

ÍNDICE

I.	ABREVIATURAS	2
II.	CUESTIONES GENERALES SOBRE LA ENS	2
III.	REQUISITOS PARA ENVIAR ENS	8
IV.	CONTENIDO DE LA ENS	9
V.	ERRORES MÁS COMÚNES EN LA ENS	11
VI.	ENVIOS CONSOLIDADOS	12
VII.	TRANSPORTE COMBINADO	14
VIII.	RIESGOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LA ENS Y CONTROLES	15
IX.	FORMALIDADES POSTERIORES A LA LLEGADA	16

I. ABREVIATURAS

- CAC: Código Aduanero Comunitario.
- DACAC: Disposiciones de Aplicación del CAC.
- TAC: territorio aduanero comunitario.
- UE: Unión Europea.
- EM: Estado Miembro.
- ENS: declaración sumaria de entrada.
- AN: aviso de llegada a que se refiere el art. 184 octies de las DACAC.
- DSDT: declaración sumaria de depósito temporal.
- FROB: carga que permanece a bordo del buque (freight remaining on board).

II. CUESTIONES GENERALES SOBRE LA ENS

1. ¿Cuándo se requiere una ENS?

La legislación comunitaria exige, por principio general, que todas las mercancías **introducidas** en el territorio aduanero comunitario, independientemente de su destino final, estén cubiertas por una declaración sumaria de entrada (ENS), que deberá presentarse en la oficina aduanera de primera entrada, es decir, en el primer puerto donde esté previsto que haga escala dentro del territorio aduanero comunitario. Ello significa que toda la carga, haya sido o no enviada a la UE, debe declararse, incluyendo la carga que permanezca a bordo (FROB).

2. ¿No hay ninguna excepción a la obligación de presentar ENS señalada en la pregunta anterior?

Sí, para las mercancías incluidas en el art. 181 quater de las DACAC no se exigirá ENS.

3. ¿Ha firmado la Unión Europea algún acuerdo de reconocimiento mutuo con terceros países de acuerdo con los cuales no sea obligatorio presentar ENS?

Sí, la Unión Europea ha firmado acuerdos con los siguientes países:

- Noruega
- Suiza
- Andorra

Estos acuerdos implican que para los transportes que se inicien en los mismos, sin hacer escala en un territorio tercero, no es necesario presentar una ENS.

4. ¿Qué sucederá si un envío no ha sido declarado en una ENS estando obligado a ello?

En caso de que lleguen al TAC mercancías sin haber sido declaradas en una ENS, estando obligadas a ello, el transportista deberá presentar la ENS en el momento de la llegada (art. 184 quater DACAC), iniciándose en ese momento el plazo para realizar el análisis de riesgos de seguridad y protección (art. 184 quinquies DACAC), lo que provocará retrasos en la tramitación aduanera, sin perjuicio de las sanciones que correspondan por la no presentación en plazo de la ENS.

- 5. Soy una compañía naviera que cargo y descargo mercancías en contenedores desde Barcelona/Valencia hasta Islas Canarias y viceversa. Los barcos NO hacen escala en ningún punto situado fuera del TAC. ¿Debo presentar ENS?**

No, sólo debe presentarse ENS para mercancías introducidas en el TAC desde un territorio tercero.

- 6. Soy una compañía naviera que cargo y descargo mercancías en contenedores desde Barcelona/Valencia hasta Islas Canarias y viceversa. Los barcos hacen escala en Marruecos, antes de llegar a las Islas Canarias, pero la mercancía no se descarga. ¿Debo presentar ENS?**

Sí, debe presentar ENS en Canarias, en el plazo que corresponda al trayecto desde Marruecos, para toda la mercancía a bordo del buque, incluida la que se cargó en Valencia y Barcelona.

- 7. Si un buque fondea en la Bahía de Algeciras y es avituallado mediante una embarcación ligera, que hace el viaje de ida y vuelta; el barco viene cargado con mercancía de Argelia y su destino siguiente y final es EEUU, sin tocar puertos del TAC. ¿Debe o no debe presentar ENS?**

Si el buque no hace escala y el avituallamiento se realiza fuera de las aguas territoriales, no debe presentarse ENS para las mercancías a bordo del mismo.

En caso contrario, Sí debe presentarse ENS para la mercancía a bordo del buque.

- 8. Si, en el itinerario de un buque de contenedores que realiza un trayecto de larga distancia, la aduana de primera entrada programada está en Francia pero, posteriormente, dicho buque debe hacer una escala técnica en Las Palmas, ¿debe enviar otra ENS?**

En este caso, la ENS se habrá enviado a Francia en plazo 24 horas antes de la carga de la mercancía, al estar allí situada la aduana de primera entrada.

No obstante, al tener que realizar una parada técnica, el puerto de Las Palmas pasa a ser la aduana de primera entrada por lo que el operador debe enviar a Francia una solicitud de desvío y Francia remitirá la ENS y el resultado del análisis de riesgos a Las Palmas.

- 9. Si en el caso anterior, el buque transportara graneles y la parada técnica se conoce 5 horas de la llegada a Las Palmas ¿debe actuarse igual que en el caso anterior?**

En este caso, el plazo para enviar la ENS es de 4 horas antes de la llegada del medio de transporte por lo que, hay varias posibilidades:

- Si, en el momento de enviar la ENS ya se conoce que se va a realizar dicha parada, la ENS debe enviarse directamente a Las Palmas.
- SI, por el contrario, no se conoce (porque, por ejemplo, la ENS se ha enviado 6 horas antes de la llegada) debe actuarse según lo indicado en la pregunta anterior.

- 10. Los buques en lastre ¿deben presentar ENS?**

No, los medios de transporte sin mercancía están exceptuados de ENS.

- 11. Y los buques pesqueros ¿deben presentar ENS para la mercancía que capturen en aguas internacionales?**

En el caso de los buques pesqueros se aplican las reglas de origen para determinar el lugar de carga de la mercancía: país de la bandera.

En consecuencia, los buques de bandera comunitaria no deben presentar ENS mientras que si la bandera es no comunitaria sí deben presentarla.

12. ¿Cuál es la definición de primer puerto de entrada y puerto siguiente?

