



FAQ TRÁFICO RO-RO

Actualizado 29/03/21

1. ¿Qué significa tráfico Ro-Ro?

Ro-Ro es el acrónimo de Roll on-Roll off y se refiere al transporte marítimo de cargamento rodado, por ejemplo los camiones que viajan a bordo de ferries.

Las contestaciones a las preguntas siguientes se refieren a las entradas y salidas de mercancías que se realice mediante este tráfico en territorio nacional.

2. ¿En qué casilla de la declaración de exportación se declara que la mercancía embarcará en RO-RO? ¿Cómo se declara?

En ninguna. En tanto no se establezcan disposiciones comunes, cada Aduana establece su sistema de gestión y control de la salida de mercancías en Ro- Ro. En general, las Aduanas nacionales utilizan la casilla 19 y el segmento correspondiente de la casilla 31 en sus procedimientos RO-RO, por ello se deberá prestar especial atención a la cumplimentación, en particular, de las siguientes casillas:

- Casilla 19: se deberá indicar código 1 (contenedor) aún cuando la mercancía no viaje en un contenedor
- Casilla 31: se deberá indicar el número de matrícula del remolque/camión en el apartado de contenedor de acuerdo con los criterios indicados en la pregunta nº 7

Además, deberán consultarse las instrucciones específicas que se hayan dictado a nivel local en la aduana por la que se van a realizar las exportaciones.

3. ¿Es obligatorio cumplimentar la casilla 19 de la declaración si la mercancía no se presenta cargada en contenedor?

De acuerdo con la Resolución del DUA (Resolución del 11/07/2014, y sus actualizaciones), la casilla 19 es obligatoria, pero es importante tener en cuenta que la normativa aduanera no condiciona el modo de salida de las mercancías del TAU. Es el operador el que decide si la salida se efectuará como granel, como bultos, en contenedor o en camión en caso de Ro-Ro. Cada modo de salida tiene sus propios requerimientos: no es posible exportar una mercancía a granel sin indicar la cantidad (TM, LT, etc.) y su naturaleza, ni embarcar un contenedor sin indicar su número, así como embarcar una UTI (unidad de carga intermodal) en Ro-Ro, sin su identificación. Es evidente que, en caso de embarque en Ro-Ro, la identificación de la UTI **es un**



dato necesario e imprescindible. Es importante tener en cuenta que los datos de la declaración y el modo de salida son cuestiones distintas

4. ¿Qué importancia tiene cumplimentar adecuadamente las casillas 19 y 31 en una salida en Ro-Ro?

Puede ser fundamental si, como suele suceder, la Aduana en cuestión la utiliza dentro de su procedimiento de control y gestión de embarques en Ro-Ro. Este tipo de tráfico se caracteriza por su agilidad y rapidez lo que exige un tratamiento automatizado de los procesos de importación y exportación que solo puede ser garantizado mediante el eficaz cumplimiento de los procedimientos establecidos por cada Aduana.

5. ¿Es posible embarcar en Ro-Ro un contenedor?

Sí. Las entradas y salidas del territorio aduanero de la Unión (TAU) en Ro-Ro con plataformas cargadas con contenedores marítimos es una operación frecuente, pero lo relevante es que no se embarca/desembarca un contenedor, sino un Ro-Ro en el que la identificación de la UTI (unidad de carga intermodal) es el número del contenedor (ver pregunta nº 7).

6. ¿Qué debo tener en cuenta si importo mercancías en tráfico Ro-Ro para agilizar el levante?

Además de seguir las instrucciones que haya dado, en su caso, la aduana por donde se vaya a importar la mercancía, se recomienda:

- Una cumplimentación adecuada de la declaración de importación, en especial en lo que se refiere a las siguientes casillas:
 - Casilla 19: se deberá indicar código 1 (contenedor) aún cuando la mercancía no viaje en un contenedor
 - Casilla 31: se deberá indicar el número de matrícula del remolque/camión en el apartado de contenedor.
- Incorporar el número de matrícula en las solicitudes presentadas a los Servicios de Inspección en Frontera y, en su caso, en los posicionamientos en recinto, cuando se trate de mercancías sujetas a controles de estos servicios.
- Utilizar en la medida de lo posible la predeclaración de importación, solicitando el despacho con carácter previo a la llegada de la mercancía, es decir, antes de la activación de la Declaración de Depósito Temporal (DSDT).

