8. Anexos 40
8.1. Indicadores de uso del procedimiento 40
8.2. Modelo de petición de posicionamiento 41
9. Mantenimiento de la guía 42

0. Control de cambios

La versión 2.5 de este procedimiento introduce los cambios que se citan a continuación con respecto a la versión 2.4 de julio de 2012:

- Se añaden los apartados 6.1 y 6.2 relativos al retorno a pilas tras inspección en el área PIF o escáner.
- Se añade el apartado 5.5, relativo al plan de contingencias, a aplicar en caso de fallo en las comunicaciones EDI.
- Se incorporan los cambios relativos al procedimiento de inspección en el escáner (apartado 5.2.2) acordados con la Aduana para el procedimiento de inspección no intrusiva (Escáner), Versión 2.0 de abril de 2013.

La versión 2.4 de este procedimiento introduce los cambios que se citan a continuación con respecto a la versión 2.3 de noviembre de 2010:

- Con la entrada en funcionamiento de la nueva Área PIF (9 de julio de 2012), el PDI pasa del escenario representado en el apartado 5.2.3 al representado en el apartado 5.2.1.
- Y, al trasladar el PIF desde TCB a la nueva Área PIF situada en la ZAL II, se ha modificado el diagrama de flujo de intercambio documental del apartado 5.2.1.

La versión 2.3 de este procedimiento introduce los cambios que se citan a continuación con respecto a la versión 2.2 de diciembre de 2009:

- Se incluyen los siguientes cambios en base a los acuerdos de las reuniones del Proyecto celebradas los días 13 de mayo y 23 de junio:
    - Se incluye una modalidad “Express” de petición de posicionamiento para el tráfico Ro-Ro. Este cambio se recoge en el apartado 6.1.
    - En el caso de las dobles inspecciones no coordinadas o de los cambios de nivel de inspección que no puedan ser ejecutados el mismo día, se realizará una segunda petición de posicionamiento según el procedimiento estándar.
    - En el apartado 6.4, se define el procedimiento a seguir para las fumigaciones de contenedores.
    - En el procedimiento del PIF y el escáner (apartados 5.2.1 y 5.2.2) se habilitará la posibilidad de reserva según franjas horarias. Las franjas horarias serán independientes para cada Servicio de Inspección en Frontera (SIF) y lugar de inspección. Adicionalmente, para las inspecciones en explanada de la terminal por parte de los SIF (apartados 5.2.3), también se podrá realizar la petición de posicionamiento según franjas horarias.
    - En el procedimiento del PIF y el escáner (apartados 5.2.1 y 5.2.2) se ha incluido la posibilidad de que el SCPP modifique los datos erróneos que haya podido enviar el peticionario de la inspección (lugares de inspección erróneos, servicios de inspección erróneos, terminales de origen erróneas, etc.). Una vez corregidos estos errores se enviará el mensaje modificado al peticionario.

- En el apartado 6.4 se indica que a partir de la aplicación de la nueva versión del procedimiento, para los contenedores de grupaje podrá declararse el total de peso y de bultos del contenedor.
- En el apartado 6.5 se indica cómo debe procederse en los escenarios 5.2.3 o 5.2.4 en caso de que el peticionario del posicionamiento a la terminal sea un agente de aduanas/transitario.
- En el apartado 6.6 se indica cómo debe procederse para tramitar una petición de posicionamiento de una mercancía que provenga de la Aduana de Carretera y deba ser inspeccionada en el PIF.

La versión 2.2 de este procedimiento introduce los cambios que se citan a continuación con respecto a la versión 2.1 de mayo de 2009:

- En el proyecto de mejoras a los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías, en la reunión de 22 de octubre de 2009 se acordaron los intercambios documentales que se deben efectuar para retirar un contenedor de una terminal, trasladarlo a una zona específica de inspección (PIF o escáner de contenedores) y, en determinados casos, devolverlo otra vez a la terminal. Como consecuencia de ello, se han incluido estos intercambios documentales en los apartados 5.2.1 y 5.2.2 del procedimiento y se han modificado los puntos 9 del apartado 5.2.1 y 10 del apartado 5.2.2.
- En la reunión del Proyecto de 10 de diciembre de 2009 se acordó incluir, en el procedimiento de coordinación de posicionamientos en explanada, una mención al documento de "*packing list*" necesario en algunas operaciones de apertura de contenedores para inspección y al modo en el que se deberá enviar (apartados 5.2.3 y 5.2.4).

La versión 2.1 de este procedimiento introduce los cambios que se citan a continuación con respecto a la versión 2.0 de diciembre de 2008:

- Se incluye, en las peticiones de posicionamiento para inspección en las terminales, una referencia a la posibilidad de que el peticionario, el consignatario y la terminal acuerden que las comunicaciones se efectúen directamente de peticionario a terminal, únicamente informando al consignatario de la operación solicitada.
- Se actualizan los plazos de presentación de los documentos.
- En el procedimiento alternativo en caso de contingencia se indica que se podrán emplear documentos en papel cuando el emisor o el receptor de un documento no los puedan enviar telemáticamente y se recalca que, a pesar de que un actor de la cadena esté en contingencia, el resto deberá intercambiar telemáticamente su documentación en la que se dejará constancia, en la numeración del documento, de que parte de la documentación se ha tratado en papel.
- Se incorpora el modelo de "petición de posicionamiento" en papel, que deberá emplearse en caso de contingencia en las comunicaciones informáticas del peticionario.
- Se modifica el procedimiento de contingencia.

La versión2.0 de este procedimiento introduce los cambios que se citan a continuación con respecto a la versión 1.0 de abril de 2008:

- Se incorpora al procedimiento todas las inspecciones de la Aduana y de la Unidad de Análisis de Riesgos, incluidas las que se efectúan mediante técnicas no intrusivas con el escáner de contenedores.

- Se generaliza el procedimiento para la inspección de todas las unidades de carga que puedan identificarse unívocamente (contenedores, automóviles,…).
- Se incorpora la figura del Servicio de Coordinación de Posicionamientos (SCPP).
- Se incluye, cuando se detectan errores en determinadas etapas del procedimiento, el envío de mensajes APERAK que permiten incorporar los códigos de error.

1. Objetivos

La finalidad de este documento es definir el procedimiento de gestión operativa de posicionamiento para el reconocimiento (para inspección) de contenedores y otras unidades de carga identificables mediante una referencia única en el Área PIF, en la zona de inspección no intrusiva (mediante el escáner de contenedores) y en terminal (explanada o almacén).

2. Alcance y campo del procedimiento

El procedimiento de esta guía incluye los intercambios documentales y de información desde el momento en el que el agente de aduanas u otro operador conocen que su contenedor o unidad de carga deben ser inspeccionados y solicitan su posicionamiento hasta la finalización del reconocimiento de la inspección física.

El procedimiento y los mensajes que aparecen en él contemplan la posibilidad de solicitar el posicionamiento tanto para la mercancía transportada en una UTI (asociada a una matrícula) como para la mercancía a granel o los camiones cisterna.

3. Definiciones, conceptos y aclaraciones

Aduana: Servicios administrativos responsables de aplicar la legislación aduanera y de recaudar los derechos e impuestos que se aplican a la importación, a la exportación, al movimiento o al almacenaje de mercancías, y encargados asimismo de la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a esas operaciones.

Aplicación de gestión operativa: aplicación informática gestionada y mantenida por la APB para dar soporte a los procedimientos de inspección en el Área PIF, zona de inspección no intrusiva y en explanada.

Boca: espacio en las instalaciones del Área PIF en el que el camión se posiciona para permitir la apertura del contenedor y realizar la inspección.

EQ: *Equip de Qualitat*. El *Equip de Qualitat*, definido y amparado en el *Pla de Qualitat del Port de Barcelona,* realiza las tareas de asistencia a los diferentes Servicios de Inspección en los reconocimientos físicos de la mercancía que se lleva a cabo en el Área PIF y en las terminales. La asistencia incluye la apertura de contenedores y paquetes, la extracción y posterior distribución de muestras, el control de la documentación, el seguimiento de incidencias, etc.

Escáner de contenedores: equipo que permite obtener información de un contenedor sin la necesidad de abrirlo ni manipular la mercancía que se encuentra en su interior. El escáner se utiliza para realizar inspecciones no intrusivas (INI, o NII en inglés. Ver definición) La operación del escáner es realizada por un equipo con una formación específica.

Explanada: Zona habilitada en las terminales en la que se colocan contenedores para inspecciones, tanto de los servicios de inspección como de la Aduana.

Farmacia: Organismo dependiente del Ministerio de Sanidad y Consumo. (Dirección General de Farmacia y Agencia española del Medicamento).Realiza el control sobre medicinas y cosméticos.

Inspección: en este documento, se denominaran "inspección" todas las intervenciones que los inspectores hacen sobre un contenedor: reconocimientos, inspecciones visuales, tomas de muestras, etc.

Inspección no intrusiva (INI): Los sistemas de inspección no intrusiva (en inglés, *non intrusive inspection* NII), ofrecen a los inspectores la capacidad para realizar exámenes minuciosos de la mercancía sin tener recurrir a técnicas más costosas y que requieren mayores tiempos, como el vaciado de los contenedores y el análisis manual.

NRC: Número de Referencia Completo. El NRC es un código que generan las aplicaciones de gestión de los servicios de inspección, como comprobante de que el resultado de las actuaciones efectuadas sobre la mercancía ha sido satisfactorio. El algoritmo de generación del código ha sido desarrollado por la Agencia Tributaria y para su obtención emplea algunos datos comunes al DUA y el solícito/certificado de inspección, de modo que la Aduana pueda verificar que el código del certificado se refiera a la mercancía declarada en el DUA.

PDI: Punto Designado de Inspección para el Control Sanitario de los productos contemplados en el Reglamento (CE) Nº 1152/2009 de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009, por el que se establecen condiciones específicas para la importación de determinados productos alimenticios de algunos terceros países

PED: Punto de Entrada Designado, según el Reglamento (CE) Nº 669/2009 de la Comisión, de 24 de julio de 2009, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 882/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo.

PIF: Punto de Inspección Fronteriza. Instalación en el cual se realizan las inspecciones. En el Área PIF del puerto de Barcelona, se realizan inspecciones de Sanidad Exterior, Sanidad Animal y SOIVRE.

Preaviso de entrega/recogida: mensaje que envía la empresa de transporte a la terminal o al depot para anunciar la llegada del camión para recoger o entregar un contenedor lleno o vacío.

Tráfico Roll-on Roll-off (Ro-Ro): la mercancía se introduce en el buque mediante el uso de cabezas tractoras o camiones.

Transporte marítimo de corta distancia o Short Sea Shipping (SSS): transporte de mercancías y pasajeros entre puertos de la Unión Europea, o entre éstos y puertos no europeos de países ribereños del mar Mediterráneo, Negro y Báltico, y de Noruega e Islandia.

Tinglado: Almacén donde se realizan los pasillos y los vaciados de contenedores a petición de los inspectores de aduanas.

Sanidad Animal: Organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Secretaría General de Producciones y Mercados Agrarios). En Barcelona,

depende del Director Provincial de dicho Ministerio. Sanidad Animal realiza el control de la mercancía de origen animal destinada a consumo humano, animales vivos y productos que pueden transmitir enfermedades a los animales.

Sanidad Exterior: Organismo dependiente del Ministerio de Sanidad y Consumo (Dirección General de Salud Pública -Subdirección General de Sanidad Exterior). Delegación del Gobierno en Cataluña: Área de Sanidad y Consumo. En Barcelona, depende del Director/a del Área Sanidad en Catalunya. Sanidad Exterior analiza la mercancía destinada al consumo humano. Controla los productos de importación destinados al consumo humano, entre ellos, los sujetos a inspección en el PDI.

Sanidad Vegetal- Inspección Fitosanitaria: Organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Dirección General de Agricultura - Subdirección General de Sanidad Vegetal. Delegación del Gobierno en Cataluña: Área de Agricultura y Pesca). Sanidad Vegetal realiza el control sobre los productos de Origen vegetal frescos o refrigerados: plantas vivas, semillas, frutas, hortalizas, cortezas, maderas, tierras y medios de cultivo, granos, etc. (productos con código TARIC FITIN).

Servicio de Coordinación de Posicionamientos (SCPP): Servicio de la Autoridad Portuaria de Barcelona responsable de la gestión de posicionamientos de contenedores para inspecciones. La aplicación de gestión operativa da soporte a esta función.

SIF: Servicios de Inspección en Frontera. El término SIF se emplea en este procedimiento para referirse a los distintos servicios de inspección que pueden efectuar intervenciones físicas sobre las mercancías (Sanidad Exterior, SOIVRE, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal – Inspección Fitosanitaria y Farmacia).

SOIVRE: Organismo dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (Secretaría General de Comercio Exterior- Subdirección General de Inspección Certificación y Asistencia Técnica al Comercio Exterior- Dirección Territorial de Comercio de Barcelona).
El SOIVRE realiza el control de la calidad comercial en importaciones y exportaciones (frutas y hortalizas frescas, aceite y pescado, entre otros productos), está encargado de la aplicación del Convenio CITES y controla la seguridad de ciertos productos industriales importados (juguetes, material eléctrico, calzado y textil).

Solicito: documento de tramitación de la solicitud de inspección que el agente de aduanas envía a los servicios de inspección.

