



Agencia Tributaria

PLAN DE CONTINUIDAD DE ACTIVIDADES
ANTE POSIBLES CONTINGENCIAS INFORMÁTICAS

de la

Dependencia Regional de Aduanas
e Impuestos Especiales en la provincia de Valencia



Índice

	<u>Pág.</u>
1.- Introducción	3
2.- Tipos de Contingencias	3
3.1.- Elementos desencadenantes de la aplicación del PCA.	4
A.- Pérdida de conexión en las puertas de salida del recinto	
B.- Pérdida de conexión en los equipos de la Aduana	
C.- Pérdida de conexión por fallo en el ordenador de la AEAT o por fallo general de comunicaciones.	
3.2.- Elementos subjetivos	5
3.3.- Procedimientos aplicables: El Plan de Continuidad de Actividades.	6
A.- Pérdida de conexión del Resguardo fiscal	
B.- Pérdida de conexión en las salidas automatizadas	
C.- Pérdida de la conexión en los equipos de la Aduana.	
D.- Pérdida de la conexión por fallo en el ordenador de la AEAT o por fallo general de comunicaciones	
3.3.1.- Procedimiento totalmente manual del PCA.	7
3.3.1.1.- Consideraciones previas.	7
A.- Áreas de aplicación del PCA.	
B.- Reserva de tramos de numeración.	
C.-Cuestiones relativas a los procedimientos de despacho	
3.3.1.2.- Aplicación por áreas del PCA.	8
Declaraciones Sumarias.	
Importación y Declaraciones de Vinculación a Depósito Aduanero.	
Exportación.	
Tránsitos.	
Expedición de tránsitos.	
Recepción de tránsitos.	
Declaraciones de Viajeros.	
Declaraciones de moneda S-1.	
Otros documentos: declaraciones postales, Bajo valor, valija diplomática, A-7, C-5.	
Levante sin papeles.	
3.3.2.- Procedimiento de comunicación del PCA a los agentes implicados.	12
3.3.3.- Medidas posteriores	13
4.- Procedimientos de revisión del PCA.	13
Anexo I	14
Anexo II	15
Anexo III	16
Anexo IV	17
Anexo V.	19
Anexo VI	22



1.- INTRODUCCIÓN

De acuerdo con lo previsto en la Nota de Servicio de la Subdirección General de Gestión Aduanera del Departamento de Aduanas e II.EE de 1 de febrero de 2007 se ha elaborado el presente Plan de Continuidad de Actividades, en adelante PCA, ante posibles contingencias informáticas.

Las posibles contingencias de índole informática que pueden producirse, se resumen en dos supuestos:

1. La imposibilidad total o parcial de acceso de la ADUANA a la información de las aplicaciones corporativas.
2. La existencia de problemas en las aplicaciones informáticas de los operadores cuando éstas sean ajenas a la AEAT.

No se recoge en este documento este supuesto ya que en estas ocasiones se estudiará por parte de la Aduana, y a petición del interesado, una solución individual para cada caso, que minimice las consecuencias tanto para el operador como para el funcionamiento de la Aduana.

Para fijar el alcance del PCA de la Dependencia de Aduanas de Valencia es necesario distinguir entre los distintos recintos de ésta, según el alcance de la implantación de los procedimientos del Levante Sin Papeles (LSP) y Levante Automatizado (LA) y sus propios planes de contingencias:

- Administración de Aduanas de Valencia-Marítima: LSP y LA con plan de contingencias "Semáforo" para salidas de contenedores
- Administración de Aduanas de Sagunto: LSP y LA
- Administración de Aduanas de Gandía: LSP
- Administración de Aduanas de Valencia-Aeropuerto: sin LSP

2.- TIPOS DE CONTINGENCIAS

Así mismo, y previamente, se debe distinguir entre dos tipos de contingencias a la hora de tratar el desarrollo del PCA:

- A. Aquellas que afectan a servicios críticos, dada la incidencia que puede tener en otros ámbitos como pueden ser; viajeros, circulación de vehículos en el interior del recinto etc.....**

En este aspecto en el recinto de la **Aduana Marítima de Valencia** tendremos en cuenta aquellas contingencias que afectan directamente al funcionamiento de la aplicación del LSP y LA y por tanto afectan a la salida de mercancías del recinto portuario. Es decir todas aquellas situaciones en las que se ve afectado el funcionamiento de la puerta de salida del recinto portuario, bien por una pérdida e información de las salidas en la aplicación informática de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), o porque el personal del resguardo no puede acceder a las aplicaciones corporativas. Dada la naturaleza del servicio prestado en Valencia, la mayor parte de las salidas del recinto se realizan a través del LA y en segunda instancia mediante la aplicación del LSP, todas estas salidas se dan en la misma puerta del recinto portuario y el intenso tráfico existente exige la existencia de un PCA que sea lo suficientemente ágil como para no colapsar las salidas



y como consecuencia todo el recinto y a su vez no provoque una pérdida del control de éstas salidas. En este caso la clave del PCA debe ser la inmediatez en su aplicación, o incluso en determinadas circunstancias, el automatismo de ésta.

En el caso del recinto de la **Aduana de Sagunto** tendremos en cuenta aquellas contingencias que afectan directamente al funcionamiento de la aplicación del LSP y LA y por tanto afectan a la salida de mercancías del recinto portuario. Es decir todas aquellas situaciones en las que se ve afectado el funcionamiento de la puerta de salida del recinto portuario, bien por una pérdida de información de las salidas en la aplicación informática de la APV, o porque el personal del resguardo no puede acceder a las aplicaciones corporativas. Dada la naturaleza del servicio prestado en Sagunto, la mayor parte de las salidas del recinto se realizan a través del LA y en segunda instancia mediante la aplicación del LSP, todas estas salidas se dan en la misma puerta del recinto portuario lo que exige la existencia de un PCA que sea lo suficientemente ágil como para no colapsar las salidas y a su vez no provoque una pérdida del control de éstas salidas. En este caso la clave del PCA debe ser la inmediatez en su aplicación.

En el caso del recinto de la **Aduana de Gandía** habrá que tener en cuenta las contingencias que afectan al funcionamiento del LSP y por tanto a la salida del recinto. Aquellas situaciones en que el resguardo no puede acceder a las aplicaciones corporativas.

En el caso del recinto de la **Aduana de Valencia-Aeropuerto**, en estos momentos, no resulta crítico, bajo un punto de vista informático, ninguno de los servicios operativos.

- B. **El resto de contingencias** que pueden permitir un tiempo, más o menos amplio, en la toma de la decisión de la puesta en marcha del Plan, permitiendo un lapso de tiempo razonable para que se restablezca el servicio sin necesidad de aplicar el PCA.

3.1.- ELEMENTOS DESENCADENANTES DEL PCA.

A.- Pérdida de conexión en las puertas de salida del recinto (recintos con LSP y/o LA): Puede afectar a uno, varios o todos las salidas, tanto de LA como de LSP.

Puede deberse a causas diversas:

- Pérdida de la conexión eléctrica
- Problemas en el equipo local (PC)
- Problemas de conexión en la red de la APV
- Problemas de conexión entre la red de la APV y la de la AEAT
- Problemas de comunicación entre la Aduana y la AEAT.
- Problemas en el ordenador de la AEAT.

B.- Pérdida de la conexión en los equipos de la Aduana, siempre que no sea en uno o varios de los equipos, de forma que permita suplir el fallo con el resto de los equipos del edificio. Existe conexión en alguno de los edificios de la AEAT en la provincia.

Puede deberse a varias causas:

- Problemas en la electrónica de red del edificio y/o el servidor.
- Problemas de comunicaciones con la AEAT



C.- Pérdida de la conexión provocada por un fallo en el ordenador de la AEAT o un fallo general de las comunicaciones, que supone que no es posible el acceso a las aplicaciones corporativas desde ningún lugar de la provincia.

