

# DECLARACIÓN ANTICIPADA DE MERCANCÍAS: NOTA EXPLICATIVA

Gabinete Jurídico de ANAVE

Como consecuencia de los ataques terroristas del 11 de septiembre en los Estados Unidos y la subsiguiente adopción de un régimen estadounidense de declaración anticipada de mercancías (denominado *US 24 hour rules*), la Unión Europea adoptó su propio régimen de declaración anticipada de mercancías en 2005<sup>(1)</sup>.

Desde el 1 de enero de 2011, los incumplimientos de las obligaciones previstas en el Régimen Comunitario de Declaración Anticipada de Mercancías (RCDAM) serán sancionados por los Estados miembros de la UE de conformidad con sus respectivas legislaciones nacionales. Las normas del RCDAM resultarán de aplicación en adición a la normativa aduanera existente en el Código Aduanero Comunitario.

Este artículo resume los principios básicos del RCDAM.

## Ámbito de aplicación:

El RCDAM resultará de aplicación en los siguientes tres supuestos:

- Importación de mercancías desde terceros países hasta uno o más Estados Miembros;
- Exportación de mercancías desde uno o más Estados Miembros a terceros países; o
- Tránsito de mercancías, no sometidas a libre circulación, a través del territorio de uno o más Estados Miembros.

Las compañías navieras estarán obligadas a remitir la información anticipada a la Agencia Aduanera solo en el caso de importación o exportación de mercancías.

**En consecuencia, la normativa sobre declaración anticipada de mercancías en el caso de mercancías en tránsito no es relevante para el transporte marítimo.**

A diferencia del régimen estadounidense, el comunitario **resulta de aplicación a todas las modalidades del transporte marítimo y no sólo al transporte de larga**

**distancia en contenedor.** Sin embargo, hay algunas diferencias en las exigencias aplicables a los distintos sectores. La principal diferencia está en los **plazos** en los que hay que presentar la declaración anticipada a las autoridades aduaneras. En resumen:

- **Transporte de larga distancia en contenedor:**
  - **Importación:** 24 horas antes de la carga del buque en puerto extracomunitario. La obligación de presentar la declaración se aplica a cada uno de los puertos extracomunitarios donde se carguen mercancías con destino UE y no solo al último puerto extracomunitario anterior a la entrada en la UE.
  - **Exportación:** 24 horas antes de la carga a bordo de buque en puerto comunitario.

- **Transporte de granel a larga distancia:**
  - **Importación:** 4 horas antes de la llegada del buque al primer puerto comunitario.

- **Exportación:** 4 horas antes de la salida del buque de puerto comunitario.

- **Transporte de corta distancia y transporte combinado:**
  - **Importación:** 2 horas antes de la llegada del buque al primer puerto comunitario.
  - **Exportación:** 2 horas antes de la salida del buque de puerto comunitario.



La diferencia entre transporte de corta y de larga distancia está basada en un criterio geográfico<sup>(2)</sup>.

## Información a remitir

La información que debe ser remitida de manera anticipada a la oficina de la Agencia Aduanera tanto en el caso de importación como de exportación se incluye en el Anexo 30 bis del Reglamento 1875/2006.

Este anexo realiza también una distinción entre información a remitir por un operador económico en general y por uno que tenga recono-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DET NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	

<sup>(1)</sup> El sistema comunitario de declaración anticipada de mercancías se establece en el Reglamento 648/2005, que fue subsiguientemente establecido por el Reglamento 1875/2006 y posteriormente modificado por el Reglamento 312/2009. Estos tres reglamentos forman todos parte del Código Aduanero Comunitario y son por ello referidos como "modificación de seguridad del Código Aduanero Comunitario".

<sup>(2)</sup> La definición de transporte de corta distancia se establece en los artículos 184 bis párrafo 1 y 592 ter párrafo 1(a) del Reglamento 1875/2006.

cido el estatus de **Operador Económico Autorizado (AEO)**<sup>(3)</sup>.

La **forma de remisión** de la información depende de si se trata de importación o exportación:

- **Importación:** la información se debe comunicar mediante una "Declaración Sumaria de Entrada" (ENS).
- **Exportación:** la información se debe comunicar mediante una "declaración aduanera de exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo" o, en el caso de que éstas no resulten de aplicación y tampoco se aplique una exención, mediante una "Declaración Sumaria de Salida" (EXS).