Unidad de Análisis de Riesgos (UAR): Grupo constituido por el equipo de vigilancia Aduanera y el de la Guardia Civil. Trabaja para la prevención de entrada y salida de drogas, mercancías con productos falsificados, productos prohibidos (pieles de animales en peligro de extinción, marfil, etc.) Las inspecciones del UAR pueden tener lugar en cualquier momento del proceso de importación o exportación, dentro del puerto, sin previo aviso o notificación.

Franjas horarias: En el procedimiento del PIF y el escáner se habilitará la posibilidad de reserva según franjas horarias. Las franjas horarias serán independientes para cada Servicio de Inspección en Frontera (SIF) y lugar de inspección. Adicionalmente, para las inspecciones en explanada de la terminal por parte de los SIF, también se podrá realizar la

petición de posicionamiento según franjas horarias. A título de ejemplo, las franjas horarias que se establecerán a medio plazo, tanto para PIF como para escáner, serán las siguientes:

- Franja horaria Mañana 1: de 8 h a 11 h. Hay que señalar que en este caso las inspecciones no se iniciarán hasta las 9 h debido a los trabajos previos de preparación de las mercancías de pasillo por parte del personal del Área PIF.
- Franja horaria Mañana 2: de 11 h a 14 h.
- Franja horaria Tarde:
    - Área PIF: de 14 h a 19:30h.
    - Escáner: de 14 h a 17 h.

En caso que el SCPP proponga una franja horaria alternativa, ésta será la primera franja disponible inmediatamente posterior a la solicitada, ya sea en el mismo día o en días posteriores.
En el caso de las inspecciones llevadas a cabo por parte de los SIF, si se solicita una franja horaria de tarde, se propondrá la siguiente franja disponible por la tarde. Lo mismo sucederá en caso de que la franja horaria solicitada sea para el turno de la mañana.
No obstante, la decisión final sobre el modelo de gestión de las franjas horarias será responsabilidad de cada uno de los Servicios de Inspección que intervienen en este procedimiento.

4. Normativa y referencias

- Análisis de la situación del PIF (Fòrum Telemàtic - 2007). Documento que, además de analizar la tramitación documental asociada a las inspecciones en el PIF o en explanada, identificaba áreas de mejora en la operativa del PIF.

- Documentos de trabajo de la iniciativa ATRAE, liderada por Puertos del Estado y con la intervención de los Servicios de Inspección en Frontera y representantes de los Puertos de Interés General y AENA. ATRAE está orientada al establecimiento de una plataforma tecnológica que facilite la compartición de información entre administraciones.

- En el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de 27 de febrero de 2008 se aprobó la primera versión de este procedimiento y se acordó recomendar su uso a las empresas que operen en el Puerto de Barcelona cuando se hubieran desarrollado las aplicaciones informáticas necesarias para soportar este procedimiento.

- Procedimiento de inspección no intrusiva (Escáner), Versión 1.0 de octubre de 2012.

5. Descripción del procedimiento

5.1. Visión general del procedimiento

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

5.1.1. Proceso general de inspecciones en el Área PIF

En el Área PIF se efectúan inspecciones principalmente de Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE; también otras, pero minoritarias. Entre las inspecciones de Sanidad Exterior llevadas a cabo en el Área PIF se incluyen las del PDI y las del PED.
En el proceso general se pueden identificar diversos casos de uso:

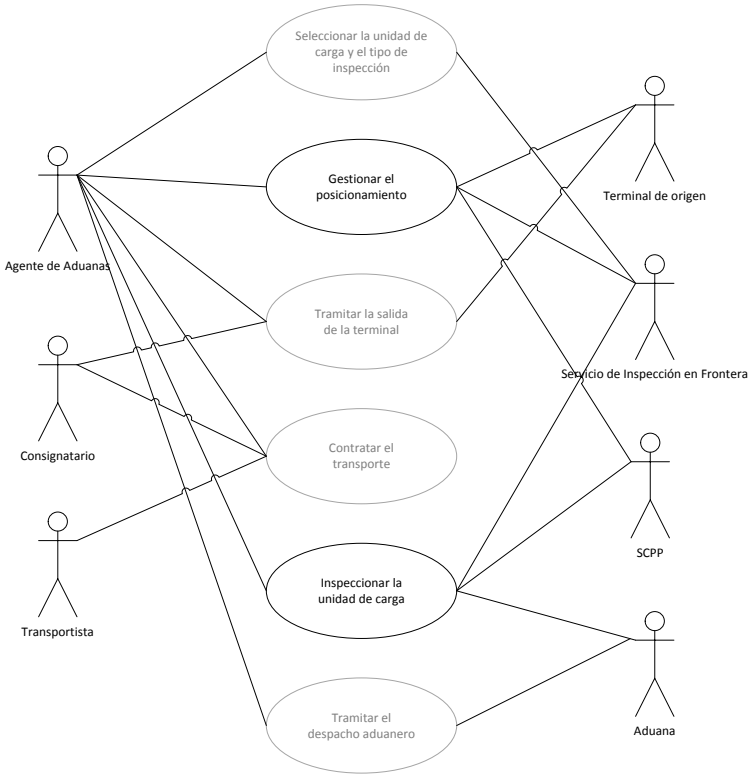


Fig. 1: Casos de uso del proceso de inspección en el Área PIF

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

El solicitante de la inspección, una vez ha presentado la solicitud de inspección y ha obtenido, de los servicios de inspección, el nivel de inspección y los contenedores a inspeccionar, transmite los datos necesarios para el posicionamiento al SCPP. El SCPP le asigna una boca en el Área PIF con una fecha de posicionamiento del contenedor.

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

Los trámites documentales para la recogida del contenedor en la terminal de origen y posterior transporte al Área PIF se especifican en el apartado 5.2.1 de este procedimiento, distinguiendo entre la operativa de importación y exportación.

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

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

5.1.2. Proceso general de inspecciones en la zona de inspección no intrusiva

En la zona de Inspección no Intrusiva se efectúan inspecciones de la Aduana y de la UAR. Los intercambios documentales dependerán de la operativa de las mercancías, no efectuándose los mismos trámites si se trata de mercancías de exportación que si se trata de mercancías de importación.

En la operativa de importación, se identifican los siguientes casos de uso.

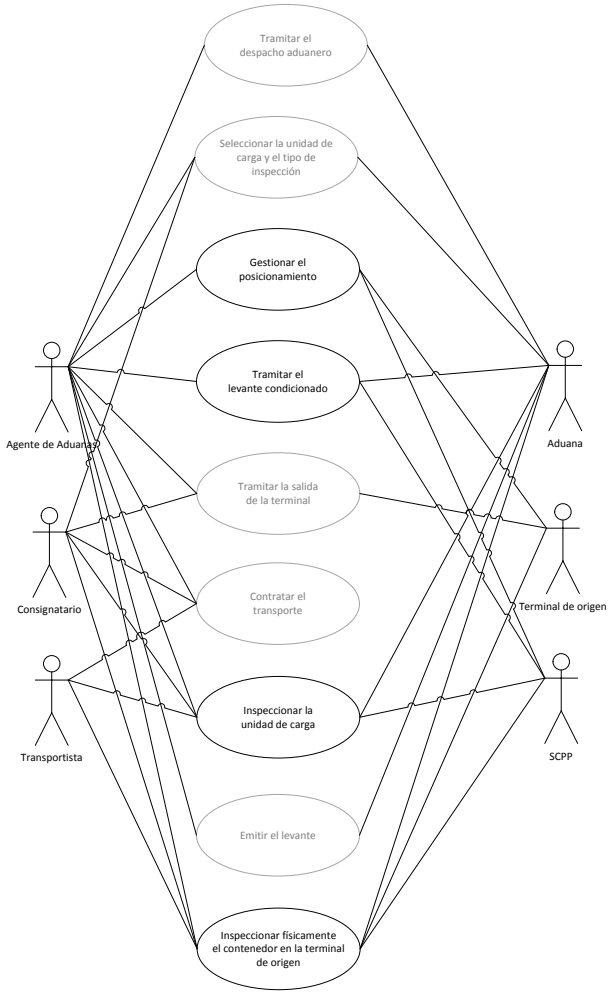


Fig. 2: Casos de uso del proceso de inspección mediante técnicas no intrusivas

En importación, el agente de aduanas inicia los trámites para el despacho aduanero y la Aduana asigna circuito rojo a la declaración y determina que debe efectuarse un análisis no intrusivo del contenedor. También puede darse el caso, mientras el contenedor permanece en el recinto portuario, de que la UAR determine que debe someterse a una inspección mediante el escáner de contenedores. Esta decisión puede tomarse incluso después de haber asignado un circuito naranja a una declaración.

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

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

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

Los trámites documentales para la recogida del contenedor en la terminal de origen y posterior transporte a la zona de inspección no intrusiva se especifican en el apartado 5.2.2 de este procedimiento, distinguiendo entre la operativa de importación y exportación.

Posteriormente, se procede a la inspección no intrusiva de la unidad de carga y, si el resultado es satisfactorio, el contenedor podrá abandonar el recinto portuario después de que la Aduana emita el levante. Si el resultado no es satisfactorio, el contenedor deberá volver a la terminal de origen para ser inspeccionado físicamente o abandonar el recinto portuario para su destrucción.

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

5.1.3. Proceso general de inspecciones en terminal

El proceso general de inspecciones en explanada varía en función del organismo que determina que debe efectuarse la inspección.

Si la inspección la decreta un servicio de inspección en frontera (SIF) se tramitará el solícito de inspección y, después de obtener el certificado, se deberá presentar el DUA ante la Aduana.

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

En general, el proceso empieza cuando el agente de aduanas o el transitario presenta el DUA y la Aduana asigna circuito. La Aduana publica una lista con los contenedores que deben ser inspeccionados en la explanada de cada terminal.
El consignatario, que previamente ha sido informado por el agente de aduanas de los contenedores que se deberán inspeccionar físicamente, tramitará la petición de posicionamiento ante la terminal. Alternativamente, el peticionario, el consignatario y la terminal podrán acordar que las comunicaciones se efectúen directamente de peticionario a terminal, informando al consignatario de la operación solicitada. La terminal aceptará la fecha solicitada o propondrá otra.
La terminal publica una lista de contenedores a posicionar y posteriormente realiza las operaciones de posicionamiento en el día indicado para la inspección. Se realiza la inspección y se envía notificación de la misma al agente de aduanas y al consignatario.
El SCPP recibirá copia de todos los mensajes intercambiados con la terminal.

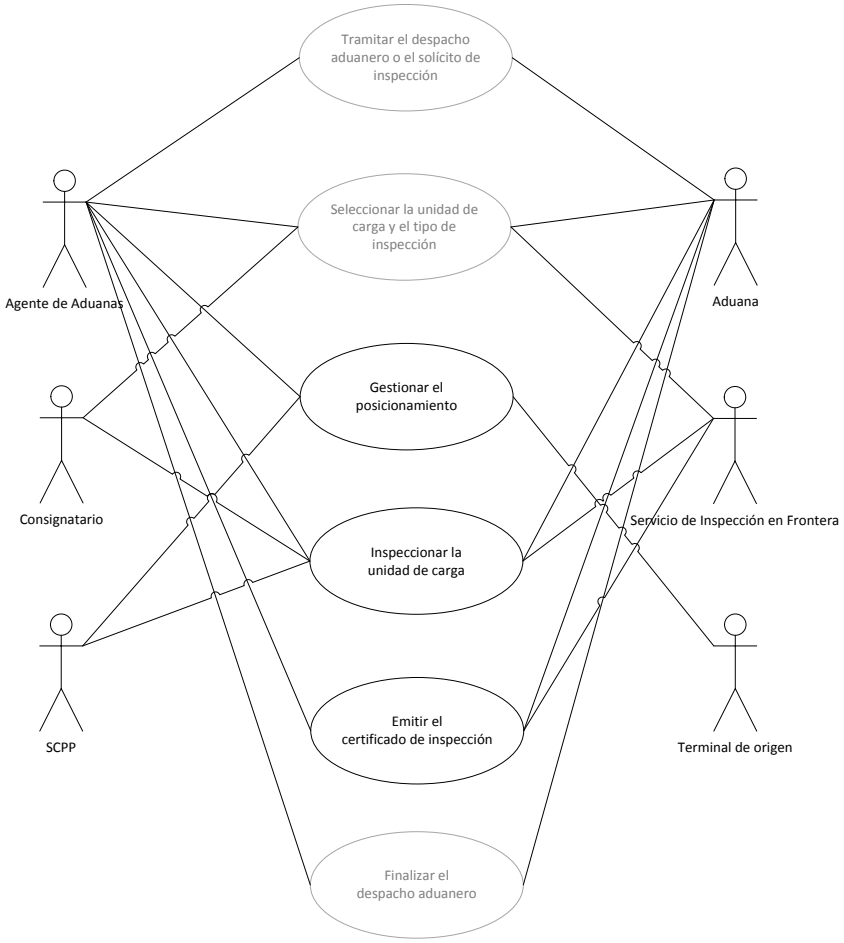


Fig. 3: Casos de uso del proceso de inspección en terminal

5.2. Diagrama de flujo del procedimiento

5.2.1 Inspecciones en el Área PIF

En el diagrama que se muestra a continuación se refleja el procedimiento de inspecciones en el Área PIF. El procedimiento de inspecciones descrito en este apartado interacciona con los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías.