3.2.- ELEMENTOS SUBJETIVOS

CUÁNDO Y QUIÉN TIENE LA RESPONSABILIDAD DE LA PUESTA EN MARCHA DEL PCA:

En el caso A del punto 3.1 (**Valencia Marítima**), si la pérdida es de conexión informática con el ordenador de la AEAT que impide la transmisión de datos, la puesta en marcha diferirá dependiendo de si la puerta de salida afectada es de LSP o de LA. Si la contingencia ocurre en las casetas del Resguardo, la responsabilidad de la puesta en marcha del PCA es del Jefe de Confrontas, éste pondrá en marcha inmediatamente el PCA cuando valore que se están acumulando las salidas en una o varias de las casetas del resguardo. Si la pérdida de conexión se produce en las salidas de LA, el sistema pone en marcha automáticamente la consulta a la base de datos mantenida por la APV (base de datos de la aplicación “semáforo”)

En el caso A del punto 3.1 (**Sagunto**), si la pérdida es de conexión informática con el ordenador de la AEAT que impide la transmisión de datos, la puesta en marcha diferirá dependiendo de si la puerta de salida afectada es de LSP o de LA. Si la contingencia ocurre en las casetas del Resguardo, la responsabilidad de la puesta en marcha del PCA es del Jefe de Confrontas, éste pondrá en marcha inmediatamente el PCA cuando valore que se están acumulando las salidas. Si la pérdida de conexión se produce en las salidas de LA, el Jefe de Confrontas desviará el tráfico hacia la salida de LSP no automatizado.

En el caso A del punto 3.1 (**Gandía**), si la pérdida es de conexión informática con el ordenador de la AEAT que impide la transmisión de datos, la responsabilidad de la puesta en marcha del PCA es del Jefe de Confrontas, éste pondrá en marcha inmediatamente el PCA cuando valore que se están acumulando las salidas.

En las otras dos situaciones B y C del punto 3.1, el responsable es el Administrador de la Aduana que decidirá el momento de la puesta en marcha del PCA, para ello valorará, contactando con el Departamento de Informática Tributaria y de acuerdo con el Servicio de Informática de la Aduana, cuál es el posible lapso de tiempo previsto hasta la normalización del servicio.

OTROS PARTÍCIPES DEL PCA:

Son los responsables de las Dependencias de la Agencia Tributaria, otras autoridades y operadores logísticos que se relacionan en el Anexo II.



3.3.- PROCEDIMIENTOS APLICABLES: EL PLAN DE CONTINUIDAD DE ACTIVIDADES

El conjunto de procedimientos alternativos que se detallan a continuación constituyen el Plan de Continuidad de Actividades de la Dependencia de Aduanas de Valencia.

Los procedimientos variarán según cada uno de los tipos de contingencias señalados anteriormente:

A.- Pérdida de conexión en las casetas del Resguardo.

Como se ha señalado la pérdida de conexión puede deberse a varias causas;

Para evitar las dos primeras: pérdida de la conexión eléctrica y problemas en el equipo local (PC), se han tomado tres medidas previas:

- Instalación de un sistema de alimentación interrumpida (SAI) para cada uno de los equipos del resguardo.
- Mantenimiento de un parque de PCs de sustitución a disposición del resguardo en la propia Oficina del Resguardo con toda la preinstalación y configuración necesaria ya preparada.
- En la Oficina del resguardo (*Valencia Marítima*) se ha instalado un equipo con un puesto de acceso por teletrabajo a las aplicaciones corporativas de la Agencia.

Para el resto de causas, e independientemente de las medidas del PCA que pueda tomar la Aduana, en el caso de la **Aduana de Valencia-Marítima** se pondrá en marcha el Plan de Contingencia “Semáforo” que ha sido diseñado específicamente en colaboración con la APV para la salida de contenedores. Esta solución funciona en local y autónomamente en cada equipo del resguardo. (Véase documento *Sistema de contingencia del LSP de contenedores de importación – SEMÁFORO*).

Adicionalmente a la puesta en marcha del “Semáforo” y siempre que las conexiones lo permitan. Es decir aquellos casos en que el problema es debido a la conexión APV – Aduana o a la RAL de la APV. Se consultará contra la base de datos de la AEAT, normalmente a través del puesto de teletrabajo de la Oficina del resguardo (u otro puesto operativo de los que se señalan en el escenario siguiente), los casos de contenedores que no tienen autorizada la salida por la aplicación local “Semáforo” y de esta manera confirmar o no la negativa a la salida.

En los casos de mercancías que utilizan el LSP-graneles (**Aduanas de Valencia-Marítima, Sagunto y Gandía**) se permitirá la salida de las mismas procediéndose a su datado posteriormente, y comunicando, en su caso, a la Aduana las salidas en las que no quedaba saldo disponible.

B.- Pérdida de conexión en las salidas automatizadas.

En caso de fallo en la respuesta del servicio web de la AEAT, el sistema de LA pone en marcha (únicamente en la **Aduana de Valencia-Marítima**), de manera automática, la consulta contra la base de datos mantenida por la APV (base de datos de la aplicación Semáforo)

Si se produjera un fallo general de la aplicación de LA (aplicable tanto en la **aduanas de Valencia-Marítima** como en la **aduanas de Sagunto**) se utilizarían las salidas mediante el LSP tradicional, aplicándose en última instancia lo previsto en el apartado A anterior.



C.- Pérdida de la conexión en los equipos de la Aduana.

En este escenario falla la conexión informática entre Aduana y AEAT, pero funcionan correctamente las aplicaciones corporativas.

Esto quiere decir que los operadores pueden enviar y recibir mensajes electrónicos, que las conexiones Autoridad Portuaria-AEAT funcionan por lo que se envían correctamente los mensajes entre ellas y que pueden existir otros puntos de acceso en otras oficinas de la AEAT en la provincia.

Una vez tomada la decisión por el Jefe de la Dependencia / Administrador de la puesta en marcha del PCA, se podrán utilizar en aquellas áreas de mayor necesidad: Declaraciones Sumarias, Importación, Exportación y Tránsitos, los equipos portátiles con conexión UMTS o acceder a las aplicaciones corporativas de aduanas desde alguno de los edificios habilitados relacionados en el Anexo III, (Dependencia Regional de Aduanas, Delegación de la AEAT), desplazando personal de la Dependencia de Aduanas o Administración de Aduanas a los mismos si fuera necesario.

Por otro lado se comunicará a los operadores afectados, según el procedimiento descrito en el apartado 3.3.2, la puesta en marcha del PCA, indicándose que se tramitarán las declaraciones teniendo en cuenta la urgencia de las mismas.

D.- Pérdida de la conexión provocada por un fallo en el ordenador de la AEAT o un fallo general de las comunicaciones.

Escenario en el que no funciona el ordenador de la AEAT, es imposible por tanto acceder a las aplicaciones corporativas por parte de la Aduana, y tampoco los operadores pueden enviar ni recibir mensajes electrónicos, ni funcionan los mensajes entre la APV y la AEAT.

Suponemos que se trata de un fallo temporal del servicio, varias horas o unos días, en caso contrario el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales indicaría las medidas a tomar para un fallo de más largo alcance.

Transcurrido un tiempo prudencial, al menos varias horas, y/o una vez que se ha confirmado el no restablecimiento en un periodo apropiado a juicio del responsable de la aplicación del PCA, se procederá a la puesta en marcha del mismo, para ello se define un procedimiento totalmente manual que se describe a continuación.

3.3.1.- Procedimiento Totalmente Manual del PAC

3.3.1.1.-Consideraciones Previas

A) Áreas de aplicación del PAC

- Declaraciones sumarias.
- Declaraciones de importación.
- Declaraciones de exportación.
- Declaraciones de vinculación a depósitos.
- Declaraciones de tránsito.
- Declaraciones de viajeros.
- Otros documentos: Declaraciones de postales, bajo valor, valija diplomática, A-7, C-5.
- Levante Sin Papeles.
- Declaraciones de Medios de Pagos, S1.
- Impuestos Especiales



B) Reservas de tramos.

Por cada recinto, el primer día hábil de cada año, se realizará una reserva de tramos de cada uno de los tipos de documentos previstos en este PCA de acuerdo con unas previsiones razonables (Intranet – Aplicaciones Específicas – Aduanas e Impuestos Especiales – Administración del Sistema – Gestión de Numeración) (<https://www.aeat/wcl2/iniinvoc/es.aeat.dit.adu.adht.numer.NumeracionQuery>). Ello sin perjuicio de que agotado cada uno de los tramos se reserve uno nuevo.