### Declaración Sumaria de Entrada (ENS)

En el caso de importación de mercancías a la UE, la ENS comprende toda la información relevante sobre la mercancía que necesita la Agencia Aduanera correspondiente a la primera entrada para llevar a cabo un análisis de riesgos de la mercancía a importar a la UE.

**La ENS no sustituirá el tradicional manifiesto** a entregar en cada puerto de descarga. Es posible que el manifiesto incluya toda la información relevante de la declaración anticipada de mercancías pero el manifiesto debe, adicionalmente, incluir también información específica adicional, tal y como se determina en la legislación nacional de transporte o aduanera de cada Estado Miembro de la UE en el que el buque haga escala.

**Exenciones:** No habrá que remitir una ENS en el caso de transporte puramente **intracomunitario** (p.ej. mercancías transportados a bordo de un buque que opera exclusivamente entre puertos situados en Estados Miembros de la UE y que no hace escala en ningún puerto

### La declaración sumaria de entrada no sustituye el tradicional manifiesto a entregar en cada puerto de descarga

fuera de la UE<sup>(4)</sup>. Según se deduce del art. 184 bis del Reglamento 1875/2006 será necesario efectuar las declaraciones sumarias de salida o de entrada también para los transportes con origen o destino en Ceuta, Melilla o las Islas Canarias. En este último caso habrá de tenerse en cuenta la duración del viaje a efectos de calificarlo como viaje de corta o de larga distancia.

### Declaración aduanera o Declaración Sumaria de Salida (EXS)

Para la exportación de mercancías, la declaración anticipada de mercancías puede realizarse en la forma de una "declaración aduanera para exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo" o, si dicha declaración aduanera no resulta de aplicación de acuerdo con las normas habituales del Código Aduanero Comunitario y tampoco resulta de aplicación alguna exención, podrá adoptar la forma de una "Declaración Sumaria de Salida" (EXS).

Esta declaración contiene toda la información sobre las mercancías que necesita la oficina aduanera para llevar a cabo un análisis de riesgo de la mercancía.

Antes de que las mercancías en exportación se dirijan a la oficina de salida de la Agencia Aduanera para un análisis de riesgos a efectos de seguridad, primero deberán dirigirse a la oficina de la Agencia Aduanera de exportación, es decir, la oficina determinada por el Estado Miembro en cuestión de acuerdo con la legis-



lación aduanera, en dónde deberán efectuarse los trámites para la exportación de mercancías desde la UE. Las formalidades típicas incluirán, entre otras, la presentación y aceptación de una declaración aduanera de exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo. Las mercancías en exportación no podrán ser retiradas de la oficina de la Agencia Aduanera de exportación a la oficina de salida hasta que la primera conceda el permiso de exportación.

**Exenciones:** No será obligado efectuar una declaración aduanera para la exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo ni remitir la EXS en los siguientes supuestos:

- Las mercancías se transportan a bordo de buques que operan exclusivamente entre puertos de la UE sin recalar en ningún puerto de fuera de la UE (servicios exclusivamente intracomunitarios).
- Las mercancías permanecen a bordo de un buque que entre en un puerto de la UE para su posterior descarga en un puerto extracomunitario. Dichas mercancías -comúnmente referidas como "carga que permanece a bordo" o "freight remaining on board (FROB)"- ya están cubiertas por la ENS.
- Mercancías que sean transportadas entre puertos de la UE cuando el buque haga escala en uno o más puertos no UE de camino al siguiente puerto UE. En estos casos no será necesario realizar la EXS para dichas mercancías en el puerto comunitario de salida, sino que deberá remitirse una ENS al menos 2 horas antes de la llegada del buque al siguiente puerto UE.
- Las mercancías cargadas a bordo de un buque en un puerto comunitario anterior, para su descarga en un puerto extracomunitario. Estas mercancías estarán cubiertas por la declaración aduanera o EXS realizada en el puerto comunitario anterior.

<sup>(3)</sup> Una compañía naviera puede solicitar el estatus de AEO en un Estado Miembro en el que esté establecida o en el que tenga una oficina regional. Si dicho Estado Miembro otorga dicho estatus, dicho operador se beneficiará de las facilidades relativas a los controles aduaneros sobre seguridad y/o de los procedimientos simplificados establecidos en la normativa aduanera. Una compañía AEO tendrá que declarar menos información que una compañía que no tenga dicho estatus.