El primer puerto de entrada es el primer puerto comunitario al que está previsto que llegue el barco procedente de un puerto ajeno a la Comunidad. Los puertos siguientes se refieren a cualquier puerto comunitario previsto en el itinerario del barco en el que haga escala después de detenerse en el primer puerto comunitario, sin escalas intermedias en ningún puerto no comunitario.

Si el barco hace escala en algún puerto ajeno a la Comunidad entre puertos comunitarios, se considera que el barco ha salido de la Comunidad y su posterior llegada a un puerto comunitario lo convierte en primer puerto de entrada y no un puerto posterior; debiendo presentarse una nueva ENS antes de la llegada, dentro de los plazos estipulados, para toda la carga transportada.

13. Un primer puerto comunitario de escala donde no se descarga mercancía, por ejemplo, un barco que sólo se detenga para cargar contenedores ¿será primer puerto de entrada o lo será el primer puerto en el que se descarguen mercancías?

La ENS debe enviarse a la aduana del primer punto de entrada donde haga escala el medio de transporte que entra en el TAC, independientemente de si se van a descargar o no mercancías en ese puerto. Todas las mercancías cargadas a bordo del medio de transporte deberán incluirse en una ENS, que deberá presentarse ante la oficina aduanera del primer puerto de entrada comunitario en el plazo que corresponda a ese trayecto.

14. ¿Cuál es el puerto de carga extranjero cuando las mercancías se transbordan antes de embarcar en el medio que las transportará al TAC?

Los requisitos para cumplimentar las ENS son aplicables al medio de transporte que introduce las mercancías en el TAC, es decir, aquel que tiene escalas en su itinerario en la UE.

Las mercancías transportadas entre, por ejemplo, un puerto de Indonesia a Hong Kong para ser cargadas en un buque cuyo trayecto principal está destinado a la UE no tendrán que declararse a las aduanas de la UE antes de su carga en Indonesia. La ENS debe enviarse antes de que las mercancías se carguen en el buque principal que las traerá a la UE.

15. ¿Qué sucede cuando el barco llega al primer puerto de entrada?

Antes de o a la llegada al primer puerto de entrada, el operador del medio de transporte activo deberá enviar el aviso de llegada (AN), que permita a la aduana identificar todas las ENS previamente presentadas para las mercancías transportadas.

Además, habrá que presentar una declaración sumaria de depósito temporal (DSDT) para toda la mercancía que se descargue, tanto en el primer puerto como en los siguientes.

En España (y en otros EM) dicha declaración sumaria incluirá el AN (para más información, ver apartado de "formalidades posteriores a la llegada").

16. ¿Debe presentarse una ENS en los puertos posteriores?

No. La ENS sólo debe presentarse en el primer punto de entrada.

No obstante, si se comprueba que las mercancías presentadas en la aduana siguiente no están amparadas por una ENS (que debió presentarse en el primer punto de entrada), la ENS debe presentarse en ese momento y en esa aduana. (art. 184 quater DACAC).

17. Si la ENS sólo se presenta en el punto de primera entrada ¿cómo reciben las aduanas siguientes la información de la misma y el resultado del análisis de riesgos?

La aduana de primera entrada, cuando reciba y registre la ENS realizará el análisis de riesgos de seguridad y protección y, en caso de que se detecte algún riesgo, enviará el resultado de dicho análisis y los datos de la ENS (cabecera y partidas con riesgo) a las aduanas siguientes.

De esta forma, cuando la mercancía se presente en aduanas siguientes haciendo referencia a las ENS previas, dichas aduanas sabrán los controles que deben realizarse en función del riesgo.

18. ¿Qué sucede si el medio de transporte hace escala primero en un punto comunitario diferente (punto de entrada real) a la aduana de primera entrada declarada?

La ENS siempre debe presentarse en el primer puerto de escala comunitario previsto. Una vez presentada la ENS, es posible que el medio de transporte se desvíe a un primer puerto diferente por causas excepcionales (huelgas, mal tiempo...).

La transmisión automática de la información de riesgos a todas las siguientes puertos de escala comunitarios declarados permite que un barco pueda desviarse a cualquier otro puerto de escala posterior (o a un puerto de escala no declarado en el mismo Estado miembro como puerto de escala posterior) sin avisar a las aduanas siguientes (que ya tiene la información).

Sin embargo, si el primer puerto de entrada real en un Estado miembro no incluido entre los puertos de escala comunitarios declarados, el operador del barco deberá avisar del desvío al primer puerto declarado (donde se presentó la ENS) en cuanto se planee, por medio de un mensaje de "solicitud de desvío". La aduana de primera entrada declarada avisará a la aduana de entrada real del desvío enviando cualquier información sobre riesgos de que disponga. (

19. La ENS, ¿sustituye la presentación de la actual declaración sumaria (DSDT)? Si no es así, ¿qué relación hay entre la ENS y la declaración sumaria?

La ENS no sustituye a la declaración tradicional que debe presentarse en cada aduana donde se descargue mercancía.

Los plazos de presentación de ambas declaraciones no son los mismos y, además, la ENS tiene exclusivamente una finalidad de seguridad y protección mientras que la DSDT debe incluir, además, datos estipulados por la legislación de transporte de cada Estado miembro, puesto que tienen otras funcionalidades.

En cuanto a la relación entre ambas, la DSDT debe incluir, además, una referencia a las ENS previas.

20. ¿Quién debe presentar la ENS?

La legislación comunitaria exige que la ENS sea presentada "por la persona que introduce las mercancías o que asume la responsabilidad del transporte de las mismas en el territorio aduanero comunitario". Es decir, en general el operador del medio de transporte activo es el responsable de presentar la ENS.

Sin embargo, en caso de "acuerdos de buque compartido" (VSA), la obligación de cumplimentar la ENS recaerá en cada uno de los transportistas que hayan contratado y expedido un conocimiento de embarque o aéreo para el transporte de las mercancías a la Comunidad en el barco o avión objeto de acuerdo. Por ello, cada una de las partes que expida un conocimiento de embarque para el transporte de mercancías en el barco será considerada como el transportista y será responsable de enviar la ENS de la mercancía para la que haya expedido el documento de transporte.

