



D

DEBILIDAD



A

AMENAZA



F

FORTALEZA



O

OPORTUNIDAD



DAFO

EDITORIAL	
SITUACIÓN TRANSPORTE MARÍTIMO	03
PROYECTO DE LEY	
MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL	06
ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY DE MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL	07
BREXIT	
BREXIT	10
30 DÍAS CON EL BREXIT 'BREXIT O BREAKXIT VS OPPORTUNIXIT'	12
IV PLAN ESTRATÉGICO 2021-2025: PORT DE BARCELONA	
IV PLAN ESTRATÉGICO 2021-2025: PORT DE BARCELONA	14
ATEIA FORMACIÓN	
	15
ASESORÍA JURÍDICA	
COMENTARIO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 15 DE OCTUBRE DE 2020 SOBRE EL REQUISITO DE LA HONORABILIDAD	16
ATEIA-OLTRA BARCELONA	
ATEIA-OLTRA BARCELONA EN... DOCUMENTACIÓN	22 25
TIC	
EL FÒRUM TELEMÀTIC IDENTIFICA LAS BUENAS PRÁCTICAS IMPLANTADAS EN LA PANDEMIA Y TRABAJARÁ EN SU DIGITALIZACIÓN DEFINITIVA	26
TRANSPORTIC - SESIÓN INFORMATIVA	27
ADUANA	
THE FUTURE OF CUSTOMS IN THE EU 2040	28
SGS INFORMA...	
PROGRAMAS DE CONFORMIDAD DE PRODUCTO	29
FERROCARRIL	
EUROPEAN YEAR OF RAIL – COMISIÓN EUROPEA	30
OPINIÓN	
ENTORNOS DE TRABAJO SEGUROS Y SALUDABLES, UNA INVERSIÓN VITAL	31
EMPRESA	
PLAN SOSTENIBILIDAD – PORT DE BARCELONA	32
FUNDTRADERS. UN PLAN DE ACOGIDA DINÁMICO, MOTIVADOR Y EFECTIVO	33
BIBLIOTECA	
	34
EMPRESAS ASOCIADAS	
	36
SERVICIOS PARA EMPRESAS ASOCIADAS	
	36

ATEIA – INFORMA
BOLETÍN INFORMATIVO BIMENSUAL
DE ATEIA-OLTRA BARCELONA

EDICIÓN y REDACCIÓN

ATEIA-OLTRA Barcelona

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

Vía Laietana, 32 – 34. 2º
08003 Barcelona
Tel. 93 315 09 03
email: ateia@bcn.ateia.com

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Lluís Coma
lluis@luiscoma.com

PUBLICIDAD

ATEIA-OLTRA Barcelona

Tel. 93.315.09.03
email: ateia@bcn.ateia.com

La distribución de esta publicación electrónica es bimensual.

Sus destinatarios son las empresas asociadas, así como organismos oficiales, entidades e instituciones públicas y privadas relacionadas con el comercio, la logística y el transporte internacional.

Si desea recibir el Boletín ATEIA-Informa, indíquenos sus datos de contacto (Nombre y apellidos, empresa y correo electrónico) a:
ateia@bcn.ateia.com


La redacción de la presente edición se cerró el 19 de febrero de 2021

SITUACIÓN TRANSPORTE MARÍTIMO

En calidad de Presidente de la Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes Aduaneros de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), reconozco estar desagradablemente sorprendido por la derrota que está siguiendo el negocio marítimo durante estos últimos meses y muy especialmente aquellos que tienen su origen o destino en China.

Como Asociación, no podemos ni debemos tomar posición en relación con los precios y otras condiciones de servicio, o si estos precios o condiciones se forman y determinan conforme a las reglas normales del mercado (sean o no convenientes para nuestros asociados). Lo que sí podemos hacer es poner de manifiesto que, en nuestra opinión y de un tiempo a esta parte, todo indica que **las reglas del libre mercado se pueden estar viendo afectadas por una clara falta de competencia, ya sea por el abuso de posiciones dominantes, como por una restricción artificial de las fuentes de aprovisionamiento.**

Los indicios son múltiples. Todos hemos visto como cualquier garantía de embarque se ha esfumado. Las anulaciones de escalas (*blank sailings*) son una constante. Las condiciones y recargos lesivos para los cargadores, como el EIS (*Equipment Imbalance Surcharge*) o el PSS (*Peak Season Surcharge*) y otros similares se replican y se extienden de una compañía a otra de forma casi inmediata, etc. etc. Y no podemos hacer nada porque todas las navieras hacen lo mismo (suponiendo que exista alternativa real, lo cual es mucho suponer), de forma que, como dicen los clásicos, o lo tomas o lo dejas. Y, por si lo anterior no fuera suficiente, a pesar de que a fecha de hoy estamos todavía inmersos en una pandemia de ámbito mundial que afecta a la mayoría (por no decir a todas) de actividades de carácter comercial, leo en la prensa generalista o en los medios del sector que algunas navieras han obtenido en este pasado ejercicio del 2020 unos beneficios ingentes y cifrados en cientos (cuando no miles) de millones de euros. No parece lógico ¿verdad?



Hago entonces un análisis retrospectivo y me vienen a la mente la catarata de fusiones y alianzas que se han venido produciendo en los últimos años hasta crear unos monstruos capaces de controlar el mercado e imponer cualquier condición a la carga y de atenuar, incluso, a puertos y otras instituciones públicas. No quiero personalizar, pero me pregunto, por ejemplo, qué transitario puede permitirse el lujo de pelearse o no embarcar con la naviera paisana de Hamlet, o con otra, esta compatriota de Víctor Hugo... ninguno. **Debe revisarse, a mi juicio, todo ese proceso de concentración y de manera urgente, a fin de que se restablezca una verdadera competencia en el mar.**

Debido al ámbito provincial de nuestra Asociación, soy plenamente consciente del escaso o limitado eco que tendrán las palabras contenidas en el presente artículo. Sin embargo, me he creído en la obligación de exponer lo que consideramos como **prácticas** de dudosa legitimidad y que sus consecuencias sin duda **repercuten negativamente en las actividades del día a día de nuestro colectivo, así como en el de nuestros clientes: las empresas exportadoras e importadoras y de toda la economía, en general.**

Esta situación no afecta solamente al ámbito de nuestro entorno geográfico más próximo, sino que ya podemos hablar de un problema a nivel mundial y así lo demuestra un reciente escrito redactado y publicado de forma conjunta por TRANSPRIME (Asociación Española de Empresas Cargadoras) y FETEIA-OLTRA, nuestra Federación Española de Transitarios.

Y no menos importantes son las recientes declaraciones de CLECAT (Asociación Europea de Transitarios) así como del ESC (European Shippers' Council). Ambas organizaciones, con sede en Bruselas, han denunciado los daños que este comportamiento está ocasionando al comercio marítimo en un momento de recesión económica como el que nos está tocando vivir, situación ésta que ha comportado una **petición a la Comisión Europea para que tome medidas similares a las que están aplicando las autoridades de competencia en otros lugares del mundo.**

En definitiva, y ya concluyo: **el mercado es libre y debe seguir siéndolo para todos;** y en cuanto a las navieras deben poder hacer lo que más les convenga a ellas y a sus accionistas, **pero las autoridades deben velar por que, desde posiciones de dominio, no se cometan abusos.** ●

EMILI SANZ
Presidente ATEIA-OLTRA Barcelona

Circulares

● **Circular MAR. 01/21 (08.02.2021)** que incluye:

- **Comunicado conjunto FETEIA-TRANSPRIME** (22 diciembre 2020)
- **Comunicado conjunto CLECAT – European Shippers' Council** (4 enero 2021)
- **Comunicado European Shippers' Council** (23 enero 2021)

CLECAT y European Shippers Council, las asociaciones europeas que representan a los transitarios, operadores logísticos, representantes aduaneros y a los cargadores, respectivamente, han instado una vez más a la Comisión Europea a investigar las prácticas operativas y comerciales de las navieras, tal y como han hecho repetidamente durante 2020. ●

DOSSIER PRENSA
FEBRERO 2021

E. Sanz recuerda que las autoridades deben evitar abusos por parte de las navieras

En calidad de presidente de la **Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes de Navieras (ATEIA-OLTRA Barcelona)**, Emilio Sanz, ha recordado, en una carta abierta, "este desafortunado episodio de la historia que está afectando al sector marítimo desde finales de marzo y muy especialmente aquellos que tienen su origen en el destino en China".