De los tramos reservados y su utilización se llevará un registro manual.

En el supuesto en que la caída de línea se produzca antes de efectuada la reserva de tramo correspondiente o bien si no fueran suficientes los números reservados en el procedimiento de emergencia, se realizará una reserva manual empezando por el número 950.001.

C) Cuestiones relativas a los procedimientos de despacho.

Con carácter general es necesario que en cada recinto exista al menos un ejemplar escrito del **TARIC** debidamente actualizado, ya que el hecho de que se despache manualmente no debe implicar falta de rigor en la aplicación de la normativa aduanera.

Las declaraciones despachadas en el marco de este plan deberán estar identificadas claramente mediante un SELLO de tinta roja (26 por 59 mm), que figura a continuación:

<p style="text-align: center;">PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL SISTEMA</p> <p style="text-align: center;">DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA INICIADO EL _____ (fecha y hora)</p>

Junto a dicho sello deberá figurar el de la aduana, la numeración concedida a la operación, y el circuito que manualmente se le asigna:

- Sin remisión al área de despacho.
- Comprobación documental.
- Reconocimiento físico.

Asimismo en determinados casos será conveniente realizar una selección previa sobre si el despacho es urgente o no, al efecto de priorizar el trabajo de acuerdo a los medios disponibles.

En tal sentido es inevitable que en situación de aplicación de este Plan deba realizarse una reorganización de los recursos humanos disponibles, en tal sentido el responsable de aplicación del plan determinará la persona que tiene que realizar esa primera selección de urgencia y filtro de las declaraciones.

Cuando en el marco de la aplicación de estos procedimientos de emergencia se detecte alguna irregularidad en los mismos, se podrán suspender los despachos no reanudando los mismos hasta que se restablezcan las aplicaciones informáticas. Salvo que de alguna manera se puedan realizar todos los trámites relativos a diligencias y/o aseguramiento de la deuda aduanera que correspondan.



Agencia Tributaria

Todas las solicitudes relativas a documentos presentados manualmente (modificaciones, etc.) quedarán unidas a dichos documentos, procediendo a posteriori a su grabación informática si procediese.

3.3.1.2.- Aplicación por áreas del PCA:

DECLARACIONES SUMARIAS:

Se admitirá la D.S. en papel, previo diligenciado por el Resguardo Fiscal. Las DS tanto marítimas como aéreas seguirán la numeración actual es decir según el número de escala de la Autoridad Portuaria en las marítimas y el número de vuelo y fecha para las aéreas.

Si ya está enviada en la aplicación y numerada se utilizará un ejemplar en papel para el control de la Aduana. En ese sentido bien de las Autoridades Portuarias y Compañías Aéreas o de los consignatarios se requerirá que faciliten a la Aduana las declaraciones sumarias en papel, por fax o por cualquier otro medio.

Se establecerá un proceso en papel para los documentos de datado manual, integrándose en la aplicación a posteriori (modificaciones, cambios de ubicación, etc.).

Las terrestres que se deben generar a partir de la recepción de un tránsito, se dejarán sin numerar hasta que se pueda recibir el tránsito informáticamente y el despacho se realizará manualmente sobre el propio tránsito.

IMPORTACIÓN y DECLARACIONES DE VINCULACIÓN A DEPOSITO ADUANERO:

Las declaraciones de importación se admitirán en papel EXCLUSIVAMENTE aquellas que amparen productos perecederos o sean urgentes, a juicio de los administradores de cada aduana.

Las declaraciones admitidas se numerarán y taladrarán en el Área de Gestión Aduanera, según la reserva de tramos realizada o bien a partir del número 950.001 según el procedimiento descrito para la numeración de documentos, el formato de la numeración es **AAES0046XX3NNNNNC**. (Donde NNNNNN será 950.001 y siguientes)

El Área de Gestión Aduanera guardará separados los ejemplares del DUA para su grabación una vez restablecido el sistema.

Previamente al despacho de la declaración se recabará informe de la Unidad de Análisis de Riesgos.

Se debe exigir la incorporación en el documento de un COMPROMISO de existencia de garantía suficiente para poder despachar las declaraciones.

Una vez despachados los DUAs de importación admitidos bajo el PCA (y aquellos otros DUAs numerados por la aplicación pero despachados una vez puesto en marcha el PCA), el declarante acudirá con una impresión de la declaración en papel al Área de Gestión Aduanera para que sea "AUTORIZADA LA SALIDA DEL CONTENEDOR". El declarante dará las instrucciones necesarias al transportista para que éste entregue al resguardo tanto el albarán de salida de la terminal con el código de barras, como el ejemplar del DUA debidamente autorizado.



Agencia Tributaria

EXPORTACIÓN:

Las declaraciones de exportación se admitirán en papel sin grabar para ser sometidas a su despacho documental.

Sólo se admitirán cuando el barco donde vayan a embarcar tenga prevista su entrada para atracar en el Puerto antes de las 8:00 del día siguiente, actuándose así cada día.

Las declaraciones admitidas se numerarán y taladrarán en el área de Gestión Aduanera, según la reserva de tramos realizada o bien a partir del número 950.001, el formato de la numeración será **AA ES 0046XX 1950001C**. El Área de Gestión Aduanera guardará separados los ejemplares 2 del DUA para su grabación posterior una vez restablecido el sistema.

Para documentar las expediciones a Canarias, en los casos que no se tenga el DUA de expedición, el consignatario presentará la lista prevista de contenedores y plataformas a la Aduana y sobre ella se autorizará el embarque, mediante comprobación del resguardo y sin necesidad de que se presente el ejemplar del DUA. Posteriormente el agente enviará el DUA vía EDI, realizando el Área de Gestión Aduanera las comprobaciones oportunas.

Para documentar el embarque, en el caso de salidas indirectas, cuando al despachar el DUA de exportación no se haya podido imprimir el DAE, ésta se documentará mediante el ejemplar 3 del DUA que presentarán previamente en el Área de Gestión Aduanera para que se permita el embarque, integrándose en la aplicación a posteriori.

En el caso de declaraciones de exportación ECS se aplicará el procedimiento previsto y recogido en la Resolución del DUA. En el Anexo IV se recoge el Apéndice XI de la Resolución del DUA 2016

TRÁNSITOS:

Expedición de tránsitos.-

En este caso ya existe un procedimiento de emergencia (*Fall Back Procedure*), tanto para el caso de caída de línea de la Aduana como en caso de fallo en el operador, recogido en la Resolución del DUA y anteriormente en la nota de servicio de 1/07/2005 de la Subdirección de Gestión Aduanera. (Para su aplicación concreta en la Dependencia Provincial de Aduanas de Valencia el procedimiento se recoge en la *"Instrucción para emergencias en NCTS" de 2 de noviembre de 2004*, y en las que se dictarán cada año donde se recogerán los tramos de numeración reservados) En el Anexo IV se recoge el Apéndice XI de la resolución del DUA 2016.

En cualquier caso, puntualizar que prevé la reserva de tramo, y excluye que un tránsito pueda aparecer en las aplicaciones como NCTS y se tramite como OTS. Por lo que en algún caso habrá que anular determinados envíos EDI en el supuesto de que un operador pierda la conexión tras el envío del mensaje. En este caso una vez tramitado el tránsito por el procedimiento de emergencia Fall Back como OTS, se anulará el envío EDI.



Agencia Tributaria

Recepción de tránsitos.-

Los tránsitos que se reciban en los recintos aduaneros se pondrán a disposición de la Aduana con el sello de llegada del Resguardo Fiscal.

Con la puesta en marcha del PCA se comunicará a los receptores autorizados el inicio del procedimiento manual. En este sentido la recepción manual de los tránsitos consiste en enviar a la Aduana el aviso de llegada del tránsito con la certificación de la llegada por fax y esperar a que la Aduana realice la comprobación de la llegada o bien que transcurra una hora, en horario de la oficina de aduanas, desde que se ha realizado el envío del fax para proceder a la descarga del tránsito. Tal como se recoge en el anexo V

El despacho de la mercancía se realizará sobre la declaración de importación que se presentará según los procedimientos descritos en este PCA.