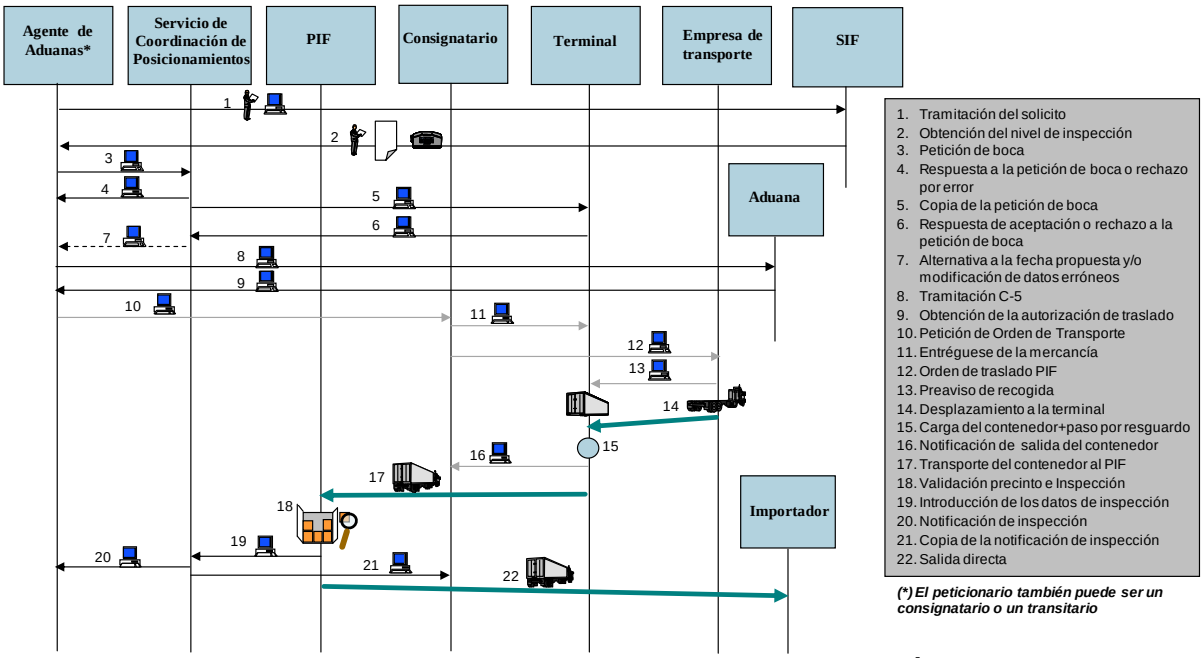


Fig. 4: Diagrama de flujo del procedimiento de inspección en el Área PIF

(1) Tramitación del solicito. El peticionario de la inspección (agente de aduanas, consignatario, transitario u otro operador económico) realizará la presentación del "solicito" aportando los datos de la mercancía a los servicios de inspección correspondientes. Las comunicaciones entre el peticionario de la inspección y los servicios de inspección quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(2) Obtención del nivel de inspección. El peticionario de la inspección obtiene el nivel de inspección (identidad o pasillo). Igual que en el mensaje anterior, estas comunicaciones quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(3) Petición de boca. Envío de la petición de boca al SCPP. El peticionario indicará una franja horaria deseada para el posicionamiento. Esta franja horaria podrá ser cualquiera a partir del día siguiente al de la petición. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona. El peticionario de la inspección deberá estar registrado en la APB para poder operar con la aplicación de gestión operativa.

(4) Respuesta a la petición de boca. Si la franja horaria solicitada está disponible, el SCPP responderá confirmando la franja solicitada. Si no está disponible, el SCPP propondrá y reservará la primera franja disponible a partir de la franja solicitada (respetando si se ha solicitado turno de mañana o de tarde). En este segundo caso, si el peticionario no quiere que la inspección tenga lugar en la franja propuesta, deberá anular el posicionamiento, dado que ya habrá sido programado por el SCPP. En este supuesto, el peticionario deberá solicitar otra franja horaria. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de

Barcelona. Si el SCPP detecta un error en el mensaje de petición de boca, se notificará esta circunstancia al peticionario de la inspección. Para ello, se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido en los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías (ESMT).

(5) Copia de la petición de boca. El SCPP envía una copia de la petición de boca a la terminal, para que esté informada de que el contenedor deberá pasar la inspección del PIF en una fecha determinada. Para ello, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(6) La terminal enviará una respuesta al SCPP. Generalmente será de aceptación, pero podrá indicarse un error (porque el contenedor no pueda estar disponible en la fecha prevista). En ambos casos, se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido en los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías (ESMT).

(7) Alternativa a la fecha propuesta de petición y/o modificación de datos erróneos del mensaje de petición de boca al SCPP (lugares de inspección erróneos, terminales de origen erróneas, etc.). Si la terminal, como repuesta a la copia del mensaje de petición de boca, emite un mensaje de error indicando que el contenedor no estará disponible, el SCPP deberá emitir un mensaje al peticionario ofreciéndole una nueva fecha o notificándole la cancelación de la fecha propuesta. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(8) Tramitación del documento C-5. El agente de aduanas tramitará la expedición del documento C-5, debido a que la Aduana exige que aquellos contenedores que deben pasar el control de los SIF se trasladen de la ubicación inicial (las terminales) a la ubicación del Área PIF mediante la expedición del C-5. En el documento se indicará que el motivo de la solicitud del documento es el traslado de un contenedor al Área PIF.

(9) Obtención de la autorización de traslado. Una vez que se solicita el documento por medios telemáticos, los posibles estados que puede adquirir un documento C-5 son:

- Autorizado: Tendrá este estado cuando se haya autorizado la solicitud y podrá imprimirse el documento en papel.
- Pendiente de Acudir a la Aduana: Tendrá este estado cuando no se haya podido autorizar la solicitud por medios telemáticos. Puede ser porque esté Retenida la Sumaria, Partida o la Ubicación, o bien porque está autorizada la inspección por la U.A.R. En este último caso será necesario contactar con la Unidad de Análisis de Riesgo, para que realice la inspección.
- Pendiente de Autorizar Cantidad: Tendrá este estado cuando se haya pedido una extracción de muestras. Será necesaria la autorización en la aduana mediante la acción “Autorizar Cantidad”.

(10) Petición de Transporte para que el consignatario pueda confeccionar la orden de transporte. En la Petición de Transporte deberá indicarse que el contenedor será inspeccionado en el Área PIF. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Port de Barcelona.

(11) El consignatario emitirá siempre un entréguese de la mercancía. Se establecerán los mismos mecanismos de acuse de recibo establecidos en los procedimientos de ESMT y traslados del Port de Barcelona. Se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPARN T03.

(12) Orden de traslado al Área PIF. Se deberá indicar en la orden de transporte que el contenedor será inspeccionado en el Área PIF. Se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT IFTMIN definido por el Port de Barcelona. Ver procedimientos ESMT del Port de Barcelona para más información sobre la Orden de Traslado.

(13) Preaviso. La empresa de transporte facilita a la terminal una previsión de recogida de la mercancía (preaviso de recogida). En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COPINO definido por el Port de Barcelona.

(14) Desplazamiento a la terminal. La empresa transportista se pone en contacto con el conductor del camión para facilitarle los datos del transporte. Estas comunicaciones entre la empresa de transporte y el camión quedan fuera del alcance de este procedimiento. El camión se desplaza a la terminal dónde se cargará el contenedor.

(15) Carga del contenedor en el camión y paso por el resguardo fiscal de la terminal. Antes de que el camión abandone la terminal, el resguardo consultará en la aplicación del levantes sin papeles si el contenedor tiene asociado un documento C-5. Asimismo, en la aplicación de traslados entre terminales[1] se registrará la salida del contenedor para su traslado al Área PIF. Este dato servirá para controlar el tiempo de trayecto del camión, desde que sale de la terminal hasta que llega al Área PIF.

(16) Notificación de salida del contenedor. La terminal notifica telemáticamente la salida del contenedor al consignatario y a la Autoridad Portuaria. El consignatario podrá remitir ese mensaje a su cliente. Se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT CODECO definido por el Port de Barcelona. En este mensaje deberá informarse del número de precinto colocado por la terminal en el momento de la descarga del contenedor.

(17) Transporte del contenedor al Área PIF.

(18) Validación del precinto e inspección del contenedor. La llegada del contenedor al Área PIF también será registrada por el sistema. Gracias al registro de salida de la terminal y al registro de entrada en el Área PIF, la Aduana podrá controlar el tiempo total de trayecto del camión. Por otro lado, el Equipo de Calidad del Puerto de Barcelona será el encargado de validar el precinto específico colocado y registrado por la terminal, en el momento del posicionamiento del contenedor en una de las bocas del Área PIF. Seguidamente, se llevará a cabo el procedimiento de inspección, el cual queda fuera del alcance del presente procedimiento.

(19) Introducción de los datos de inspección. Se introducirán en la aplicación de gestión operativa las notificaciones de los contenedores inspeccionados durante el día, con el resultado del proceso de inspección (el resultado de la inspección será facilitado por los servicios de inspección correspondientes, la comunicación de este resultado queda fuera del alcance de la presente guía).

(20) Notificación de inspección. El SCPP envía un mensaje de final de inspección al peticionario de la inspección. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

(21) Copia del mensaje de notificación de inspección. El SCPP envía una copia del mensaje de final de inspección al consignatario. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

(22) Salida del recinto portuario y transporte hasta el almacén del importador.

Con posterioridad a la asignación de una fecha de inspección, si el SCPP detecta que la inspección no podrá efectuarse en la fecha prevista, se podrá enviar un mensaje proponiendo una nueva fecha o cancelando la cita previa. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

[1] Aplicación que reside en el ordenador de la Autoridad Portuaria

5.2.2 Inspecciones en la Zona de Inspección no Intrusiva

En el diagrama que se muestra a continuación se refleja el procedimiento de inspecciones en la Zona de Inspección no Intrusiva. El procedimiento de inspecciones descrito en este apartado interactúa con los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías.

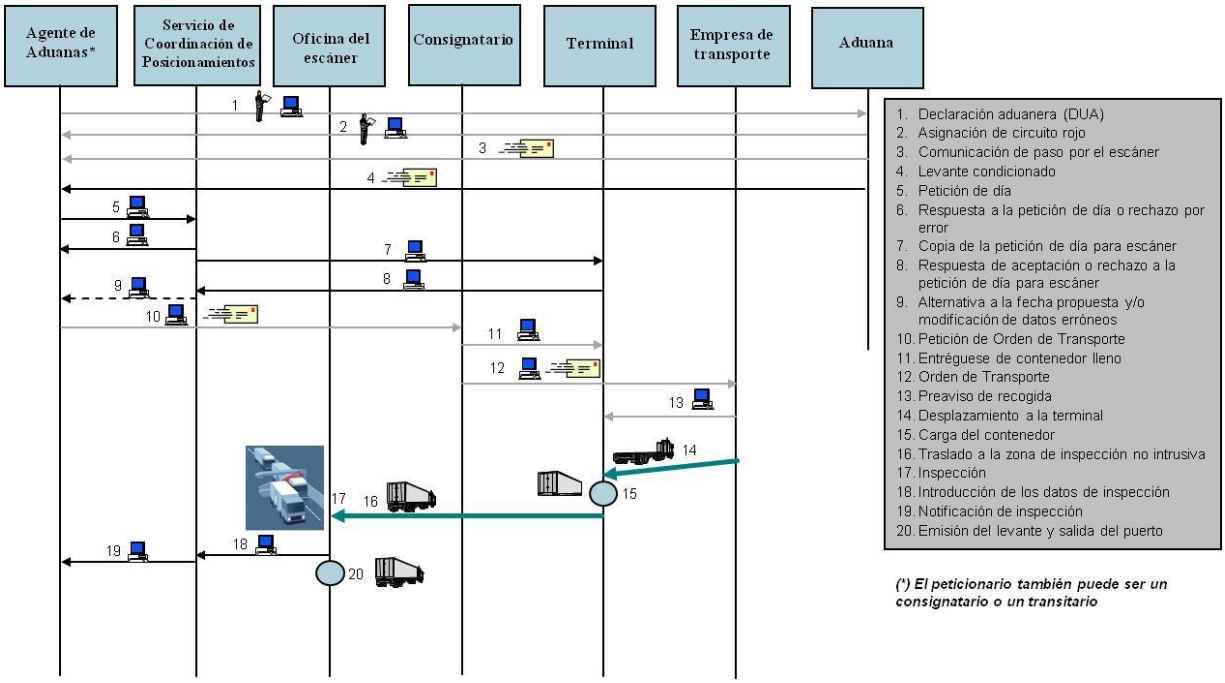


Fig. 5: Diagrama de Flujo del procedimiento de inspección en la Zona de Inspección no Intrusiva

(1) Declaración de aduanas. El agente de aduanas o el transitario presentarán el DUA. Las comunicaciones entre el operador económico y la Aduana quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(2) Asignación del circuito rojo, indicando que la mercancía debe ser inspeccionada. En algunos casos, se puede haber asignado el circuito rojo a partir de un circuito naranja previo (este caso no se detalla en el procedimiento ya que forma parte de los procedimientos de la Aduana y queda por lo tanto fuera del alcance de esta guía). Igual que en el mensaje anterior, estas comunicaciones quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(3) Comunicación de paso por el escáner.

(4) Emisión del levante condicionado para autorizar la salida del contenedor de la terminal de origen.

(5) Petición de franja horaria. Envío de la petición de franja horaria al SCPP. El peticionario indicará una franja deseada para el posicionamiento. Esta franja horaria podrá ser cualquiera a partir del día siguiente al de la petición. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona. El peticionario de la inspección deberá estar registrado en la APB para poder operar con la aplicación de gestión operativa.