Sanz ha recordado que los agentes de aduanas y de transporte aéreo y marítimo han sido víctimas de abusos por parte de las navieras. Los agentes de aduanas y de transporte aéreo y marítimo han sido víctimas de abusos por parte de las navieras. Los agentes de aduanas y de transporte aéreo y marítimo han sido víctimas de abusos por parte de las navieras.

DOSSIER PRENSA
FEBRERO 2021

Atea denuncia la falta de competencia y restricciones al transporte marítimo

En calidad de presidente de la **Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes de Navieras (ATEIA-OLTRA Barcelona)**, Emilio Sanz, ha denunciado la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo.

Sanz ha denunciado la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo. Sanz ha denunciado la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo.

DOSSIER PRENSA
FEBRERO 2021

Emilio Sanz: "Debe revisarse el proceso de concentración de las navieras para que se restablezca una verdadera competencia"

En calidad de presidente de la **Asociación de Transitarios, Operadores Logísticos y Representantes de Navieras (ATEIA-OLTRA Barcelona)**, Emilio Sanz, ha denunciado la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo.

Sanz ha denunciado la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo. Sanz ha denunciado la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo.

DOSSIER PRENSA
FEBRERO 2021

Comunicado ATEIA-OLTRA Barcelona

Este comunicado denuncia la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo. Este comunicado denuncia la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo.

DOSSIER PRENSA
FEBRERO 2021

Importante que las navieras declaraciones de CLECAT

Este comunicado denuncia la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo. Este comunicado denuncia la falta de competencia y las restricciones al transporte marítimo.

EI PAIS (20.01.2021)

<https://elpais.com/economia/2021-01-19/la-falta-de-contenedores-en-china-dispara-los-precios-retrasa-los-envios-y-enfada-a-sus-clientes.html>

LA VANGUARDIA (07.02.2021)

<https://www.lavanguardia.com/economia/20210207/6228774/precios-comercio-maritimo-mundial-cuadruplican-covid.html>

CATALUNYA RADIO – Podcast (08.02.2021)

Opini6n de Emilio Sanz, Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona
<https://www.ccma.cat/radio/alcarta/catalunya-al-dia/maerks-aposta-fort-pel-port-de-barcelona/audio/1092122/>



MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL

En el Boletín Oficial de las Cortes Generales (15 enero 2021) se publicaron las enmiendas al Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego.

Las **enmiendas planteadas por FETEIA-OLTRA han sido escuchadas y acogidas por la mayoría de grupos parlamentarios**. Ahora ha dado comienzo una nueva fase en la tramitación de la Ley que implicará, entre otros, que la Administración emita un informe sobre el contenido de las enmiendas y, lógicamente, habrá de procederse al debate y votación de las mismas.

FETEIA-OLTRA seguirá manteniendo el esfuerzo en la modificación de este Proyecto tan perjudicial para nuestro colectivo. ●



ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY DE MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL

El pasado 23 de octubre se publicó en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal (el “Proyecto de Ley”). En la exposición de motivos se destaca que contiene modificaciones en diversas normas, principalmente en materia tributaria, con la doble finalidad de (i) proceder a la incorporación del Derecho de la Unión Europea al ordenamiento interno en el ámbito de las prácticas de elusión fiscal y (ii) introducir cambios en la regulación dirigidos a asentar unos parámetros de justicia tributaria y facilitar las actuaciones tendentes a prevenir y luchar contra el fraude reforzando el control tributario.

En efecto, el Proyecto de Ley contiene diversos artículos que dan cumplimiento a estos objetivos, como los planteados con el objetivo de garantizar el pago del impuesto allí donde se generen los beneficios y el valor, la adecuación del término de paraísos fiscales y jurisdicciones no cooperativas, la regulación tributaria de las criptomonedas, etc.

Sin embargo, alejándose completamente de los dos objetivos rectores indicados incluye también modificaciones en la normativa tributaria relacionada con la actividad aduanera que, lejos de ayudar a la mejora de la competitividad del comercio nacional, amenaza con hundirlo.

En la misma exposición de motivos y en relación con el Impuesto sobre el Valor añadido, se incorporan una serie de cambios para evitar interpretaciones erróneas que pudieran dar lugar a situaciones de abuso o fraude, en especial en materia de responsabilidad tributaria.

El primero de ellos que afecta a nuestro colectivo, consiste en que “para delimitar el ámbito de la responsabilidad solidaria o subsidiaria derivada de las liquidaciones aduaneras se sustituye el término «recinto aduanero», término que ha sido objeto de continua controversia, para clarificar que esta responsabilidad alcanza a los procedimientos de declaración y de verificación de datos de declaraciones aduaneras.”

Con la normativa actual, la responsabilidad tributaria de los Representantes Aduaneros se limita a las actuaciones dentro de los recintos aduaneros, es decir, a la parte en la que interviene. Sin embargo, se quiere ampliar a "las deudas tributarias que se pongan de manifiesto como consecuencia de los procedimientos de declaración o verificación de datos de las declaraciones aduaneras."


Se indica en el Proyecto de Ley que esta medida no supone una ampliación del ámbito de responsabilidad puesto que su exigencia precisa que los controles tributarios se realicen en relación con la mercancía presentada a despacho, pero la realidad es justamente la contraria, puesto que pasamos a ser responsables de las deudas tributarias de nuestros clientes durante 4 años, cuando en estos momentos con la normativa en vigor, como no puede ser de otra forma, las liquidaciones del IVA a la importación que nacen fuera de los recintos aduaneros los únicos responsables son los sujetos pasivos, es decir los importadores.

Uno se pregunta cómo se mejora la lucha contra el fraude si expresamente se indica que los controles se realizan sobre la mercancía presentada a despacho, es decir, sobre la misma documentación e información que hasta ahora y, por tanto, con los mismos medios para el control.

Parece evidente que con idénticas herramientas se va a realizar un mismo control. El cambio reside en que la Administración se reserva el derecho a exigir el pago de la deuda a los Representantes Aduaneros durante 4 años desde que ha tenido lugar el despacho de importación. Por tanto, no se trata de luchar contra el fraude, sino que el único objetivo del Proyecto de Ley es satisfacer el afán recaudatorio de la Administración, teniendo una garantía adicional de cobro, caiga quien caiga.

Resulta inadmisibles y claramente discriminatorio que un actor económico, por el mero hecho de realizar su trabajo, tenga que responder de deudas tributarias de su cliente, importador, y más durante 4 años, yendo en contra de la exigencia de un sistema tributario justo que proclama el artículo 31.1 de la Constitución, en la medida en que los Representantes Aduaneros, después de la autorización de importación de las mercancías, ya han consumado su relación contractual o de mandato con su cliente. Además, supone un agravio comparativo con el nivel de responsabilidad exigido a otros profesionales que actúan mediante representación voluntaria de sus clientes ante la Agencia Tributaria, (Abogados, Asesores Fiscales o Gestores Administrativos).