Se procederá a posteriori a grabar todos los datos en las aplicaciones.

DECLARACIONES DE VIAJEROS_

Las DVV se confeccionarán manualmente en los talonarios existentes al efecto.

En el supuesto de emisión de un pase D-6 se indicará en el documento que se ha emitido en el procedimiento de emergencia, a efecto de que sea conocido por la posible Aduana de reexportación. La cual deberá ponerse en contacto con nuestra Aduana antes de devolver la garantía en metálico si no estuviese el DVV en las aplicaciones.

Una vez recuperada la comunicación, previa reserva de tramo de numeración, las DVV serán grabadas.

DECLARACIONES DE MONEDA S-1

Las declaraciones de moneda S-1 serán presentadas por los interesados en los modelos en blanco en poder de la Aduana. Se diligenciarán y acreditarán manualmente, procediendo a su grabación con posterioridad.

Se seguirá el mismo procedimiento que cuando son presentadas en ausencia de personal de la AEAT al Resguardo Fiscal.

Es conveniente que exista un modelo en papel de las actas de intervención de moneda y actas de contrabando por si fueran necesarios.

OTROS DOCUMENTOS: DECLARACIONES DE POSTALES, BAJO VALOR, VALIJA DIPLOMÁTICA, A-7, C-5.

En el supuesto de este tipo de declaraciones se procederá a su despacho manual y a su grabación a posteriori. Con las salvedades que se estimen convenientes en caso de despachos de bajo valor, valija diplomática y C-5.

Una copia del C-5 se dejará en el documento de despacho correspondiente.

LEVANTE SIN PAPELES Y LEVANTE AUTOMATIZADO

En el caso de salidas de mercancía en contenedor, ambos funcionarán contra las bases de datos mantenidas por la APV (bases de datos de la aplicación "Semáforo"), lo que permitiría la salida de aquellos DUAs despachados con anterioridad a la caída del sistema. Los DUAs urgentes despachados durante el periodo de funcionamiento del PCA deberán presentar



Agencia Tributaria

una impresión del DUA con la mención “AUTORIZADA LA SALIDA DEL CONTENEDOR” del Área de Gestión Aduanera.

Para los graneles y mercancía general se permitirá su salida contra la presentación del albarán de salida LSP y se procederá a su datado con posterioridad por parte del Resguardo, comunicando las incidencias surgidas al Administrador de la Aduana.

3.3.2.- Procedimiento de comunicación entre los agentes implicados:

El Jefe de la Dependencia / Administrador de la Aduana comunicará la puesta en marcha del PCA por correo electrónico (o por cualquier otro medio posible) a los Administradores de Aduanas (o personas encargadas en cada oficina de la gestión del plan), a todos los actuarios y a su Jefe orgánico correspondiente.

A la Autoridad Portuaria se le comunicará la puesta en marcha del PCA con envío de fax (o por cualquier otro medio posible), en el caso en que la incidencia le afecte.

En el caso de los operadores la comunicación de la puesta en marcha del PCA será directa en la Aduana y se comunicará a los Colegios de Agentes y Transitarios de Aduanas y a la Asociación Naviera Valenciana.

Agentes de Aduanas y Representantes Indirectos (Colegio de Agentes de Aduanas y ATEIA)

Autoridad Portuaria de Valencia y Marca de Garantía

Consignatarios (Asociación Naviera Valenciana)

Compañías aéreas

Terminales de contenedores y otras terminales

Asociaciones de Transporte

Ver Anexo II lista de teléfonos y direcciones de correo electrónico.



Agencia Tributaria

3.3.3.-Medidas posteriores:

Una vez restablecido el servicio, se comunicará a los agentes implicados el fin de la aplicación del PCA.

El Área de Coordinación, en los casos en que se haya superado el tramo dado de alta en su momento, recabará los números utilizados por cada una de las aduanas de la provincia (Valencia, Silla, Aeropuerto, Sagunto y Gandía) para comunicarlo a la Subdirección de Aplicaciones Aduaneras del Departamento de Informática Tributaria, ésta dará de alta los tramos correspondientes para que las aduanas puedan proceder a la grabación de los documentos numerados durante la aplicación del PCA

4.- PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL PLAN.

El presente plan se revisará con periodicidad anual, y en todo caso, después de haberlo utilizado por haberse producido la contingencia, tratando de analizar si responde o ha respondido a la realidad de la contingencia sufrida.

Las modificaciones que se realicen serán debidamente publicadas.



ANEXO I

DISPOSITIVOS Y MEDIOS UTILIZADOS

- Equipos portátiles con conexión UMTS, para el acceso a las aplicaciones corporativas de la AEAT.
- Accesos desde PCs habilitados a las aplicaciones corporativas de aduanas en otros edificios de la AEAT de la provincia (Dependencia Regional de Aduanas, Delegación de la AEAT en Valencia).
- Sellos de tinta roja (26 por 59 mm), para los documentos admitidos en papel por el PCA descritos en el punto 3.3.1.1.B y en el Anexo IV para los tránsitos.
- Reserva de tramos de cada uno de los tipos de documentos previstos en este Plan de Continuidad de acuerdo con una provisiones razonables. A tal efecto la Dependencia Provincial de Aduanas dictará una Instrucción cada año donde se recojan los tramos dados de alta. Registro en papel de la reserva anual realizada
- Registro en papel de los documentos registrados de forma manual en el tramo manual reservado y/ o en el tramo que empieza por el número 950.001.
- Ejemplar escrito del **TARIC** debidamente actualizado.
- Documento de un COMPROMISO de existencia de garantía suficiente para poder despachar las declaraciones de importación y de vinculación a depósito aduanero.
- Procedimiento manual para la comunicación y asignación de circuito en la recepción de tránsitos.
- Declaraciones de moneda S-1 en papel
- Actas de intervención de moneda y de contrabando en papel.
- C-5 en papel.
- Escritos comunicando la puesta en marcha del PCA según se describe en el apartado 3.3.2.

Dispositivos y medios específicos para el Levante Sin Papeles de Valencia

- Sistema de alimentación interrumpida (SAI) para cada uno de los equipos del resguardo.
- PCs de sustitución a disposición del resguardo en la propia Oficina del Resguardo con toda la preinstalación y configuración necesaria ya preparada.
- PC con acceso por la modalidad de teletrabajo a las aplicaciones corporativas de la Agencia en la Oficina del resguardo.
- Aplicación “Semáforo” instalada en cada PC del resguardo y de funcionamiento autónomo en cada equipo que ha sido diseñada específicamente en colaboración con la APV para la salida de contenedores.
- PCs conectados a la red de la APV y con acceso a correo electrónico para recibir las bases de datos que alimentan la aplicación “Semáforo” en la Oficina del Resguardo y en la salida de la Puerta Sur.