(6) Respuesta a la petición de franja horaria. Si la franja horaria solicitada está disponible, el SCPP responderá confirmando la franja solicitada. Si no está disponible, el SCPP propondrá y reservará la primera franja disponible a partir del día solicitado. En este segundo caso, si el peticionario no quiere que la inspección tenga lugar en la franja propuesta, deberá anular el posicionamiento, puesto que ya habrá sido programado por el SCPP. En este caso, el peticionario deberá solicitar otra franja horaria. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR

definido por el Port de Barcelona.

(7) Copia del mensaje de respuesta a la petición de franja horaria. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(8) La terminal enviará una respuesta al SCPP. Generalmente será de aceptación, pero podrá indicarse un error (porque el contenedor no pueda estar disponible en la fecha prevista). En ambos casos, se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido en los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías (ESMT).

(9) Alternativa a la fecha propuesta de petición y/o modificación de datos erróneos del mensaje de petición franja horaria (lugares de inspección erróneos, terminales de origen erróneas, etc.). Si la terminal, como repuesta a la copia del mensaje de petición de franja horaria, emite un mensaje de error indicando que el contenedor no estará disponible, el SCPP deberá emitir un mensaje al peticionario ofreciéndole una nueva fecha o notificándole la cancelación de la fecha propuesta. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(10) Petición de Transporte para que el consignatario pueda confeccionar la orden de transporte. En la Petición de Transporte deberá indicarse que el contenedor será inspeccionado en el ESCÁNER. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Port de Barcelona.

(11) El consignatario emitirá siempre un entréguese de la mercancía a la terminal de carga y también se enviará copia al transitario o agente de aduanas cuando son éstos los que organizan el transporte terrestre. Se establecerán los mismos mecanismos de acuse de recibo establecidos en los procedimientos de ESMT del Port de Barcelona. Se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COREOR I03.

(12) Orden de Traslado a la zona del escáner. Se deberá indicar en la orden de traslado que el contenedor será inspeccionado en la zona del escáner. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Port de Barcelona. Ver procedimientos ESMT del Port de Barcelona para más información sobre la Orden de Traslado.

(13) Preaviso. La empresa de transporte facilita a la terminal una previsión de recogida de la mercancía (preaviso de recogida). En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COPINO definido por el Port de Barcelona.

(14) Desplazamiento a la terminal. La empresa transportista se pone en contacto con el conductor del camión para facilitarle los datos del transporte. Estas comunicaciones entre la empresa de transporte y el camión quedan fuera del alcance de este procedimiento. Desde el punto de vista aduanero, el conductor del camión deberá haber recibido dos documentos (el levante condicionado, ver punto 4, y el documento con la respuesta del Servicio de Coordinación de Posicionamiento, con la fecha y franja asignada, ver punto 6[2]), que deberá presentar en el resguardo para que le autoricen el traslado. El camión se desplaza a la terminal dónde se encuentra el contenedor.

(15) Carga del contenedor en el camión.

(16) Transporte del contenedor a la zona del escáner.

(17) Inspección no intrusiva del contenedor. La operativa de inspección queda fuera del alcance de este procedimiento.

(18) Introducción de los datos de inspección. Se introducirán en la aplicación de gestión operativa las notificaciones de los contenedores inspeccionados durante el día, con el resultado del proceso de inspección (el resultado de la inspección será facilitado por el

[2] El detalle de estas comunicaciones se describe en el Procedimiento de inspección no intrusiva (Escáner)

personal de la Aduana, la comunicación de este resultado queda fuera del alcance de la presente guía).

(19) Notificación de inspección. El SCPP envía un mensaje de final de inspección al peticionario de la inspección. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

(20) Finalización del proceso de despacho, emisión del levante y salida del Puerto.

En caso de indisponibilidad del escáner en una franja horaria de inspección que ya esté programada, si se desconoce la fecha en la que volverá a estar operativo, se avisará con un correo electrónico al agente de aduanas ofreciéndole la posibilidad de ponerse en contacto con la Aduana.

En caso de que se conozca la fecha en la que volverá a estar operativo, el SCPP podrá planificar de nuevo el posicionamiento, y se informará de la nueva fecha al agente de aduanas a través del correo electrónico.

La Aduana indicará en el SCPP y en las listas de posicionamientos telemáticas que el escáner se encuentra no operativo e indicará la(s) fecha(s) conocidas de indisponibilidad.

5.2.3. Inspecciones en explanada, por parte de los SIF

El diagrama siguiente muestra el procedimiento de las inspecciones en explanada de los Servicios de Inspección en Frontera.

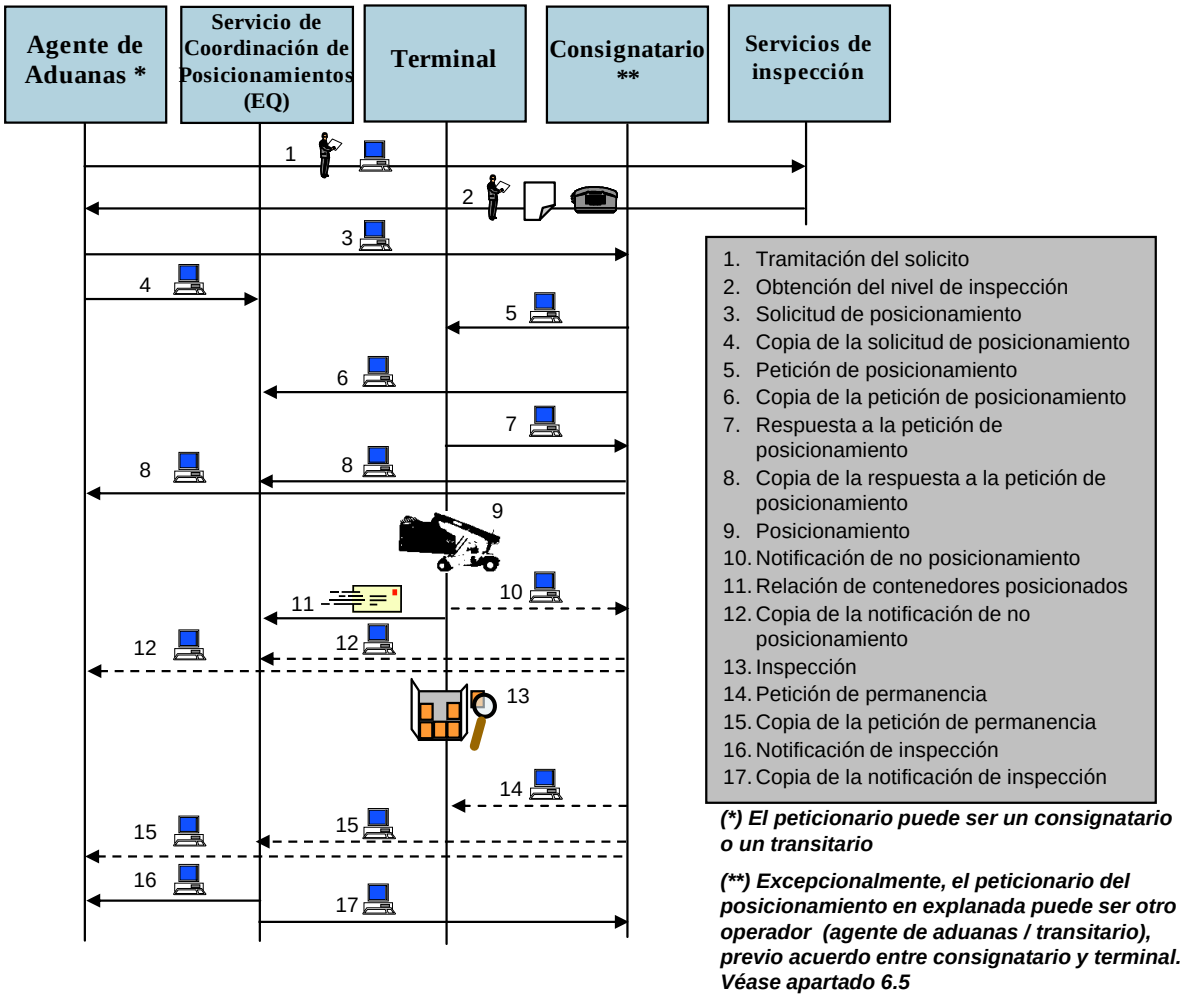


Fig.6: Diagrama de flujo del procedimiento de inspección en explanada de los SIF

(1) Presentación del solicito. Las comunicaciones entre el peticionario de la inspección y los servicios de inspección queda fuera del alcance de este procedimiento.

(2) Obtención del nivel de inspección. Igual que en el mensaje anterior, estas comunicaciones quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(3) Solicitud de posicionamiento indicando una franja horaria, en caso de que el peticionario de la inspección no coincida con el peticionario del posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(4) Copia de la solicitud de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(5) Petición de posicionamiento indicando una franja horaria. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona. En el supuesto en el que se deba enviar un "*packing list*" con la relación de bultos y marcas del contenedor, se enviará por correo electrónico a la dirección acordada con la terminal. En el correo electrónico será obligatorio incluir la

referencia de la petición de posicionamiento asociada a la lista de bultos.

(6) Copia de la petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(7) Respuesta a la petición de posicionamiento, indicando la franja horaria en la que se podrá realizar el posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(8) Copia de la respuesta a la petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(9) Posicionamiento.

(10) Notificación de no posicionamiento. Si la terminal no ha podido o no podrá, por motivos no previsibles (averías de equipos, incidencias técnicas relevantes, etc.) posicionar un contenedor para el cual ha enviado una respuesta a la petición de posicionamiento, deberá enviar una notificación de no posicionamiento y proponer una nueva fecha y franja horaria. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(11) Desde la terminal se envía una relación de contenedores posicionados al Servicio de Coordinación de Posicionamientos.

(12) Copia de la notificación de no posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(13) Inspección.

(14) Si los contenedores deben permanecer en la explanada hasta el día siguiente, el consignatario enviará una petición de permanencia para que la terminal mantenga el contenedor en la zona de posicionado. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(15) Copia de la petición de permanencia. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(16) Notificación de inspección, cuando la intervención del inspector sobre el contenedor en explanada ha finalizado. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

(17) Copia de la notificación de inspección. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

Mediante acuerdos entre el peticionario del posicionamiento para inspección, el consignatario y la terminal, las comunicaciones (3) y (5) podrán remplazarse por una comunicación directa del peticionario a la terminal, sin intervención del consignatario que, en todo caso, deberá estar informado sobre la operación solicitada. Esto mismo se puede aplicar a las comunicaciones, en sentido contrario, (7) y (8).

5.2.4. Inspecciones en explanada/tinglado de la Aduana y de la UAR

El diagrama siguiente muestra el procedimiento de las inspecciones en explanada de la Aduana y de la Unidad de Análisis de Riesgos.

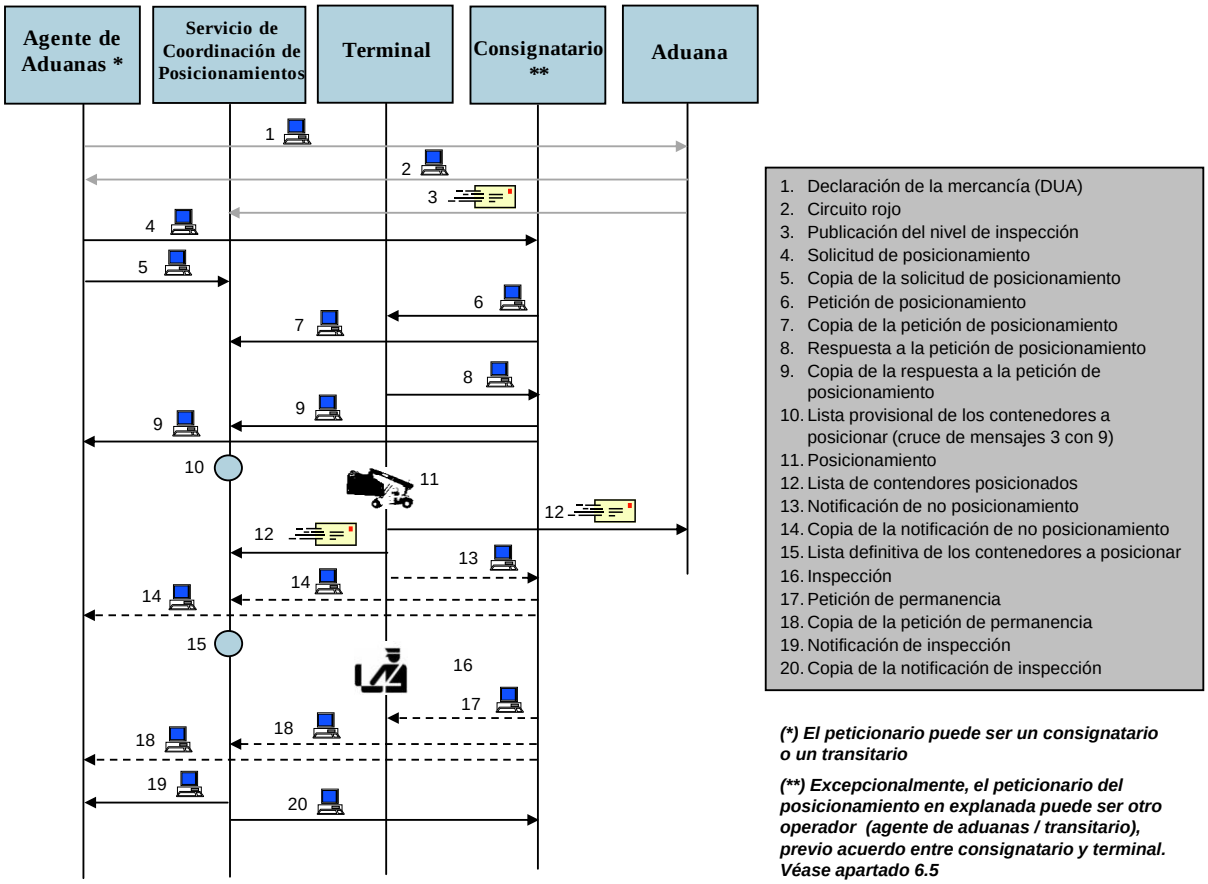


Fig. 7: Diagrama de flujo del procedimiento de inspección en explanada de la Aduana y de la UAR

(1) Declaración de aduanas. El agente de aduanas o el transitario presentarán el DUA. Las comunicaciones entre el operador económico y la Aduana quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(2) Asignación del circuito rojo, indicando que la mercancía debe ser inspeccionada. En algunos casos, se puede haber asignado el circuito rojo a partir de un circuito naranja previo (este caso no se detalla en el procedimiento ya que forma parte de los procedimientos de la Aduana y queda por lo tanto fuera del alcance de esta guía). Igual que en el mensaje anterior, estas comunicaciones quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(3) Publicación de la lista de contenedores que deben ser inspeccionados en explanada, con su nivel de inspección (identidad o pasillo) y/o la notificación de inspección de la UAR.

