

ALERTA de MERCADO

“El nuevo Sistema de Control de Importaciones llegará al sector marítimo a partir de junio”¹

A partir de junio de 2024, el nuevo Sistema de Control de Importaciones (ICS2) se implementará en el sector marítimo, después de haber sido introducido para la carga aérea en 2023 y con planes de extenderse al transporte por carretera y ferrocarril en 2025. Este sistema exige que se proporcionen detalles específicos de las mercancías importadas antes de su carga o llegada a la frontera de la UE.

Asociaciones comerciales mundiales y europeas han alertado a las empresas involucradas en el transporte de mercancías hacia o a través de la UE, Noruega, Suiza o Irlanda del Norte sobre la necesidad de prepararse para el ICS2. Los nuevos requisitos de datos incluyen códigos HD de seis dígitos para cada artículo, descripciones aceptables e información detallada del comprador y vendedor. El incumplimiento de estos requisitos puede resultar en retrasos, interrupciones en las exportaciones a la UE, y sanciones.

Análisis de la Fundación Valenciaport

No cabe duda de que el **comercio internacional** es un **motor** crucial para la **prosperidad económica global**, impulsado por la **tecnología** y la **apertura de fronteras** que **facilitan** el **intercambio de bienes** y servicios entre naciones. Este fenómeno no solo fomenta el **crecimiento económico**, sino que también **fortalece** la **cooperación** y la **comprensión entre** los **países**, permitiendo a las naciones especializarse en sus fortalezas y acceder a productos y recursos no disponibles localmente.

Sin embargo, y como se ha visto en los últimos años, el **comercio mundial** enfrenta **amenazas** que pueden perjudicar gravemente la economía y el bienestar social de las naciones. Ante tal situación, las **administraciones aduaneras**, encargadas de **supervisar** y **gestionar** el **movimiento internacional de mercancías**, están en una **posición privilegiada** para **fortalecer** la **seguridad** de la **cadena logística mundial** y contribuir al desarrollo socioeconómico.

Con este mismo objetivo, la **Organización Mundial de Aduanas (OMA)**, **organismo intergubernamental** independiente que se ocupa de **establecer** las **medidas conjuntas** para el **sector aduanero**, y que data de 1947, propuso las **normas "SAFE"**, un **marco** diseñado para **mejorar la seguridad** y la **facilitación** del **comercio mundial**. Este marco

¹ Noticia original publicada por "Cadena de Suministro" y disponible en: https://www.cadenadesuministro.es/transporte-maritimo/nuevo-sistema-control-importaciones-en-sector-maritimo-partir-junio_1502514_102.html

establece principios y normas que los más de **180 miembros** de la OMA deben adoptar, asegurando un comercio global seguro y eficiente.

El Import Control System (ICS) de la Unión Europea

Las autoridades aduaneras europeas garantizan la integridad de la cadena de suministro, protegen la seguridad de la Unión y sus intereses económicos, facilitan el comercio legítimo y usan la gestión de riesgos para realizar controles eficientes. La modernización de los procedimientos aduaneros y la cooperación entre autoridades son cruciales para abordar los riesgos de manera uniforme en toda la UE. En este sentido, la **modernización** de los **procedimientos aduaneros** y el **fortalecimiento** de la **cooperación entre las autoridades aduaneras** de los Estados miembros son esenciales para enfrentar los riesgos de manera coherente y uniforme en toda la UE.

Aunque el **marco común de la UE** para la **gestión de riesgos aduaneros** está establecido, es necesario seguir adaptándolo y desarrollándolo para mejorar su coherencia y eficacia. Esto es responsabilidad de la Comisión y de los Estados miembros. En esta línea, la UE implementó el **Sistema de Control de Importaciones (ICS)** el 1 de enero de **2011**, tras los ataques del 11 de septiembre de 2001, para realizar **análisis de riesgo** sobre las **mercancías antes** de su **ingreso** o **tránsito** por la **UE**, mejorando la seguridad de la cadena logística.

