
Procedimiento de gestión operativa del posicionamiento para la inspección

Versión 2.2
Diciembre.2009

Procedimiento:	Gestión operativa de posicionamiento para inspección
Versión:	2.2
Fecha:	Diciembre de 2009
Fuente:	<i>Fòrum telemàtic</i>

0. Control de cambios	3
1. Objetivos	4
2. Alcance y campo de aplicación	4
3. Definiciones, conceptos y aclaraciones	4
4. Normativa y referencias	7
5. Descripción del procedimiento	8
5.1. Visión general del procedimiento	8
5.2. Flujograma del procedimiento	12
5.3. Plazos de presentación de los documentos	22
6. Anexos	24
6.1. Indicadores de uso del procedimiento	24
6.2. Modelo de petición de posicionamiento	25
7. Mantenimiento de la guía	26

0. Control de cambios

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 Fòrum telemàtic 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 versión 2.0 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 PIF, en la zona de inspección no intrusiva (mediante el escáner de contenedores) y en terminal (explanada).

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, que conoce que su contenedor o unidad de carga deben ser inspeccionados, solicita su posicionamiento hasta la finalización del reconocimiento o de la inspección física.

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 PIF, zona de inspección no intrusiva y en explanada.

Boca: espacio en las instalaciones del 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 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. Punto de inspección para el control de la presencia de la aflatoxina en algunos productos para consumo humano.

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

El PIF actual del Puerto de Barcelona está ubicado en el interior de la terminal de contenedores de TCB y ello determina los movimientos y trámites documentales necesarios para desplazar los contenedores al PIF en función de la terminal de origen.

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.

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. Sanidad Exterior controla los productos de importación destinados al consumo humano.

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.

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.

5. Descripción del procedimiento

5.1. Visión general del procedimiento

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

5.1.1. Proceso general de inspecciones en el PIF

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

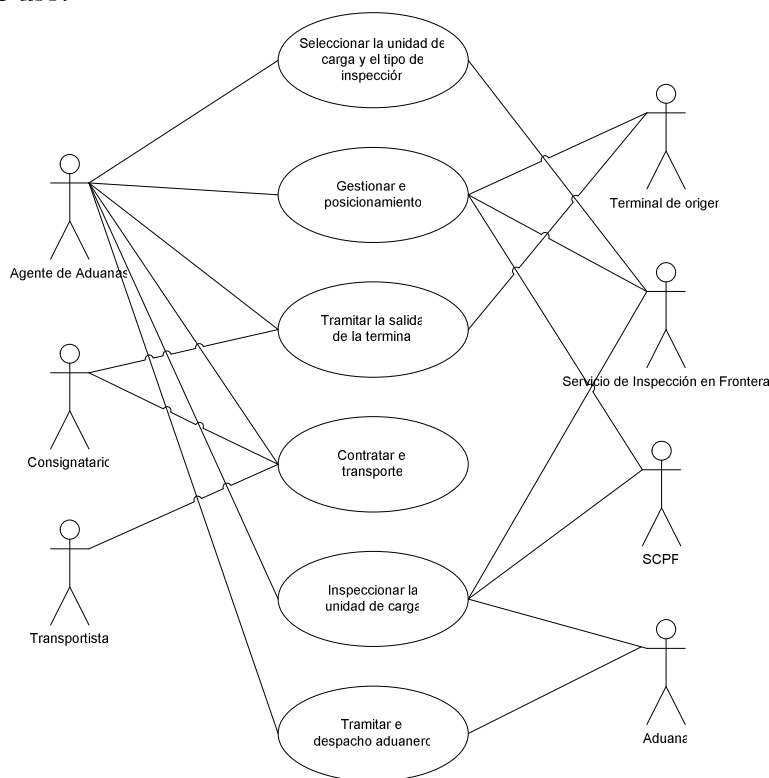


Fig. 1: Casos de uso del proceso de inspección en el PIF

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 PIF con una fecha de posicionamiento del contenedor.

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

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

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

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. La tramitación documental dependerá de la operativa de las mercancías. No se efectuarán los mismos trámites si se trata de mercancías de exportación que si se trata de mercancías de importación.

