

## FAQ EU 24 Hour Rule - Entry Summary Declaration (ENS)

La regulación de la Union Europea EU 1875/2006 requerirá el ingreso del “Entry Summary Declarations” (ENS) para carga de entrada a partir del 31 de diciembre, 2010.

Los siguientes FAQ (preguntas frecuentes) contienen los principios básicos de la regla y muestran como Hapag-Lloyd maneja los requerimientos.

Por favor notar que los FAQ se refieren solo al tráfico de embarcaciones de contenedores.

Información especificada sobre tráfico “short sea” será provista a la brevedad.

### Principios basicos

- **Quando se requiere un “Entry Summary Declaration”?**

Todas las cargas entrando a territorio de la EU (European Union), sin importar el destino final deben tener un ENS, esto es, toda la carga descargada en un puerto de la EU como también FROB cargo (carga extranjera que permanece a bordo).

- **Quien tiene que “depositar” el ENS?**

- Normalmente el “operador de la nave” (Hapag-Lloyd) es responsable del ENS.
- En caso de naves compartidas como la “Gran Alliance” u otros acuerdos, el ocean carrier es responsable por la puntual transmisión electrónica del ENS.

- **Se puede encargar otro partido para el ENS?**

Si. Un tercero (como por ejemplo un freight forwarder) puede encargarse del ENS, pero solamente si el Carrier está consciente de eso. El freight forwarder se hace legalmente responsable que el ENS este correcto.

- **Cuándo hay que ingresar el ENS?**

Para carga de contenedores navegando”, por ejemplo de América o Asia a la EU, el ENS tiene que estar ingresado por lo menos 24 horas antes de la ETA de la nave.

- **Donde hay que ingresar el ENS electrónicamente?**

En la aduana del primer Puerto en la EU. Esta aduana realizara la “evaluación de riesgos”.

- **Que datos relacionados a la carga require el ENS?**

- Shipper (EORI- numero si esta disponible)
- Consignee ( EORI- numero si esta disponible))

- Notify Party, obligatorio si la carga se negocia bajo “to order”-b/l. ( EORI- numero si esta disponible))
- HS code, por lo menos 4 dígitos, no obstante Hapag-Lloyd recomienda proveer la partida arancelaria con 6 dígitos.
- Package Type (Code) / tipo de empaque
- Cantidad de paquetes
- Numero de contenedor
- Seal number / sello
- Cargo gross weight (in kilograms) / peso
- Código UN para carga peligrosa
- Tipo de pago del flete ( por ejemplo:, pago por cheque, pago por transferencia electrónica, con cuenta corriente con el carrier, etc.
- **Existen reglas de descripciones de carga aceptadas/ no aceptadas?**  
Si, se pueden encontrar en **Europe Security Information**. Sin embargo está recomendado usar HS Codes detallados (6 dígitos) para evitar errors.
- **Se puede corregir el ENS después de la primera declaración?**  
Generalmente puede ser posible, pero en casos particulares puede suceder que las aduanas prohíban las modificaciones.
- **Sera requerido la información de un B/L hijo?**  
A diferencia de las reglas de los Estados Unidos (AMS) y Canadá, la regla de la EU no requiere los B/L hijos ni los datos del último consignee/ shipper. Los datos del B/L master es suficiente, también si un freight forwarder es identificado como shipper y también como consignatario.
- **Qué pasa si una nave recalca primero puertos de la EU, despues otro Puerto fuera de la EU y de Nuevo un Puerto de la EU? e.g. Savannah – New York – Tarragona – Malta – Haifa – Piraeus – Livorno – Genoa e.g. Savannah – New York – Tarragona – Malta – Haifa – Piraeus – Livorno – Genoa?**  
Es necesario depositar un ENS de los puertos de los Estados Unidos en las aduanas de Tarragona, el primer Puerto de la EU. Además un Segundo ENS para la carga antes embarcada en los Estado Unidos tiene que estar depositado en las aduanas en Piraeus. También para carga de Tarragona, Malta y Haifa hay que depositar un ENS a mas tardar dos horas antes del arribo en Piraeus.
- **Que significa “International Diversion”?**

Según la regulación de la EU, International Diversión es cuando una nave recalca un Puerto de otro miembro de la EU aunque no estaba planeado en el itinerario principal. Por ejemplo: Antwerp – Hamburg – Rotterdam en vez de Southampton– Hamburg – Southampton. EL operador de la nave tiene que informar a la Aduana del Puerto original sobre el International Diversión.