Agencia Tributaria

ANEXO II

LISTA DE TELÉFONOS Y DIRECCIONES DE CORREO ELECTRÓNICO

Delegado Especial de la Agencia Tributaria de Valencia
963103395

Delegado.Especial.Valencia@correo.aeat.es

Jefe de la Dependencia Regional de Aduanas e Impuestos Especiales de Valencia.
963988829

R.Aduanas.Valencia@correo.aeat.es

Delegado Ejecutivo de la Agencia Tributaria de Valencia.
963103337

d.ejecutivo.valencia@correo.aeat.es

Agentes de Aduanas y Representantes Indirectos (Colegio de Agentes de Aduanas y ATEIA)

963670774

coladuva@digitel.es

963245067

presidencia@ateiavlc.org

Autoridad Portuaria de Valencia y Marca de Garantía
963939500 - 963939542

Consignatarios y terminales (Asociación Naviera Valenciana)

963245084

secretaria@as-naviera-vlc.com

Terminales de contenedores y otras terminales

NOATUM CONTAINER VALENCIA: 963938300

nctv@noatum.com

MSC TV: 963325500

administración@msctv.es

TCV STEVEDORING: 963241680

tcv@tcv.es

VALENCIA TERMINAL EUROPA: 963242350

valte@valte.com

Resguardo fiscal

Oficina del resguardo Valencia: 963670324

oficinaresguardo@valenciaport.com

Resguardo Gandía : 962843517

Resguardo Sagunto : 962683610



ANEXO III

EDIFICIOS HABILITADOS PARA LA APLICACIÓN DEL PCA

En los supuestos que las terminales de la Aduana dejen de estar operativas, y sea necesario establecer la conexión desde otros edificios de la Agencia Tributaria dando soporte al personal en la toma de decisiones del Plan de Contingencias, se seguirán las siguientes instrucciones:

EDIFICIOS HABILITADOS

1.- Aduana de Valencia

Acceso al edificio

Horario acceso de 7:00 h a 18:30 h

A partir de las 18:30 h Llamando al Centro de Control de la Delegación de la AEAT
Tel. 963103250 - 675546499

2.- Dependencia Regional de Aduanas

Acceso al edificio

Horario acceso de 7h a 22h

Llamando al Centro de Control de la Delegación de la AEAT Tel. 963103250 -
675546499

3.- Delegación de la Agencia Tributaria (Edificio de Guillén de Castro)

Acceso al edificio

Es accesible siempre

Llamando al Centro de Control de la Delegación de la AEAT Tel. 963103250 -
675546499



ANEXO IV

PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA EN CASO DE CAÍDA DEL SISTEMA

A) NCTS

Cuando se interrumpa la comunicación por vía electrónica entre la Aduana y el obligado principal de una declaración de tránsito (porque no funcione el sistema informático de las autoridades aduaneras, la aplicación de un obligado principal o no esté disponible la red entre ambos) , podrá éste optar por esperar a que se restablezca la comunicación o bien utilizar el procedimiento de emergencia, que para el tránsito comunitario, está desarrollado en el anexo 37 quinquies del Reglamento (CEE) 2454/1993 .

Cuando se utilice este procedimiento se aplicará todo lo establecido en Reglamento (CEE) 2454/1993 para el régimen de tránsito, teniéndose en cuenta lo siguiente:

1. La declaración de tránsito en papel utilizada, que se presentará en la aduana de partida, será:
 - el Documento Único Administrativo (DUA), ejemplares 1, 4 y 5, o.
 - el Documento de Acompañamiento de Tránsito (DAT), en el que nunca podrá figurar ni el código de barras ni el número de referencia del documento (MRN).
2. La declaración será registrada por las aduanas **en la casilla C** mediante un sistema de numeración distinto al utilizado para el NCTS.
3. El procedimiento de emergencia se indicará en las copias de la declaración de tránsito mediante el sello que se incluye a continuación , que se estampará , con tinta roja, en la casilla A del DUA o en lugar del número de referencia del movimiento (MRN). También se estampará en lugar establecido para el código de barras del DAT.

<p style="text-align: center;">PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL NCTS</p> <p style="text-align: center;">DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</p> <p style="text-align: center;">INICIADO EL (fecha/hora)</p>

Las dimensiones de este sello deben ser de 26 x 59 mm, y se utilizará tinta roja.

Expedidor Autorizado



1. Cumplirá las obligaciones relativas a las inscripción numerando la declaración dentro del tramo que le haya asignado la Aduana previa solicitud y utilizando la casilla C .
2. Indicará en la casilla "D. Control por la oficina de partida", el plazo fijado con arreglo al artículo 356 para la presentación de dichas mercancías en la oficina de destino, las medidas de identificación aplicadas y la indicación siguiente:

— Expedidor autorizado — 99206

Destinatario Autorizado

En el supuesto de mercancías que llegan a sus locales o a los lugares precisados en la autorización, el destinatario autorizado estará obligado a enviar sin demora a la aduana de destino el DAT o los ejemplares no 4 y no 5 de la declaración de tránsito que acompañaban a las mercancías, indicando la fecha de llegada, el estado de los precintos eventualmente colocados y cualquier otra irregularidad.

Utilización del procedimiento de emergencia en operaciones nacionales

La regla general es que la aduana de partida grabará en cuanto le sea posible los tránsitos que se hayan expedido acogiendo a este procedimiento. Sin embargo, cuando sea necesario, y siempre tratando de no incurrir en duplicidades, podrá utilizarse en la Aduana de destino el procedimiento de alta indirecta de tránsitos.

Nota

El mencionado Anexo 37 quinquies desarrolla todas las actuaciones a seguir, siendo necesario acudir a dicho anexo para conocer con detalle el contenido del procedimiento de emergencia.

B) ECS

Cuando no funcione el sistema informático de la Aduana o la aplicación informática de la persona que presente la declaración de exportación, podrá éste optar por esperar a que se restablezca el sistema o bien utilizar el procedimiento en papel, tal como permite el art. 787, apartado 2, del R. CEE 2454/93.

Cuando se utilice este procedimiento se aplicará todo lo establecido en R.CEE 2454/93 para el régimen de exportación, teniéndose en cuenta lo siguiente:

1. La declaración de exportación en papel utilizada, que se presentará en la aduana de exportación será:
 - El Documento único Administrativo (DUA), ejemplares 1 y 3
 - Documento de Acompañamiento de Exportación (DAE), en el que nunca podrá figurar ni el código de barras ni el número de referencia (MRN).
2. La declaración será registrada por las aduanas en la casilla A mediante un sistema de numeración distinto al utilizado para el ECS.



Agencia Tributaria

3. El procedimiento de emergencia se indicará en las copias de la declaración de exportación mediante el sello que se incluye a continuación, que se estampará, con tinta roja.

<p style="text-align: center;">PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA PARA CASOS DE FALLO DEL ECS</p> <p style="text-align: center;">DATOS NO DISPONIBLES EN EL SISTEMA</p> <p style="text-align: center;">INICIADO EL (fecha/hora)</p>

Las dimensiones de este sello deben ser de 26 x 59 mm, y se utilizará tinta roja.

4. La declaración se grabará en cuanto se restablezca el sistema incluyendo en la casilla 44 el número dado a la declaración en papel con el código 1222 (exportación en papel – procedimiento de emergencia)
5. Si la salida se gestiona en papel, éste deberá ser devuelto a la aduana de exportación para que ésta dé salida a la exportación grabada.



ANEXO V

INSTRUCCIÓN SOBRE EMERGENCIAS EN RECEPCIÓN DE TRÁNSITOS

De acuerdo con el Plan de Continuidad de Actividades de la Dependencia de Aduanas e Impuestos Especiales de Valencia, deberán seguirse las siguientes instrucciones, en caso de activarse el PCA, para la recepción de tránsitos en una ubicación privada.

1.-La Aduana de control de la que dependerá es la Administración de Aduanas de Valencia Marítima.

2.-Deberá comunicar a la Aduana la llegada de las mercancías según el procedimiento siguiente:

A la recepción de las mercancías acompañadas del DAT (o de los ejemplares 4,5 y 7 del tránsito), la empresa confeccionará un "Aviso de Entrada" con los datos que se especifican:

- *NIF del que presenta la mercancía ante la Aduana.*
- *Matrícula y nacionalidad del medio de transporte.*
- *Fecha y Hora de entrada*
- *Número y naturaleza de los bultos*
- *Descripción comercial de las mercancías*
- *Procedencia de las mercancías*
- *Clase y número de los documentos de tránsito y Aduana expedidora*

Este Aviso de Entrada se remitirá inmediatamente por fax a la Aduana de Control junto con copia legible del documento de tránsito.

La Aduana dispone de UNA HORA desde la recepción del Aviso de Entrada para comunicar si tiene intención de realizar las operaciones de control. Si el Aviso de Entrada se hubiese recibido fuera del horario de oficina (Lunes a Viernes de 8 a 18,30 horas y Sábados de 10 a 13 horas), este plazo de UNA HORA se contará a partir de las 8 h de la mañana del siguiente día laborable.