Recientemente, se ha **avanzado** con el **Nuevo Sistema de Control de Importaciones (ICS2)**, que **aumenta** la **seguridad** del comercio mediante el seguimiento y verificación de mercancías, aumenta la trazabilidad y transparencia en la cadena de suministro al recopilar datos antes de la llegada de las mercancías, y protege a los ciudadanos y empresas europeas contra los riesgos de las importaciones, garantizando la integridad del mercado interior, lo que ha llevado a un importante número de eficiencias o mejoras en distintos aspectos del proceso aduanero (Tabla 1).

| Tabla 1. Eficiencias del ICS2

	Reforzar la protección de la UE contra las amenazas a la seguridad, tanto para los ciudadanos como para el mercado interior
	Fortalecimiento de las capacidades aduaneras de la UE para detectar envíos de alto riesgo
	Realización de intervenciones precisas en momentos clave de la cadena de suministro
	Adopción de medidas aduaneras flexibles y estratégicas en las fronteras externas para garantizar la seguridad y la fluidez durante situaciones de crisis
	Agilización de los procedimientos de despacho de aduanas para el comercio legítimo
	Promoción de una comunicación más eficiente y transparente entre las empresas y las aduanas de la UE

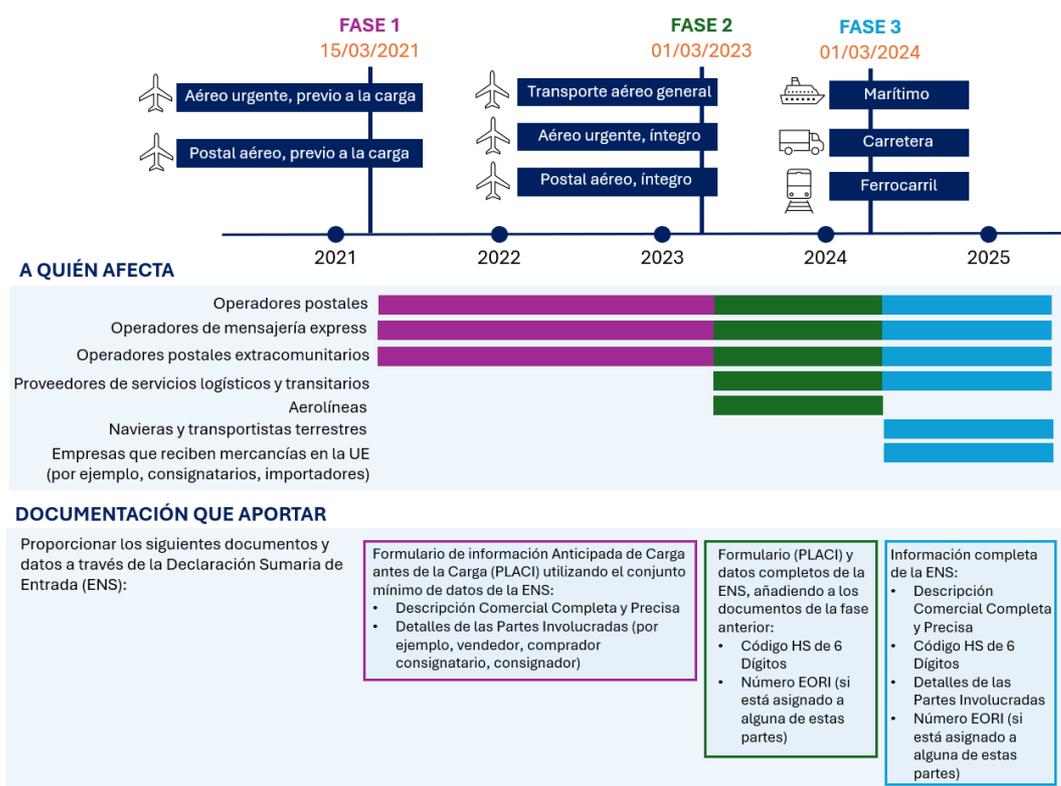
Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por la Comisión Europea