Otro de los cambios incluidos en el Proyecto de Ley es el de ampliar a 3 años el plazo de caducidad de los procedimientos iniciados por declaración respecto de aquellos tributos que se liquiden por las importaciones de bienes en la forma prevista por la legislación aduanera para los derechos de importación, en lugar de los 6 meses que aplica con carácter general para el resto de los tributos.



Nuevamente, se perjudica al colectivo, generando inseguridad jurídica al tener procedimientos abiertos durante tanto tiempo, cuando lo que buscamos los administrados es precisamente que se resuelvan cuanto antes.

Ni que decir tiene que esto no supone ningún avance en la lucha contra el fraude, sino que únicamente se premia el exceso de burocracia y lentitud por parte de la Administración ampliándose el plazo de duración de los expedientes. Por otra parte, teniendo en cuenta que los planes de la Administración son los de separar completamente las liquidaciones de deuda aduanera (aranceles) y deuda tributaria (IVA), lo dispuesto en el Proyecto de Ley supone, precisamente, ir en contra de dicho principio.

Por último, el Proyecto de Ley introduce una Disposición Adicional para establecer que los Representantes Aduaneros que quieran constituir una garantía global no podrán emplear, a efectos prácticos, la modalidad de representación directa, prevista en el Código Aduanero de la Unión.

En este punto, el Proyecto de Ley va un paso más allá y, de nuevo con la finalidad de garantizarse el cobro de los impuestos correspondientes, ataca uno de los principios de la normativa aduanera europea (CAU), que prevé la libertad de elección entre la representación directa y la indirecta. Parece obviar el legislador que los Reglamentos de la UE tienen aplicación directa en los Estados miembros y que la normativa nacional no puede contradecir lo reglado por los mismos.

En definitiva, el único y exclusivo objetivo del Proyecto de Ley es garantizar que la Administración se asegure el cobro de los impuestos relativos a operaciones de comercio exterior, imponiendo a los Representantes Aduaneros una responsabilidad del todo injustificada, discriminatoria y excesiva, teniendo que responder de las posibles deudas de sus clientes durante 4 años. Además, parece premiar el exceso de burocracia y falta de diligencia, ampliando a 3 años el plazo de caducidad de los procedimientos.

Y todo ello, poniendo en riesgo la supervivencia de todo un sector económico -no solo el de la representación aduanera, que teniendo que afrontar unos riesgos financieros de tal calado, no podrá competir en igualdad de condiciones contra sus colegas europeos, sino que ello afectará a todo el sector del comercio internacional y logístico nacional.

El legislador parece obviar que competimos en el mercado común y que el desvío de los tráficó a otras plazas, puede suponer nuestra sentencia de muerte. Quiriendo asegurarse a toda costa el cobro de impuestos, se quedará sin impuestos que cobrar. ●

MARTÍN FERNÁNDEZ
Adjunto – Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

*Publicado en REVISTA FETEIA-OLTRA
“EMPRESA TRANSITARIA – El Anuario de los Operadores Logísticos”
Nº 19 – Diciembre 2020 (Pág. 15 y ss.)*

BREXIT

Tras la celebración del referéndum del Brexit, el 29 de marzo de 2017 el Reino Unido (RU) notificó al Consejo Europeo su intención de abandonar la Unión Europea (UE). Este hecho tuvo lugar de forma oficial el pasado 31 de enero de 2020, dando inicio, tal como se estableció en el Acuerdo de Retirada, al periodo de transición hasta el 31 de diciembre de 2020. La UE y el RU estuvieron negociando, desde febrero de 2020, una nueva asociación leal para el futuro, basada en la Declaración Política acordada en octubre de 2019.

Tras meses de complicadas negociaciones y más de cuatro años después del referéndum, el pasado 24 de diciembre de 2020 la UE y el RU alcanzaron el **Acuerdo de Comercio y Cooperación que rige desde el 1 de enero de 2021**.

Se trata de un acuerdo dividido en tres: un Acuerdo sobre libre comercio y otros dos Acuerdos sobre Seguridad de la Información y sobre Cooperación Nuclear Civil. Por su parte, el Acuerdo de Comercio y Cooperación cuenta con un bloque sobre Libre Comercio, otro establece un marco de cooperación económica, social, medioambiental y en materia de pesca, el tercero, regula una asociación en materia de seguridad interior y, el cuarto y último bloque, establece un marco de gobernanza común. ●

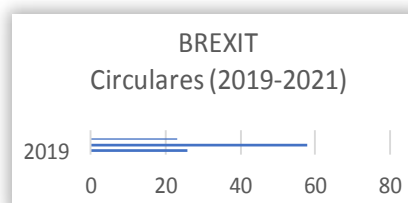


ATEIA-OLTRA Barcelona ha remitido a sus empresas asociadas numerosa información en desarrollo del **Real Decreto-ley 38/2020 medidas de adaptación a la situación de estado tercero del Reino Unido**, así como **jornadas y webinarios** organizados, entre otros, por la Embajada Británica, ICEX, Departamento Internacional de Foment del Treball y Port de Barcelona.

Información disponible en www.bcn.ateia.com y en los resúmenes publicados en ATEIA-Infoma; desde 2016, las empresas asociadas de ATEIA-OLTRA Barcelona reciben información relacionada con el BREXIT.

FETEIA-OLTRA, junto con las asociaciones más representativas del sector, mantuvo reunión con el **Departamento de Aduanas e II.EE** al objeto de tratar la situación generada por la salida del Reino Unido de la Unión Europea; reunión en la que se expusieron las principales incidencias que se producen. Desde FETEIA-OLTRA se solicitó nuevamente la implantación de ventajas a los **OEA**, puesto que el Acuerdo comercial entre Reino Unido y la Unión Europea prevé el reconocimiento mutuo de dicha figura. ●

● **Informe completo: Circular ADU. 10/21 (19.01.2021)**



30 DÍAS CON EL BREXIT 'BREXIT O BREAKXIT vs OPPORTUNIXIT'

El día 1 de enero de 2021 el Reino Unido salió de la Unión Aduanera y del Mercado Único de la UE, convirtiéndose en un tercer país a todos los efectos tanto en comercio de bienes como de servicios con todas las consecuencias derivadas a nivel aduanero, fiscal y de los controles concomitantes.

Justo al cumplirse los primeros 30 días del acuerdo formalizado para esta salida, las predicciones más fatalistas se han cumplido, muy a pesar de las inversiones en recursos materiales y humanos y las medidas preventivas que se han puesto en marcha tanto por parte del Gobierno Británico, como de la Unión Europea, así como de todas las partes interesadas.

A pesar la ingente información disponible, manuales, webs, conferencias, webinars, presentaciones y documentación tanto de las Autoridades de Gran Bretaña, como de la UE, de la AEAT, las embajadas, como de los profesionales aduaneros, sobre las previsible consecuencias de un Brexit, con o sin acuerdo, y de las aclaraciones sobre los procedimientos a aplicar en este nuevo escenario, las consecuencias de los nuevos controles en frontera han sido evidentes, y la desinformación absoluta.

Problemas de desabastecimiento en UK, ineficiencias en la gestión del transporte y los trámites aduaneros, demoras, bloqueos, pérdidas de tiempo, mayores costes aduaneros y administrativos, para superar los mayores controles en la mercancía que trata de atravesar el Canal de la Mancha, han provocado el caos, que conjugado con los efectos del COVID y de la aparición de la nueva cepa inglesa, han provocado la tormenta perfecta, provocando la cancelación temporal del servicio de la línea terrestre UK-Spain-UK por parte de algunos importantes Operadores Logísticos, o la falta de camiones en determinadas zonas con riesgo de la ruptura de las cadenas de suministros.

