

Preguntas y respuestas:

P: En marítimo ya es posible presentar g3 g4 con todos los efectos o es solo entorno de pruebas?

R: Todavía no. Realmente en el sector marítimo, de cara a mantener la ventanilla única con Puertos del Estado, solo se va a permitir declarar el G4 a través de la ventanilla marítima europea (EMSWe), de forma que no será posible declarar el G4 directamente a la Aduana. De manera similar a lo que sucede hoy en día con la DSDT. El G3 se podrá declarar también en la EMSWe o directamente a la Aduana. Hasta que no esté disponible la EMSWe no será posible empezar a probar envíos de G4 marítimos.

P: ¿Con el G5S (antiguo CUB) se podrán realizar circulaciones desde un recinto público a un ADT que no sea OEA? o se exigirá que tanto en origen como en destino sea un ADT+OEA

N: El G5S sigue las mismas reglas de movimientos que el CUB actual, no se ha implementado ningún cambio ni exigencia de OEA.

P: el mensaje ATMNot tiene que ver con el mensaje de Notificación de llegada del medio de transporte del artículo 133 CAU o es independiente de dicho artículo y hay que hacerlo aunque la Aduana de llegada no sea la de primera entrada?

N: No está relacionado con el mensaje de notificación de llegada. Hay que presentarlo aunque la aduana de llegada no sea la de primera entrada en el TAU. Nos sirve para constatar de la llegada efectiva del medio de transporte frente a presentaciones tempranas del G3

P: Dado que, según nos han indicado desde el Departamento, el C5 no está aún adaptado al G4, ¿cómo pueden los operadores solicitar el C5 con cargo a G4 a partir del 9 de marzo?

N: Desde el área responsable de C5 están solucionando el problema de urgencia. A lo largo del día de hoy tendrán desplegado el ajuste necesario.

P: En los lugares autorizados para la presentación de mercancía, hay un plazo máximo de depósito temporal (1 día o ninguno) , menor que en los lugares de autorizados para el Depósito temporal (3 días)?

R: Para ubicaciones de tipo G es 1 día, para ubicaciones A, B, C, D es de 3 días y el resto son los 90 días de plazo de DT

P: un tránsito recibido en España que genera un G4 con la ultimación del mismo, ¿si se data con un aviso de paso, cambia el estado del tránsito de recibido a despachado nuevamente?

R: si genera un G4 es que se recibe y ultima en la aduana correspondiente. No es compatible con un aviso de paso, así que no, no cambia el estado.

P: ¿sería más para tránsitos que viajan en marítima?

R: si hay un aviso de paso es que el TR no finaliza en la aduana marítima española sino más adelante con lo que el aviso de paso datará el posible G4 con el TEX.

P: el tránsito que continúa, ¿tiene que presentar G3? ¿y la aduana ultima la G4 generada?

R: en un tránsito que continúa no se genera automáticamente G4, a lo sumo podrá haber un G4 declarado expresamente, que, de tener como doc. previo el MRN del tránsito en cuestión el sistema lo saldará automáticamente con el propio TEX que continúa.

El TEX debe tener como doc. previo el G4 en la aduana de paso, y en caso de que llegue el aviso de paso, el TEX podrá datar el G4 aunque no esté ultimado (que es una exigencia habitual) pero en aduana de paso se salva.

P: ¿Bajo qué condiciones se puede incluir a una persona como autorizado a enviar el G3 en una autorización ADT o OOLL de un titular distinto?

N: En principio no se exige condición de OEA o similar. Se trata de que el titular del ADT solicita que se incluya como autorizado (con lo que asume la responsabilidad) a un tercero.

P: El plazo del día para anulación ¿es de 24 horas o del día natural siguiente a la llegada?

R: tienen todo el día siguiente a la llegada

P: Para el marítimo (futuro), si un barco tarda varios días en descargar pero el plazo de revocación de G3 es de un día desde el ATMNot, ¿no es un plazo muy corto?

R: en teoría el G3 debería declararse cuando la mercancía esté a disposición de la aduana. Si lo declaran un día antes del ATMNot que se enviará cuando el buque entra por la bocana del puerto, estaría mal declarado...