Por otro lado, en el caso del “transporte combinado” (por ejemplo, un camión transportado en un ferry) cuando el medio de transporte que entra en el territorio aduanero comunitario (el transbordador) sólo transporta otro medio de transporte que, tras entrar en el territorio aduanero comunitario, se trasladará por sí mismo como un medio de transporte activo (el camión), la obligación de presentar una ENS recae en el operador de ese otro medio de transporte activo (la empresa de transporte por carretera).

En estos dos últimos casos, el operador del medio de transporte activo debe enviar siempre el Aviso de Llegada (AN).

21. ¿Pueden presentar otras personas las ENS en lugar del transportista?

Sí, pero ello no exime al transportista de su responsabilidad respecto a la presentación de la ENS. Es decir, puede acordar con un tercero que éste presente la ENS en su lugar pero, debe asegurarse de que la misma se presenta dentro del plazo estipulado. Por tanto, la ENS podrá ser presentada por un tercero distinto del transportista sólo con el conocimiento y la autorización del transportista.

No obstante, una vez presentada, el tercero que la haya presentado será responsable de la exactitud y veracidad de los datos declarados.

22. Para enviar ENS ¿es necesario disponer de certificado digital? ¿Deben tener certificado digital tanto el declarante como el transportista?

En la ENS hay diferentes papeles con los siguientes requerimientos a efectos de identificación:

- a) Presentador (message sender): es la persona que envía la declaración. Necesita disponer de certificado digital pero no requiere EORI. No es necesario que se acredite previamente la representación/autorización del declarante.
- b) Transportista: EORI obligatorio, pero no requiere NIF ni certificado digital. Sólo debe declararse si es distinto al declarante.
- c) Declarante o persona que presenta la ENS (person lodging the ENS): EORI obligatorio, pero no requiere NIF ni certificado digital. El declarante es quien asume la responsabilidad de la exactitud y veracidad de los datos declarados en la ENS. Si es distinto al transportista y, en consecuencia, actúa en su nombre, debe estar previamente autorizado por éste, aunque no es necesario acreditar dicha representación con carácter previo a la presentación de las declaraciones (se presume que está autorizado salvo evidencia en contrario).

23. ¿Cómo se numeran las ENS? ¿Se asigna un MRN por cada conocimiento de embarque o por cada declaración?

Cada ENS se numera con un MRN y, cada una de las partidas de esa ENS con el MRN partida, a 5 dígitos. Es decir, el MRN es por ENS, no por conocimiento.

Por ejemplo, una ENS con 3 partidas se numera con el MRN 10 ES 00101 700000666 y cada una de las 5 partidas con sus MRN (partida):

10 ES 00101 700000666 **00001**

10 ES 00101 700000666 **00002**

10 ES 00101 700000666 **00003**

En las tramitaciones posteriores (DSDT), si el operador quiere referirse a la ENS en su conjunto indicará el MRN de la ENS (10 ES 00101 700000666) y si quiere referirse a una partida en concreto, por ejemplo la segunda, indicará el MRN (partida) de la misma (10 ES 00101 700000666 00002).

24. ¿Es obligatorio presentar una ENS por cada conocimiento?

No existe obligación de declarar la ENS a un nivel determinado, por lo que el operador puede elegir cómo desea declarar, siempre que se respeten las siguientes limitaciones:

- Si hay varios transportistas en un mismo medio de transporte, cada transportista está obligado a presentar ENS por la mercancía para las que haya expedido el correspondiente BL, por lo que debe haber, como mínimo, tantas ENS como transportistas (ver pregunta sobre ¿Quién debe presentar la ENS? en este apartado).
- En general, el plazo de presentación de la ENS se fija en función de la llegada del medio de transporte al TAC. No obstante, en tráfico marítimo de contenedores de larga distancia, el plazo es de 24 horas antes de la carga, por lo que si un mismo medio de transporte carga mercancías en diferentes puertos antes de llegar al TAC deberá presentarse una ENS como mínimo por cada puerto. En caso de que haya varios transportistas, una ENS por cada puerto y por cada transportista.
- El Anexo 30 bis de las DACAC recoge los datos que deben incluirse en la ENS para cada tipo de transporte, indicando para cada dato, si el mismo debe declararse a nivel de transporte (Z), de cabecera (Y) o de partida (X).

Los datos (Z) son a nivel de medio de transporte, por lo que deben coincidir para todas las ENS de un mismo medio de transporte.

En cuanto al resto, sólo pueden incluirse en una misma ENS mercancías para las que todos los datos (Y) coincidan.

- Cuando las mercancías lleguen al TAC y sean presentadas a la aduana, deben incluirse en la declaración sumaria de depósito temporal (DSDT). Cada partida de la DSDT debe incluir una referencia a la ENS previa (186.2 DACAC). Sólo se admite una ÚNICA referencia (como tipo de documento): MRN de la ENS completa o MRN (partida) de una partida de la ENS.

Es decir, cada partida de la DSDT puede referirse a:

- Una ENS completa (MRN): cuando TODA la mercancía declarada en la ENS está incluida en esa partida de la DSDT) o
- A una única PARTIDA de la ENS (MRN (partida)): cuando esa partida de la DSDT sólo incluye la mercancía declarada en una única partida de la ENS, de forma que el resto de mercancías incluidas en la misma ENS se declararán en otras partidas distintas de la DSDT.

En consecuencia, no es posible que una partida de la DSDT se refiera a 2 o más partidas de la ENS previa. Sólo se admite la referencia a la totalidad de la ENS a una única partida (ver pregunta 17 sobre la numeración de la ENS y las referencias).

25. Para enviar ENS ¿es necesario ser OEA?

No, no existe ninguna obligación de que el declarante (ni ningún otro) sea OEA.

El único requisito para el declarante y el transportista es que estén identificados mediante un número de Registro e Identificación de Operadores Económicos (EORI) atribuido por cualquier EM.

26. Para poder enviar los datos reducidos ¿es suficiente con que el declarante sea OEA?

Para poder enviar la ENS con los datos reducidos previstos en el cuadro 2.5 del Anexo 30 bis de las DACAC es necesario que el declarante y todos los destinatarios sean OEA.