<sup>(4)</sup> Para beneficiarse del régimen especial simplificado de línea regular una compañía debe cumplir los requisitos previstos en los arts. 313.a y 313.b del Código Comunitario Aduanero. De acuerdo con estos artículos, un servicio de línea regular comprenderá a un buque que efectúe un servicio exclusivamente entre puertos de la UE sin que preceda, se dirija o haga escala en puertos extracomunitarios o puertos de una zona libre de control de tipo I en el sentido previsto en el art. 799 del Código Comunitario Aduanero. Los buques que operen bajo el estatus de "servicio de línea regular" se beneficiaran de procedimientos aduaneros simplificados.

## Remisión de la EXS

Cuando no resulte obligatorio realizar una declaración aduanera para exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo de acuerdo con la normativa aduanera general y, adicionalmente, no resulte de aplicación ninguna de las exenciones anteriores, será necesario remitir anticipadamente una EXS a la oficina aduanera de salida. Es decir, será obligatorio efectuar una EXS con respecto a aquellas mercancías:

- Que estén almacenadas temporalmente más de 14 días; o
- Que se carguen en un puerto comunitario a bordo de un buque que las transporte fuera de la UE y que posteriormente sean transferidas a otro buque para su transporte de vuelta a la UE y su descarga en puerto comunitario.

## Contenedores vacíos

Resultarán de aplicación las siguientes normas:

- Declaración anticipada de mercancías -en la forma de una ENS, declaración aduanera para la exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo o EXS- sólo en caso de que el contenedor vacío se transporte al amparo de un **contrato de transporte**.

**No será necesario efectuar una declaración anticipada en el caso de reposicionamiento de un contenedor vacío propiedad del porteador o del operador del buque**



- No habrá que efectuar una declaración anticipada en el caso de **reposicionamiento de un contenedor vacío propiedad del porteador o del operador del buque**.

## Persona responsable de efectuar la declaración

### Caso general

En principio la responsabilidad de efectuar la declaración anticipada es del porteador o de su representante. En el caso de transporte marítimo, el porteador será el operador del buque y el representante será generalmente su agente (en concreto su agente aduanero).

### Dos supuestos especiales

Hay dos casos en los que la responsabilidad de efectuar la declaración anticipada de mercancías no es del porteador (operador del buque) sino de otra persona:

- Transporte combinado: Generalmente el transporte de un camión a bordo de un buque. En estos casos la persona responsable será la compañía de transporte en camión, su representante o el conductor del camión.
- Acuerdos para el uso compartido de buques: es decir, un acuerdo entre dos o más porteadores para reservar iguales espacios en un contenedor para distintas partes, la persona responsable de la declaración anticipada de mercancías será el emisor del Conocimiento de Embarque y no el operador del buque.

Estos dos casos especiales deben ser diferenciados de aquellos supuestos en los que sea un tercero y no el operador del buque quién remita la información anticipada (ver apartado siguiente).

## Remisión de la información anticipada por terceros

El Código Aduanero Comunitario también prevé esta posibilidad, referida como "cumplimentación por terceros". Suele darse en el caso de embarque en contenedor, tanto de larga distancia como de corta distancia. Generalmente el tercero que presentará la declaración será un **transitario** o NVOCC.

La declaración anticipada podrá ser realizada por terceros sólo si éstos informan de ello al porteador de antemano y éste lo acepta. El conocimiento y consentimiento del porteador son por tanto requisitos acumulativos que deberán cumplirse. El modo en que dicho conocimiento y consentimiento vayan a estipularse por escrito será objeto de la negociación entre porteador y el tercero.

Las autoridades aduaneras asumirán, excepto cuando exista prueba en contrario, que el porteador ha prestado su consentimiento y que la declaración del tercero ha sido efectuada con el conocimiento del porteador.

Sin embargo, en el caso de cumplimentación por terceros, **el porteador seguirá siendo en última instancia la persona responsable**. Esto implica que el porteador deberá asegurarse de que la declaración anticipada se efectúe. Por este motivo, se recomienda que solicite siempre prueba documentada de que el tercero ha efectuado la declaración oportunamente y a tiempo. En caso de que la declaración sea cumplimentada por

un tercero, éste será responsable de su contenido, exactitud y completitud.

En caso de que se produzca una doble cumplimentación no intencionada (p.ej. por parte del operador del buque y un tercero) el sistema informático de Aduanas solo podrá tramitar una de las declaraciones, por lo que prevalecerá la declaración del porteador.