P: Era en relación a la secuencia ATMNot y, posteriormente, G3. El barco tarda dos días en descargar y es cuando se descubre que el contenedor X no ha llegado. ¿Cómo revocamos ahí, habiendo excedido las 24 horas? Igual no lo he entendido bien.

R: El plazo de 1 día es desde la presentación efectiva que no sucede hasta que no se envía ATMNot+G3 (el último que llegue). Habiendo excedido el plazo de 1 día no será posible revocar por el Operador tal y como está definida la aplicación. Si se precisa más tiempo o se desea que la Aduana pueda revocar manualmente con cualquier plazo comentadlo a Gestión Aduanera y desde el DIT lo implementamos

Se supone que el G3 deben presentarlo después de haber sido descargado, después de constatar que el house o el contenedor existe....

P: Las partidas globales del F3 y F5, ¿serán independientes? Esas sí que podrán repetirse.

R: sí, son G4's distintos, con distinto MRN, aunque estén relacionados

P: El expediente electrónico es D100, ¿tendrá nuevo expediente como DA01 de las Sumarias?

R: El procedimiento del G4 es el DA15, distinto del de sumaria

Del seminario de nov/25:

P: En tráfico marítimo. Se prevé que los transitarios marítimos deseen desconsolidar a nivel house, envíen el g4 también a través de la ventanilla marítima. Actualmente la ventanilla marítima el “acceso” es para consignatarios/navieras, es decir emisores de master BL.

R: La EMSWe deberá dar acceso a los transitarios, porque la premisa es clara, el único remitente de mensajes G4 en recintos aduaneros marítimos será Puertos del Estado

P: En el G5 simplificado comentas que es entre ADT'S, pero ¿podría haber G5S entre un recinto de 1ª línea y un ADT que esté localizado en ese mismo recinto sin circulación externa?

R: Sí, el ámbito de aplicación del G5S es exactamente el mismo que el del CUB actual. Se permite movimientos de 1ª línea (ubicaciones habitualmente públicas tipo A) hacia un ADT dentro del mismo subrecinto aduanero siempre y cuando la configuración de ubicaciones lo permita. Se remite a la regla R800 de la guía técnica del G5v2 donde se plasma los movimientos permitidos en G5S

P: La información declaración de la ENS si se han declarado houses se deberá enviar una estructura similar en el G4.

R: Sí, se verificará que el documento previo del G4 a nivel de MC debe ser un MC de ENS/ICS2, y si se declara la ENS a nivel de HC de G4 ésta deberá ser un HC de ENS.

Será preferible declarar un HC de ENS en un HC de G4, porque, de lo contrario, si se declara un MC de ENS el HC de G4 arrastrará todos los riesgos de nivel de MC de ICS2 que incluirá los de sus houses

P: ¿Se ha previsto la no validación de G4 sobre ENS para Ceuta y Melilla ciudades en las que no se presenta ENS?

R: Sí, existen códigos de Supporting Documents (antigua cas. 44) para identificar situaciones como la de CE/ME que eximen de presentación de ENS. L123 de guía de G4, elementos 1804 o 1805. En el caso de Ceuta y Melilla es el código 1805 (que remite al art. 104 del RDCAU, y éste, en su letra m), alude a la dispensa de ENS en el caso de Ceuta y Melilla).

P: ¿El G4 se corresponde al mensaje TSD de la ventanilla marítima?

R: Sí

P: En las formas de declarar G4, y en un escenario de MC sin doc. de transporte, es posible declarar más de un G4 para un mismo medio de transporte aéreo que llega (por cantidad de partidas) o debería declararse todo en un único G4? ¿Hay limitaciones técnicas?

Si se pueden declarar varios G4, ¿¿ Sería el IDEK un elemento que enlaza todos esos G4 para considerarse del mismo transporte?

R: Habrá un límite técnico de partidas en un mismo mensaje G4. Pero sí que se permite declarar más de un G4Dec (alta) para un mismo avión. Cada uno de ellos tendrá un MRN DIFERENTE. A todos los efectos son mensajes diferentes que comparten mismo IDEK. Los tendríamos enlazados, pero NO se permite presentar con G3 TODO el medio de transporte referenciando por IDEK, se tendrá que usar el MRN asignado.