Este sistema de información de carga anticipada previa a la carga (PLACI, por sus siglas en inglés) se aplica a toda carga enviada o en tránsito por la UE, permitiendo a las

autoridades aduaneras identificar envíos de alto riesgo y garantizar la seguridad del territorio europeo. Para su funcionamiento, el ICS2 requiere que los operadores económicos, como las empresas de transporte, proporcionen datos de seguridad mediante la **Declaración Sumaria de Entrada (ENS)**. Estos datos incluyen detalles específicos sobre la carga, su origen, destino y otros aspectos relevantes.

El ICS2 **se ha implementado en varias fases** para garantizar una transición fluida y adaptable para todos los actores involucrados. La Ilustración 1 muestra las fechas de implementación de cada una de las fases, así como a los actores de la cadena afectados y documentación que aportar en cada una de ellas. En lo que respecta a la fase actual, iniciada el 3 de junio de **2024**, abarca el **transporte marítimo**, por carretera y ferrocarril, incluyendo envíos postales y urgentes. Los operadores económicos tienen un **período de implementación gradual** que se extiende hasta el 1 de abril de **2025**, con **planes específicos** para las **empresas de transporte marítimo y navegación interior de junio a diciembre de 2024**, y para agentes de carga, consolidadores, importadores y demás operadores de diciembre de 2024 a abril de 2025.

Ilustración 1. Fases de implementación del ICS2



Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por la Comisión Europea

Como se puede observar, la **tercera fase introduce un cambio significativo**, centrándose exclusivamente en el intercambio de información previa a la llegada. A destacar, y por lo que refiere a la cadena de suministro del **transporte marítimo**, la comunicación de datos adopta un **enfoque multifacético, involucrando a todos los actores** de la **cadena de suministro** (Tabla 2).

|Tabla 2. Información necesaria por actor de la cadena de suministro del transporte marítimo

Tipología de transporte	Información necesaria que declarar
Navieras	<ul style="list-style-type: none"> • Información sobre consignatario y <i>shipper</i>. • Código automatizado de seis dígitos. • Información sobre el embarque de mercancías.
Operadores logísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción detallada y completa de las mercancías: qué es, de qué está hecho y qué función cumplirá. • Facilitación en formato electrónico por parte del país de origen o de la plataforma donde se ha realizado la compra de la información de la mercancía.
Empresas de transporte y cadena de suministro	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitación de la información cuatro horas antes de la llegada de un vuelo de larga distancia (más de cuatro horas); o antes del último despegue para los vuelos de corta distancia (menos de cuatro horas). • Datos detallados del peso y el volumen de la mercancía.
Transitarios y organismos públicos	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilidad de emisión de los datos. • Obligación de advertir de retrasos, inadmisiones y multas.

Fuente: Comisión Europea

Con el objetivo de **facilitar una transición sin contratiempos**, los transportistas deben conectarse al sistema entre el 3 de junio y el 4 de diciembre de 2024. Esta disposición permite que aquellas empresas que no estén listas para el 3 de junio aún tengan la oportunidad de ajustarse dentro del plazo establecido por las autoridades aduaneras nacionales. **En caso de no estar preparados a tiempo**, las mercancías serán detenidas y retrasadas en las fronteras aduaneras. Las **autoridades aduaneras no despacharán los bienes en cuestión**, y las **declaraciones inadecuadas serán rechazadas** o sometidas a intervención, con posibles sanciones por incumplimiento. Por lo tanto, es crucial que los operadores económicos, incluidos transportistas y transitarios, aseguren la completa y precisa presentación de la ENS en el sistema ICS2, cumpliendo con los plazos y requisitos estipulados para evitar interrupciones y penalizaciones.