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

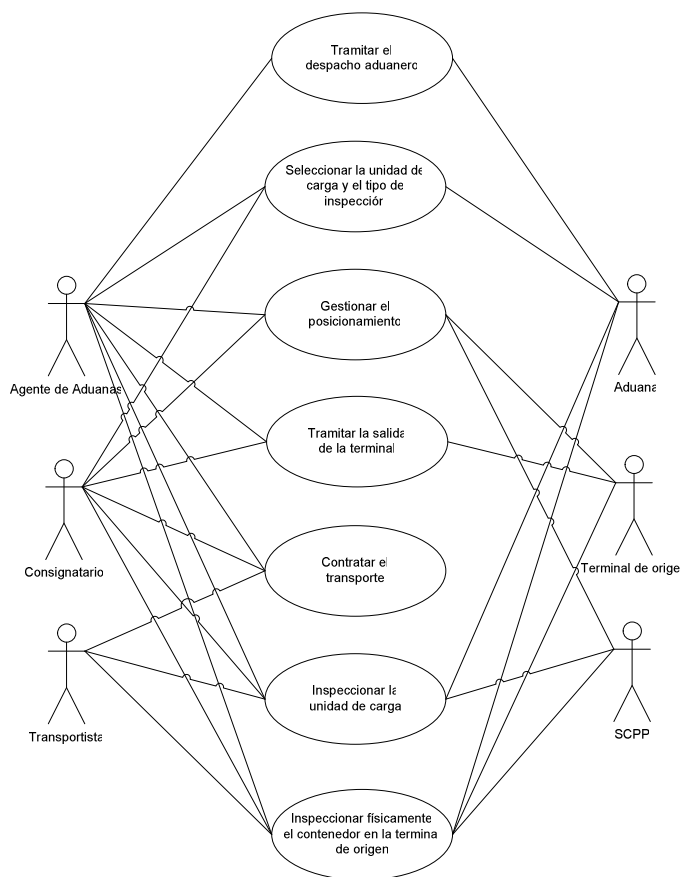


Fig. 2: Casos de uso del proceso de inspección mediante técnicas no intrusivas

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

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

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

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

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

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

Se procede a la inspección no intrusiva de la unidad de carga y, si el resultado es satisfactorio, el contenedor podrá abandonar el recinto portuario porque la Aduana emitirá el levante. Si el resultado no es satisfactorio, el contenedor deberá volver a la terminal de origen para ser inspeccionado físicamente o abandonar el recinto portuario para su 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, 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 determina un SIF, podrán existir dos variantes dependiendo de que se presente previamente el DUA o que se efectúen los trámites con el SIF antes de presentar el DUA.

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

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, deberá realizar la petición de posicionamiento a la terminal. A pesar de ello, el peticionario, el consignatario y la terminal podrán acordar que las comunicaciones se efectúen directamente de peticionario a terminal, informando al consignatario de la operación solicitada. La terminal aceptará la fecha solicitada o propondrá otra.

La terminal publica una lista de contenedores a posicionar y posteriormente realiza las operaciones de posicionamiento en el día indicado para la inspección. Se realiza la inspección y se envía notificación de la misma al agente de aduanas y al consignatario.

El SCPP recibirá copia de todos los mensajes intercambiados con la terminal.