(4) Solicitud de posicionamiento, en caso de que el peticionario de la inspección no coincida con el peticionario del posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(5) Copia de la solicitud de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(6) Petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se

empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona. En el supuesto en el que se deba enviar un "*packing list*" con la relación de bultos y marcas del contenedor, se enviará por correo electrónico a la dirección acordada con la terminal. En el correo electrónico será obligatorio incluir la referencia de la petición de posicionamiento asociada a la lista de bultos.

(7) Copia de la petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(8) Respuesta a la petición de posicionamiento, indicando el día en el que se podrá realizar el posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(9) Copia de la respuesta a la petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(10) Generación de la primera versión de la lista de contenedores que van a ser posicionados en la explanada para su inspección.

(11) Posicionamiento.

(12) La terminal confirmará a la Aduana los contenedores posicionados en explanada y también enviará copia al Servicio de Coordinación de Posicionamientos.

(13) Notificación de no posicionamiento. Si la terminal no ha podido o no podrá, por motivos no previsibles (averías de equipos, incidencias técnicas relevantes, etc.) posicionar un contenedor para el cual ha enviado una respuesta a la petición de posicionamiento, deberá enviar una notificación de no posicionamiento y proponer una nueva fecha. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(14) Copia de la notificación de no posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(15) Generación de la lista definitiva de contenedores que van a ser posicionados en la explanada para su inspección

(16) Inspección.

(17) Si los contenedores deben permanecer en la explanada hasta el día siguiente, el consignatario enviará una petición de permanencia para que la terminal mantenga el contenedor en la zona de posicionado. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(18) Copia de la petición de permanencia. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Port de Barcelona.

(19) Notificación de inspección, cuando la intervención del inspector sobre el contenedor en explanada ha finalizado. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

(20) Copia de la notificación de inspección. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Port de Barcelona.

Mediante acuerdos entre el peticionario del posicionamiento para inspección, el consignatario y la terminal, las comunicaciones (4) y (6) podrán remplazarse por una comunicación directa del peticionario a la terminal, sin intervención del consignatario que, en todo caso, deberá estar informado sobre la operación solicitada. Esto mismo se puede aplicar a las comunicaciones, en sentido contrario, (8) y (9).

5.3. Plazos de presentación de los documentos

Se podrán establecer acuerdos entre los emisores y receptores de los mensajes para asegurar que el intercambio de información no interfiera en la operativa de desplazamientos de contenedores y en la ejecución de las inspecciones.

Posicionamientos para inspección en el Área PIF

En el procedimiento de posicionamiento de un contenedor en el Área PIF, la petición de posicionamiento al Servicio de Coordinación de Posicionamientos (SCPP) deberá enviarse antes de las **16h** del día anterior al día solicitado.

Cuando el SCPP haya programado el posicionamiento de un contenedor en el Área PIF o en la zona de inspección no intrusiva para una fecha determinada y éste no se pueda efectuar, el peticionario de la inspección deberá cancelarlo, enviando una petición de anulación de posicionamiento antes de las **13h** del día anterior al día previsto de posicionamiento. Se establece este límite horario para poder ofrecer la posibilidad de programar un nuevo posicionamiento en sustitución del primero.

Los plazos de envío y de caducidad de la Petición de Transporte al Área PIF y de la Orden de Traslado al Área PIF son los mismos que los de la Petición de Transporte y Orden de Traslado establecidos en los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías (ESMT).

Posicionamientos para inspección en explanada

La petición de posicionamiento a la terminal deberá enviarse antes de las **17h** del día anterior al día solicitado. Si se cumple este plazo, la terminal deberá enviar la respuesta a la petición antes de las **18h** del mismo día.
Notificación de no posicionamiento: Si un contenedor no puede ser posicionado el día que la terminal ha comunicado en la respuesta a la petición de posicionamiento, por causas imprevisibles (averías, imprevistos, etc.) la terminal deberá enviar el mensaje de notificación de no posicionamiento al peticionario antes de las **8h** del día previsto de posicionamiento y proponer una nueva fecha de posicionamiento.
Peticiones de permanencia: Las peticiones de permanencia de contenedores en la zona de posicionado para inspecciones de las terminales (mensaje 13 del procedimiento de inspecciones en explanada) deberán enviarse antes de las **13h** para que el contenedor sea mantenido para el día siguiente.

5.4. Modificaciones y cancelaciones de documentos

Desde la aplicación de gestión operativa, el coordinador de posicionamientos de inspecciones podrá, en casos excepcionales (siniestros, averías, etc.) cancelar en todo momento los posicionamientos programados. Las cancelaciones deberán ser introducidas en la aplicación de gestión operativa. Adicionalmente, el coordinador de posicionamientos de inspecciones avisará a los operadores afectados por las cancelaciones de posicionamiento por los medios que consideren convenientes.

Tal como se ha indicado en el apartado anterior, el peticionario de la inspección podrá anular un posicionamiento, mediante el envío de un mensaje EDIFACT COHAOR de anulación de posicionamientos definido por el Port de Barcelona.

Las terminales tendrán la posibilidad de cancelar los posicionamientos programados en explanada, únicamente en casos excepcionales (siniestros, averías, etc.) Las cancelaciones deberán ser introducidas en la aplicación de gestión operativa. Si se trata de una replanificación de un posicionamiento, las terminales deberán dar de alta el nuevo posicionamiento con la nueva fecha (o solicitar al peticionario que lo haga) después de cancelarlo. Igual que en el caso del Área PIF, las terminales podrán avisar a los operadores afectados por las cancelaciones de posicionamiento por los medios que consideren convenientes o que hayan pactado de manera privada.

Las condiciones de modificación y cancelación de la Petición de Transporte al Área PIF y de la Orden de Traslado al Área PIF son las mismas que las de la Petición de Transporte y Orden de Traslado establecidas en los procedimientos de ESMT.

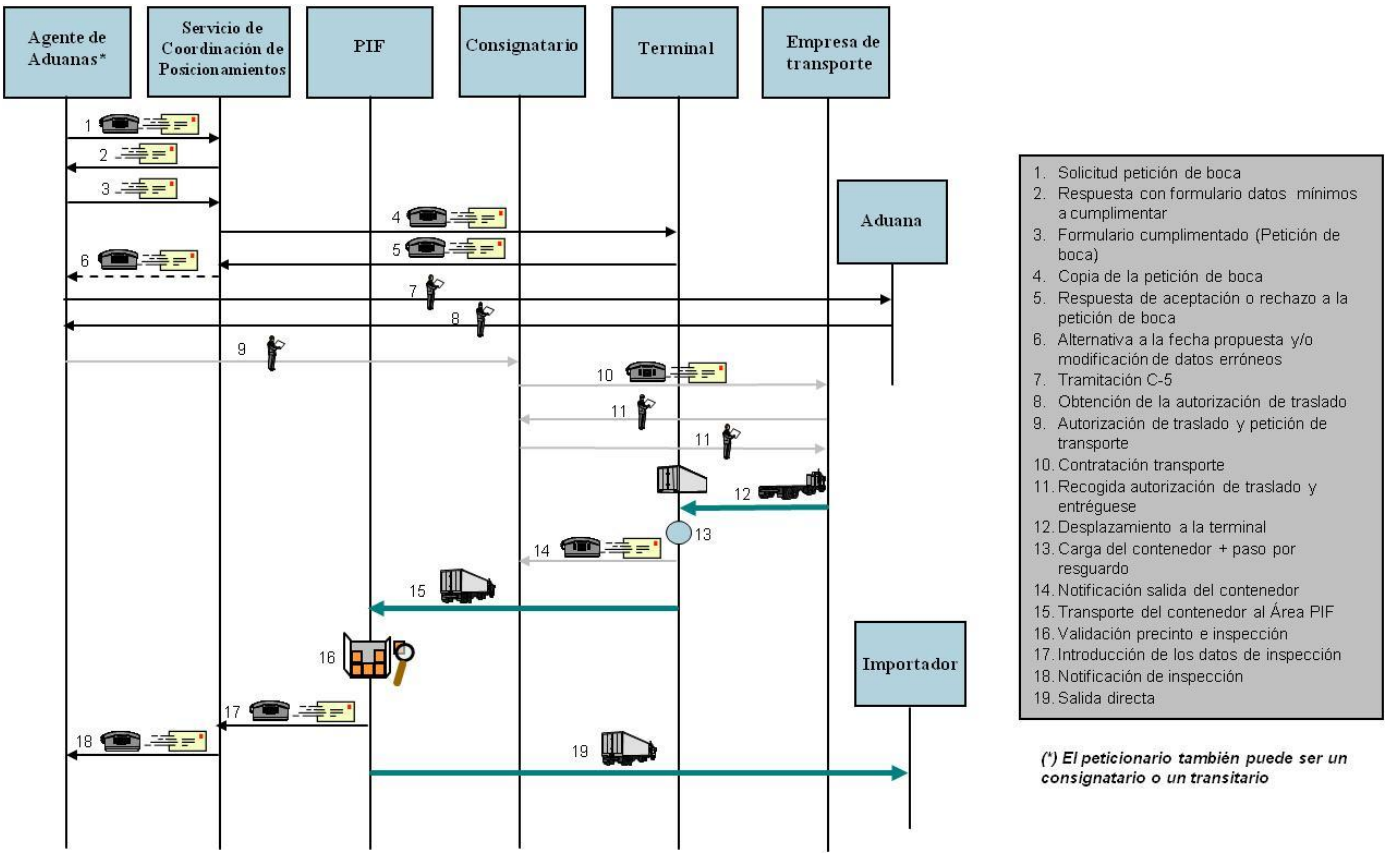
5.5. Procedimiento de contingencia en caso de fallo en las comunicaciones EDI.

Ante la caída de las comunicaciones EDI en cualquiera de sus puntos (consignatario, transitario, depósito de contenedores, transportista, redes de valor añadido y/o Terminal) o el fallo de los sistemas informáticos de alguno de los operadores y ante la necesidad de tramitar el posicionamiento de contenedores para su inspección se seguirán los procedimientos descritos a continuación.

En caso de fallo en las comunicaciones por vía EDI, éstas se realizarán principalmente mediante el correo electrónico ya que permite dejar constancia de las comunicaciones enviadas.
En caso de que la comunicación sea urgente, y por lo tanto sea inviable la espera entre el envío del correo electrónico por parte del emisor y la lectura de este por parte del receptor, se empleará la comunicación telefónica para dar constancia de la urgencia de la operación al receptor. Ésta comunicación telefónica no substituye en ningún caso el envío del correo electrónico correspondiente que deberá ser enviado paralelamente.

Las contingencias se clasificarán en función del agente afectado, de los intercambios documentales a solventar y de si se trata de un fallo a nivel de las comunicaciones EDI o de los sistemas informáticos del agente.

5.5.1. Plan de contingencia para el procedimiento de posicionamiento e inspección en el Área PIF



Las comunicaciones numeradas del 9 al 15 corresponden a intercambios descritos en los planes de contingencia de los procedimientos de entrada/salida de mercancías terrestres, cuyos documentos se hallan en la página web del Port de Barcelona.

5.5.1.1. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del peticionario

(1) **Petición de boca**[3]**.** El peticionario solicitará el formulario definido en el anexo 1 a cumplimentar con los campos mínimos requeridos para poder tramitar la solicitud. Para ello empleará el correo electrónico. El SCPP responderá enviando el formulario solicitado por correo electrónico y el peticionario lo retornará debidamente cumplimentado formalizando así la petición.

(6) **Alternativa a la fecha propuesta de petición y/o modificación de datos erróneos.** Se empleará el correo electrónico.

(7-8) **Tramitación del documento C-5.** El peticionario deberá personarse en la aduana para tramitar el documento C-5 en papel.

(18) **Notificación de inspección.** Se empleará el correo electrónico.