III. REQUISITOS PARA ENVIAR ENS

- 1. Soy una empresa establecida en Francia, con un número de identificación a efectos fiscales y un certificado digital en este país, ¿puedo enviar ENS a la aduana española?**

No. Para enviar declaraciones a la aduana española es necesario identificarse mediante una firma electrónica reconocida, es decir, una firma electrónica que permite identificar al firmante y detectar cualquier cambio ulterior de los datos firmados, que está vinculada al firmante de manera única y a los datos a que se refiere, que ha sido creada por medios que el firmante puede mantener bajo su exclusivo control y que está basada en un certificado reconocido y generada mediante un dispositivo seguro de creación de firma.

Puede encontrar información adicional en el siguiente enlace:

https://www.agenciatributaria.gob.es/AEAT.sede/Inicio/_otros_/Firma_electronica/Firma_electronica.shtml

- 2. ¿Es necesario autorización/certificación previa de la aduana para poder enviar ENS?**

No, cualquier operador puede enviar ENS siempre que la plataforma que emplee (o é directamente) haya pasado las pruebas de conformidad.

- 3. ¿Puedo presentar la ENS en otro Estado miembro cuando la aduana de primera entrada está en España de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del art. 36 bis del CAC? ¿Y puedo presentar la ENS en España cuando la aduana de primera entrada esté en otro EM?**

Ninguna de las opciones es posible. Las autoridades aduaneras de cada EM han decidido si permiten o no esta funcionalidad conocida como “oficina de presentación”. En España ninguna de las opciones se ha desarrollado por lo que:

- las ENS de las mercancías transportadas en medios de transporte para los que la aduana de primera entrada esté en España deben enviarse directamente a la aduana española y

- no se puede presentar en España ENS cuando la aduana de primera entrada esté en otro EM.

- 4. En transporte marítimo, ¿la ENS se enviará a través de las autoridades portuarias como se envía actualmente la DSDT?**

No, la ENS se envía directamente a la aduana, aunque la DSDT se continúa enviando a través de las autoridades portuarias.

- 5. La persona que envía el mensaje de la ENS (IE315) ¿es responsable de su contenido?**

En la ENS hay diferentes papeles o roles con las siguientes responsabilidades:

a) Presentador (message sender): es la persona que envía el mensaje con la declaración. Necesita disponer de certificado digital.

Se presume que está autorizado por el declarante para enviar sus ENS y, en principio, no es responsable del contenido de la ENS que envía.

No obstante, si con posterioridad al envío se descubriera que no está debidamente autorizado, pasa a tener la consideración de “declarante” siendo, por tanto, responsable de la exactitud y veracidad de los datos declarados.

b) Declarante (persona que presenta la ENS o “person lodging the ENS”): es quien asume la responsabilidad de la exactitud y veracidad de los datos declarados en la ENS. Puede ser el mismo que envía un mensaje (letra a), el transportista (responsable de presentar la ENS) o un tercero.

Si es distinto al transportista y, en consecuencia, actúa en su nombre, debe estar previamente autorizado por éste, aunque no es necesario acreditar dicha representación con carácter previo a la presentación de las declaraciones (se presume que está autorizado salvo evidencia en contrario).

c) Transportista: es el responsable de presentar la ENS (EORI obligatorio).

Si la presenta él mismo, será el “declarante” y no es necesario que se declare su EORI como “transportista”.

Si llega a un acuerdo con un tercero para la presentación de la ENS en su nombre (como “declarante”), sigue siendo responsable de que ésta se presente en plazo pero, una vez presentada, el tercero es responsable de la exactitud y veracidad de los datos declarados. En este caso, el EORI del transportista es obligatorio.

Las autorizaciones/acuerdos indicados no deben acreditarse ante la aduana, salvo requerimiento, y su contenido puede extenderse a todos los extremos que pacten las partes.

IV. CONTENIDO DE LA ENS

1. ¿Qué datos hay que incluir en la ENS?

El Anexo 30 bis de las DACAC recoge los datos que deben incluirse en la ENS para cada tipo de transporte, indicando para cada dato, si el mismo debe declararse a nivel de transporte (Z), de cabecera (Y) o de partida (X).

Los datos “Z” son a nivel de medio de transporte, por lo que deben coincidir para todas las ENS de un mismo medio de transporte.

En cuanto al resto, sólo pueden incluirse en una misma ENS mercancías para las que todos los datos “Y” coincidan.

Deben declararse los datos obligatorios tal y como aparecen en el documento de transporte.

2. ¿Es obligatorio declarar el código HS de la mercancía?

No, el código HS a 4 dígitos es alternativo a la descripción suficiente de las mercancías. Es decir, debe declararse uno de los dos. No obstante, se recomienda que se utilice la codificación al máximo nivel posible .

3. ¿Puedo declarar mercancías diferentes en una única partida de la ENS?

En principio, las mercancías para las que coincidan TODOS los datos a nivel de partida pueden incluirse en la misma.

Entre otros, el Anexo 30 bis de las DACAC exige que se declare o bien el código NC a 4 dígitos o una descripción suficiente de la mercancía, a elección del operador. Al ser datos alternativos, podrán agruparse en una misma partidas aquellas mercancías cuya clasificación a 4 dígitos sea la misma (siempre que coincidan el resto de los datos).

4. ¿Puedo declarar en una misma partida de la ENS varios envíos consolidados?

Sí, siempre y cuando todos los datos de esa partida, incluida la clasificación a 4 dígitos de la mercancía, coincidan para todos los envíos, incluso si se opta por declarar la descripción de la mercancía en lugar del código NC.

A estos efectos y en relación con la descripción suficiente de la mercancía, es importante tener en cuenta que no es admisible la descripción CONSOLIDADO, por lo que habría que incluir la descripción de cada una. Si son mercancías distintas, pero el código HS coincide pueden declararse en la misma partida (por ejemplo, naranjas y manzanas).

En caso contrario, no es posible agruparlas y deben declararse en diferentes partidas.

Más información sobre descripciones aceptables en el documento TAXUD/1402/2007:

http://www.agenciatributaria.es/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Procedimientos_aduaneros/Proyecto_ECS/TAXUD-1402-2007-FINAL-ES.pdf

5. ¿Es posible enviar la ENS en inglés?