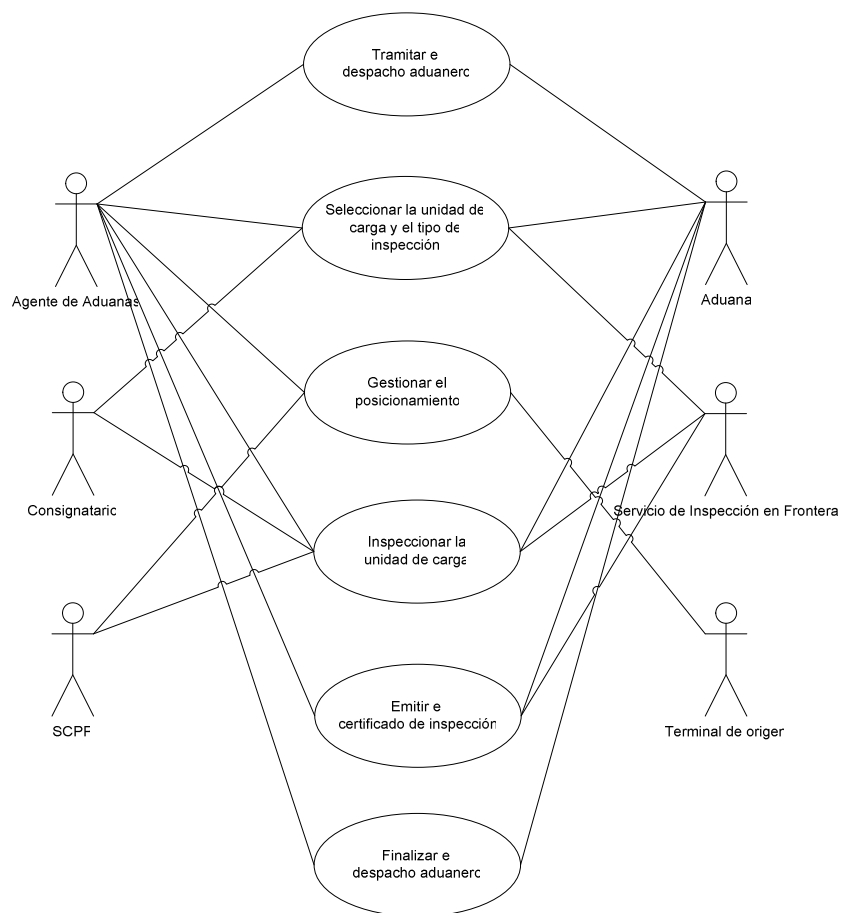


Fig. 3: Casos de uso del proceso de inspección en terminal

5.2. Flujoograma del procedimiento

5.2.1 Inspecciones en el PIF

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

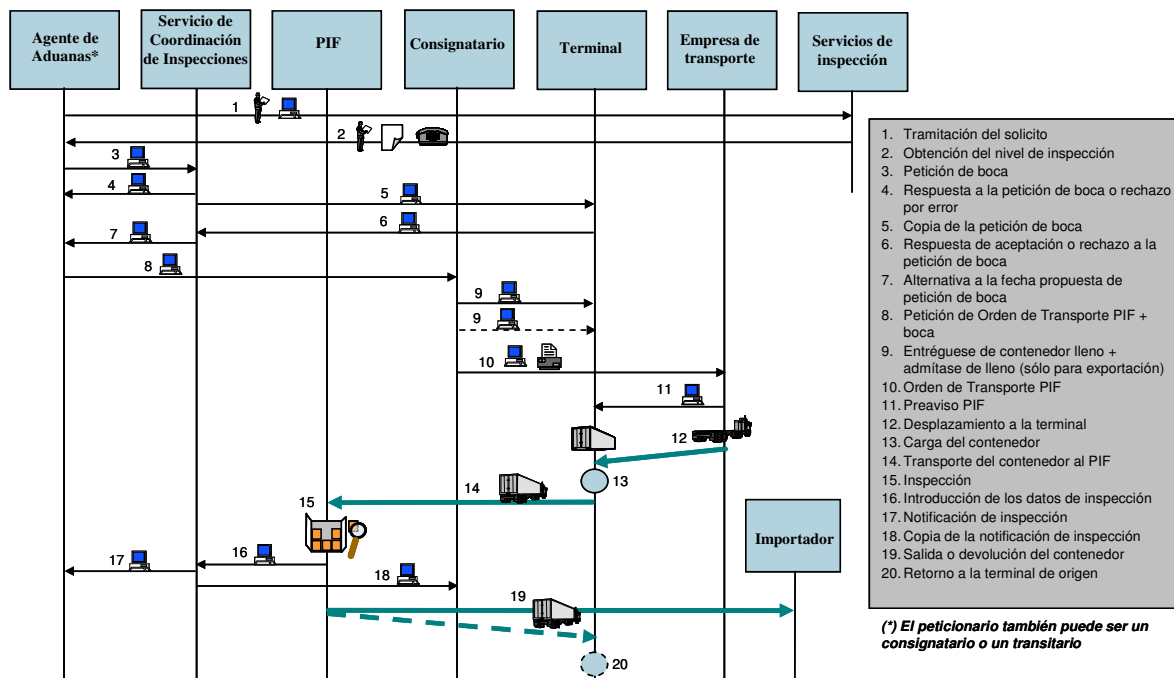


Fig. 4: Flujoograma del procedimiento de inspección en el PIF

- (1) Tramitación del solicitud. El peticionario de la inspección (agente de aduanas, consignatario, transitario u otro operador económico) realizará la presentación del “solicitud” 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 un día deseado para el posicionamiento. Este día 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 Fòrum Telemàtic. 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 el día solicitado está disponible, el SCPP responderá confirmando el día solicitado. Si no está disponible, el SCPP propondrá y reservará el primer día disponible a partir del día solicitado. En este segundo caso, si el peticionario no quiere que la inspección tenga lugar el día propuesto, deberá anular el posicionamiento, dado que ya habrá sido programado por el SCPP. En este supuesto, el peticionario deberá solicitar otro día. En caso de utilizarse un mensaje

EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic. 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 Fòrum telemàtic.
- (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 de boca. 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 Fòrum Telemàtic.
- (8) 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 PIF. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Fòrum Telemàtic.
- (9) Entréguese de la mercancía. Este mensaje es enviado a la terminal de carga y también se envía copia al transitario o agente de aduanas cuando son éstos los que organizan el transporte terrestre. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, si se trata de una operativa de importación, se empleará el subconjunto del mensaje COREOR definido por el Fòrum Telemàtic en el procedimiento de salida terrestre de mercancías y, si se trata de una operativa de exportación (en la que el contenedor deberá volver a la terminal de origen) el consignatario emitirá un entréguese de traslados y un admítase de traslados¹ (para garantizar el retorno a la terminal). Se establecerán los mismos mecanismos de acuse de recibo establecidos en los procedimientos de ESMT y traslados del Fòrum Telemàtic.