En el proceso de descarga del medio de transporte se pueden producir diversas anomalías

No interrumpirán la descarga las siguientes:

- *datos incorrectos en el T (peso, número de bultos, etc.), u omisión de lista de carga o ejemplar bis, que deberán recabarse por el método más rápido a origen.*
- *falta parcial o total de bultos en algunas partidas.*
- *número de bultos recibidos distinto de los manifestados, pero con el mismo peso y contenido (parte de resultado).*
- *sobra de bultos de cualquier naturaleza.*



Agencia Tributaria

Implicará necesariamente la paralización de las descargas y la inmediata comunicación a la Aduana, sin cuya intervención o autorización no podrá proseguirse, en los supuestos siguientes:

- *que el vehículo contenga mercancías distintas de las incluidas en su solicitud.*
- *que se observen posibles irregularidades o se presuma la existencia en el vehículo de mercancías que pudieran constituir infracción o delito de contrabando o contra la salud pública.*

3.-En el caso de diferencias, el resultado de la descarga se hará constar en un documento suscrito por el transportista y la empresa autorizada, uniéndose al documento de tránsito que se presente a la aduana de Control. De no presentarse el documento, la empresa responderá de la totalidad de las mercancías que figuren en el documento de tránsito.

4.-El ejemplar del DAT (o en su caso los ejemplares 4, 5 del documento de tránsito) que haya acompañado al envío deberá entregarse en la Aduana de Control en un plazo de 24 HORAS. En el mismo se indicará la fecha de llegada así como las incidencias si las ha habido o el conforme en su defecto.

5.-El reconocimiento de las mercancías por los Servicios de Aduanas se practicará, como norma general, en los locales de la empresa, facilitando los reconocimientos que la Aduana desee realizar y prestando la colaboración necesaria para dichos reconocimientos y operaciones de extracción de muestras.

6.-Cuando los Servicios de Aduanas estimen justificado el reconocimiento de la mercancía en el recinto aduanero, la empresa trasladará las mercancías, por su cuenta y a su cargo, hasta el lugar indicado por la Aduana para proceder al reconocimiento físico.



Agencia Tributaria

ANEXO VI



valenciaport  **pcs.net**
P o r t C o m m u n i t y S y s t e m

Sistema de contingencia del Levante Sin Papeles de Contenedores de Importación

Descripción del Sistema

El presente documento tiene por objeto describir el sistema que fue desarrollado durante el año 2007 para hacer frente a la problemática de pérdidas de conexión de los puntos de control con el sistema de la Aduana.

Las acciones desarrolladas por la Aduana en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia fueron objeto del Premio a la Innovación concedido por la Fundación Valenciaport ese mismo año.

Valencia, 19/09/2007



Sistema de contingencia del Levante Sin Papeles de Contenedores de Importación

Introducción

La Aduana de Valencia ha jugado un papel clave en el desarrollo de procedimientos y soluciones innovadoras para facilitar y simplificar los trámites requeridos en las operaciones de importación, exportación y tránsito de mercancías manteniendo al mismo tiempo los niveles de seguridad, protección y control exigidos por la Aduana en estas operaciones.

Este esfuerzo de mejora continua se inició hace más de 15 años mediante el establecimiento de una estrecha colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia y ha permitido que muchas de las experiencias pioneras en el puerto de Valencia se hayan visto posteriormente extendidas al resto del territorio español.

Como antecedentes al proyecto de creación de un sistema de contingencia para el levante sin papeles de importación, que se presenta a los Premios Fundación Valenciaport en su II edición para la categoría de Innovación Tecnológica, se enmarca el proceso de creación de la Ventanilla Única Administrativa para la presentación de declaraciones sumarias de descarga y manifiestos de carga ante la autoridad portuaria y la aduana, el transbordo automático y la creación del levante sin papeles en importación tanto para contenedores como para mercancía no containerizada. Todos estos grandes avances han permitido que Valencia sea un puerto más competitivo y seguro en beneficio del tejido empresarial y, en particular, de la comunidad portuaria de Valencia.

La colaboración entre la Aduana y la Autoridad Portuaria de Valencia ha permitido introducir funciones de elevado valor añadido como el transbordo automático de contenedores y el levante sin papeles de importación tanto para contenedores como para mercancía no containerizada.

En definitiva, las actuaciones iniciadas por la Aduana de Valencia dentro de este marco de colaboración han permitido completar los siguientes proyectos:

- Declaración sumaria de descarga y su envío electrónico
- Manifiesto de carga y su envío electrónico
- El transbordo automático
- La introducción de correctores de declaraciones sumarias de descarga y su gestión integral.
- La implantación del levante sin papeles de contenedores con código de barras.
- El levante sin papeles de graneles SIGRA, que posteriormente ha sido sustituido por la implantación del levante sin papeles de graneles con código de barras.

En el caso particular del transporte de mercancías por contenedor, el constante crecimiento de este tipo de tráfico en el Puerto de Valencia ha dado lugar a un incremento paralelo en las necesidades de control indispensables para cumplir con los requerimientos de seguridad y protección. Este incremento de actividad ha sobrecargado los procedimientos y prácticas manuales y ha revelado su escasa adecuación a la situación actual. Este ha sido uno de los principales motivos que han llevado a la Aduana de Valencia a reemplazar progresivamente los procedimientos de control ineficientes por otros métodos más eficaces en los que las soluciones tecnológicas juegan un papel fundamental en la identificación de las áreas de mejora.



El Levante Sin Papeles de Contenedores con Códigos de Barras y su problemática

La implantación del levante sin papeles de importación ha supuesto una importante mejora en el control que se ejerce sobre los contenedores de importación por parte del resguardo fiscal en los puntos de salida del recinto.

Los controles aduaneros efectuados por el resguardo fiscal afectan directamente a la movilidad del transporte de contenedores a través del puerto. En particular, es responsabilidad del resguardo fiscal que los contenedores con mercancía de importación no abandonen las instalaciones del recinto aduanero del puerto sin la pertinente autorización aduanera. Para este fin, existen en el puerto de Valencia varios puntos de control situados en la salida de las terminales donde todos los camiones que transportan contenedores con carga deben presentar el albarán de salida impreso por la terminal en la que se incluye un código de barras con información referente a la matrícula del contenedor y del camión. En base a este código de barras, el resguardo fiscal verifica si existe la autorización de salida de la aduana a través del sistema central de la Agencia Tributaria. Gracias a este procedimiento de levante sin papeles, este control se efectúa de forma ágil evitándose la acumulación de camiones con la consiguiente congestión que se generaría dentro del puerto de Valencia y la pérdida de la calidad de servicio ofrecido por el puerto de Valencia con respecto a sus clientes.

Este sistema ha demostrado ser muy eficiente desde su implantación en el puerto de Valencia en el año 2002. Sin embargo, durante este tiempo de funcionamiento, se había detectado un punto débil en el sistema cuando, por diversos motivos, los puntos de control del resguardo pierden la conexión con el sistema central de la Agencia Tributaria. Durante estos periodos, y ante la imposibilidad de la vuelta al papel, el resguardo no podía realizar una verificación automática de la autorización de salida y en consecuencia se producían importantes retrasos en la salida de los camiones del recinto aduanero provocando en ocasiones un colapso de la salida.

Este hecho impedía a la Aduana de Valencia tomar otras decisiones, como por ejemplo mover los puntos de control de las diferentes terminales de contenedores a la salida del recinto con el objeto de aprovechar el escaso personal disponible del resguardo fiscal para estos menesteres dado que la aparición de los problemas de conexión con el sistema de la Agencia Tributaria provocarían, en este caso, un colapso de todo el puerto al no poder salir ningún tipo de vehículo.

Los puntos de control del resguardo fiscal son, por lo tanto, un camino crítico en la movilidad de los contenedores dentro del puerto. Un aspecto importante para garantizar un flujo de camiones apropiado en los puntos de control es garantizar en todo momento, incluyendo los periodos en los que no existe una conexión con el sistema de la Agencia Tributaria, la posibilidad de consultar la autorización de salida de la aduana a través del código de barras de los albaranes emitidos por la terminal siguiendo el procedimiento de levante sin papeles.