Otras herramientas en materia de aduanas

Con todo esto, el Sistema de Control de Importaciones 2 (ICS2) es una iniciativa clave de la Comisión Europea destinada a reforzar la seguridad de la cadena de suministro a través del intercambio de datos y la mejora de los controles aduaneros. En consonancia con los objetivos de ICS2, se han desarrollado varios **proyectos y sistemas informáticos adicionales**, colaborando con los Estados miembros y las empresas para garantizar la disponibilidad y el intercambio de información relevante sobre riesgos y resultados de controles. Estos sistemas ayudan a mejorar la transparencia y la eficiencia en la gestión de la cadena de suministro. Entre otros, se destacan los siguientes:

|Tabla 3. Proyectos recientes de mejora del control aduanero en el ámbito marítimo en la UE

Proyecto	Implementación	Descripción
Programa de Aduanas 2021-2027	Desde 2021 hasta 2027	Este programa proporciona financiación para apoyar la cooperación entre las autoridades aduaneras de los Estados miembros. Incluye el desarrollo de herramientas informáticas y la capacitación de personal.
Programa EU4Health y Aduanas	Implementado en 2021	Integración de controles aduaneros con medidas sanitarias para gestionar mejor las importaciones de productos de salud y medicamentos.
Sistema de Gestión de Riesgos Aduaneros (CRMS2)	Actualizado en 2022	CRMS2 es la versión actualizada del Sistema de Gestión de Riesgos Aduaneros. Facilita el intercambio de información sobre riesgos entre los Estados miembros, mejorando la capacidad de respuesta ante amenazas potenciales.
Modernización del Sistema de Valoración Aduanera (CVM)	Actualización realizada en 2022	Mejoras en el sistema de valoración para asegurar que los valores declarados en aduana reflejen con precisión el valor de mercado de las mercancías.
Iniciativa de Fronteras Inteligentes (Smart Borders)	Proyecto lanzado en 2022	Uso de tecnologías avanzadas como inteligencia artificial y machine learning para mejorar los controles en las fronteras externas de la UE.
Proyecto Anti-Falsificación y Protección de la Propiedad Intelectual (AFCIP)	Lanzado en 2022	Un proyecto dedicado a la lucha contra la falsificación y la protección de la propiedad intelectual en el comercio internacional.
Plataforma de Análisis de Datos Aduaneros (CDAP)	Implementada en 2023	Una plataforma avanzada para el análisis de grandes volúmenes de datos aduaneros, permitiendo identificar patrones de riesgo y fraudes potenciales.
Sistema de Información y Gestión Aduanera (CIS)	Mejorado en 2023	Un sistema integrado para gestionar y compartir información sobre las actividades aduaneras dentro de la UE.
Sistema Integrado de Gestión de Licencias (ILMS)	Implementado en 2023	Un sistema para gestionar electrónicamente todas las licencias necesarias para la importación y exportación de bienes regulados.

Fuente: Elaboración propia

Además del ICS2, existen otros proyectos a nivel europeo enfocados en mejorar el **control aduanero** en el **ámbito marítimo**, con el objetivo de **optimizar** la **seguridad**, la **eficiencia** y la **transparencia** en el comercio internacional.

|Tabla 4. Proyectos recientes de mejora del control aduanero en el ámbito marítimo en la UE

Proyecto	Implementación	Descripción
Proyecto de Intercambio Electrónico de Información (eManifest)	Fase inicial en 2021, con despliegue hasta 2024	Digitaliza y armoniza la presentación de manifiestos de carga marítima en la UE, facilitando el cumplimiento de las regulaciones aduaneras y mejorando la trazabilidad de las mercancías.