- (10) Orden de Traslado PIF. Se deberá indicar en la orden de traslado que el contenedor será inspeccionado en el PIF. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Fòrum Telemàtic. Ver procedimientos ESMT del Fòrum Telemàtic para más información sobre la Orden de Traslado.
- (11) Preaviso. La empresa de transporte facilita a la terminal una previsión de recogida de la mercancía (preaviso de recogida). Y, en caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COPINO definido por el Fòrum Telemàtic.
- (12) 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 encuentra el contenedor.
- (13) Carga del contenedor en el camión.
- (14) Transporte del contenedor al PIF.
- (15) Inspección del contenedor. El procedimiento de inspección queda fuera del alcance

¹ En el admítase de traslados se incluirá toda la información necesaria para que la terminal pueda efectuar la operativa de embarque del contenedor (buque, línea, fecha estimada de salida, puerto de descarga,...). Este mensaje remplazará el admítase que autorizó la entrada inicial a la terminal.

del procedimiento.

- (16) 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).
- (17) 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 Fòrum Telemàtic.
- (18) 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 Fòrum Telemàtic.
- (19) Salida o devolución del contenedor. En la operativa de importación, el camión transporta el contenedor a las dependencias del importador, a un depósito de contenedores externo o a la terminal de origen (por inmovilización). En la operativa de exportación, el contenedor siempre retorna a la terminal de origen.
- (20) Si el contenedor debe retornar a la terminal de origen, en importación podrá efectuar la entrada en la terminal mostrando el C-5 de la Aduana. En el momento de la entrada, la Terminal podrá reactivar el entréguese inicial para disponer de toda la información necesaria para la manipulación del contenedor, pero éste sólo podrá salir definitivamente de la terminal con el envío de un nuevo entréguese. En el CODECO E07 que emite la terminal a la vuelta del contenedor se sustituirá el nº de admítase por "PIF".
Si el retorno se produce en la operativa de exportación, la entrada se habrá informado con el admítase de traslado de contenedores que envió el consignatario (ver punto 9).