La ENS se envía mediante un mensaje (IE315) xml donde la mayoría de los campos son estructurados.

Si se opta por enviar la ENS en inglés, sería conveniente emplear el código NC a 4 dígitos en lugar de la descripción suficiente de la mercancía. No obstante, se admiten las descripciones en inglés, pudiendo requerir la aduana una traducción si fuera necesario con posterioridad.

6. ¿Hay que declarar los contenedores vacíos?

En relación a los contenedores vacíos hay que diferenciar dos situaciones:

- Si los contenedores son propiedad del transportista y viajan sin documento de transporte, no es necesario incluirlos en la ENS.
- Si, por el contrario, son propiedad de un tercero y se ha expedido un BL para su transporte, Sí deben declararse. En este caso, la mercancía es el propio contenedor, por lo que todos los datos de la partida deben referirse al contenedor vacío (por ejemplo, el peso será el "peso" del contenedor vacío).

7. Si, para los contenedores vacíos hay que declarar su peso, para la carga contenerizada ¿hay que añadir el peso del contenedor al de la mercancía?

No, en la ENS hay que declarar el peso de la mercancía sin su equipamiento. En el caso de los contenedores vacíos, el contenedor es la mercancía, por eso hay que declarar su peso. En el resto no hay que incluir el peso del contenedor.

8. En caso de buques pesqueros que llegar al TAC procedentes de aguas internacionales, ¿qué debe declararse como lugar de carga de la mercancía?. Y ¿cómo itinerario?

En estos casos, resultan aplicables las reglas de origen recogidas en las DACAC, de acuerdo con las cuales (art. 325) debe declararse el código ISO del país de bandera del buque de pesca.

Esta misma regla resulta aplicable a los buques no comunitarios.

9. ¿A qué operadores/personas hay que identificar en la ENS y cómo?

En la ENS hay diferentes papeles con los siguientes requerimientos a efectos de identificación:

Presentador (message sender): es la persona que envía la declaración. Necesita disponer de certificado digital pero no requiere EORI.

Transportista: EORI obligatorio, pero no requiere NIF ni certificado digital. Sólo debe declararse si es distinto al declarante.

Declarante o persona que presenta la ENS: EORI obligatorio, pero no requiere NIF ni certificado digital.

Expedidor y destinatario: deben identificarse con un número EORI si lo tienen (los operadores no establecidos en la Comunidad o las personas establecidas que no sean operadores económicos no tienen que tener un número EORI) o, alternativamente, con los siguientes datos:

- a) Nombre
- b) Calle y número
- c) País
- d) Código postal
- e) Ciudad

V. ERRORES MÁS COMÚNES EN LA ENS

1. Si no conozco el número EORI del “destinatario” de la mercancía ¿puedo declarar MI número EORI y SU nombre, apellidos y dirección?

No, en NINGÚN CASO.

En general los operadores que deben declararse en la ENS deben ser identificados mediante su número EORI. En el caso del destinatario, el EORI no es obligatorio por lo que, alternativamente, pueden ser identificados proporcionando los siguientes datos identificativos:

- Nombre
- Calle y número
- País
- Código postal: si la dirección corresponde a un país donde no haya códigos postales, deberá declararse “-”.
- Ciudad

Las declaraciones en que se declare en un mismo campo, el nº EORI de un operador y los datos identificativos de otro son incorrectas y, en ese caso, los datos identificativos no serán tenidos en cuenta, prevaleciendo los datos del sistema electrónico central de EORI.

Además, los números EORI que se declaren deben corresponder a los **operadores reales** (expedidor, destinatario, etc.), ya que incluir en todos los campos el número EORI de, por ejemplo, el transportista, es INCORRECTO.

2. ¿Puedo declarar como descripción de la mercancía el número de factura si esa es la información que consta en el documento de transporte?

No, SALVO que se declare el código HS correspondiente, la descripción de la mercancía debe ser suficientemente precisa para que los servicios de aduanas puedan identificarlas, sin que se admitan términos genéricos tales como “carga consolidada”, “partes”, etc.

Más información sobre descripciones aceptables en el documento TAXUD/1402/2007:

http://www.agenciatributaria.es/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Procedimientos_aduaneros/Proyecto_ECS/TAXUD-1402-2007-FINAL-ES.pdf

3. La mercancía que procede de Ceuta y Melilla debe ir amparada por una ENS, a pesar de ser españolas?

Sí, La mercancía que procede de Ceuta y Melilla debe ir amparada por una ENS.

El código de país que corresponde a dichas ciudades es **XC** y **XL**, respectivamente. En ningún caso, debe indicarse **ES**.

4. ¿Por qué el sistema no admite mi declaración si el país de carga no está incluido en el itinerario de la mercancía?

Los lugares de carga y descarga de la mercancía pueden declararse a nivel de cabecera, si son los mismos para todas las partidas, o a nivel de partida en caso contrario. En ambos casos, debe incluirse el código ISO del país donde se encuentren dichos lugares en las dos primeras posiciones de estos códigos.

Ese código de país debe formar parte, necesariamente, del "Itinerario" (o código de los países de paso) declarado, en todo caso, a nivel de cabecera de la ENS.

5. ¿Por qué el sistema rechaza mis ENS cuando no incluyo ES como parte del itinerario?

La aduana de España sólo admite ENS cuando la aduana de primera entrada está situada en nuestro territorio. Por tanto, si ES no forma parte del itinerario del medio de transporte, la ENS no se admite.

6. ¿Por qué el sistema rechaza una ENS si el itinerario es FR-ES?

Sólo debe presentarse ENS para mercancías transportadas en medios de transporte que entren en el TAC procedentes de territorios terceros. Si en el itinerario del medio de transporte no hay países terceros no debería presentarse ENS por lo que la misma no es admitida.

Es fundamental declarar correctamente el itinerario del medio de transporte (código de los países de paso) para evitar retrasos en las tramitaciones aduaneras posteriores.

7. ¿Deben declararse los contenedores vacíos?

Los contenedores vacíos deben declararse en la ENS cuando, para su transporte, se haya expedido el correspondiente documento de transporte (Bill of lading).