Proyecto de Ventanilla Única Marítima Europea (EMSWe)	Fase inicial en 2021, con despliegue progresivo hasta 2024	Crea una plataforma única para el intercambio de información relacionada con la llegada y salida de buques en los puertos de la UE, simplificando los procedimientos administrativos y reduciendo el tiempo de procesamiento.
Sistema Europeo de Información sobre la Pesca (EUROFISH)	Implementado en 2016, con mejoras continuas	Facilita la gestión y el intercambio de datos sobre las actividades pesqueras, ayudando a garantizar el cumplimiento de las normativas y la sostenibilidad de los recursos marinos.
Sistema de Información de Transporte Marítimo (STM)	Piloto iniciado en 2015, con implementación progresiva	Implementa la digitalización y el intercambio de datos en tiempo real para mejorar la eficiencia y seguridad de las operaciones de transporte marítimo en Europa.
Proyecto de Coordinación Marítima de la UE (Maritime CISE)	Implementado en 2014, con mejoras continuas	Promueve el intercambio de información entre autoridades marítimas civiles y militares para mejorar la conciencia situacional marítima y la eficiencia de las operaciones.
Sistema Europeo de Vigilancia Fronteriza (EUROSUR)	Implementado en 2013, con mejoras continuas	Proporciona una vigilancia mejorada de las fronteras exteriores de la UE mediante el intercambio de información en tiempo real y la coordinación de esfuerzos entre los Estados miembros.
Plataforma de Intercambio de Información sobre la Seguridad Marítima (SafeSeaNet)	Mejoras continuas desde 2009	Facilita el intercambio de información marítima para mejorar la seguridad, protección y eficiencia del tráfico marítimo, incrementando la coordinación entre las autoridades portuarias y marítimas.

Fuente: Elaboración propia

Además de los proyectos europeos, es importante destacar las medidas que se están llevando a cabo a **nivel nacional** para mejorar el control aduanero en el ámbito marítimo. Un ejemplo de estas iniciativas es el **Grupo de Trabajo establecido y comunicado el pasado mes de diciembre por FETEIA** (Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados) en colaboración con la **Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales**. Este grupo tiene como objetivo formalizar la comunicación ya existente entre ambas partes, creando un canal estable para la resolución de incidencias y el intercambio de información sin necesidad de cita previa. Aunque no es algo completamente nuevo, se espera que este grupo de trabajo sirva como un medio directo para compartir temas de actualidad relacionados con el sector aduanero y mejorar la eficiencia en los procesos aduaneros.

Asimismo, en la mejora de la gestión integral y digital de dato del sector aduanero, el proyecto **SIMPLE**, una iniciativa impulsada por el **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en colaboración con Adif y Puertos del Estado**, a través de una plataforma tecnológica pionera, se busca reunir toda la información de la cadena logística y garantizar la interoperabilidad entre los diferentes modos y

nodos de transporte, tanto a nivel nacional como internacional. Esta avanzada solución, que aprovecha la tecnología *blockchain*, asegurará la trazabilidad documental y de la carga, permitiendo la interacción telemática entre todos los agentes y modos de transporte involucrados. Con este enfoque innovador, España aspira a situarse a la vanguardia de Europa en la utilización de la tecnología para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte de mercancías.

Sin duda, las iniciativas que se centran en la implementación de soluciones tecnológicas para mejorar la eficiencia en la gestión aduanera subrayan la **importancia** de **mejorar** la **coordinación** entre las **autoridades aduaneras** y **otros organismos** para **agilizar** los **controles** en las **fronteras**. Esto es especialmente relevante en un contexto donde el tráfico de mercancías está en aumento y los procedimientos aduaneros se vuelven más complejos. En esta misma línea, es esencial continuar **avanzando** en la **coordinación** entre todos los **actores involucrados** en los **controles aduaneros**, tanto a **nivel nacional** como **internacional**. Esto garantizará un flujo más rápido y seguro de mercancías en las fronteras, beneficiando tanto a las empresas y operadores logísticos como al desarrollo económico de los países. La colaboración constante y la adopción de tecnologías innovadoras son fundamentales para hacer frente a los desafíos actuales y futuros en el ámbito aduanero.