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 Fòrum Telemàtic.

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.

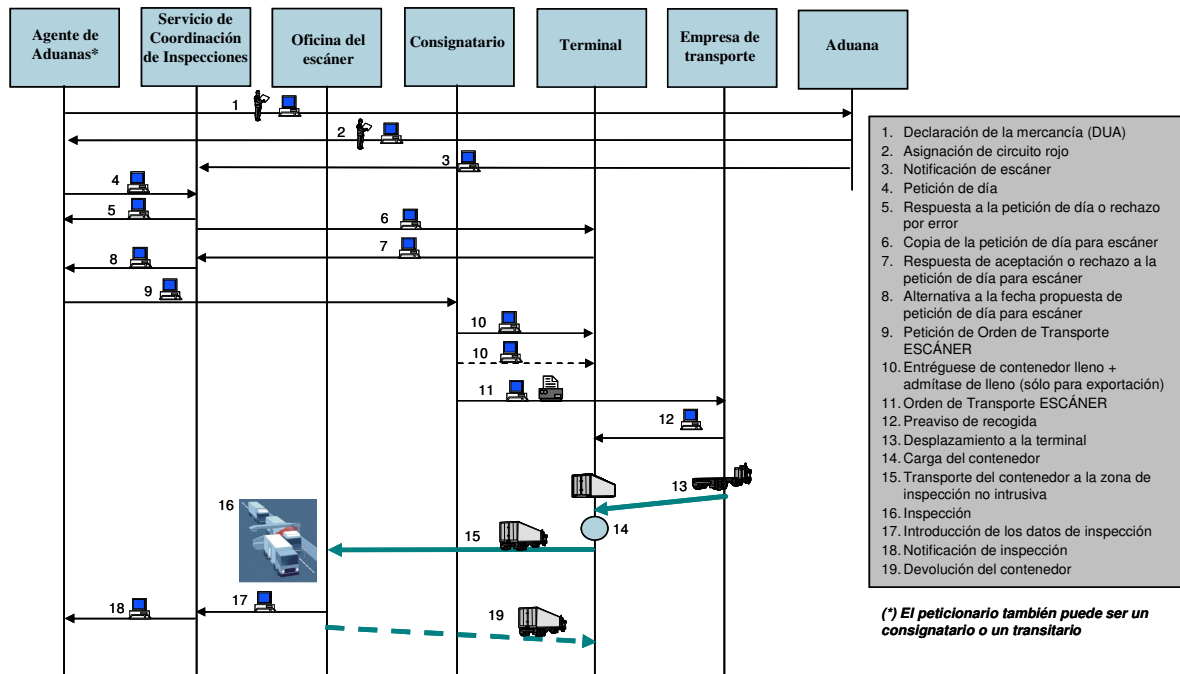


Fig. 5: Flujograma del procedimiento de inspección en la Zona de Inspección no Intrusiva

- (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) Publicación de la lista de contenedores que deben ser escaneados.
- (4) Petición de día. Envío de la petición de día al SCPP. El peticionario indicará un día deseado para el posicionamiento. Este día 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 Fòrum Telemàtic. El peticionario de la inspección deberá estar registrado en la APB para poder operar con la aplicación de gestión operativa.
- (5) Respuesta a la petición de día. Si el día solicitado está disponible, el SCPP responderá confirmando el día solicitado. Si no está disponible, el SCPP propondrá y reservará el primer día disponible a partir del día solicitado. En este segundo caso, si el peticionario no quiere que la inspección tenga lugar el día propuesto, deberá anular el posicionamiento, puesto que ya habrá sido programado por el SCPP. En este caso, el peticionario deberá solicitar otro día. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.