En cuanto al límite máximo de partidas no te puedo dar una cifra pero estimamos que si tienen ENS declaradas previsiblemente un máximo de 3000 houses.

P: Si llega una mercancía en estatus T1 al aeropuerto de destino, ¿el G4 se genera automáticamente?

Tenemos una mercancía que viene de tercer país que entra por el aeropuerto de Madrid y posteriormente viaja a otro aeropuerto de la Unión y por lo tanto viaja en T1, ¿al llegar se genera automáticamente el G4?

R: Si viaja en régimen de tránsito y se recibe y ultima en Barajas el tránsito se generará G4 en 2801

Si el tránsito no termina en Barajas, y somos aduana de paso, NO se generará G4.

En ese último caso, si el G4 tiene como doc. previo el MRN del tránsito en cuestión, y nos llega el mensaje de transitos relativo al "paso por aduana" se saldará automáticamente el G4 con el propio MRN del tránsito. Ya se está haciendo en DSDT desde hace un par de meses.

En el TR en recepción el declarante puede elegir si se genera automáticamente G4 en aduana de recepción, en el momento de la ultimación, o si prefiere declarar un G4 previo como actualmente (para vuelos rasantes)

P: ¿Se podría presentar si se lanzan como G43? y posteriormente 'activar' con el ATMnot todo el vuelo?

R: Sí, pero NO se recomienda. Si el vuelo tiene mucha mercancía el ATMNot podría no llegar a poder ejecutarse

P: El G3 debe tener el MRN del g4 asociado de forma obligatoria o puede referenciarse con MC o MH o Equipamiento. Caso terminales contenedores deberán conocer el MRN , el MC? o solo con el equipamiento sería suficiente

R: No será necesario en todos los casos. Preferentemente MRN pero se puede usar como referencia el identificador del vuelo o el nº de escala. Ver R220 de la guía técnica del G3.

P: Como se relaciona la presentación de un G3 a nivel equipamiento (contenedor) con el G4 presentado a nivel MC/HC o MI/HI

R: los contenedores en G3 se declaran a nivel de MC de G3. Internamente los buscamos en todos los HC que desconsoliden ese MC de G4 referenciado en el G3

P: las mercancía con status T1 por aéreo no viene con transito (caso de partidas de 3 países) ¿ harán un G4 y G3 compañía aérea?

R: Sí

P: cuando se recibe un G5, ¿habría que mandar un G3 también o no sería necesario como en la recepción del T1?

R: No será necesario ni el G3 ni el ATMNot. El despacho en recepción o la recepción si sale verde generará un G4 en aduana de destino y la mercancía ya estará "presentada", lista para datarse. Salvo el caso del G3 para 5025 que será necesario declararlo para activar los posibles PreH7 que hubiera en recinto destino.

P: Cuando se debe de presentar un G4 o un G47?

R: el G47 es sólo una simplificación para evitar tener que declarar 2 mensajes: G4 y G3 con 5025. Lo que debe quedar claro en el G47 es que todos los houses declarados "jugarán" en el cruce con posibles PreH7

P: En ese mismo caso de G4 generado por la recepción del G5, ¿se podría utilizar el mensaje G4Update?

R: No, ese G4 está cerrado.

P: Siguiendo con mi pregunta anterior: si un mismo vuelo tiene varios G4, y es recomendable declarar un G3, o G43, por cada uno de ellos, ¿se debería presentar más de un ATMnot? es ello posible o cómo debería presentarse en este escenario?

R: De un mismo vuelo sólo hay que declarar un ATMNot. En cuanto a si declarar G43 por separado, como veáis.

P: Aunque todo el rato se habla del cierre de las sumarias marítimas y que permanecen las aéreas, entendemos que también se incluyen los G4 de ferrocarril, instalaciones fijas, medios autopropulsados..., ¿verdad? solo permanecerán abiertas las DSDT marítimas?

R: Se cierra todas las DSDT menos las marítimas, pero con matices. Se va a impedir declarar y modificar G4s en recintos marítimos que no vengán a través de la MNSW. Pero se va a permitir que movimientos de G5G de G4s acaben en recintos marítimos y genere G4. Y se va a permitir que en el tránsito se decida si al recepcionarse se genera una DSDT o un G4 en un recinto marítimo.