## Número EORI

La persona que realiza la declaración anticipada debe incluir su número EORI (Economic Operator Registration and Identification Number), que es un número que permite la identificación de la compañía por las Autoridades Aduaneras. Su utilización es obligatoria en la UE desde el 1 de julio de 2009. La forma de obtener un número EORI se puede encontrar en el siguiente enlace: [http://www.agenciatributaria.es/AEAT/Aduanas/Contenidos\\_Privados/Procedimientos\\_aduaneros/Num\\_Reg\\_EORI/Preguntas\\_frecuentes/FAQ\\_EORI\\_Preguntas\\_frecuentes.pdf](http://www.agenciatributaria.es/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Procedimientos_aduaneros/Num_Reg_EORI/Preguntas_frecuentes/FAQ_EORI_Preguntas_frecuentes.pdf)

## Número de Referencia de Movimiento (MRN)

Cuando se envíe una notificación -ya sea una ENS, una declaración aduanera o EXS- **la persona que efectúe la declaración recibirá de aduanas un recibo de confirmación**, denominado "Número de Referencia de Movimiento" o MRN en sus siglas en inglés. Se trata de un número de 18 dígitos emitido inmediatamente tras la recepción y validación de la notificación. En caso de que la declaración la efectúe un tercero, **el porteador u operador del buque también recibirán una copia del MRN que fue remitido al tercero**, siempre y cuando aquellos estén conectados al sistema informático de dicha administración aduanera y hayan sido identificados por el tercero a través de su número EORI.

## Declaración electrónica

Un importante cambio legal sobre las declaraciones anticipadas de mercancías es la obligación de suministrar la información requerida a la administración aduanera de manera **electrónica**. A tal efecto, todos los operadores económicos (p.ej. las compañías navieras) que estén im-

portando o exportando mercancías desde/a la UE estarán obligadas a establecer un sistema informático que les permita interactuar con el de las Autoridades Aduaneras.

La UE no es competente para establecer un único sistema informático aplicable a sus 27 miembros. Por ello, el sistema informático para realizar las declaraciones anticipadas de mercancías será diferente en cada Estado Miembro. Cada uno ha nombrado un responsable que actuará como persona de contacto con la compañía naviera o su representante para el establecimiento del sistema informático. Los datos de la persona responsable en España son:

**Mº de Economía y Hacienda**  
**Dto. de Aduanas de la AEAT**  
**Dña. Nerea Rguez. Entremonzaga**  
**nerea.rodriguez@correo.aeat.es**

#### Análisis de riesgos por la oficina aduanera de entrada o salida

La información comunicada será analizada por la oficina aduanera de entrada (importación) o de salida (exportación) con el fin de identificar potenciales riesgos de seguridad.

Para la **importación** de mercancías, el análisis de riesgos deberá efectuarse por la oficina aduanera de entrada. Para el transporte marítimo, ésta será la oficina aduanera de la primera entrada o, en otras palabras, la correspondiente al Estado Miembro en el que el buque efectúe su primera escala en la UE tras un viaje fuera de la UE.

Para la **exportación** de mercancías, el análisis de riesgos deberá ser efectuado por la oficina aduanera de salida. Para el transporte marítimo, ésta será la oficina del Estado Miembro en la que las mercancías se carguen a bordo del buque que los transporte fuera de la UE.

La oficina de entrada o salida tratará de identificar principalmente tres tipos de riesgos:

- **Tipo A** (sólo aplicable al transporte marítimo de **contenedores de larga distancia**): Un riesgo serio de seguridad en relación con mercancía a ser cargada. Se prohibirá la carga de la mercancía afectada a bordo del buque.
- **Tipo B** (aplicable a un servicio de corta distancia o de transporte a granel): Si la oficina aduanera

### Un importante cambio legal es la obligación de suministrar la información requerida a la aduana de manera electrónica

identifica un riesgo serio de seguridad en relación con la mercancía a ser cargada. El riesgo relativo a la mercancía correspondiente será gestionado en el primer puerto comunitario de entrada o de salida.

- **Tipo C:** Riesgo de seguridad que no sea considerado serio, en relación con una mercancía a ser cargada a bordo de un buque. El riesgo relativo a la mercancía será gestionado en el puerto comunitario de descarga. Esta regla resultará de aplicación a todos los tipos de transporte marítimo.