- (6) Copia del mensaje de respuesta a la petición de día. En caso de utilizarse un mensaje EDIFACT, se utilizará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (7) 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).
- (8) Alternativa a la fecha propuesta de petición de día de escáner. Si la terminal, como respuesta a la copia del mensaje de petición de día, 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 Fòrum Telemàtic.
- (9) 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 Fòrum Telemàtic.
- (10) Entréguese de la mercancía. Este mensaje es enviado a la terminal de carga y también se envía copia al transitario o agente de aduanas cuando son éstos los que organizan el transporte terrestre. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, si se trata de una operativa de importación, se empleará el subconjunto del mensaje COREOR definido por el Fòrum Telemàtic en el procedimiento de salida terrestre de mercancías y, si se trata de una operativa de exportación (en la que el contenedor deberá volver a la terminal de origen) el consignatario emitirá un entréguese de traslados y un admítase de traslados² (para garantizar el retorno a la terminal). Se establecerán los mismos mecanismos de acuse de recibo establecidos en los procedimientos de ESMT del Fòrum Telemàtic.
- (11) 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 Fòrum Telemàtic. Ver procedimientos ESMT del Fòrum Telemàtic para más información sobre la Orden de Traslado.
- (12) 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 Fòrum Telemàtic.
- (13) 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 encuentra el contenedor.
- (14) Carga del contenedor en el camión.
- (15) Transporte del contenedor a la zona del escáner.
- (16) Inspección no intrusiva del contenedor. La operativa de inspección queda fuera del alcance de este procedimiento.
- (17) 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 personal de la Aduana, la comunicación de este resultado queda fuera del alcance de la presente guía).

² En el admítase de traslados se incluirá toda la información necesaria para que la terminal pueda efectuar la operativa de embarque del contenedor (buque, línea, fecha estimada de salida, puerto de descarga,...). Este mensaje reemplazará el admítase que autorizó la entrada inicial a la terminal.

- (18) 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 Fòrum Telemàtic.
- (19) Si el contenedor debe retornar a la terminal de origen, en importación podrá efectuar la entrada en la terminal mostrando el documento de la Aduana que indica que la inspección no ha sido conforme y que se requiere un examen posterior. En el momento de la entrada, la Terminal podrá reactivar el entréguese inicial para disponer de toda la información necesaria para la manipulación del contenedor, pero éste sólo podrá salir definitivamente de la terminal con el envío de un nuevo entréguese. En el CODECO E07 que emite la terminal a la vuelta del contenedor se sustituirá el n° de admítase por “ESCÁNER”.
- Si el retorno se produce en la operativa de exportación, la entrada se habrá informado con el admítase de traslado de contenedores que envió el consignatario (ver punto 10).

En caso de indisponibilidad del escáner en un día de inspección que ya esté programado, 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 replanificar 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.