P: en las declaraciones combinadas G4 + D3, según las Especificaciones G4: "Cuando se declare un G4 para mercancía trasladada en régimen de tránsito, se debe hacer referencia al documento de tránsito como documento precedente".

Es decir, ¿no declararíamos la ENS generada en el primer punto de entrada en el TAU como documento precedente, siendo ésta sustituido por el nº de ETD?

R: se podría declarar ambas, aunque si el aeropuerto donde se declara el G4 no es primer punto de entrada no sería necesario declarar la ENS

P: A la hora de recibir una carga en un handling, ¿se podrá indicar si dicha carga llega en un vuelo o camión? Actualmente se diferencia indicando ZS4 o ZS2.

R: Mediante el Arrival Transport Means, que dispone un tipo de medio de transporte (30 para vehículos de carretera y 40 para vuelos)

P: Hay algún criterio definido para la configuración de los MI o los HI?

R: los MI serían las partidas en una declaración de máster que en teoría la realiza el transportista u operador de handling, y los HI serían los declarados por el transitario, el desconsolidador.

P: Teniendo en cuenta que el ETD es un tránsito simplificado que no se ultima en destino, sólo se recepciona, y no cabe mensaje de discrepancias para las sobras o faltas ¿serían necesarios los mensajes G3 y ATMNot posteriores al G4 + D3 o la recepción del ETD con D3 haría las veces de presentación (G3+ATMNot)?

R: No, es necesario enviar explícitamente G3+ATMNot.

P: Con respecto a avituallamiento o equipamiento de buques que se descargan o sustituyen, ¿hay que presentar ICS-2 de estas mercancías? en caso afirmativo, quién presenta el ICS-2/MRN para su manifiesto armador/agente consignatario?

R: Suministros de avituallamiento y equipamiento: Cuando la operación consiste en avituallamientos (comida, agua, combustibles y otros consumibles para la travesía) y equipos destinados al funcionamiento o mantenimiento del buque y estos no sean descargados para ser vendidos, comercializados o quedarse en tierra, no están sujetos a la ENS sino que se consideran provisiones a bordo.

Esta exención figura en el RDCAU art. 104.1 l) y esta exención hay que declararla como Supporting Document (documento justificativo) del conocimiento (máster o house) correspondiente donde se declaró la mercancía con el código 1804 tal y como figura en la tabla L123 de la guía técnica de G4

¿Cuándo Sí puede exigirse ENS?

Si los suministros se descargan y van a quedarse en la UE como importación definitiva o para otro uso fuera del buque, pueden considerarse una operación ordinaria de importación y en ese caso sí se puede exigir la ENS, salvo que se acojan a alguna exención expresa prevista en la normativa

P: Respecto a la compatibilidad del datado de un G4 (MI o HI) ¿funcionará igual cuando sea un G4 generado automáticamente con la recepción del G5? ¿hay especialidades para estos G4 respecto de los G4 que van seguidos de ENS?

R: funcionará igual, no hay diferencias de cara al datado

P: la autorización ETD (tipo C525), ¿se refiere esta autorización a la autorización global ETD del emisor de ésta desde el primer punto de entrada en el TAU hasta los aeropuertos españoles, o a la autorización individual emitida para cada uno de los movimientos diarios a cada uno de los destinos finales en España o a una autorización de empleo de ETD otorgada al receptor de dichos ETD?

R: se refiere a la autorización global dada por sistema de Decisiones Aduaneras / Customs Decisions. El número y tipo de la autorización ETD deberán ser declarados en el elemento de dato específico del H1, indicando el país de emisión, el código C525 y el número de la autorización.

La autoridad que concede la autorización puede ser española o de otro Estado miembro, según el establecimiento del titular.

La autorización ETD facilita y agiliza la tramitación aduanera en flujos logísticos repetitivos y de alto volumen, siempre condicionada a su reconocimiento formal previo y al cumplimiento de los requisitos exigidos para el empleo de la simplificación.

P: ¿del emisor del ETD no español o del receptor en España?