[3] *Una vez recuperadas las comunicaciones o restaurado el sistema informático, el SCPP deberá introducir en la aplicación los documentos que se hayan visto afectados, para garantizar la trazabilidad de las operaciones.*

5.5.1.2. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del SCPP

(1-3) **Petición de boca.** El peticionario solicitará el formulario definido en el anexo 1 a cumplimentar con los campos mínimos requeridos para poder tramitar la solicitud. Para ello empleará el correo electrónico. El SCPP responderá enviando el formulario solicitado por correo electrónico y el peticionario lo retornará debidamente cumplimentado formalizando así la petición.
(4-6) Para estas comunicaciones se empleará el correo electrónico.
(17) **Introducción de los datos de inspección.** En caso de problemas en el sistema informático que impidan la introducción de los datos, éstos se enviarán al final del día al SCPP. Para ello se empleará el correo electrónico.
(18) **Notificación de inspección.** Se empleará el correo electrónico.

5.5.1.3. En caso de fallo en el sistema informático del SCPP

En caso de problemas en el sistema informático del SCPP, éste deberá esperar hasta una hora límite y, en caso de no restablecimiento, realizará los listados a mano.
Una vez recuperadas las comunicaciones el SCPP introducirá los listados en la aplicación de forma que se pueda mantener la trazabilidad de las operaciones.

5.5.1.4. En caso de fallo en la aplicación de gestión operativa del Área PIF

(17) **Introducción de los datos de inspección[4].** En caso de problemas en el sistema informático que impidan la introducción de los datos, éstos se enviarán al final del día al SCPP. Para ello se empleará el correo electrónico.

5.5.1.5. En caso de fallo en las comunicaciones EDI de la terminal

En caso de caída de las comunicaciones EDI de la terminal todas las comunicaciones entre ésta y los demás agentes se realizarán mediante correo electrónico.

5.5.1.6. En caso de fallo en las comunicaciones EDI de la Aduana

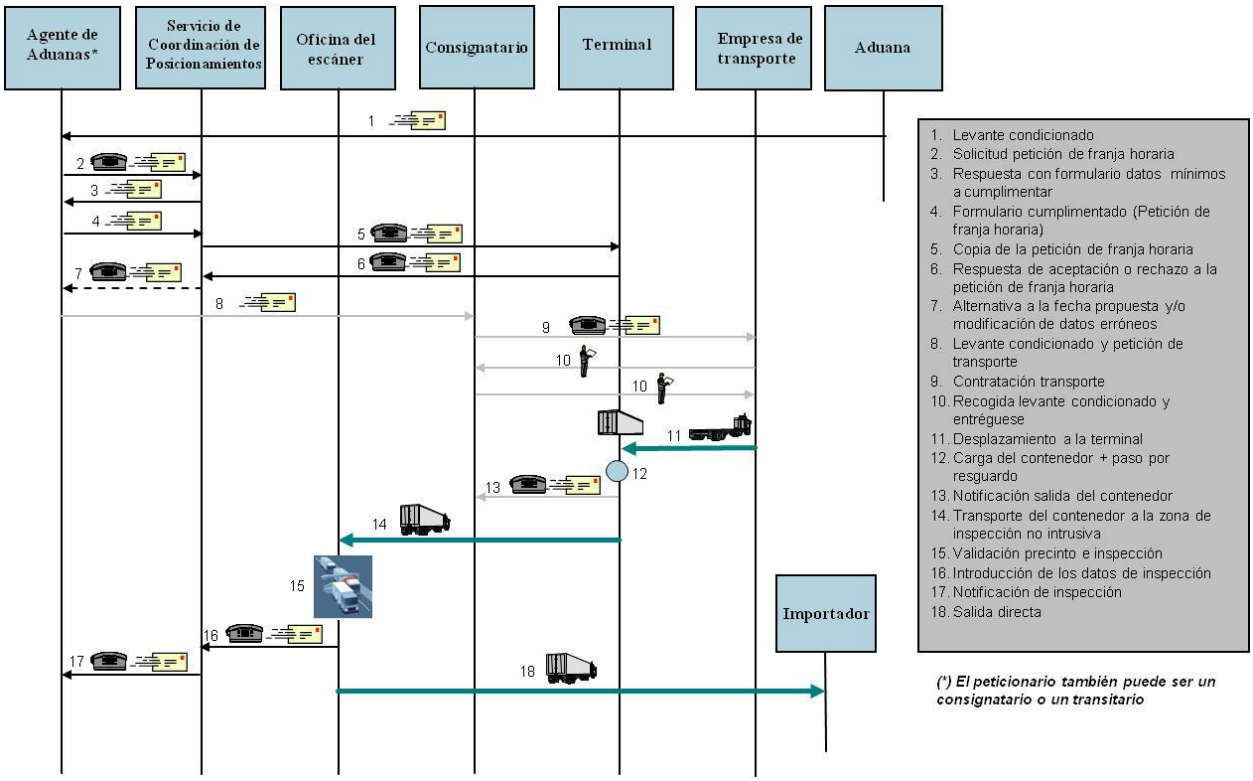
(7-8) **Tramitación del documento C-5.** El peticionario deberá personarse en la aduana para realizar la tramitación del documento C-5 en papel.

5.5.1.7. En caso de fallo en el sistema informático de la Aduana

En caso de problemas en el sistema informático de la Aduana, los operadores deberán esperar a que se restaure el sistema para proceder a la tramitación del documento C-5.

[4] *Una vez recuperadas las comunicaciones o restaurado el sistema informático, el SCPP deberá introducir en la aplicación los documentos que se hayan visto afectados, para garantizar la trazabilidad de las operaciones.*

5.5.2. Plan de contingencia para procedimiento de posicionamiento e inspección en la zona de inspección no intrusiva



Las comunicaciones numeradas del 8 al 14 corresponden a intercambios descritos en los planes de contingencia de los procedimientos de entrada/salida de mercancías terrestres, cuyos documentos se hallan en la página web del Port de Barcelona.

5.5.2.1. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del peticionario

(1) **Levante condicionado.** La Aduana procederá a emitir el levante condicionado. Se empleará el correo electrónico.

(2-4) **Petición de franja horaria**[5]**.** El peticionario solicitará el formulario definido en el anexo 1 a cumplimentar con los campos mínimos requeridos para poder tramitar la solicitud. Para ello empleará el correo electrónico. El SCPP responderá enviando el formulario solicitado por correo electrónico y el peticionario lo retornará debidamente cumplimentado formalizando así la petición.

(7) **Alternativa a la fecha propuesta de petición y/o modificación de datos erróneos**. Se empleará el correo electrónico.

(17) **Notificación de inspección.** Se empleará el correo electrónico.

5.5.2.2. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del SCPP

(2-4) **Petición de franja horaria.** El peticionario solicitará el formulario definido en el

[5] *Una vez recuperadas las comunicaciones o restaurado el sistema informático, el SCPP deberá introducir en la aplicación los documentos que se hayan visto afectados, para garantizar la trazabilidad de las operaciones.*

anexo 1 a cumplimentar con los campos mínimos requeridos para poder tramitar la solicitud. Para ello empleará el correo electrónico. El SCPP responderá enviando el formulario solicitado por correo electrónico y el peticionario lo retornará debidamente cumplimentado formalizando así la petición.

(5-7) Para estas comunicaciones se empleará el correo electrónico o las comunicaciones telefónicas.

(16) **Introducción de los datos de inspección.** En caso de problemas en el sistema informático que impidan la introducción de los datos, éstos se enviarán al final del día al SCPP. Para ello se empleará el correo electrónico.

(17) **Notificación de inspección.** Se empleará el correo electrónico.

5.5.2.3. En caso de fallo en el sistema informático del SCP

En caso de problemas en el sistema informático del SCPP, éste deberá esperar hasta una hora límite y, en caso de no restablecimiento, realizará los listados a mano.
Una vez recuperadas las comunicaciones el SCPP deberá introducir los listados en la aplicación de forma a mantener la trazabilidad de las operaciones.

5.5.2.4. En caso de fallo en la aplicación de gestión operativa de la zona de inspección no intrusiva

(16) **Introducción de los datos de inspección[6].** En caso de problemas en el sistema informático que impidan la introducción de los datos, éstos se enviarán al final del día al SCPP. Para ello se empleará el correo electrónico.

5.5.2.5. En caso de fallo en las comunicaciones EDI de la terminal

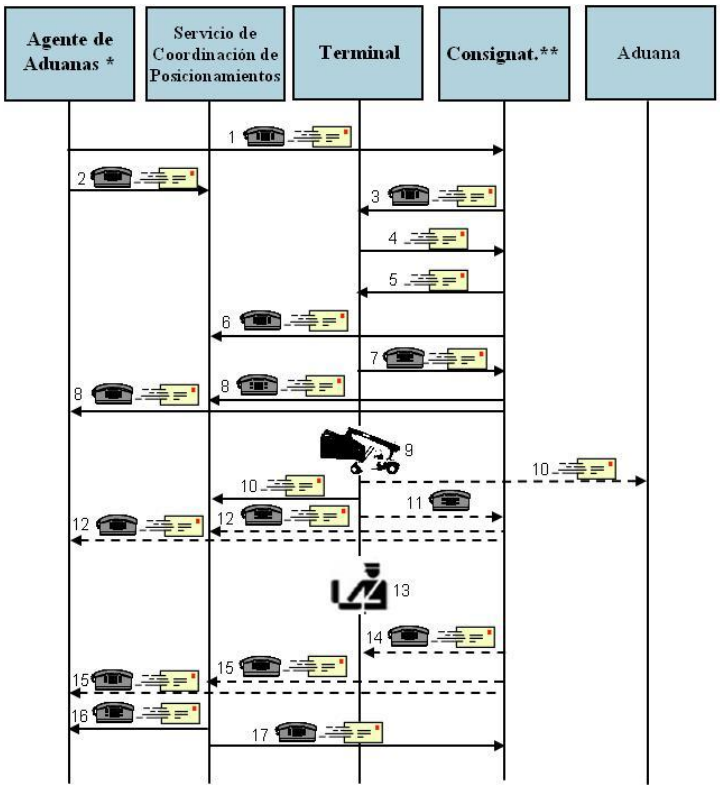
En caso de caída de las comunicaciones EDI de la terminal, todas las comunicaciones entre ésta y los demás agentes se realizarán mediante correo electrónico.

5.5.2.6. En caso de fallo en el sistema informático de la Aduana

En caso de problemas en el sistema informático de la Aduana, ésta esperará hasta la restauración del sistema para proceder a la tramitación y envío de los levantes condicionados.

[6] *Una vez recuperadas las comunicaciones o restaurado el sistema informático, el SCPP deberá introducir en la aplicación los documentos que se hayan visto afectados, para garantizar la trazabilidad de las operaciones.*

5.5.3. Plan de contingencia para procedimiento de posicionamiento e inspección en explanada por parte del SIF/Aduana



1. Solicitud de posicionamiento
2. Copia de la solicitud de posicionamiento
3. Petición de posicionamiento
4. Respuesta con formulario datos mínimos a cumplimentar
5. Formulario cumplimentado (Petición de boca)
6. Copia de la petición de posicionamiento
7. Respuesta a la petición de posicionamiento
8. Copia de la respuesta a la petición de posicionamiento
9. Posicionamiento
10. Relación de contenedores posicionados
11. Notificación de no posicionamiento
12. Copia de la notificación de no posicionamiento
13. Inspección
14. Petición de permanencia
15. Copia de la petición de permanencia
16. Notificación de inspección
17. Copia de la notificación de inspección

(*) El peticionario puede ser un consignatario o un transitario

(**) Excepcionalmente, el peticionario del posicionamiento en explanada puede ser otro operador (agente de aduanas / transitario), previo acuerdo entre consignatario y terminal. Véase Procedimiento de gestión operativa del posicionamiento para inspección.

5.5.3.1. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del peticionario

En caso de caída de las comunicaciones EDI del peticionario todas las comunicaciones entre éste y los demás agentes se realizarán mediante correo electrónico.
Una vez recuperadas las comunicaciones o restaurado el sistema informático, el SCPP deberá introducir en la aplicación ***la solicitud de posicionamiento*** *para garantizar la trazabilidad de las operaciones.*

5.5.3.2. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del SCPP

En caso de caída de las comunicaciones EDI del SCPP todas las comunicaciones entre éste y los demás agentes se realizarán mediante correo electrónico.

5.5.3.3. En caso de fallo en las comunicaciones EDI de la terminal

(3-5) Petición de boca[7]**.** El consignatario solicitará el formulario definido en el anexo 1 a cumplimentar con los campos mínimos requeridos para poder tramitar la solicitud. Para ello empleará el correo electrónico. La terminal responderá enviando el formulario solicitado por correo electrónico y el consignatario lo retornará debidamente cumplimentado formalizando así la petición.

[7] *Una vez recuperadas las comunicaciones o restaurado el sistema informático, la terminal deberá introducir en la aplicación los documentos que se hayan visto afectados, para garantizar la trazabilidad de las operaciones.*

(7) **Respuesta a la petición de posicionamiento.** Se empleará el correo electrónico.
(10) **Relación de contenedores posicionados.** Se empleará el correo electrónico. Sólo se enviará a la Aduana si se trata de inspección en explanada por parte de la Aduana.
(11) **Notificación de no posicionamiento.** Se emplearán las comunicaciones telefónicas dado que se trata de una comunicación provocada por un imprevisto.
(14) **Petición de permanencia.** Se empleará el correo electrónico.