Son numerosos los problemas que se repiten día tras día y que nos van trasladando, distintos Operadores Económicos, entre los que podemos destacar, entre otros, los siguientes:

- Una desinformación generalizada de los trámites nuevos por parte de los cargadores.
- Criterios dispares por parte de funcionarios de las Aduanas.
- Errores en los servicios de inspección en frontera en la entrada de mercancía en el paso de Calais.
- Problemas en la ultimación de los DAE.
- Controles veterinarios inapropiados en mercancía que en principio se encontraba exenta de control
- Problemas informáticos en la generación de tránsitos desde UK a España
- Bloqueo de mercancías de origen animal en puntos de entrada en Irlanda tras el tránsito por UK
- Pago de aranceles indebidos por dificultades de demostrar orígenes preferenciales de la mercancía.
- Colapso de las terminales
- Cambio de los flujos normales en el transporte que provocan acumulación de transportistas en un lugar determinado y escasez de camiones en determinadas áreas lo que obliga a la reorganización logística, y un aumento de los costes de transporte.
- Ausencias en los registros REX
- Falta de establecimientos aduaneros para garantizar la suspensión temporal de gravámenes de la mercancía procedente de UK
- Escasez de depósitos fiscales en determinadas zonas de España
- ...

Preveamos y esperamos para el bien de todo el sector, que a medida que transcurran los meses la situación se vaya normalizando y que se vayan tomando las decisiones de forma acertada.

Hemos de entender, que algunas de las dificultades son propias de los cambios de calado que provoca el Brexit, al establecerse unas nuevas reglas de juego.

Pero una vez más los protagonistas del engranaje de la cadena logística, los profesionales del sector, consultores de aduanas y de comercio exterior, transitarios, representantes aduaneros, y transportistas, tienen una nueva oportunidad histórica en frente para soslayar o limitar estas dificultades y sus consecuencias, y generar gran valor añadido en la cadena logística transmitiendo su conocimiento a los cargadores importadores y exportadores y canalizando las mejores soluciones en el marco de la normativa aduanera, y que el Brexit no se convierta en una ruptura de las cadenas de suministro "breakxit", sino que permita generar nuevos negocios en este nuevo escenario del esperanzador 2021. ●

Carles Cardona Masfarre
CEO - Juma Consulting-OEA Consultores
Consultor de Aduanas y Seguridad
Auditor OEA/ Tapa FSR&TSR/ ISO/GDP/CEIV IATA Pharma
Instructor de Seguridad





IV PLAN ESTRATÉGICO 2021-2025: PORT DE BARCELONA

El Port de Barcelona sitúa a la sociedad y las personas en el centro de su IV Plan Estratégico 2021-2025 que se concreta en un objetivo general, con tres hitos cuantificables, tal como ha explicado a la presidenta del Port de Barcelona, Mercè Conesa, en presentación que tuvo lugar el pasado 13 de enero.

A nivel de **sostenibilidad económica** se fija el objetivo de crecimiento del valor del comercio exterior que pasa por el Port de Barcelona hasta los 70.000 millones de euros el año 2025 (actualmente es de 65.000 millones de euros). Con respecto a la **sostenibilidad medioambiental**, el objetivo es tener el 50% de las muelles de contenedores y ro-ro electrificados y disponer de una red provisional y conexiones OPS consolidadas o con proyectos de electrificación en marcha. Y en cuanto a la **sostenibilidad social**, se quiere incrementar el capital humano hasta las 40.000 personas trabajando diaria o regularmente en el puerto.

El nuevo Plan ha establecido **dos horizontes temporales**: uno **hasta el 2025** por el cual se ha definido un conjunto de objetivos estratégicos y operativos, específicos y cuantificables. Y un horizonte a largo plazo, **para el año 2040**, por el cual se han marcado las grandes líneas de actuación necesarias para garantizar un posicionamiento del Port de Barcelona consolidado y competitivo.

El camino marcado por este IV Plan Estratégico tendrá como consecuencia *“un puerto que habrá modernizado las infraestructuras; que habrá generado actividad económica y dado apoyo al tejido productivo; un puerto que mantendrá el crecimiento económico, que es imprescindible. Nuestro Plan Estratégico, pues, hará posible una sociedad más próspera, un puerto más verde y un puerto más humano,”* ha asegurado la presidenta del Port de Barcelona.

El IV Plan Estratégico, que da continuidad a los diferentes documentos estratégicos del Port de Barcelona publicados desde el año 1997, es fruto de un proceso participativo en el cual se han involucrado 200 profesionales de la Comunidad Portuaria de Barcelona y de los principales grupos de interés del Port. El nuevo Plan ha analizado los posibles escenarios y tendencias que se producirán en el futuro y ha realizado una propuesta estratégica, definida por una misión -la razón de ser del Port- y una visión -la imagen de futuro. ●

- **La presentación del IV Plan Estratégico 2021-2025 del Puerto de Barcelona está disponible en:**
<http://www.portdebarcelona.cat/plaestrategic>



Del 1 al 10 de febrero de 2021, se llevó a cabo la primera edición 2021 del **CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

El 2 de febrero de 2021, tuvo lugar el inicio del **CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL PARA EL TRANSPORTE INTERIOR E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.**

Ambos cursos se desarrollan en una plataforma E-Learning / AULA VIRTUAL.



Abierto el plazo de inscripción del IATA CARGO INTRODUCTORY COURSE que se celebrará los lunes y miércoles del **17 de marzo al 19 de mayo de 2021.** ●

Estudiantes en prácticas

Se recuerda que nuestras empresas asociadas pueden acoger a alumnos en prácticas, según niveles de estudios:

- **Ciclos formativos de grado superior de Comercio Internacional y/o de Transporte y Logística.**
Circular FP.01/18 (29.01.18)
- **Universitarios**
Facultad de Náutica de Barcelona (UPC).
Más información: Circular FP.25/10 (02.11.10)
Tecnocampus Mataró (UPF)
Grado en Logística y Negocios Marítimos
Más información: Jesús E.Martínez. jmartinezma@tecnocampus.cat
Sandra Sánchez. ssanchez@tecnocampus.cat
- **Graduados**
Universidad Abat Oliba - CEU. Máster en Derecho Marítimo
Máster en Logística y Comercio Internacional
Más información: Universidad Abat Oliba - CEU. Tel. 93 254 09 00



COMENTARIO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 15 DE OCTUBRE DE 2020 SOBRE EL REQUISITO DE LA HONORABILIDAD

1. PRELIMINAR

La sentencia del Tribunal Supremo de 15 de octubre de 2020, que resuelve el recurso interpuesto por el Comité Nacional del Transporte por Carretera contra el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero reitera machaconamente que la pérdida de la honorabilidad vinculada a la comisión de determinados delitos e infracciones administrativas graves no es propiamente una sanción administrativa, sino una consecuencia de la imposición de las penas o sanciones con que se castigan dichos delitos o infracciones.

Sin embargo y a mi modo de ver, se hace muy cuesta arriba alinearse con esta calificación, no sólo porque con ella se rehúyen las exigencias derivadas del principio de legalidad en el ámbito sancionador que establece el artículo 25.1 de la Constitución, sino también porque se aligeran los imperativos del procedimiento sancionador, como implícitamente viene a reconocer la propia sentencia.