- **Cuáles serán las primeras embarques afectados de la nueva regla?**

La regla será aplicada a contenedores de deep-sea (cruzando el océano) que empiezan después de la medianoche de diciembre 31, 2010.

Información detallada sobre las primeras embarques afectados será publicada.

- **Hay multas por no cumplir la regla?**

Las multas dependen de las Aduanas de cada Estado de la EU, hasta ahora no hay mas información sobre multas .

- **Esta Hapag-Lloyd desarrollando su propia solución? Están en la fase de prueba ya?**

Si, Hapag-Lloyd esta desarrollando su propia solución ya que nuestro sistema solo necesitara pequeñas modificaciones para cumplir con la regla. La prueba empezó con Bélgica, la certificación con Aduanas alemanas partió en agosto.

- **Hapag-Lloyd permite el filling de un tercero para el ENS?**

Ya que no es mandatorio el filling del shipper / consignatario real, Hapag-Lloyd asume que los Freight Forwarders no estarán interesados en hacer su propia transmisión.

- **En que nivel Hapag-Lloyd hara el filling?**

En el master B/L, que es suficiente según la regulación de la EU.

- **Que información adicional tiene que entregar el cliente comparado con ahora?**

Aunque no es obligatorio aun, Hapag-Lloyd exigirá los primeros 4 dígitos del HS Code, si es posible los primeros 6 dígitos.

La razón para eso es, que las Aduanas erigirán el idioma en que quieren recibir la descripción de la carga y no necesariamente aceptaran una carga descrita en ingles.

- **El cliente tiene que entregar la forma de pago en sus shipping instructions?**

Si, cliente deberá entregar la condición de pago en sus matrices.

- **Como el cliente puede entregar la información adicional si realiza sus shipping instruction electrónicamente?**

El HS Code o partida arancelaria ya está disponible en la página Web de Hapag-Lloyd e INTTRA ACT y LINK. INTTRA Desktop será modificados.

- **Como puede el cliente saber que su carga pasa por la EU (por ejemplo si es FROB carga)?**

La confirmación de booking de de Hapag-Lloyd tendrá un “Customs indicator” como actualmente se indica para cargas a o hacia México, USA y Canadá.

- **La nueva regla tendrá tiempo de cut-off para la documentación?**

Si, el cierre de la documentación estará bajo el concepto de la regla de las 24 hrs, es decir corte documental será aproximadamente 72 horas antes del arribo de la nave. Información mas exacta estará en la confirmación de booking.

- **Habrá una “sin documentación- no embarque”-regla para carga a Europa?**

Si, para cumplir con la regla será necesario.

- **Qué pasa si Hapag recibe un “no embarcar”-mensaje (A) de la primera Aduana de entrada a la EU?**

Cliente será informado lo mas pronto posible (e-mail/telefono).

- **Qué pasa con mensajes tipo B, C y mensaje de carga sospechosa en el primer Puerto y en el Puerto de descarga? Hay que informar el cliente y cuando?**

Todavía no se sabe cuando las Aduanas informaran sobre los riesgos. Es probable que la información será entregada cuando la carga ya está llegando. Sin embargo apenas Hapag-Lloyd este informado enviara la información a su cliente.

- **Habrá un costo por realizar el ENS?**

Actualmente se encuentra en revisión y la conclusión será informada por nuestra oficina a la brevedad.

- **A quien debería contactar en caso de más preguntas sobre regulación ENS?**

Por favor contactar a su oficina de Hapag-Lloyd.