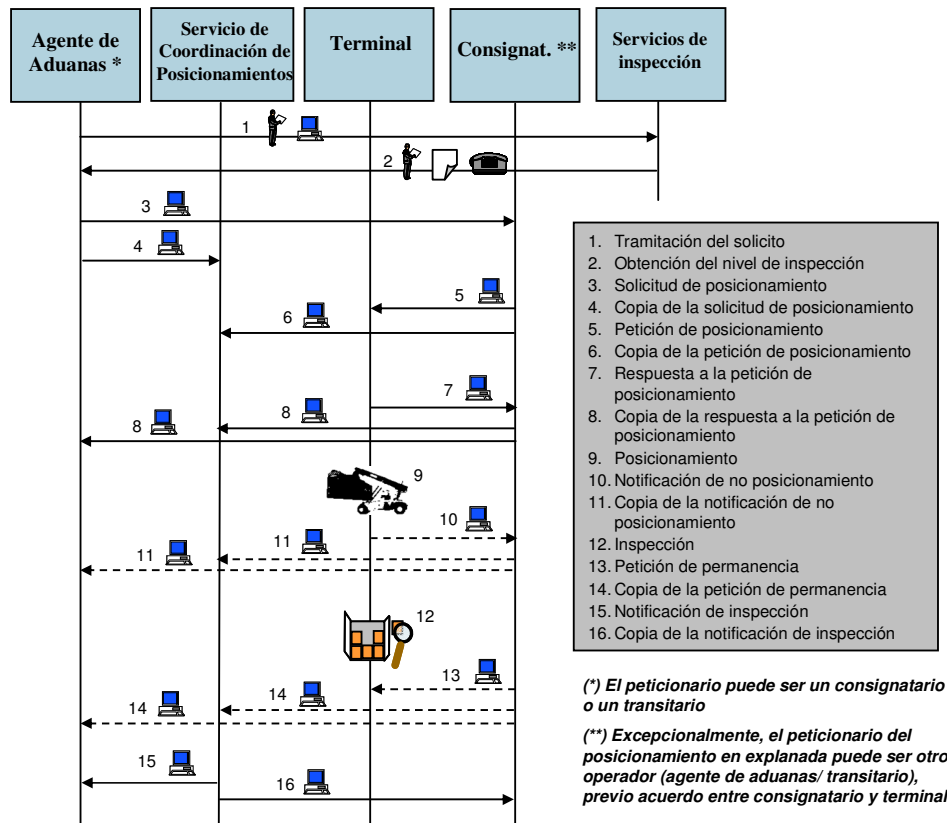


Fig.6: Flujograma del procedimiento de inspección en explanada de los SIF

- (1) Presentación del solicitó. 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, 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 Fòrum Telemàtic.
- (4) Copia de la solicitud de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (5) Petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic. 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 Fòrum Telemàtic.
- (7) 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 Fòrum Telemàtic.

- (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 Fòrum Telemàtic.
- (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. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (11)** Copia de la notificación de no posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (12)** Inspección.
- (13)** 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 Fòrum Telemàtic.
- (14)** Copia de la petición de permanencia. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (15)** 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 Fòrum Telemàtic.
- (16)** Copia de la notificación de inspección. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Fòrum Telemàtic.

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 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.

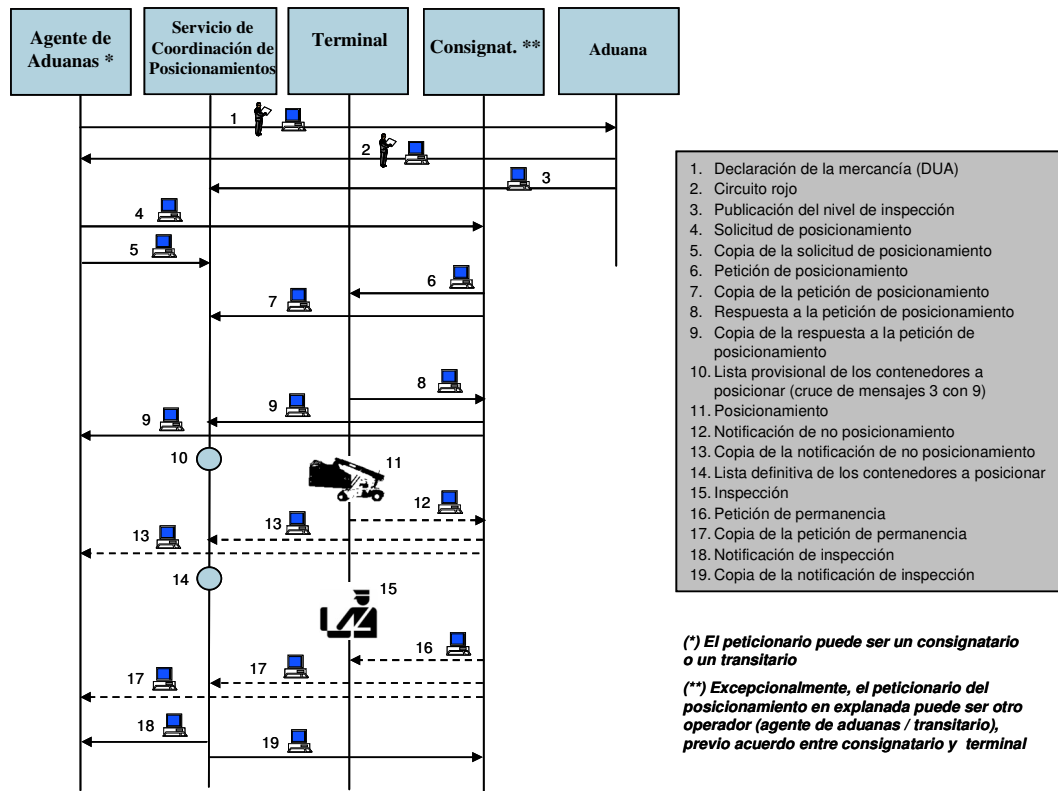


Fig. 7: Flujograma del procedimiento de inspección en explanada de la Aduana y de la UAR