5.5.3.4. En caso de fallo en las comunicaciones EDI del consignatario

(3-5) **Petición de boca.** El consignatario solicitará el formulario definido en el anexo 1 a cumplimentar con los campos mínimos requeridos para poder tramitar la solicitud. Para ello empleará el correo electrónico. La terminal responderá enviando el formulario solicitado por correo electrónico y el consignatario lo retornará debidamente cumplimentado formalizando así la petición.
(6-8) Para estas comunicaciones se empleará el correo electrónico.
(11) **Notificación de no posicionamiento.** Se emplearán las comunicaciones telefónicas dado que se trata de una comunicación provocada por un imprevisto.
(12) **Copia de la notificación de no posicionamiento.** Se empleará el correo electrónico.
(14-15) **Petición de permanencia y copia.** Se empleará el correo electrónico.
(17) **Copia de la notificación de inspección.** Se empleará el correo electrónico.

6. Casos particulares

En este apartado se define cómo debe procederse en aquellos casos que por su complejidad de ejecución o por su particularidad necesitan de una descripción adicional.

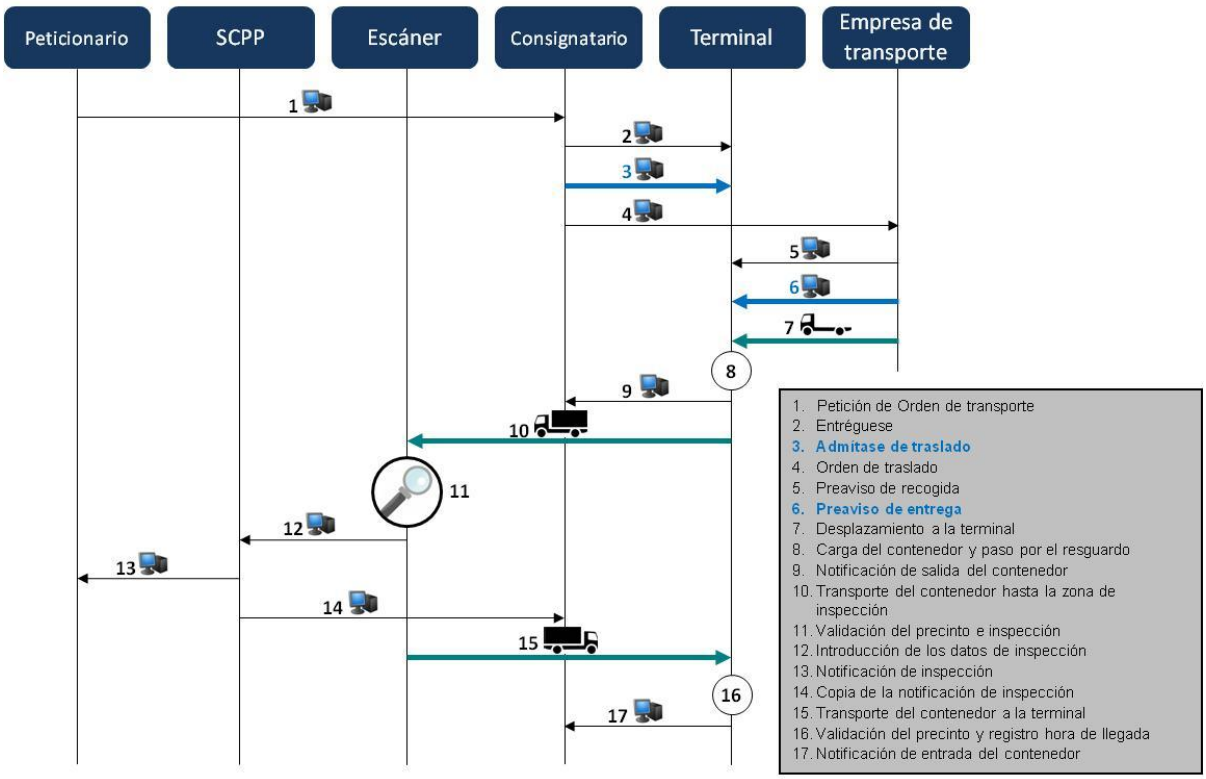
6.1. Procedimiento de retorno a pilas tras inspección en el escáner

Este procedimiento particular describe la operativa a seguir para el retorno del contenedor a la terminal desde el escáner. Se distingue entre los casos que el retorno fuera previsto y los casos en que éste fuera imprevisto.

6.1.1. Retorno previsto tras la inspección en el escáner

Hay casos en los que el peticionario puede estar interesado en el retorno del contenedor a la terminal tras la inspección, es el caso por ejemplo de los contenedores de exportación o en que el destinatario no esté disponible para recibir el contenedor tras la inspección.

En esta situación el procedimiento a seguir es el detallado en el esquema siguiente complementario al procedimiento de inspección en el escáner descrito en el apartado 5.2.2:



(*) Para contenedores de exportación se empleará un entréguese de traslados

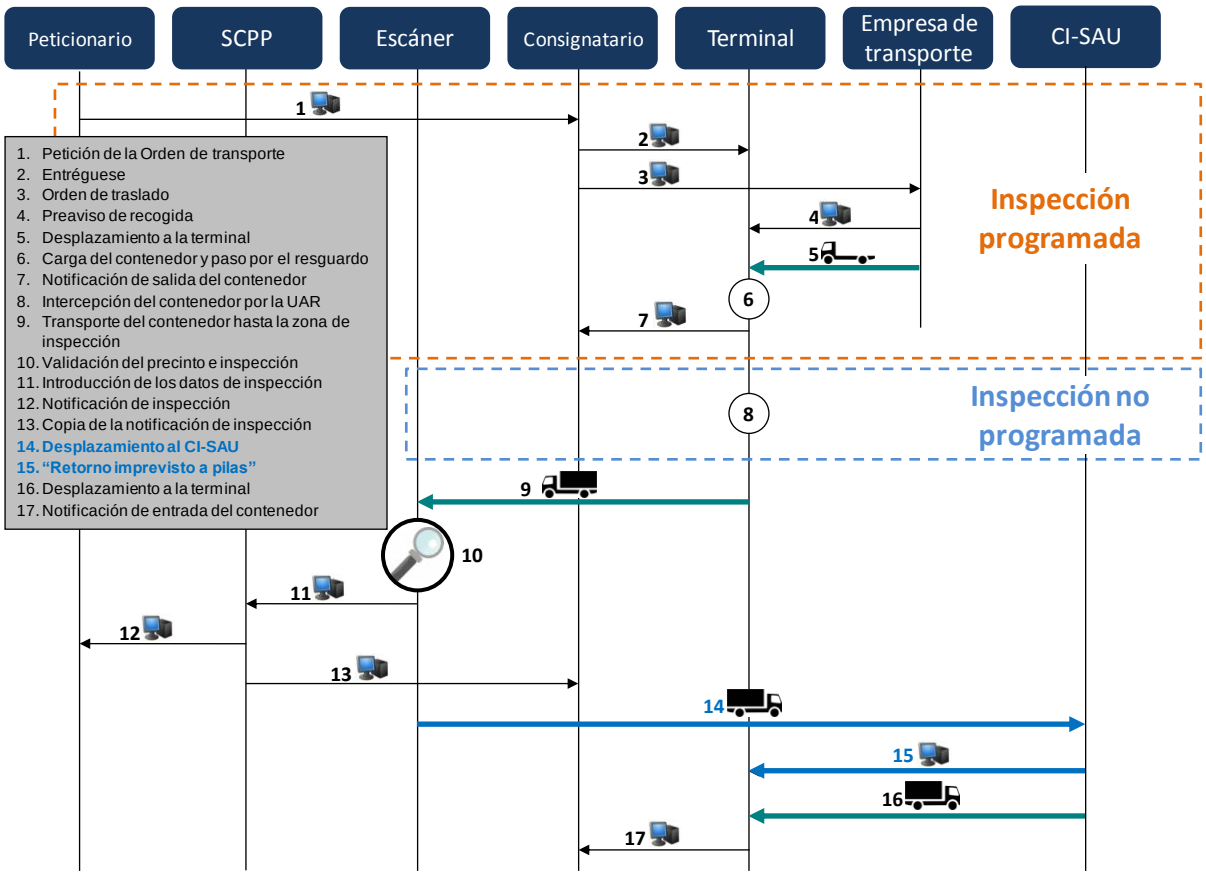
(3) **Admítase de traslado.** El consignatario emitirá un admítase de traslados. Se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPARN T02.

(6) **Preaviso de entrega.** La empresa de transporte enviará el preaviso de entrega. Se empleará el mensaje EDIFACT COPINO E05.

6.1.2. Retorno imprevisto tras la inspección en el escáner

Hay casos en los que el contenedor está obligado a retornar a la terminal porque el resultado de la inspección ha sido "no conforme". Esta operativa cubre tanto los casos en que la inspección estaba programada como los casos en los que la UAR haya solicitado la inspección.

En estos casos el procedimiento a seguir es el detallado en el esquema siguiente complementario al procedimiento de inspección en el escáner descrito en el apartado 5.2.2:



(14) Desplazamiento al CI-SAU. El transportista se dirige al CI-SAU.

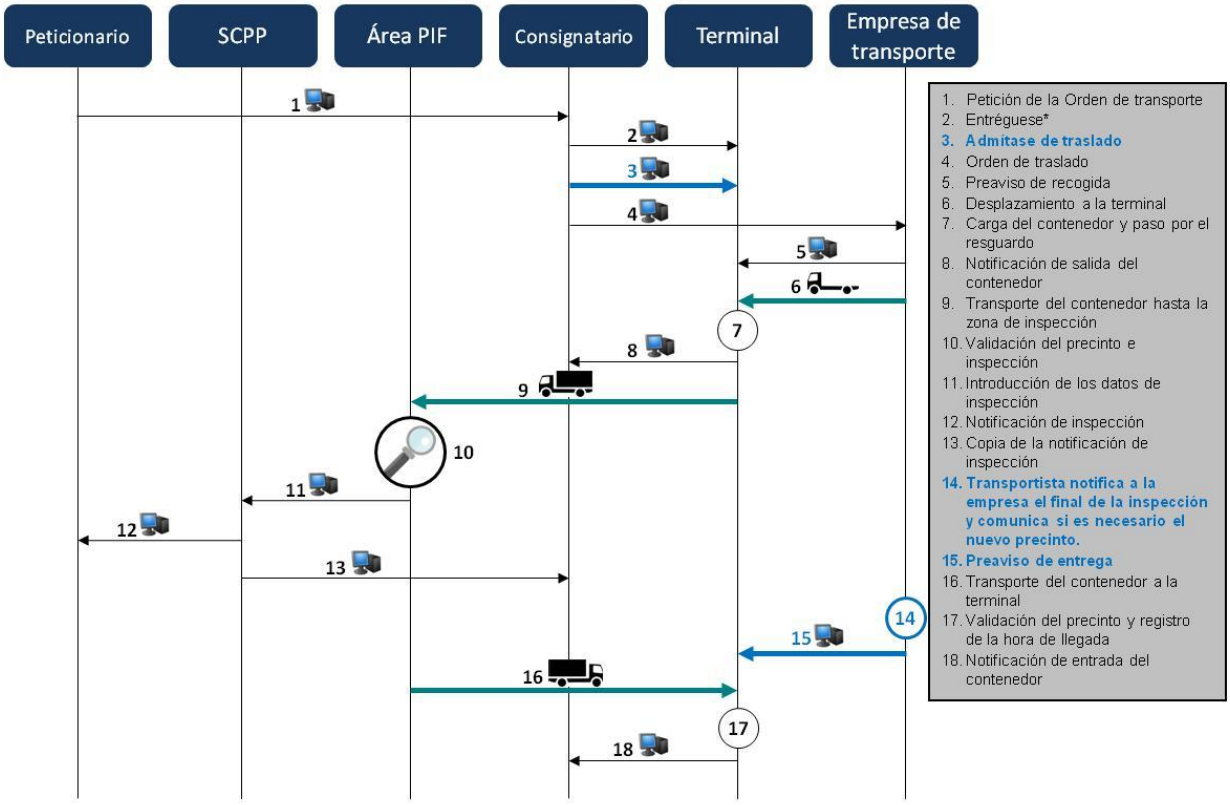
(15) "Retorno imprevisto a pilas". En el CI-SAU se verifica que el contenedor deba retornar a pilas y se genera el mensaje de "Retorno imprevisto a pilas" para la terminal.

6.2. Procedimiento de retorno a pilas tras inspección en el área PIF

Este procedimiento particular describe la operativa a seguir para el retorno del contenedor a la terminal desde el área PIF. Se distingue entre los casos de retorno previsto e imprevisto.

6.2.1. Retorno previsto tras la inspección en el área PIF

En esta situación el procedimiento a seguir es el detallado en el esquema siguiente complementario al procedimiento descrito en el apartado 5.2.1:



(*) Para contenedores de exportación se empleará un entréguese de traslados

(3) **Admítase de traslado.** El consignatario emitirá un admítase de traslados. Se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPARN T02.