Por el contrario, los contenedores vacíos propiedad (o a disposición) del propio transportista para los que no se expide ningún contrato de transporte, no requieren ser declarados ni en la ENS ni en la DSDT.

En caso de que deban declararse, la mercancía es el propio contenedor por lo que habrá que tener en cuenta los siguientes datos:

- Peso: la masa del contenedor vacío
- Tipo de bulto: CN (contenedor no especificado, excepto como equipo de transporte).
- Nº paquetes: tantos como contenedores vacíos.

VI. ENVIOS CONSOLIDADOS

1. ¿Es posible declarar en la ENS un envío consolidado a nivel de Master?

La ENS debe basarse en el documento de transporte, pudiendo admitirse tanto la información del Master como la de los Houses, siempre que sea completa.

No obstante, hay determinados datos que deben ir a nivel de House en caso de consolidación. Por ejemplo, de acuerdo con el Anexo 30 bis de las DACAC, la descripción de la mercancía debe ser suficientemente precisa como para que la aduana pueda identificar las mercancías, sin que se admitan términos genéricos como “carga consolidada”, “mercancías diversas” o “partes”.

Por tanto, no es posible enviar la ENS a nivel de Master, sino que la misma debe basarse en los datos del House.

Esto no impide que puedan declararse en una misma partida de la ENS, varios envíos para los que coincidan todos los datos de partida (expedidor, destinatarios, descripción o clasificación NC a 4 dígitos...).

Puede encontrar más información sobre descripciones aceptables en el documento TAXUD/1402/2007:

http://www.agenciatributaria.es/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Procedimientos_aduanero_s/Proyecto_ECS/TAXUD-1402-2007-FINAL-ES.pdf

2. Si hay que declarar a nivel de House ¿Quién debe presentar la ENS?

La obligación de presentar la ENS sigue siendo del transportista.

En aquellos casos, en que el transportista haya expedido un Master a un forwarder que, a su vez ha expedido varios Houses para el mismo, el transportista tiene dos opciones:

- a) Acordar con el forwarder que le remita los datos necesarios para enviar la ENS en plazo, siendo responsable de la exactitud y veracidad de los mismos, o
- b) Acordar con el forwarder que sea éste quien remita la ENS en su lugar en base a la información que posee (House). En este caso, el transportista debe asegurarse de que la ENS se presenta en plazo pero, una vez presentada, el forwarder será quien responda de la exactitud y veracidad de su contenido.

Una vez presentada la ENS, el forwarder deberá comunicar el MRN asignado al transportista, para que éste pueda incluirlo en la DSDT que presente cuando llegue al TAC.

3. ¿Puede la compañía aérea enviar la ENS para el Master y el forwarder para los Houses?

No, ya que no puede haber duplicidades de ENS, por lo que si se envía a nivel de House no puede/debe enviarse otra a nivel de Master (ver pregunta anterior).

Por ejemplo, la compañía A expide un Master al forwarder B y éste expide 10 Houses para ese Master. En ambos casos, habría que presentar una ENS con 10 partidas (una por House).

Esta ENS se numeraría con un MRN que, a su vez tendría 10 partidas (00001, 00002, ..., 00010).

El transportista y, por tanto obligado a enviar la ENS sería A, pero como la información debe basarse en el House, éste tiene dos opciones:

- llegar a un acuerdo para que B remita a A los datos de sus Houses para que ésta pueda enviar la ENS. Desde el envío Iberia sería responsable de la exactitud y veracidad de los datos declarados,
- llegar a un acuerdo para que B envíe la declaración en lugar de A. Desde el envío, B sería el responsable.

Por lo que sólo habrá una ENS, que incluirá los Houses en diferentes partidas.

En la DSDT, A declararía el MRN de la ENS y, posteriormente, B desconsolidaría declarando en cada "nueva" partida (las desconsolidaciones tienen la consideración de adición de partidas) el MRN (partida) de la partida de la ENS correspondiente (ver pregunta 17 del apartado II, sobre numeración de ENS).

4. En el caso anterior, ¿qué pasa si se presenta más de una ENS para una misma partida de la DSDT?

En ese caso, y sólo cuando el tipo de conocimiento que se declare en la DSDT sea una Master (MB), puede no declararse el MRN de las ENS previas y el sistema hará una búsqueda por el número de conocimiento.

Posteriormente, se realizará la desconsolidación por el forwarder.

En caso de mercancía en transbordo en la que, en principio no está prevista su desconsolidación, se informará al declarante de Iso riesgo que se detecten para que se proceda a la desconsolidación.

VII. TRANSPORTE COMBINADO

27. ¿Qué se entiende por transporte combinado? ¿Quién debe enviar la ENS en estos casos?

Las reglas del transporte combinado se aplican a aquellos casos en que el medio de transporte activo que entra en el territorio aduanero comunitario (ferry) se limita a transportar otro medio de transporte que, tras entrar en el territorio aduanero comunitario, se moverá por sus propios medios como un medio de transporte activo (camión).

En estos casos, el transportista no es el operador del ferry sino la compañía que opera el camión y que ha expedido el correspondiente CMR, siendo responsable de presentar la ENS.

El tipo de transporte, a efectos de determinar los datos que debe declararse es "marítimo" (cuadro 2.1 del Anexo 30 bis de las DACAC) y los plazos de presentación de la ENS son los que correspondan al ferry.

Por último, en la ENS debe declararse, como identificador del medio de transporte activo que cruza la frontera, el código IMO del ferry.

28. En el caso anterior ¿no es necesario declarar la matrícula del camión?

Sí, la matrícula del camión debe declararse en el campo "Conveyance reference number" precedida del código "XFER". En ningún caso debe declararse en el campo destinado al nº de contenedor.

En caso de que haya que declarar las matrículas de la cabeza tractora y del remolque, se declararán de forma consecutiva separadas por ":".

29. El transporte en un ferry de un remolque sin cabeza tractora ¿tiene la consideración de transporte combinado? ¿Quién debe enviar la ENS en ese caso?

No, el remolque no puede moverse por sus propios medios tras su llegada al TAC, por lo que NO se considera transporte combinado.

En este caso, será la compañía naviera quien deba enviar la ENS o acordar con un tercero que la presente en su lugar.