#### Casos específicos aplicables a la importación

##### Notificación de Llegada (AN en sus siglas en inglés)

En el caso de importación de mercancías, el porteador deberá remitir -adicionalmente a la ENS la llamada Notificación de Llegada. Esta notificación deberá ser remitida a la oficina de aduanas de entrada inmediatamente tras la llegada del buque al primer puerto comunitario de entrada.

La AN contiene información específica que permite a la autoridad aduanera identificar todas las Declaraciones Sumarias de Entrada que hayan sido remitidas en relación con toda la mercancía a bordo del buque en cuestión. Deberá ser remitida en un formato aceptado por dicha oficina aduanera, lo que significa que el modo de remisión será diferente en los 27 Estados Miembros.

La AN puede tener dos formatos diferentes, pudiendo el porteador elegir entre uno u otro:

- Listado de todos los Números de Referencia de Movimiento que el porteador haya recibido de la oficina aduanera de entrada en relación con todas las Declaraciones Sumarias de Entrada que haya remitido anticipadamente.
- En el formato de "Clave de Entrada", que contendrá la siguiente información: modo de transporte en la frontera, nº IMO del buque, fecha estimada de llegada al primer puerto de entrada comunitario, código del país de la oficina aduanera de entrada y código del primer lugar de llegada.

#### Desvío internacional

Cuando un buque necesite desviarse a un Estado Miembro distinto de aquél en el que se encuentre la oficina aduanera declarada como oficina de primera entrada y tampoco se trate de un Estado en el que se encuentre alguna de las Oficinas Aduaneras que hayan sido declaradas como Oficinas de entrada subsiguiente, el porteador deberá remitir una "**solicitud de desvío**". En este caso, la autoridad aduanera inicialmente declarada como de primera entrada enviará la información sobre la mercancía que forma parte de la ENS, así como el resultado de su análisis de riesgo a la autoridad aduanera que resulte efectivamente de primera entrada, de modo que ésta conozca si se ha detectado algún riesgo serio. Al igual que la Notificación de Llegada, la solicitud de

desvío puede tener **dos formatos diferentes, a elegir por el porteador:**

- Listado de todos los Números de Referencia de Movimiento que el porteador haya recibido de la autoridad aduanera de entrada en relación con todas las Declaraciones Sumarias de Entrada que haya remitido anticipadamente a las autoridades aduaneras; o
- En el formato "Clave de entrada", anteriormente indicado.

#### Declaraciones Sumarias de Almacenamiento Temporal

Adicionalmente a la declaración avanzada de mercancías y la notificación de llegada, el porteador debe remitir una declaración sumaria de almacenamiento temporal, como muy tarde, en el momento de la presentación de las mercancías en el puerto de descarga comunitario. Esta declaración deberá permitir a las autoridades aduaneras verificar que las mercancías a las que hace referencia tengan un tratamiento o utilización aprobados por las autoridades aduaneras.

Si la declaración sumaria de almacenamiento temporal se realiza antes de la presentación de las mercancías, el análisis de riesgo puede ser hecho antes de la llegada de las mercancías. Para permitir que la operativa portuaria tenga lugar de manera fluida se recomienda por tanto que esta declaración se efectúe antes de la llegada del buque.

No obstante, cuando la Declaración Sumaria de Entrada no haya sido requerida o no se haya remitido, la oficina aduanera de entrada llevará a cabo el análisis de riesgo sobre la base de la declaración sumaria de





almacenamiento temporal -o cualquier otra información disponible- en el momento en que las mercancías descargadas se hayan presentado en la oficina aduanera-.

### Mercancías en tránsito

Las mercancías o contenedores que hayan sido transportadas a bordo de un buque que llegue a la UE tras un viaje fuera de la UE pero que **deban ser transferidas a otro buque en un puerto comunitario**, deberán ser incluidas en la ENS que el porteador (o el operador del buque) o su representante deberán remitir a la oficina aduanera de primera entrada. En los puertos subsiguientes en los que di-

chas mercancías o contenedores sean descargadas, los procedimientos existentes se aplicarán como ya se ha expuesto. Esto significa que, para dichas mercancías o contenedores, deberá remitirse un manifiesto y que las mercancías o contenedores tendrán que presentarse en la oficina aduanera local para el almacenamiento temporal.

