

## Opinión: Escáner, aviso de navegantes



**José Miguel Soldevilla**  
Presidente del Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Bilbao

Los que llevamos algún tiempo en esto de las Aduanas, hemos vivido con la idea de que su objeto, entre otros, es la defensa de la industria nacional, aplicando tipos arancelarios para protegerla, generalmente, de la importación.

No es menos cierto, que también teníamos la convicción, de que dada nuestra tendencia a comprar y no fabricar, la recaudación era una fuente para el mantenimiento de las arcas del Estado.

**Entiendo que la traba se podría minimizar si el escáner, al menos en Bilbao, tuviera un funcionamiento acorde con el horario portuario, es decir de las 8 a las 12 horas, y de las 14 a las 18 horas**

Con la entrada en la Unión Europea, la recaudación aduanera ha pasado a formar parte de sus fondos, salvo en lo que respecta a los impuestos interiores, y a la Aduana se le han atribuido otras funciones como velar por la seguridad internacional.

Aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, que es como decir que ante las exigencias de la Administración de EEUU, de que se controlen los envíos hacia su país, las administraciones aduaneras de la UE y la española han instalado escáner en los puertos, para evitar la apertura de contenedores, por cuanto se ha decidido aumentar las inspecciones físicas de las mercancías; vamos, lo mismo que se hace con los portafolios antes de embarcar en un avión, pero a lo grande.

A poco curioso que sea uno, he tenido la oportunidad de ver el contenido de mi propio portafolio a través de un escáner, y sólo vislumbraba sombras, que identificaban unas llaves, un bolígrafo, hojas de papel, algún clip...etc., cosas que sabía que tenía, y que una persona más o menos especializada en interpretar sombras o matices de grises/negros, con contrastes de colores es capaz de distinguir, y sobre la marcha determinar si es algo que puede hacer peligrar un vuelo, por ejemplo.

Pues bien, intento imaginarme ante la pantalla de un «escáner portuario», ante la falta de oportunidad real, y analizar lo que puedo ver dentro de un contenedor. A priori cualquier cosa, dada la diversidad de la mercancía en puerto, lo que significa que estamos a expensas de la pericia del «funcionario observador» de la pantalla, para que se tome la decisión de abrir o no el contenedor.

A todo esto, lo que no hace mucho tiempo se resalta como un gran paso en favor del comercio, como era el que las mercancías pasaran la Aduana con una cierta rapidez, de repente, se ha visto ralentizado por la necesidad de pasar escáner por razón de origen/destino, partida arancelaria, importador/exportador, vigilancia aduanera, análisis de riesgos, dudas del fun-

cionario de turno y así hasta un largo etc., necesidad que «alguien determina», pero que al representante de la mercancía no le consta quién ha sido, y por supuesto, los funcionarios desconocen y si lo saben, no lo transmiten, como no podía ser de otro modo, pero lo que sí es seguro de que si ese «alguien» ha determinado trámite de escáner, éste se pasa.

En definitiva, se ha creado una «traba» en la Aduana, que retrasa la salida y exige un sobrecoste a las mercancías para salvaguardar la seguridad internacional, que pagan algunas mercancías, y si de momento no se le puede atribuir al sobrecoste el nombre de tasa equivalente a la importación, por aquello de que las inspecciones son aleatorias, y porque dicho sobrecoste se refiere a los gastos generados por el movimiento del contenedor (transporte interior portuario, posicionamiento en la terminal...etc.), no es menos cierto que poco falta para ello, porque al afán recaudatorio de la Administración, no le sobrarán argumentos para justificar un cobro por escáner.

**Se ha creado una «traba» en la Aduana, que retrasa la salida y exige un sobrecoste a las mercancías para salvaguardar la seguridad internacional, que pagan algunas mercancías**

No obstante todo lo anterior, entiendo que la traba se podría minimizar si el escáner, al menos en Bilbao, tuviera un funcionamiento acorde con el horario portuario, es decir de las 8 a las 12 horas, y de las 14 a las 18 horas, pero al parecer esto no es posible, y se justifica con lo de siempre, las plazas del personal, su cualificación, que el funcionario tiene jornada de las 8 a las 15 horas, etc., en definitiva, obstáculos que la propia Administración no ha sido capaz de valorar cuando ha tomado la decisión de instalar el escáner.

Lo cierto, dada la experiencia, es que el escáner tiene una capacidad de revisión, no muy larga, y el despacho aduanero está a expensas de que una persona, en ciertos momentos del día, no cada vez que finaliza una operación de «escaneo», pase la corres-

pondiente notificación, que otro funcionario debe de recibir antes de que concluya su jornada laboral, prevista para las 15 horas, pero no sabemos por qué arte de biribirloque, generalmente, entre las 13,30 y las 15 horas, está firmando o haciendo gestiones que imposibilita la terminación del despacho; en conclusión, y en un porcentaje alto, si el Agente de Aduanas no está pendiente, no saca el despacho, y si lo está tiene muchas posibilidades de que no lo obtenga por el horario de la Aduana, aunque el «escaneo» se haya realizado 3 horas antes.

### ¿Todo esto a cuenta de qué?

Viene a cuenta de que pasar el escáner tiene, además del coste ya reseñado, otro en tiempo para la disposición de la mercancía, que dependerá de cada momento, pero como mínimo no bajará de 3, 4 o 5 días, desde que se presenta la declaración aduanera.

La Administración hace poco o nada por adecuarse a las necesidades del comercio internacional y en el caso del escáner su servidumbre debería estar funcionando durante el tiempo que esté el puerto en activo, es decir las 8 horas ordinarias de trabajo, de forma que se permita salir a los contenedores el mismo día en que se ha pasado el escáner y no esperar, como sucede en muchos casos, al día siguiente.

Si se instala un escáner o cualquier otro sistema para garantizar la seguridad, no debería obviarse la agilidad y la eficacia como elementos esenciales de la plataforma logística a la que sirve, y en consecuencia, la Administración deberá dotar de «toda» la servidumbre necesaria para que dicho aparato pase lo más desapercibido posible. El resto es hacer pensar al personal como evadir el escáner y esto, a mi personalmente, no me gusta.

En definitiva, si la mercancía debe cargar con el gasto que representa la movilización del contenedor, la Administración, deberá correr con todos los gastos que garanticen un servicio de calidad a favor de los ciudadanos, incluidos los propietarios de las mercancías sujetas a escáner.



El programa de seguridad de EE UU Container Security Initiative (CSI), ha establecido convenios con administraciones aduaneras internacionales para instalar escáneres para contenedores en los puertos