En esta situación, considerando que la información para enviar la ENS la posee la empresa que opera el camión y que ha expedido el CMR, la naviera tiene dos opciones:

- a) Acordar con la compañía del camión que le remita los datos necesarios para enviar la ENS en plazo, siendo responsable de la exactitud y veracidad de los mismos, o
- b) Acordar con la compañía del camión que sea ésta quien remita la ENS en su lugar en base a la información que posee. En este caso, la naviera debe asegurarse de que la ENS se presenta en plazo pero, una vez presentada, la empresa de transporte por carretera será quien responda de la exactitud y veracidad de su contenido.

30. Para un camión con grupaje que entra por Algeciras en un ferry desde Tánger, ¿debe hacerse una única ENS para todo el camión o una ENS distinta para cada partida del grupaje? Si se hace una única ENS para todo el grupaje y alguna de las partidas tiene riesgo ¿se paraliza todo el camión?

La ENS debe basarse en el documento de transporte, es decir, el CMR pero el operador puede elegir como enviar su declaración siempre que los datos de cabecera de la ENS sean los mismos para todas las mercancías incluidas en cada ENS (ver pregunta 18 del apartado II).

En caso de que se detecte un riesgo que afecte, exclusivamente, a una partida de la ENS, el resto de mercancías podrán circular con normalidad. Por el contrario, si el riesgo afecta a la cabecera de una ENS, todas las mercancías declaradas en la misma deberán ser controladas.

VIII. RIESGOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LA ENS Y CONTROLES

1. ¿En qué momento se realizarán los controles que, en su caso, se deriven del análisis de riesgos de seguridad y protección?

Hay 3 posibles momentos para realizar los controles, en función de la gravedad del riesgo:

- a) Previo a la carga: se enviará un mensaje de “no carga”, en tráfico marítimo de contenedores de larga distancia, en aquellos casos en que exista un peligro para la protección y la seguridad de tal gravedad que requiera una intervención inmediata, no se permitirá la entrada de dicha mercancía en el TAC (por ejemplo, una alerta sanitaria).
- b) En la aduana de primera entrada, aunque no esté prevista su descarga en la misma (FROB), sólo cuando se haya detectado un riesgo de tal gravedad que requiera una intervención inmediata.
- c) En la aduana donde se descarguen y presenten las mercancías, con carácter general.

2. El mensaje de “no carga” ¿afecta a toda la ENS? ¿se puede cargar el resto de mercancía declarada en la ENS?

El mensaje de “no carga” puede afectar a una partida de la ENS, si el riesgo se detecta a nivel de partida, o a toda la declaración, si se detecta a nivel de cabecera.

El mensaje de no carga indicará la(s) partida(s) afectada(s). En caso de que sólo afecte a una o varias partidas, el resto puede cargarse sin más trámites.

3. Los controles que se deriven de los riesgos detectados en la ENS ¿se realizarán en el puerto donde se descarguen las mercancías? Y la mercancía que va a bordo del medio de transporte pero que va salir fuera del TAC, ¿dónde se controlará?

En general, los controles se realizarán en el punto de descarga de las mercancías.

No obstante, si se detectara un riesgo de tal magnitud que requiera acción inmediata por la aduana de primera entrada, ésta es responsable de controlar esa mercancía aunque para ello sea necesario exigir la descarga de mercancía no prevista (FROB).

En relación a la mercancía que se limita a atravesar el TAC sería controlada en la aduana de primera entrada en función del riesgo que, en su caso, se detecte.

4. Si se detecta un riesgo para FROB que debe ser controlado en el primer punto de entrada ¿cómo se informa al transportista para que proceda a descargar la mercancía?

La aduana, mediante el trámite de Bandeja de Entrada, informará al operador del medio de transporte activo de las mercancías que deben descargarse y ponerse a disposición de la aduana, comunicando:

- a) En transporte aéreo, el número de documento de transporte
- b) En transporte marítimo, el número de contenedor.

Igualmente, se comunicará esta información al declarante de la ENS, siempre que esté conectado al sistema de la aduana.

5. ¿Cómo se informará a los transportistas de las mercancías que van a ser controladas en la aduana donde está prevista su descarga?

El control en el punto de descarga será el procedimiento habitual y, en general, no se informará expresamente puesto que los controles se realizarán durante el despacho de la declaración aduanera.

No obstante, en aquellos casos en que no vaya haber declaración aduanera (transbordos), se comunicará a través del sistema de Bandeja de entrada la situación de cada partida: retenida (no puede transbordar a otro medio de transporte hasta que sea controlada por la aduana) o disponible.

Esta información se comunicará a:

- a) En transporte aéreo, a la compañía aérea que haya enviado la DSDT.
- b) En transporte marítimo, al consignatario que haya enviado la información de la partida a transbordar.

En transporte aéreo, si la partida a retener es un envío consolidado, la compañía aérea deberá comunicar con el agente desconsolidador que podrá, desconsolidar en ese momento. Si lo hace, se informará cual es el envío con riesgo, pudiendo continuar el transporte del resto.

IX. FORMALIDADES POSTERIORES A LA LLEGADA

1. ¿Qué sucede cuando el barco llega al primer puerto de entrada?

Antes de o a la llegada al primer puerto de entrada, el operador del barco deberá remitir, para todos los envíos transportados en dicho barco, el denominado Aviso de Llegada, que permite a la aduana identificar todas las ENS previamente presentadas para los envíos. Habrá que presentar una declaración para todos los contenedores que se descarguen en el primer puerto (hasta el momento) y la parte que presente las mercancías para su depósito temporal deberá presentar también una declaración sumaria de depósito temporal. Dicha declaración sumaria puede unirse a la declaración

y el Aviso de Llegada si las autoridades aduaneras de cada Estado miembro de la UE así lo autorizan.

2. ¿Quién debe enviar el aviso de llegada (AN) a que se refiere el art. 184 octies de las DACAC? ¿Qué forma tiene?

El aviso de llegada es ÚNICO por medio de transporte y debe enviarlo SIEMPRE el operador del medio de transporte activo.