- (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 Fòrum Telemàtic.
- (5) Copia de la solicitud de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (6) Petición de posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic. 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 Fòrum Telemàtic.
- (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 Fòrum Telemàtic.
- (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 Fòrum Telemàtic.
- (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) 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. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (13) Copia de la notificación de no posicionamiento. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (14) Generación de la lista definitiva de contenedores que van a ser posicionados en la explanada para su inspección
- (15) Inspección.
- (16) 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 Fòrum Telemàtic.
- (17) Copia de la petición de permanencia. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COHAOR definido por el Fòrum Telemàtic.
- (18) 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 Fòrum Telemàtic.
- (19) Copia de la notificación de inspección. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje SANCRT definido por el Fòrum Telemàtic.

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 PIF

En el procedimiento de posicionamiento de un contenedor en el 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 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 PIF y de la Orden de Traslado 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.

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 Fòrum Telemàtic.

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 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 PIF y de la Orden de Traslado 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 contingencia por parte de alguno de los actores que forman parte del procedimiento, los trámites de posicionamiento de los contenedores en el puerto de Barcelona deberán efectuarse mediante documentos en papel.

6. Anexos

6.1. Indicadores de uso del procedimiento

Se procederá a realizar los seguimientos de 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. Igualmente, se seguirá la evolución de indicadores relacionados con el nivel de servicio de la función de asignación de día (en PIF y en zona de INI) de la aplicación de gestión operativa de posicionamientos, con el objetivo de mejorar los mecanismos de asignación de día de la aplicación. Los indicadores incluirán, como mínimo, los siguientes:

- 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)
- Porcentaje de peticiones de día de PIF, de día de escáner o de posicionamiento en explanada a las que se les ha asignado el mismo día que se solicitó.
- Tiempo medio, en días, entre el día solicitado y el día asignado, del conjunto de las peticiones.
- Incidencias de posicionamiento en Terminales: contenedores no posicionados el día previsto, o posicionados y que no se pueden inspeccionar por diversos motivos.

Se hará un seguimiento de indicadores diferenciando PIF, zona de inspección no intrusiva, SIF en explanada y Aduana en explanada (se podrán hacer indicadores globales agregando todos los datos de todos los lugares/tipos de inspecciones)

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 PIF, para las inspecciones no intrusivas y para las inspecciones en explanada, separando SIFs y Aduana.

6.2. 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						Fianza						
Antena de Riesgos (ARE)						Variado - recurso/clasificación						
Sanidad Exterior - Origen Animal						Tránsito						
Sanidad Exterior - Origen Vegetal						Identidad (Posicionamiento)						
Sanidad Exterior - PDI						Fumigación						
Sanidad Animal						Ventilación						
Sanidad Vegetal						Ventilación con 3 días de permanencia						
Farmacia						Otro (indicar)						
SONVRE - Control de calidad												
SONVRE - Control de seguridad												
SONVRE - CITES												
Otro (indicar)												
Observaciones							Sello y firma					

© 2009 - Documento diseñado conforme a la recomendación UNECE nº1 (UN Layout Key for trade documents)

7. Mantenimiento de la guía

El contenido de esta guía se ha elaborado en el seno del Fòrum Telemàtic. Cualquier modificación posterior deberá llevarla a cabo el citado grupo de trabajo.

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

Secretaría del Fòrum Telemàtic

Fax: +34 93 298 21 22
E-mail: forum.telematic@apb.es
WWW: www.forumtelematic.org