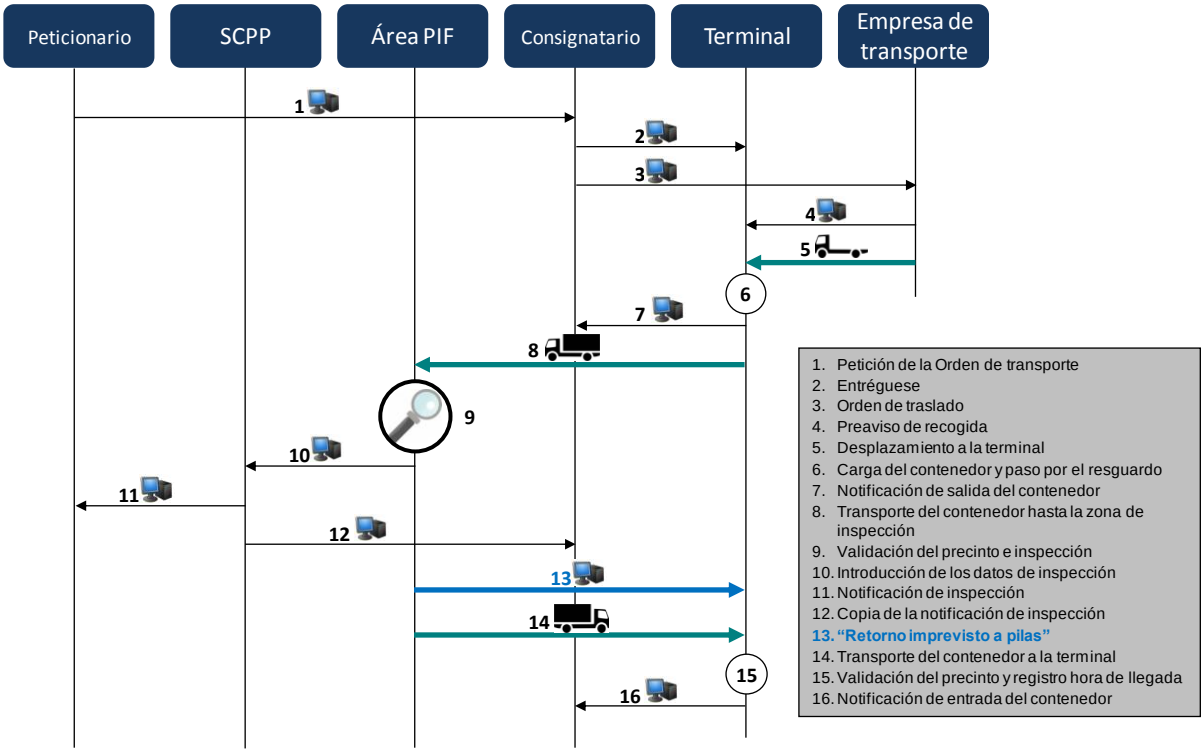
(14) **Transportista comunica a la empresa el fin de inspección y, si aplica, el nuevo precinto.** Una vez finalizada la inspección y comunicada al transportista la necesidad de retorno del contenedor a la terminal, éste se pondrá en contacto con la empresa de transporte para notificar la situación. Se aprovechará esta comunicación para comunicar, en caso que se haya procedido a la apertura del contenedor durante la inspección, el nuevo precinto del contenedor.

(15) **Preaviso de entrega.** La empresa de transporte enviará el preaviso de entrega que deberá incluir, en caso que sea necesario, el nuevo precinto del PIF. Se empleará el mensaje EDIFACT COPINO E05.

6.2.2. Retorno imprevisto tras inspección en el área PIF

Hay casos en los que tras una inspección el contenedor deberá retornar de forma imprevista a la terminal.

En estos casos el procedimiento a seguir es el detallado en el esquema siguiente complementario al procedimiento descrito en el apartado 5.2.1:



(13) **"Retorno imprevisto a pilas".** El gestor del área PIF genera el mensaje de "Retorno imprevisto a pilas" para la terminal.

6.3 Procedimiento "Express" para terminales de SSS

El proceso Express de posicionamiento de contenedores será utilizado para las peticiones de posicionamiento de las mercancías de las terminales de *Short Sea Shipping* (tráfico Ro-Ro), con el fin de agilizar los trámites de inspección y favorecer la intermodalidad que requieren este tipo de terminales.

Para que esto sea posible, las peticiones de posicionamiento asociadas a esta clase de tráfico tendrán prioridad de inspección sobre el resto, de modo que en la mayoría de los casos la hora solicitada por el peticionario será equivalente a la hora asignada.

Este proceso es un caso particular del proceso general de inspección en el Área PIF y del proceso general de inspecciones en la zona de Inspección No Intrusiva, quedando excluidos los procesos de inspección en explanada de la terminal.

6.4. Dobles inspecciones

a) Doble posicionamiento coordinado (de inspección en explanada a "pasillo")

Se considera que existe doble posicionamiento cuando es necesario volver a precintar el contenedor para realizar una segunda inspección. Un ejemplo de ello es cuando el inspector decide cambiar el nivel de inspección en explanada, solicitando un pasillo en tinglado.

En el momento en que el inspector decide que es necesario realizar otro nivel de inspección sobre un contenedor, éste lo comunicará de palabra al agente de aduanas/transitario. El agente de aduanas/transitario, a su vez informará a su empresa de esta necesidad para que pueda solicitar el nuevo posicionamiento a la terminal. Si la terminal dispone de los recursos necesarios para posicionar el contenedor el mismo día en que se realiza la inspección (inspección coordinada), no se enviará una nueva petición de posicionamiento.

Aunque en estos casos no se envíe una petición de posicionamiento para la segunda inspección, sí tendrán que registrarse en la aplicación de gestión operativa de posicionamientos los niveles de inspección por los que ha pasado el contenedor mediante las notificaciones de inspección.

b) Doble posicionamiento no coordinado solicitado por servicios de inspección distintos

Para aquellos casos en que la Aduana solicite inspeccionar un contenedor después de que éste haya sido inspeccionado por algún Servicio de Inspección en Frontera (en días distintos), se enviará una nueva petición de posicionamiento en base al procedimiento de Inspección de explanada/tinglado (apartado 5.2.4) o el procedimiento en la Zona de Inspección no Intrusiva (apartado 5.2.2).

c) Inspecciones de la UAR y el CSI

En este tipo de inspecciones no se enviará ninguna petición de posicionamiento, permitiendo actuar al margen del procedimiento. La notificación de inspección sí debe ser registrada en el Servicio de Coordinación de Posicionamientos (SCPP). Dicho registro será

llevado a cabo por parte del personal responsable de la zona en la que se realice la inspección.

6.5. Procedimiento de fumigación

En aquellos casos en que el propio expedidor o los Servicios de Inspección en Frontera soliciten la fumigación de un contenedor, el agente de aduanas/transitario realizará una primera petición de posicionamiento al consignatario siguiendo el procedimiento de inspección en explanada del apartado 5.2.4, de modo que el contenedor pueda ser fumigado.

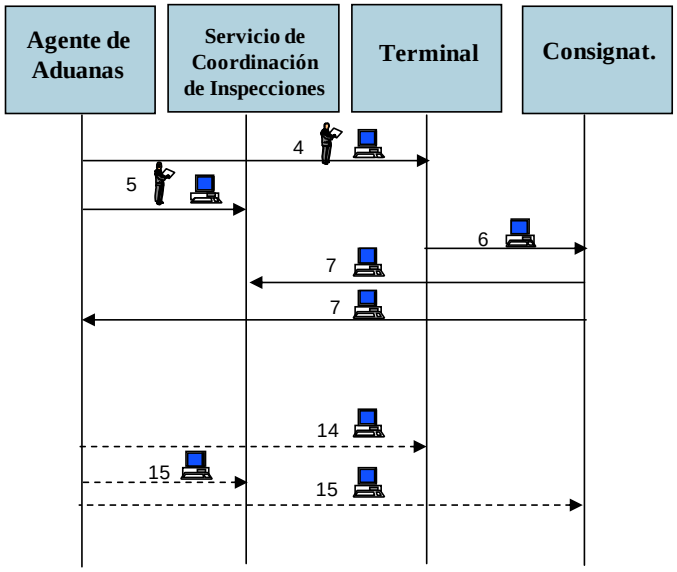
Una vez fumigado, el contenedor volverá a pilas hasta que el contenedor pueda ser abierto de nuevo. Pasado dicho periodo, el agente de aduanas/transitario enviará una segunda petición de posicionamiento siguiendo otra vez el procedimiento de inspección del apartado 5.2.4, para que el contenedor sea ventilado y pueda abandonar la terminal.

6.6. Contenedores de grupaje

En las peticiones de posicionamiento asociadas a contenedores de grupaje se podrá incluir el peso y el número de bultos total del contenedor.

6.7. Peticiones de posicionamiento de agentes de aduanas/transitarios a terminales

En aquellos casos en que, previo acuerdo entre consignatario y terminal, se permita que los agentes de aduanas/transitarios envíen directamente peticiones de posicionamiento a las terminales (escenarios 5.2.3 y 5.2.4), se actuará según el Diagrama de flujo siguiente:



1. Declaración de la mercancía (DUA)
2. Circuito rojo
3. Publicación del nivel de inspección
4. Solicitud de posicionamiento
5. Copia de la solicitud de posicionamiento
6. Respuesta a la petición de posicionamiento o alternativa a la fecha propuesta
7. Copia de la respuesta de petición de posicionamiento o alternativa
8. Lista provisional de los contenedores a posicionar
9. Posicionamiento
10. Notificación de no posicionamiento
11. Copia de la notificación de no posicionamiento
12. Lista definitiva de los contenedores a posicionar
13. Inspección
14. Petición de permanencia
15. Copia de la petición de permanencia
16. Notificación de inspección
17. Copia de la notificación de inspección

En este Diagrama de flujo se ha representado únicamente aquella parte del procedimiento que se modifica respecto al estándar de los apartados 5.2.3 y 5.2.4.

6.8. Inspecciones en el Área PIF de mercancía procedente de la Aduana de Carretera

Para la mercancía de importación que no haya llegado por vía marítima al puerto de Barcelona y tenga que ser inspeccionada en el Área PIF, tendrá que enviarse igualmente un mensaje de petición de posicionamiento telemático al SCPP, tal y como se prevé en el apartado 5.2.1.

Para que esto sea posible, en los detalles del equipo del mensaje de petición de posicionamiento se identificará la carga como no contenerizada (*break bulk cargo*), de modo que se pueda omitir toda la información asociada al transporte marítimo.

7. Procedimientos vinculados

A continuación se especifican los procedimientos de intercambio documental, de aplicación en el puerto de Barcelona, relacionados con el presente procedimiento:

- **Procedimientos de entrada o salida terrestre de mercancías del Puerto**
- **Procedimiento de inspección no intrusiva (Escáner)**

8. Anexos

8.1. Indicadores de uso del procedimiento

Se seguirá la evolución de los indicadores expuestos a continuación:

Indicadores estadísticos de respuestas a las solicitudes de posicionamiento

Se realizará el seguimiento de indicadores del grado de uso de mensajes y de intercambios de información definidos en el procedimiento:

- Porcentaje de peticiones de posicionamiento realizadas vía EDI directamente contra la aplicación (respecto al total de peticiones, que incluyen las que se realizan en la aplicación mediante el coordinador de posicionamientos del SCPP)

Se podrán seguir los indicadores diferenciando entre los posicionamientos en el Área PIF, la zona de inspección no intrusiva, los solicitados por los servicios de inspección en frontera en explanada de las terminales y los de la Aduana en explanada.

Indicadores de tiempos

Se extraerán y analizarán los datos relativos a los tiempos entre la solicitud de posicionamiento y la notificación de inspección. El análisis se hará para el Área PIF, para las inspecciones no intrusivas y para las inspecciones en explanada, separando servicios de inspección en frontera y Aduana.

8.2. Modelo de petición de posicionamiento

A continuación se reproduce el modelo de petición de posicionamiento que se deberá emplear en caso de contingencia del peticionario.

Emisor (peticionario)				**PETICIÓN DE POSICIONAMIENTO**			
				Fecha de emisión			
				Fecha de solicitud de posicionamiento			
Consignatario				Servicio / terminal que coordina el posicionamiento			
Facturar a: (si es diferente del emisor)				Número de escala			
				Nombre del buque		Número OMI (Lloyd's)	
Movimiento de transporte (indicar uno entre: importación, exportación, tránsito o trasbordo)				Armador			
Lugar de inspección (indicar uno de los siguientes: PIF mañanas o tardes, escáner, terminal explanada o tinglado)				Terminal de origen (sólo en inspecciones PIF o escáner)			
Referencia del transitario				Ref. del grupo de contenedores (cuando deban inspeccionarse conjuntamente)			
Matrícula del contenedor e ISO6346 (tipo y tamaño)	Bultos	Tipo de envase	Descripción de las mercancías			Posición estadística (código TARIC)	Peso bruto
Mercancía paletizada		**Mercancía peligrosa / IMO**	Clase IMDG	Número ONU	Grupo de envasado	Nombre técnico	
		Temperatura controlada	Temperatura	Mínima	Máxima		
Organismo que solicita la inspección (marcar el que proceda)		**Documentación aportada (nº)**		**Operación solicitada (marcar la operación que proceda)**			
Aduana				Inspección			
Vigilancia Aduanera				Paralle			
Análisis de Riesgos (ARE)				Vaciado + recuento/clasificación			
Sanidad Exterior - Origen Animal				Tratamiento			
Sanidad Exterior - Origen Vegetal				Identidad (Posicionamiento)			
Sanidad Exterior - PDI				Fumigación			
Sanidad Animal				Ventilación			
Sanidad Vegetal				Ventilación con 3 días de permanencia			
Farmacia				Otros (indicar)			
SOIVRE – Control de calidad							
SOIVRE – Control de seguridad							
SOIVRE – CITES							
Otros (indicar)							
Observaciones						Sello y firma	

© 2009 – Documento diseñado conforme a la recomendación UN/ECE nº1 (UN Layout Key for trade documents)

9. Mantenimiento de la guía

Para cualquier solicitud de cambio o cuestiones relacionadas con este procedimiento, deberán dirigirse a:

Secretaría del Fòrum Telemàtic

Fax: +34 93 298 21 08
E-mail: forum.telematic@portdebarcelona.cat
WWW www.forumtelematic.org