Este aviso está formado por los datos que se indican a continuación (Entry Key), que tal y como exige la normativa, permiten identificar las ENS presentadas para las mercancías transportadas en ese buque y realizar los controles que correspondan en función del riesgo identificado, incluido el FROB:

- Tipo de medio de transporte
- Código IMO del buque (marítimo) o número de vuelo (aéreo)
- Fecha de llegada esperada

En España, actualmente, estos datos ya son transmitidos en la cabecera de la DSDT por lo que el aviso de llegada estará incluido en la misma tal y como prevé el art. 186.5 DACAC.

3. Como el aviso de llegada sólo debe presentarse en la aduana de primera entrada, en el resto de los casos ¿es necesario enviar la cabecera de la DSDT al no haber aviso de llegada?

Sí, la DSDT debe enviarse siempre COMPLETA en todos los puertos/aeropuertos donde haga escala el medio de transporte.

Por tanto, en las aduanas siguientes (diferentes a la aduana de primera entrada) la cabecera debe enviarse igualmente aunque los datos señalados no tendrán la consideración de aviso de llegada y, por tanto, el procedimiento es diferente. La principal diferencia es que en estas aduanas los controles a realizar en función del riesgo identificado en las ENS se limitan a las mercancías que se van a descargar que se declaran a nivel de partida, y no es necesario identificar el FROB que habrá sido controlado en la aduana de primera entrada.

4. Si el AN forma parte de la DSDT que, en transporte marítimo, se envía a través de las Autoridades Portuarias ¿Se puede seguir enviando a través de las mismas? ¿Existe algún plazo para enviarlo?

La DSDT y, en consecuencia el AN, se seguirán enviando a través de las AP con los requisitos actuales.

En cuanto al plazo, la DSDT puede enviarse en cualquier momento ANTERIOR a la llegada del medio de transporte, considerando que esta llegada se produce cuando las autoridades portuarias envían a la aduana el "mensaje de activación" (tras la solicitud de práctico).

5. ¿Cómo se enlaza la(s) ENS(s) con la DSDT posterior?

Cuando las mercancías llegan al TAC y son presentadas a la aduana, deben incluirse en la declaración sumaria de depósito temporal (DSDT).

Cada partida de la DSDT debe incluir una referencia a la ENS previa (186.2 DACAC).

Sólo se admite una ÚNICA referencia (como tipo de documento) por cada partida de la DSDT: MRN de la ENS completa o MRN (partida) de una partida de la ENS.

Es decir, cada partida de la DSDT puede hacer referencia a:

- una ENS completa (MRN): cuando TODA la mercancía declarada en la ENS está incluida en esa partida de la DSDT o

- una única PARTIDA de la ENS (MRN (partida)): cuando esa partida de la DSDT sólo incluye la mercancía declarada en una única partida de la ENS, de forma que el resto de mercancías incluidas en la misma ENS se declararán en otras partidas distintas de la DSDT.

En consecuencia, no es posible que una partida de la DSDT se refiera a 2 o más partidas de la ENS previa. Sólo se admite la referencia a la totalidad de la ENS a una única partida (ver pregunta 17 sobre la numeración de la ENS y las referencias).

(Ver pregunta siguiente sobre la numeración de las ENS)

6. ¿Cómo se numeran las ENS? ¿Se asigna un MRN por cada conocimiento de embarque o por cada declaración?

Cada ENS se numera con un MRN y, cada una de las partidas de esa ENS con el MRN partida, a 5 dígitos.

Por ejemplo, una ENS con 3 partidas se numera con el MRN 10 ES 00101 700000666 y cada una de las 5 partidas con sus MRN (partida):

10 ES 00101 700000666 **00001**

10 ES 00101 700000666 **00002**

10 ES 00101 700000666 **00003**

En las tramitaciones posteriores (DSDT), si el operador quiere referirse a la ENS en su conjunto indicará el MRN de la ENS y si quiere referirse a una partida en concreto con el MRN (partida) de la misma.

7. ¿Es necesario incluir una referencia a la ENS previa en todos los casos? ¿Y si no hay ENS?

Hay varios casos en que la DSDT no debe hacer referencia a una ENS previa:

- a) Cuando se trate de mercancías que entran al TAC pero no deben estar amparadas por una ENS de acuerdo con las excepciones previstas en el art. 181 quater de las DACAC.
- b) Cuando la mercancía ha transbordado en un puerto/aeropuerto anterior, puesto que ya habrá sido declarada para depósito temporal en el primer punto donde haya sido descargada del medio de transporte que la introdujo en el TAC y, en su caso, se habrá hecho en ese punto los controles de seguridad y protección (art. 183.3 de las DACAC).
- c) En transporte aéreo, cuando una partida de la DSDT incluya mercancía consolidada para la que se han enviado varias ENS, podrá no declararse inicialmente el MRN, siempre que el tipo de conocimiento sea MB. En este caso, el MRN de las ENS previas se declarará cuando se realice la desconsolidación.
- d) Por último, teniendo en cuenta que la DSDT se presenta en todo caso y no sólo para mercancías que vienen de fuera del TAC, no se hará referencia a una ENS previa cuando no se trate de mercancía que viene de fuera del TAC.

8. ¿Cómo afectan las nuevas obligaciones al despacho de las declaraciones aduaneras (DUA)? ¿Es necesario que el DUA haga referencia a la ENS?

La ENS no tiene implicaciones desde el punto de vista del procedimiento de despacho. El DUA debe hacer referencia a la DSDT (que, a su vez, habrá hecho referencia a la ENS previa), como en la actualidad.

Desde el punto de vista de los controles que deban realizarse como consecuencia de los riesgos identificados en la ENS, en la medida de lo posible, dichos controles se realizarán durante el despacho, pero sin que ello afecte a la tramitación actual.

9. ¿Habrá algún cambio en la casilla 40 del DUA? ¿Debe hacerse referencia en el DUA a la ENS previa como documento de cargo?

No, en la casilla 40 debe continuar haciéndose referencia a la DSDT, como en la actualidad.

10. ¿Debe incluirse el FROB en la DSDT?

En principio no. No obstante, en caso de que alguna partida FROB declarada en la ENS esté afectada por un riesgo de tal magnitud que requiera que sea descargada del medio de transporte en la aduana de primera entrada, el operador deberá incluir esa mercancía en la DSDT, una vez haya sido informado de la necesidad de proceder a su descargar.