2. CRÍTICA DE LA SENTENCIA

A) La sentencia adolece de falta de precisión ya que no puede entenderse perdida provisionalmente la honorabilidad ni aún a reserva de que pudiera ser levantada en un procedimiento administrativo posterior

Para comenzar, conviene destacar que la palabra “consecuencia,” como hecho o acontecimiento que sigue o resulta de otro, que emplea la sentencia, carece de significación jurídica, sin que pueda extraerse de ella conclusión alguna respecto a una cuestión tan importante y grave como es la pérdida de la honorabilidad. En realidad, hay que suponer que lo que se ha querido decir con esta expresión es que la pérdida de la honorabilidad está condicionada a la previa imposición de una sanción administrativa o condena penal. Pero esto, naturalmente, no explica ni aclara nada a la hora de determinar sí por sus características y naturaleza aflictiva la pérdida de la honorabilidad es o no una verdadera sanción que haya de ser tratada y considerada como tal, o sea de forma autónoma a la condena penal o a la sanción administrativa que legitiman su aplicación, aunque sea consecuencia de ellas.



Esta falta de precisión es lo que seguramente ha llevado a la sentencia a afirmar algo ciertamente cuestionable, como es "(...) que tanto en el Reglamento comunitario –se refiere al Reglamento (CE) 1071/2009–, como en la normativa española la imposición de las sanciones penales administrativas conlleva la pérdida "provisional" –de la honorabilidad– a reserva del procedimiento administrativo completo. El Reglamento comunitario sí anuda dicha pérdida a las sanciones penales o administrativas graves previstas en materia de transportes si bien provisionalmente. Esta conclusión se basa en la previsión expresa y taxativa de que la honorabilidad es incompatible con la imposición de las referidas sanciones (...)", página 9, párrafo tercero).

No obstante, parece muy claro que ni del apartado 2, a) del artículo 6 del Reglamento (CE) 1071/2009, ni tampoco de la normativa española (artículos 45 y 143. 5, último párrafo de la LOTT), se desprende la posibilidad de que, al menos para las empresas en marcha, la pérdida de la honorabilidad se pueda producir de forma provisional y automática por la mera imposición de determinadas sanciones o condenas penales que puedan llevar aparejada dicha pérdida, puesto que con arreglo al citado apartado del Reglamento CE (norma prevalente respecto al Derecho interno) para que se produzca la pérdida de la honorabilidad se exige la instrucción, de manera apropiada y en el momento oportuno, de un expediente completo para valorar si en función de las circunstancias del caso podría constituir una respuesta desproporcionada, sin que esté previsto en el mencionado apartado anticipar, ni aún provisionalmente, los resultados del expediente antes del tiempo previsible o fijado para su resolución.

Además, incluso aunque supuestamente la pérdida de la honorabilidad no se tratase de una sanción, tampoco podría aplicarse provisionalmente dado lo que establece el artículo 4.1 de la Ley 40/2015 de Régimen jurídico del sector público, cuando dispone que "las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen (...)". Prescripciones que, incuestionablemente, resultan inconciliables con una pérdida automática, aunque sea provisional, de la honorabilidad pese a que en teoría pudiera estimarse comprometida o cuestionada desde el momento en que se haya impuesto la condena penal o la sanción administrativa que facultan para su aplicación

B) La pérdida de la honorabilidad es sustancial y materialmente una sanción

La pérdida de la honorabilidad por sus características sustantivas o materiales se ajusta al concepto de sanción, pues se han de comprender en ese calificativo todos aquellos actos o resoluciones administrativas que de algún modo limitan o restringen los derechos de los administrados como reproche, directo o indirecto, por el incumplimiento del deber de respetar determinados requerimientos o mandatos legales, tal como ya pusimos de relieve en esta misma Revista (núm. 16, correspondiente al mes de julio de 2019).

En el caso presente, las limitaciones o restricciones consisten en la suspensión de las autorizaciones para el transporte terrestre por carretera de viajeros o de mercancías, así como la de aquellas otras habilitaciones que se hubieran obtenido bajo la condición de vigencia de la autorización suspendida; y en la inhabilitación, mientras dure la suspensión, para ser titular de otras autorizaciones de transporte o para ejercer la actividad de gestor de transporte (artículo 52.1 de la LOTT en relación con el artículo 116,2 y 4 del ROTT).

Siendo de destacar, además, que la calificación sustantiva como sanción de esas limitaciones o restricciones permanece inalterada no obstante haberse impuesto como consecuencia de una condena penal o de una sanción administrativa, dado que tales condenas o sanciones son elementos externos a la limitación o restricción propiamente dicha que, si bien facultan para su imposición, no condicionan ni determinan su contenido.

También el Derecho comunitario, que es precisamente el origen del requisito de la honorabilidad, tipifica como sanciones la suspensión o privación de autorizaciones o ventajas. Así, el artículo 5.1, letras c), d) y e) del Reglamento (CE, EURATOM) 2988/1995 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de la Comunidad, considerado como una especie de "código general" de las sanciones comunitarias, califica como sanciones: c) la privación total o parcial de una ventaja concedida por la normativa comunitaria, incluso en el caso de que el agente sólo se haya beneficiado indebidamente de una parte de dicha ventaja; d) la exclusión o la retirada del beneficio o de la ventaja durante un período posterior al de la irregularidad; e) la retirada temporal de una autorización o de un reconocimiento necesarios para participar en un régimen de ayuda comunitaria.

Lo que, salvando las distancias, confirma que la pérdida de la honorabilidad, por generar también la privación, exclusión o retirada temporal de determinadas autorizaciones de transporte o la inhabilitación, asimismo temporal, para ejercer como gestor de transporte, tiene que ser considerada como una sanción y, por cierto, muy grave dadas las irreversibles consecuencias económicas que puede producir.

C) Autonomía de la sanción de pérdida de la honorabilidad respecto a las condenas o sanciones administrativas que habilitan para su imposición

La autonomía de la sanción de pérdida de la honorabilidad frente a la condena penal o sanción administrativa no proviene de que la pérdida de la honorabilidad sea una consecuencia de estas últimas, como señala la sentencia del Tribunal Supremo (página 7, último párrafo), sino de que la previa condena penal o sanción administrativa es el presupuesto de hecho que configura la tipicidad de la sanción de pérdida de la honorabilidad. Presupuesto fáctico que, más allá de su inexcusable existencia, carece de condicionantes en orden a la sanción de pérdida de la honorabilidad, que por ello podrá y deberá acordarse con plena autonomía con respecto a la previa condena penal o sanción administrativa y atendiendo solo a su proporcionalidad en relación con las circunstancias del caso.

Para ello, y precisamente debido a esa autonomía en relación a la anterior condena o sanción administrativa, habrá que recurrir a un "procedimiento completo" de acuerdo con lo prescrito en el apartado 2, a) del artículo 6 del Reglamento (CE) 2988/95 antes mencionado.

Pero, ¿qué ha de entenderse por "procedimiento completo"? A mi modo de ver, el "procedimiento completo" a que se refiere la regulación comunitaria no es otro que el procedimiento administrativo común regulado en los artículos 54 al 93 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, con las especialidades diseñadas para el procedimiento sancionador en los artículos 89 y 90 de la misma Ley, habida cuenta que de conformidad con el artículo 4, apartado 2 del Reglamento (CE, EURATOM) el procedimiento para aplicar las sanciones comunitarias, a reserva del



Derecho comunitario –reserva que en este caso no existe– se ha de regir por el Derecho de los Estados miembros; máxime teniendo en cuenta que, como antes ya se ha recordado y reitera la exposición de motivos del expresado Reglamento, su finalidad es “el establecimiento de un marco jurídico común a todos los ámbitos cubiertos por las políticas comunitarias”, entre ellos el relativo al transporte terrestre por carretera de viajeros o de mercancías.