Solución Técnica adoptada: Sistema de Contingencia al Levante Sin Papeles de Importación para Contenedores

La solución técnica adoptada frente a esta problemática, que en numerosas ocasiones ha provocado graves trastornos en la operativa portuaria, ha sido la creación de un procedimiento a utilizar en el caso de una pérdida de conexión con el sistema de la Agencia Tributaria que permita consultar incluso en esos momentos la autorización de salida de un contenedor a través del código de barras.

Este procedimiento se alimenta de la información que envía el sistema de la Agencia Tributaria a la Autoridad Portuaria de Valencia relativa a las notificaciones de despacho que se efectúan a partir de los DUAs de importación presentados por los receptores de las mercancías o sus agentes. Esta información estaba siendo recibida por la Autoridad



Agencia Tributaria

Portuaria de Valencia desde hacía tiempo a través de mensajes electrónicos denominados CUSRES NDP-import.

Por otro lado, el sistema efectúa un control de las salidas efectuadas a través del levante sin papeles a partir de otro mensaje similar al anterior por el cual la Agencia Tributaria notifica a la Autoridad Portuaria de Valencia de las salidas de contenedores autorizadas por el resguardo fiscal. Esta información también estaba siendo recibida por la Autoridad Portuaria de Valencia a través de mensajes electrónicos denominados CUSRES LSP.

Sin embargo, a partir de estos mensajes no era posible deducir la autorización de salida de un contenedor por lo que se propuso a los Departamentos de Aduana y de Informática Tributaria (D.I.T.) realizar una mejora en el mensaje que sirviera para informar de esta circunstancia.

Mientras se efectuaba este cambio y se ejecutaban las pruebas que demostraran la fiabilidad del sistema y en las que se detectaron ciertas carencias de información que fueron reportadas al D.I.T. y resueltas, se desarrolló un sistema alternativo que ejerciera esta función alimentado a partir de las órdenes de transporte que son transmitidas a través de la plataforma valenciaportpcs.net y mediante consultas en tiempo real a la web de la Agencia Tributaria, utilizando para ello un certificado digital.

La información sobre las autorizaciones de salida de contenedores que se recibe por alguno de estos medios es almacenada en una base de datos en la plataforma valenciaportpcs.net quién a su vez genera, de forma periódica, notificaciones por correo electrónico al resguardo fiscal en las que se adjunta una hoja de datos con información de los contenedores que se encuentran autorizados pero pendientes de salir del recinto aduanero.

Por su parte, en el momento que se presenta una pérdida de conexión con el sistema de la Agencia Tributaria, el resguardo fiscal activa el plan de contingencia que se ha definido para estas situaciones y guarda la hoja de datos del último correo que ha recibido en una memoria USB para proceder a cargar esta información en una aplicación diseñada para estos casos denominada "Semáforo". La aplicación del semáforo, que se muestra en la Figura 1, permite cargar los datos sobre las autorizaciones de salida pendientes y permite verificar de forma muy intuitiva la autorización de salida a partir del código de barras. Adicionalmente por cada salida que confirma el resguardo se registra esta circunstancia en la aplicación para que, en el momento en el que finaliza la situación de contingencia o se vuelve a cargar la aplicación con nuevos datos, se genere un informe de salidas en una hoja de datos para permitir su posterior registro en el sistema de la Agencia Tributaria. Este informe de salidas se almacena en la memoria USB que se utiliza el resguardo para la carga y descarga de información.



Figura 1. Aplicación del Semáforo

El informe de salidas generado por la aplicación del semáforo es tratado posteriormente por un generador de informes que permite imprimir el listado de salidas efectuadas por el plan de contingencia junto con el correspondiente código de barras. Este informe impreso permite actualizar el sistema de la Agencia Tributaria de una manera rápida, eficaz y libre de errores, ahorrando un tiempo considerable de proceso al resguardo fiscal. Este generador de informes, desarrollado específicamente para este proyecto, se muestra en la Figura 2.

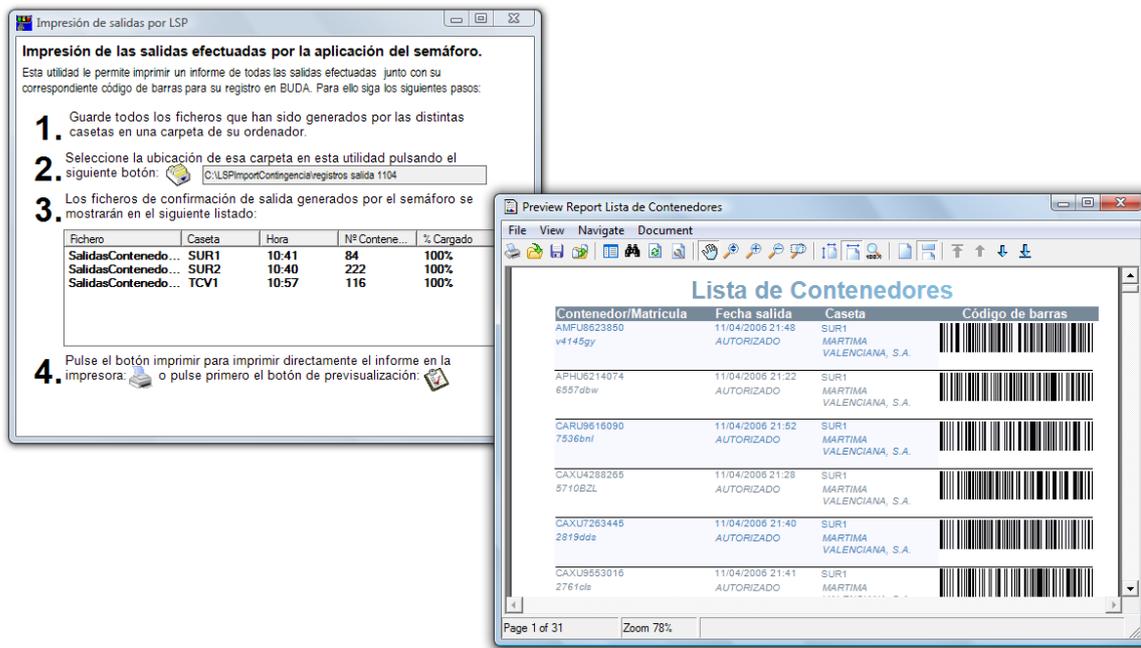


Figura 2. Generador de informes de salida por código de barras

El procedimiento, sistema y aplicaciones desarrolladas para el plan de contingencia se activaron por primera vez en abril de 2006 cuando todavía se estaban ejecutando pruebas de funcionamiento. En aquel momento se cortaron los cables de fibra óptica que conectan el puerto con el exterior debido a unas obras que se estaban desarrollando en la ciudad de



Agencia Tributaria

Valencia en su remodelación para atender al evento de la Copa América. Ante esta situación, los puntos de control del resguardo perdieron toda conectividad con el sistema de la Agencia Tributaria durante un periodo de más de 24 horas lo que habría supuesto un colapso en la salida de contenedores con mercancías del puerto. Gracias a la aplicación de este sistema, los resguardos pudieron dar salida a la mayoría de los contenedores con mercancía autorizados evitándose una situación conflictiva con el colectivo de transportistas que no habrían podido retirar la mercancía del recinto portuario y ejecutar el transporte.

Desde entonces, el sistema ha experimentado importantes mejoras tanto en la forma de recibir la información a través de los mensajes CUSRES NDP-import, como en la generación de informes con códigos de barras.

Por otra parte, y no menos importante, se estableció una funcionalidad nueva de comunicación de las salidas autorizadas a las terminales de contenedores con el objeto de minimizar las incidencias en el control de salida.

La notificación por parte de la Aduana a las terminales de contenedores de las autorizaciones de salida se determinó en función de la necesidad de eliminar los controles del resguardo existentes en la salida de las terminales y centralizar los chequeos únicamente a la salida del recinto portuario. Esta necesidad se planteó ante la falta de personal del resguardo y la ampliación del recinto, en el 2006, con la entrada en funcionamiento de la nueva terminal de contenedores de MSC.