En la casilla 40 de la predeclaración se deberá incluir, en el momento que disponga de ella, la partida de DSDT. Dicha partida puede consultarse a través de la Sede Electrónica de AEAT, seleccionando la opción "Consulta por contenedores" en el siguiente enlace:

<https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/tramitacion/DA01.shtml>

o en la gestión de esta misma página.



7. ¿Qué matrícula se debe declarar para los diferentes equipamientos (contenedor, camión con caja fija, camión con cabeza tractora y remolque, tándem o tren de carretera, cajas móviles, etc ...)?

- a. Camión con caja fija, la identificación será la matrícula del camión.
- b. Contenedor sobre batea, la identificación será la matrícula del contenedor y en ningún caso la de la batea ni la de la cabeza tractora.
- c. Camión con cabeza tractora y remolque, la identificación será la matrícula o número de identificación del remolque.
- d. Tándem o tren de carretera (camión con caja fija más remolque intercambiable), la identificación será:
 - Si la matrícula del conjunto es la misma se tratará como un único continente. En este caso el embarque de una parte del conjunto se considerará como una sustracción fraudulenta a la vigilancia aduanera.
 - Doble UTI e independiente en los demás casos.
- e. Cajas móviles, con su correspondiente número de identificación debidamente registrado (código ILU) (norma ISO CT/CEN).
- f. En el caso de varios contenedores o cajas móviles en una misma batea o remolque, cada uno de ellos es un equipamiento independiente.

En la identificación de los equipamientos constará exclusivamente de números y letras del alfabeto romano.

8. ¿Qué pasa sí en el momento de presentar la declaración de exportación en un local autorizado para mercancía de exportación (LAME) no conozco la matrícula del remolque/camión o el número del contenedor?

Si en el momento de realizar la declaración de exportación no se conoce la matrícula del remolque/camión o el número del contenedor y la aduana de salida es nacional (donde van a efectuar el embarque en el buque ro-ro), puede incluirse una matrícula ficticia (por ejemplo, R1111AAA) y modificar la declaración una vez despachada y antes de presentar el aviso de llegada en la Aduana de salida (mensaje EAL) para incluir la matrícula o número de contenedor real.

9. ¿Cómo se identifican las cajas móviles?

La identificación de las cajas móviles se hará de acuerdo con lo indicado en la norma ISO EN13044.

Se muestran a continuación ejemplos gráficos del formato para caja móvil así como para remolque.



The structure of the ILU-Code is identical to the BIC-Code.

Owner-Key	Registration number	Check digit
ABCA	001234	2

Reserve an ILU-Code Free choice by the owner Calculate the check digit



► Nueva plaza de codificación conforme a la norma EN13044 para cajas móviles y semi-remolques (horizontal y vertical, según la preferencia)

Esta codificación es obligatoria de conformidad con el anexo B del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión.

10. ¿Cómo se identifican los contenedores?

Se ajustará a la norma internacional ISO 6346 y a sus anexos, consistiendo en un código alfanumérico compuesto por cuatro letras y siete números. Las tres primeras letras identifican al propietario u operador principal y la cuarta es una U. Los 6 primeros números constituyen el número de serie y el séptimo es el dígito de control.

11. ¿Qué es el transporte multimodal?

Se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por **más de un modo de transporte**, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución.

El contrato de transporte multimodal se rige por la normativa propia de cada modo, como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte diferente para cada fase del trayecto.

En el ámbito internacional, el transporte multimodal se regula por el **Convenio de Ginebra** de 24-5-1980 sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, que no ha sido ratificado por nuestro país, pero cuya aplicación es generalizada, habida cuenta de que se trata de la única norma relativa a este tipo de transporte.



12. Elementos subjetivos ¿Quiénes son los intervinientes en los trámites de exportación y embarque vía Ro-Ro?

- Cargador:
- Porteador:.....
- Naviera:
- Transportista:
- Exportador:
- Representante Aduanero:

El **cargador** es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

El **porteador** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos. Se ha optado por la denominación de porteador en lugar de la más usual de transportista.

El **destinatario** es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

El **expedidor** es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

13. Elementos objetivos ¿qué documentos de transporte se utilizan?

- Conocimiento de embarque o Bill of Lading (**BL**) para el transporte marítimo
- **CMR** para el transporte internacional por carretera cuando alguno de los países implicados sea firmante del convenio CMR
- **Carta de Porte** (*Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera*).



Agencia Tributaria