Por ello, la posición que adopta la sentencia del Tribunal Supremo (página 10, último párrafo), al descartar que el procedimiento para la comprobación de la proporcionalidad sea un procedimiento sancionador, queda seriamente comprometida. Tanto más si se considera que según el apartado 9 de la exposición de motivos del Reglamento (CE) 1071/2009, la autoridad competente para decretar la pérdida de la honorabilidad, antes de adoptar su decisión final, debe haberse asegurado de que se ha realizado una “investigación (para nosotros instrucción) completa y documentada” en la que se hayan reconocido los derechos procesales fundamentales del sujeto infractor, lo que en España sólo se puede hacer en el marco de un procedimiento sancionador dotado, y no relevado, de todas las exigencias que se han de observar en garantía del administrado.

Y tampoco y en congruencia con lo anterior, el objeto de este procedimiento ha de ser, como igualmente se indica en la sentencia de que se trata (página 10, penúltimo párrafo), determinar si la pérdida de la honorabilidad es o no proporcionada, sino decidir si procede o no la pérdida de la honorabilidad por razones de proporcionalidad y en función de las circunstancias del caso, lo que obviamente no es lo mismo.

Por otro lado, el contenido sancionatorio autónomo de la pérdida de la honorabilidad se constata también desde la vertiente procesal. Así, la clave de bóveda del procedimiento penal o del administrativo para corregir determinadas infracciones graves a las normas reguladoras del transporte terrestre por carretera es una valoración de la culpabilidad, mientras que en el procedimiento para acordar la pérdida de la honorabilidad la valoración ha de girar en torno a la proporcionalidad (artículo 6.2. a) del tan citado Reglamento (CE) 1071/a 2009). Diferentes valoraciones que no solo excluyen el “non bis in ídem”, o sea una reiteración valorativa sobre los mismos supuestos de hecho, sino que también reafirman la autonomía existente entre las penas o sanciones administrativas y la pérdida de la honorabilidad considerada como sanción.

D) La sanción de pérdida de la honorabilidad tiene un alcance retributivo diferente del que corresponde a las penas o sanciones administrativas presupuesto para su aplicación

La idea de que el infractor ha de ser apartado, aunque sea temporalmente, del ejercicio de su actividad o profesión lleva en sí un germen de autonomía que distingue con nitidez el contenido retributivo de la sanción de pérdida de la honorabilidad del que corresponde a las penas o sanciones administrativas que legitiman su imposición. Con éstas, lo que básicamente se pretende es corregir, con objetivos de “prevención general”, ciertas conductas que conculcan la normativa de los transportes terrestres por carretera, en tanto que la pérdida de la honorabilidad tiene una marcada impronta de “prevención especial”, pues, dejando de lado sus componentes económico y aflictivo o moral, a lo que tiende es a prevenir la repetición de conductas punibles o infractoras a cargo del mismo sujeto penal o administrativamente responsable¹.

¹ “Prevención general” y Prevención especial” son expresiones extraídas del Derecho penal pero trasladables al Derecho administrativo sancionador. La “prevención general” va dirigida a la sociedad en general por las repercusiones dañinas que el delito o la infracción administrativa tienen en el sistema de Derecho, transmitiendo el mensaje de que el Estado, como garante de dicho sistema, tiene la obligación de hacerlo respetar castigando o sancionando a quien lo desconoce o quebranta. En cambio, la “prevención especial” va dirigida al delincuente o al sujeto infractor para que interiorice el deber de respetar la ley y de esta manera frene su eventual impulso a la repetición o reiteración de las conductas punibles o infractoras.

Hemos de indicar que el artículo 117 del ROTT y su posible conflicto con el principio de reserva de ley del artículo 25.1 de la Constitución no fue objeto del recurso contencioso administrativo resuelto por la sentencia del Tribunal.



Y a todo lo anterior habría que añadir las perjudiciales consecuencias que puede tener, y de hecho ya ha tenido, situar la pérdida de la honorabilidad fuera del terreno de las sanciones administrativas, ya que con ello se habilita al reglamento para disponer de una amplia intervención en la materia en detrimento del principio de legalidad del artículo 25.1 de la Constitución. Un ejemplo de lo que decimos es que el nuevo artículo 117 del ROTT² haya determinado el IRI (Índice de Reiteración Infractora) sirviéndose de unos indicadores no del todo coincidentes con los que establece la regulación comunitaria, quebrando a nivel de la Unión Europea la ineludible uniformidad en una materia tan sensible y capaz de originar desigualdades y competencias desleales entre las empresas de los Estados miembros, tal como ya indiqué en mi anterior comentario sobre la cuestión publicado en el número 16 de esta Revista.

² Hemos de indicar que el artículo 117 del ROTT y su posible conflicto con el principio de reserva de ley del artículo 25.1 de la Constitución no fue objeto del recurso contencioso administrativo resuelto por la sentencia del Tribunal Supremo que motiva el presente comentario, quedando por tanto el referido conflicto imprejuizado, si bien la insistencia de la referida sentencia en negar el carácter de sanción a la pérdida de la honorabilidad hace presagiar en España una resolución contraria a lo que sostenemos en el caso de que llegase a cuestionarse el asunto en vía judicial. No obstante, quedaría abierta la posibilidad de que con ocasión de un litigio concreto sobre la pérdida de la honorabilidad, se plantease ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por el juez o tribunal que conociese del caso, de oficio o a solicitud de parte y en base al artículo 267, b) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, una cuestión prejudicial respecto a si dicha pérdida tiene o no naturaleza sancionatoria.

3. COMENTARIO FINAL

De todo lo expuesto hasta aquí se colige que el Tribunal Supremo considera que la pérdida de la honorabilidad se produce automática y provisionalmente cuando se decreta una condena penal o una sanción administrativa por ciertos delitos o infracciones administrativas graves que pueden legitimar para imponer esa pérdida, sin perjuicio del procedimiento completo a incoar sobre la proporcionalidad de la medida ya en vigor, aunque provisionalmente, desde el momento en que recae la condena penal o la sanción administrativa.

Sin embargo, como asimismo se deduce de este comentario, no participo de ese criterio ya que mientras no se produzca la decisión final administrativa privando de la honorabilidad, ésta permanece intacta pese a poder ser teóricamente cuestionada, dada la naturaleza constitutiva y no meramente declarativa de la citada decisión, que además es autónoma con respecto a la previa condena penal o sanción administrativa que le sirve de presupuesto habilitante. ●

MANUEL M. VICENS
Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA-OLTRA

Publicado en REVISTA FETEIA-OLTRA
"EMPRESA TRANSITARIA – El Anuario de los Operadores Logísticos"
Nº 19 – Diciembre 2020 (Pág.48 y ss.)

NORMATIVA

Enmiendas de 2018 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante la Resolución MSC.442(99).