Para ello fue necesario implicar a las terminales en el control de los contenedores de importación. Esta actuación se puede enmarcar dentro de la iniciativa que está proponiendo la Aduana, para que las terminales colaboren con la Aduana, informando a los transportistas, para la mejora de la gestión de las entradas y salidas de los contenedores.

Tras consultar diferentes opciones con las terminales, la solución que se determinó más conveniente fue la siguiente:

- La terminal bloqueará todos los contenedores de importación que contengan mercancía hasta que la Aduana notifica a la terminal cuando un contenedor tiene autorizada la salida.
- Tras la recepción de esta información, la terminal desbloqueará el contenedor respecto al estado aduanero.
- En el caso que la terminal reciba una orden de entrega sobre un contenedor que se encuentra bloqueado, notificará sobre esta circunstancia al transportista. Si aún así el contenedor es retirado de la terminal, en el albarán de salida incluirá una nota visible indicando que ese albarán no autoriza la salida del recinto aduanero para que el resguardo y el transportista conozcan esta circunstancia.

Para el establecimiento de este mecanismo de notificación con las terminales se pusieron a disposición de las mismas dos mecanismos que pueden ser utilizados. El primero consiste en que la plataforma valenciaportpcs.net distribuye la información de las autorizaciones de salida que se reciben a partir de los mensajes CUSRES NDP-import a las terminales. El segundo consiste en que la terminal puede consultar a través de Internet en la web de la Agencia Tributaria si un contenedor tiene autorizada la salida del recinto en el instante en el que se solicita su entrega mediante un certificado digital. La Figura 3 muestra un esquema del funcionamiento del sistema de desbloques de contenedores en las terminales junto con el sistema utilizado para el plan de contingencia del Levante sin Papeles.



Agencia Tributaria

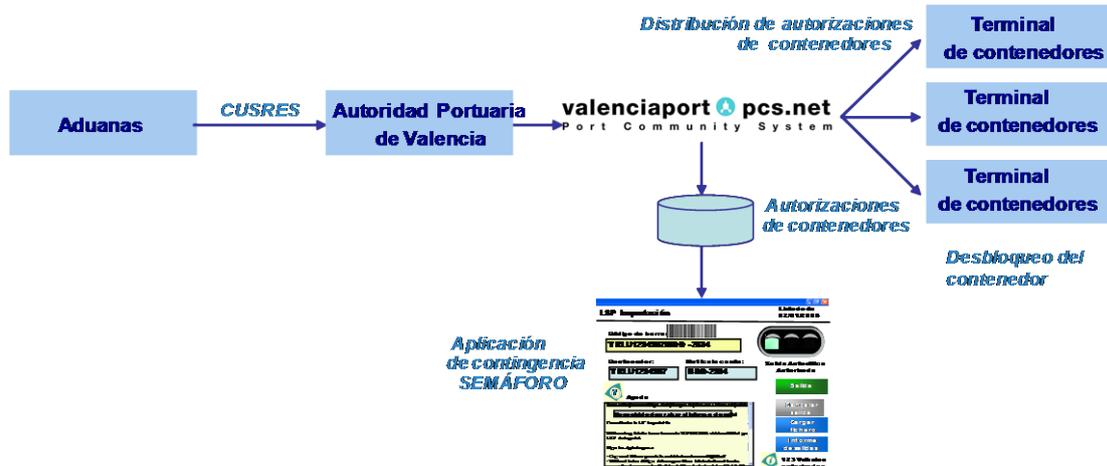


Figura 3. Sistema utilizado en el plan de contingencia del Levante sin Papeles y en la notificación de autorizaciones a las terminales

Difusión de los Resultados del Proyecto

Las actuaciones desarrolladas para la creación del sistema de contingencia del Levante sin Papeles de contenedores de importación se han enmarcado dentro de un proyecto europeo de investigación y cooperación en el programa INTERREG IIIB MEDOCC financiado por la Unión Europea. Este proyecto, denominado MATAARI y en el que participa la propia Fundación Valenciaport, trata sobre la mejora de la accesibilidad de los servicios de transporte y logísticos entre los centros intermodales y las áreas inter-urbanas. El desarrollo de este sistema dentro del proyecto europeo ha permitido que otras regiones del área Mediterránea, en especial Italia, se hayan interesado por las actuaciones que se han venido desarrollando en España por parte de la Aduana y se hayan contrastado con la situación de estas otras regiones. En particular, el centro Liguria Ricerche ha contrastado la solución del Levante sin Papeles que se encuentra en funcionamiento en el Puerto de Valencia con la propia Aduana Italiana, la cual ha mostrado interés por la solución.

Sin embargo, los grandes beneficiados de esta actuación han sido el resguardo fiscal y los transportistas terrestres que han visto como se ha podido dar una respuesta efectiva ante el grave problema que surgía cada vez que los puntos de control del resguardo perdían la conexión con el sistema de la Agencia Tributaria con la consiguiente incapacidad de poderse verificar la autorización de salida del contenedor y por lo tanto autorizar la salida del mismo.

Adicionalmente, la solución adoptada por la Aduana de Valencia para el Levante sin Papeles que, en estos momentos, se puede concluir que ha superado todos los problemas y carencias que se habían detectado, ha suscitado el interés de otras Aduanas de otros puertos españoles que han visitado el puerto de Valencia para conocer su funcionamiento in situ.

Mejora Continua de los Procedimientos

Tras la implantación del plan de contingencia del levante sin papeles de importación de contenedores, la Aduana de Valencia se encuentra en un proceso de mejora del control de las exportaciones en el que se encuentran involucrados el resguardo fiscal, los consignatarios de transporte de la mercancía, las terminales y la Autoridad Portuaria de Valencia, quien a su vez adaptará la plataforma valenciaportpcs.net para suministrar las aplicaciones que permitirán la implantación de este proceso. El objetivo de esta actuación



será la creación de un nuevo procedimiento, basado en el uso de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que permita controlar informáticamente la salida de las mercancías exportadas por contenedor. En consecuencia este nuevo sistema podría sentar las bases para la implantación de un levante sin papeles en exportación para contenedores. Este nuevo procedimiento, que se encuentra bajo estudio, facilitará a la Aduana, al resguardo fiscal y a los operadores que se efectúe un control mucho más efectivo, seguro y rápido de las mercancías que se exportan por contenedor pero, al mismo tiempo, simplificar el cumplimiento de los trámites necesarios a los operadores en este proceso que se caracteriza, en estos momentos, por la enorme dedicación de recursos humanos que requiere para su cumplimiento. En el desarrollo de este nuevo proyecto, están siendo fundamentales la colaboración existente entre la Aduana y la Autoridad Portuaria de Valencia, el apoyo demostrado a través de entrevistas y presentaciones por las empresas de la comunidad portuaria, que ven claramente una ventaja y un avance tecnológico en este proyecto, la plataforma valenciaportpcs.net y la información sobre los despachos de exportación de mercancías por contenedor que la Autoridad Portuaria ha empezado a recibir recientemente de la Agencia Tributaria.

Conclusiones

En conclusión, la Aduana de Valencia ha implantado dentro del marco de colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia un Levante Sin Papeles integral para la salida de mercancías.

Este Levante Sin Papeles se aplica tanto a la mercancía containerizada como a la mercancía no containerizada. Este sistema permite un control informático completo de las salidas de mercancía importada del resguardo con las ventajas que supone esta circunstancia en cuanto a seguridad.

La introducción del código de barras en el Levante Sin Papeles ha sido una mejora importante permitiendo una disminución de las colas, una mayor fiabilidad y una eliminación de errores.

La creación de la aplicación del semáforo ha permitido evitar los problemas que ocasionan las contingencias sin perder las ventajas derivadas de la utilización del código de barras.

Finalmente, y con el objeto de evitar el mayor número de incidencias se ha establecido una colaboración con las terminales que incluyen los códigos de barras en sus albaranes de salida e informan a los transportistas de la no existencia de una autorización de salida, gracias a la nueva comunicación de autorizaciones establecida. Las terminales de contenedores y los transportistas, por su parte, se ven beneficiados de tener una mayor información para poder tomar decisiones respecto a la retirada del contenedor de la terminal.