R: El titular de la autorización ETD es el operador económico que solicita y utiliza el documento de transporte electrónico como declaración aduanera. Por tanto, la autorización se la concede la aduana al titular que la solicita, sin limitarse a su nacionalidad.

Si el titular es español (tiene NIF/EORI español o establecimiento permanente en España), la autorización se concede por la aduana española a este operador.

Si el solicitante es un operador no español (por ejemplo, una naviera extranjera pero establecida en la UE), puede solicitar la ETD ante la aduana de su país de establecimiento. En la declaración aduanera española se debe identificar siempre, en la casilla correspondiente, el número de la autorización y el país emisor según corresponda (ES para autorizaciones concedidas en España, o el código del país para autorizaciones extranjeras).

Por tanto, puede haber tanto receptores españoles que empleen autorizaciones ETD otorgadas por España, como emisores o titulares no españoles (por ejemplo, operadores logísticos establecidos en otro Estado Miembro) usando ETD propias reconocidas por la UE.

P: ¿Condiciona el ETD en el orden de partidas (HC y HI) como lo hace los tránsitos no simplificados NCTS-5, teniéndose que mantener el orden declarado en la emisión de éste?

R: no, el G4+D3 está desconectado del ETD emitido

P: a través de que tramite en sede se va a realizar ese vector de apoderamiento

R: Del G3 a través del DA1401, del G5 del DA1301

P: Para la consulta de los WS del G4 además de conocer las referencias se validará que el emisor del G4 sea igual a quien realiza la consulta WS. ¿Es decir quién podrá usar ese WS?

R: Las consulta actuales por WS son públicas, al igual que la homóloga de DSDT

P: En el caso de que el sender sea un proveedor de comunicaciones IT el declarante o representante va a poder ver los envíos y respuestas en la página de la AEAT desde la url de consultas de envíos de ficheros XML

R: Al ser una consulta genérica se siguen los mismos criterios para los mensajes G3, G4, G5 y ATMNot que en el resto de declaraciones.

P: Cómo encaja el G4 que se genera automáticamente con la recepción en ADT de G5/T1. Si vamos a poder modificar ese G4 antes de la declaración o qué va a determinar cómo se genere ese G4 para después proceder con el datado por si afecta a cómo venga declarado en ese G5/T1 o al G4 anterior.

R: Existe un indicador en el mensaje de recepción del tránsito en el que su declarante decide si se generará un G4 al ultimar o éste se ha declarado previamente en la aduana de

destino. Este G4 declarado explícitamente con anterioridad se podrá modificar, pero en los hitos de recepción y ultimación de tránsito se validará que la mercancía del tránsito y del G4 declarado se corresponden y no hay faltas ni sobras.

P: actualmente se presenta la sumaria negativa para los barcos que entra sin carga, fondeo. ¿el G4 se presenta también para esos barcos sin carga?

R: No. En el caso de los buques en lastre (sin mercancía), no se presenta DDT para medios de transporte vacíos que no llevan mercancía para descargar..

Si el buque trajera efectos personales, suministros o similares en calidad de avituallamiento –y estos van a quedar en tierra o deban ser objeto de algún procedimiento aduanero– entonces sí procedería DDT para esos bienes concretos, pero no por el simple hecho de la llegada del buque vacío

P: ¿Hay prevista alguna consulta de G4 presentados por ubicación?

R: Estamos abiertos a la posibilidad.

P: Buenos días, en el caso de recibir un conduce de la aduana de viajeros, estamos obligados como ADT en generar una D.S., ¿cómo lo generamos para emitir el G4? Tened en cuenta, que no requiere de ENS/ICS2. Es decir, no tenemos datos disponibles de dicho conduce para rellenar los datos del G4 (consignee, shipper etc.).

R: Se trata de generar un G4 con los datos disponibles, que van a ser menos que en un G4 usual.

P: Los buques descargan repuestos, se presenta en aduana la inclusión de la partida en la sumaria y la aduana lo declara. ¿En el G3 se puede hacer esta operativa? ¿O debemos presentar en la sede y en la aduana lo activan? Son repuestos del buque estropeados y se exportan a origen

R: Se deben declarar en G4 y se presentarán con un G3+ATMNot como cualquier otra mercancía.