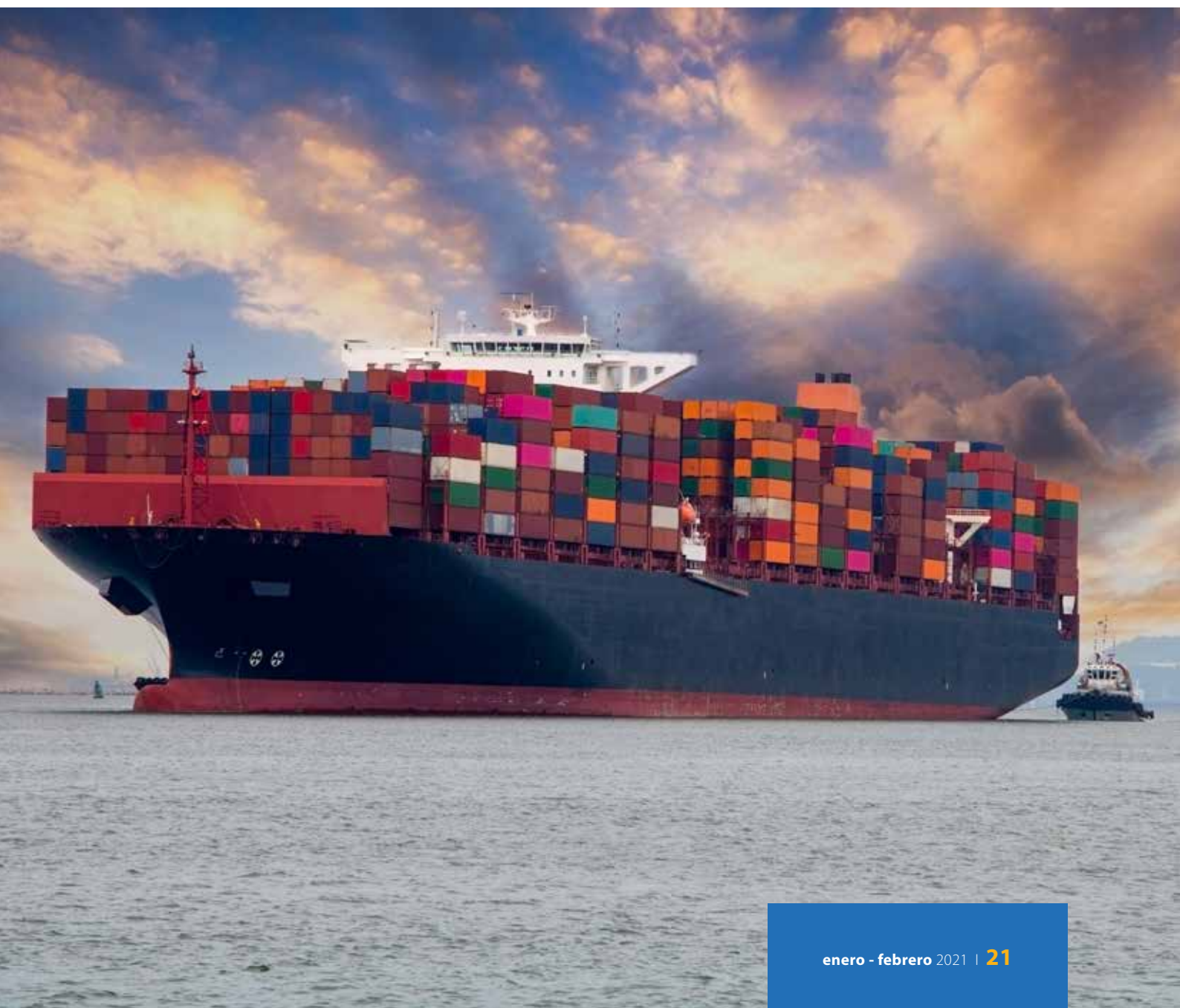
BOE nº 337, de 26 de diciembre de 2020

- ***Circular MAR. 04/20 (29.12.2020)***

Resolución de 25 de enero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2021.

BOE nº 26 de 30 de enero de 2021

- ***Circular TTE. 07/21 (01.02.2021)***



ATEIA-OLTRA Barcelona en...

11 enero

FOMENT DEL TREBALL: ASAMBLEA GENERAL

Como miembro de la Junta Directiva de Foment, Emilio Sanz, Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona asistió a la Asamblea General de Foment. Ante la crisis sanitaria y económica, el Presidente de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre ha insistido en ayudar a la economía, a empresarios y trabajadores, con ayudas directas, una nueva prórroga de los ERTE que facilite la ocupación de forma proporcional al mercado y la demanda. ●

- **Más información y Discurso del Presidente de Foment, Sr. Sánchez Llibre en:**
www.foment.com/wpcontent/uploads/2021/01/2021.01.1_DiscursAssembleaFoment.pdf

13 enero

PORT DE BARCELONA: IV PLAN ESTRATÉGICO 2021 – 2025 PRESENTACIÓN

- **Más información en página 14.**



ATEIA-OLTRA Barcelona en...



21 enero

PORT DE BARCELONA: ALIADO DE LAS EMPRESAS PARA LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA COLOQUIO FOMENT DEL TREBALL – PWC

La presidenta del Puerto de Barcelona, Mercè Conesa, presentó un escenario positivo respecto a la evolución de la economía los próximos meses, siguiendo los indicadores de la actividad del conjunto del área portuaria de la ciudad que es, sin duda, uno de los pulmones de Barcelona y espejo destacado del estado de salud de la actividad económica e industrial.

Mercè Conesa mencionó las prioridades inmediatas del país: programa de ayudas directas a las empresas para superar la crisis del Covid-19; estrategia para la industria del automóvil –que históricamente ha liderado las exportaciones del Puerto de Barcelona- y desburocratizar los procedimientos de la administración porque, tal y como ahora se gestiona, *“puede dificultar la ejecución de los proyectos transformadores que ganen los fondos europeos del Next Generation”* para la recuperación post-covid.

La intervención de la presidenta del Puerto se celebró en la sede de Foment del Treball, dentro del ciclo Almuerzos PwC-Foment, que reúne a las más destacadas personalidades de la actividad económica catalana.

El presidente de Foment, Sánchez Llibre se ha comprometido a apoyar y contribuir a consolidar el Puerto de Barcelona como el principal hub logístico del mediterráneo. ●

(Fuente: Foment del Treball)

ATEIA-OLTRA BARCELONA EN...

21 enero

FOMENT DEL TREBALL - COMISIÓ INTERNACIONAL BREXIT - REUNIÓ CON EL DIRECTOR DE LA REPRESENTACIÓ DE LA COMISIÓ EUROPEA EN ESPAÑA, FRANCISCO FONSECA

Emili Sanz, Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, participo en la reunió que los miembros de la Comisió Internacional de Foment del Treball mantuvieron con Francisco Fonseca, Director de la Representació de la Comisió Europea en España.

Tras meses de complicadas negociaciones y más de cuatro años después del referéndum del Brexit, el pasado 24 de diciembre de 2020, la Unión Europea y el Reino Unido alcanzaron un **Acuerdo de Comercio y Cooperaci3n** que rige, desde el 1 de enero de 2021.

Ante las previsibles complicaciones con respecto a la implantaci3n provisional del Acuerdo, el Sr. Fonseca expuso la situaci3n actual y los cambios que se sucederán en los próximos meses, a fin de que las empresas puedan afrontarlos con las máximas garantías posibles. ●

(Fuente: Foment del Treball)

28 enero

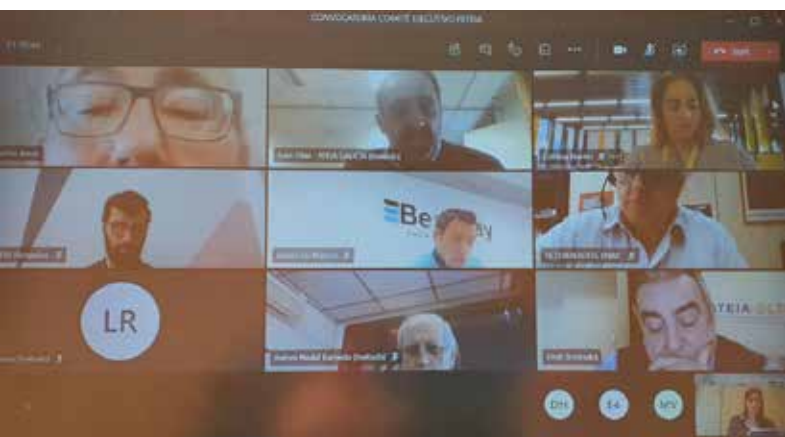
CONSELL RECTOR PARA LA PROMOCI3N DE LA COMUNIDAD PORTUARIA DE BARCELONA SESI3N PLENARIA