No habrá que remitir EXS para estas mercancías -previas a la carga (en caso de transporte marítimo de larga distancia) o a la descarga (en caso de transporte marítimo de corta distancia)- si se cumplen lo siguiente:

- Las mercancías o contenedores en almacenamiento temporal son

transferidos desde un buque hasta otro bajo la supervisión de la misma oficina de aduanas.

- Dichas mercancías o contenedores permanecen en almacenamiento temporal durante menos de 14 días.
- El porteador "no tiene conocimiento" de cambios en el "destino" o en el "consignatario" de la mercancía.

En consecuencia, si una mercancía o contenedor permanece más de 14 días en almacenamiento temporal, habrá que remitir una Declaración Sumaria de Salida a la oficina de salida.

No obstante, los términos "conocimiento del porteador" y "destino" no están definidos en la normativa y por tanto están sujetos a interpretación. En consecuencia, ECSA (Asociación de Asociaciones de Navieras Europeas) recomienda que el porteador (o el operador del buque) remita Declaraciones Sumarias de Salida en estos casos.

## TABLA RESUMEN

		Importación	Exportación
<b>Tráficos afectados</b>		Importación de mercancías desde terceros países hasta uno o más Estados UE	Exportación de mercancías desde uno o más Estados UE a terceros países
<b>Responsable de la remisión de la declaración anticipada de mercancías</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porteador<sup>(1)</sup> (operador del buque) o su representante (agente de aduanas) (ver abajo)</li> <li>- En el transporte combinado: conductor del vehículo o compañía de transporte terrestre</li> <li>- Acuerdos de uso compartido del buque: Emisor del conocimiento de embarque</li> </ul>	
<b>Declaraciones efectuadas por terceros</b>		Exclusivamente con el conocimiento y consentimiento del porteador	Exclusivamente con el conocimiento y consentimiento del porteador
<b>Plazos para la remisión de la declaración</b>	<b>Mercancías en contenedor (excepto SSS):</b>	24 h antes de la carga en puerto extranjero	24 h antes de la carga en el puerto comunitario de salida
	<b>Mercancías a granel (excepto SSS)</b>	4 h antes de la llegada al primer puerto comunitario	4 h antes de la salida del puerto comunitario
	<b>SSS<sup>(2)</sup></b>	2 h antes de la llegada al primer puerto comunitario	2 h antes de la salida el puerto comunitario
<b>Información a remitir</b>		Ver Anexo 30 bis del Reglamento 1875/2006	
<b>Medio de transmisión</b>		Electrónico	
<b>Formato de la declaración anticipada de mercancías</b>		Declaración sumaria de entrada (ENS)	Declaración aduanera para la exportación, re-exportación o perfeccionamiento pasivo o, si no resulte aplicable, Declaración Sumaria de Salida
<b>Análisis de riesgo</b>		Oficina aduanera de primera entrada	Oficina aduanera del puerto de salida
<b>Información adicional específica</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notificación de llegada</li> <li>- Declaración sumaria de almacenamiento temporal</li> <li>- Solicitud de desvío (circunstancias excepcionales)</li> </ul>	Ninguna



<sup>(1)</sup> La normativa únicamente utiliza el término "porteador" al referirse a la parte responsable de remitir las declaraciones. Consideramos que debe entenderse que dicha parte será el emisor del conocimiento de embarque o el responsable de la gestión comercial, que por otro lado será la única persona que disponga de la información para cumplimentar las declaraciones. No obstante, la parte expuesta a posible responsabilidad frente a las autoridades aduaneras sería en la práctica el armador. El criterio particular de ECSA es que ha de entenderse que el término "porteador" se refiere al fletador, en caso de un fletamento por tiempo, y al fletante o armador disponente, en caso de un fletamento por viaje. En todo caso, a la vista de lo anterior, entendemos que sería recomendable que fletador y fletante estipulen sus obligaciones respectivas para evitar asumir riesgos innecesarios.

<sup>(2)</sup> SSS - Shortsea shipping (a estos efectos): Transportes entre Groenlandia, Islas Feroe, Ceuta, Melilla, Noruega, Islandia, puertos del Mar Báltico, puertos del Mar del Norte, puertos del Mar Negro o puertos en el Mediterráneo y la Comunidad, excepto los territorios franceses de ultramar, Islas Azores, Madeira e Islas Canarias. También se considerará SSS los transportes con una duración inferior a 24 horas entre territorios situados fuera del territorio aduanero de la Comunidad por una parte y los territorios franceses de ultramar, las Islas Azores, Madeira y las Islas Canarias por otra.