17 febrero

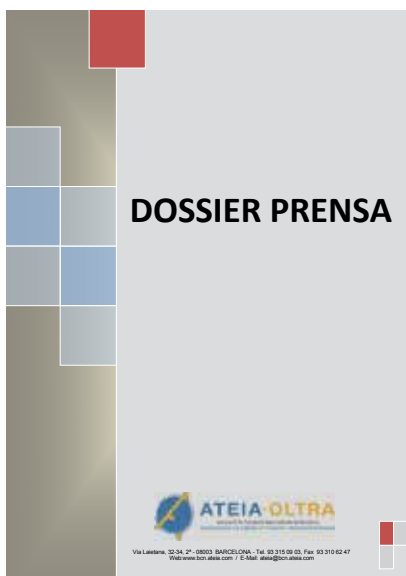
FETEIA-OLTRA: COMITÉ EJECUTIVO

Primera reuni3n del año del Comité Ejecutivo de FETEIA-OLTRA, presidida por Enric Tic3, en la que particip3 Emilo Sanz, Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, junto con los Presidentes de las ATEIA's de Alicante, Arag3n, Asturias, Bahía de Algeciras, Bizkaia, Galicia, Girona, Gipuzkoa, Madrid, Sevilla, Tarragona, Tenerife y Valencia. ●





DOCUMENTACIÓN



DOSSIER PRENSA


ATEIA OLTRA
Asociación de Abogados de Ultramar
Via Laietana, 32-34, 2º - 08003 BARCELONA - Tel. 93 310 00 01, Fax 93 310 82 47
Web: www.bcn.ateia.com / E-Mail: aateia@bcn.ateia.com

CONSULTAS JURIDICAS – 2020

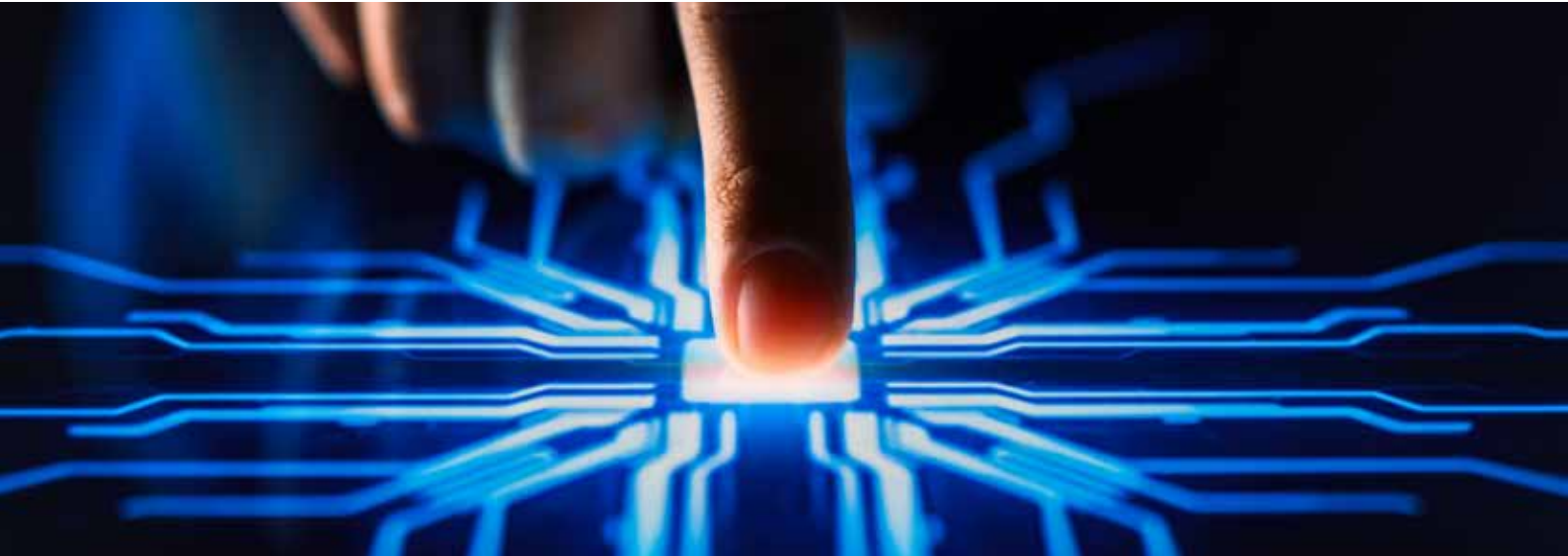
Compilación de las consultas remitidas a la Asesoría Jurídica de ATEIA- OLTRA Barcelona durante el año pasado, con respuesta y comentarios correspondientes para cada caso concreto. ●

● **Disponibles en:** www.bcn.ateia.com

DOSSIER PRENSA – 2020

Recopilación de las noticias sobre las actividades de la Asociación, publicadas en los medios de comunicación durante el año 2019. ●

● **Disponibles en:** www.bcn.ateia.com



EL FÒRUM TELEMÀTIC IDENTIFICA LAS BUENAS PRÁCTICAS

IMPLANTADAS EN LA PANDEMIA Y TRABAJARÁ EN SU DIGITALIZACIÓN DEFINITIVA

El grupo trabajará para mejorar las carencias en algunos de los procesos portuarios, incrementando así la digitalización y resiliencia del Port de Barcelona.

El Fòrum Telemàtic ha trabajado durante estos meses de pandemia en la identificación de las buenas prácticas implementadas para garantizar el correcto funcionamiento de la cadena logística que transita por el Port de Barcelona, hacer un análisis de su viabilidad futura y mejorar los procesos que presentan carencias para seguir incrementando la digitalización y resiliencia del Port de Barcelona.

Un grupo de trabajo creado dentro del Fòrum Telemàtic, integrado por profesionales que trabajan en empresas y administraciones públicas de la Comunidad Portuaria de Barcelona, ha sido el encargado de detectar tanto las buenas prácticas como los procesos susceptibles de mejora, principalmente en el ámbito de la digitalización y la transparencia.

Desde el Fòrum Telemàtic explican que *“el Port de Barcelona lleva muchos años inmerso en un proceso de transformación digital, con ejemplos como el objetivo de constituirse en un puerto sin papeles, la reingeniería de los procesos efectuada desde este grupo, la implantación del Port Community System (PCS), la oferta de nuevos servicios de información o la automatización de las terminales.”*

Ahora, la pandemia de COVID-19 *“ha hecho crecer la necesidad de implantar, en el menor tiempo posible, un escenario en el cual todos los intercambios documentales se puedan efectuar telemáticamente, sin necesidad de interactuar para intercambiar documentos en papel, al mismo tiempo que nos ha permitido ver que ya se había hecho mucho trabajo, aunque también siguen existiendo algunos procesos con un grado de digitalización mejorable.”*

El Fòrum Telemàtic trabajará en la promoción del uso de la Ventanilla Única Aduanera (VUA) entre las empresas; nuevos desarrollos dentro el PCS para hacerlo todavía más fiable y seguro; mejorar la transparencia de extremo en extremo de la cadena logística; potenciar el envío de los conocimientos de embarque electrónicos; habilitar un procedimiento de intercambio documental telemático para el tráfico de líquidos a granel, entre otros. ●

(Fuente: Port de Barcelona)



TRANSPORTIC - SESIÓN INFORMATIVA

10 febrero

PORTIC organizó una sesión informativa online para presentar su **nueva solución móvil transPORTIC**, a través de la cual los conductores de camiones portacontenedores del Port de Barcelona dispondrán de toda la información para poder realizar sus servicios.

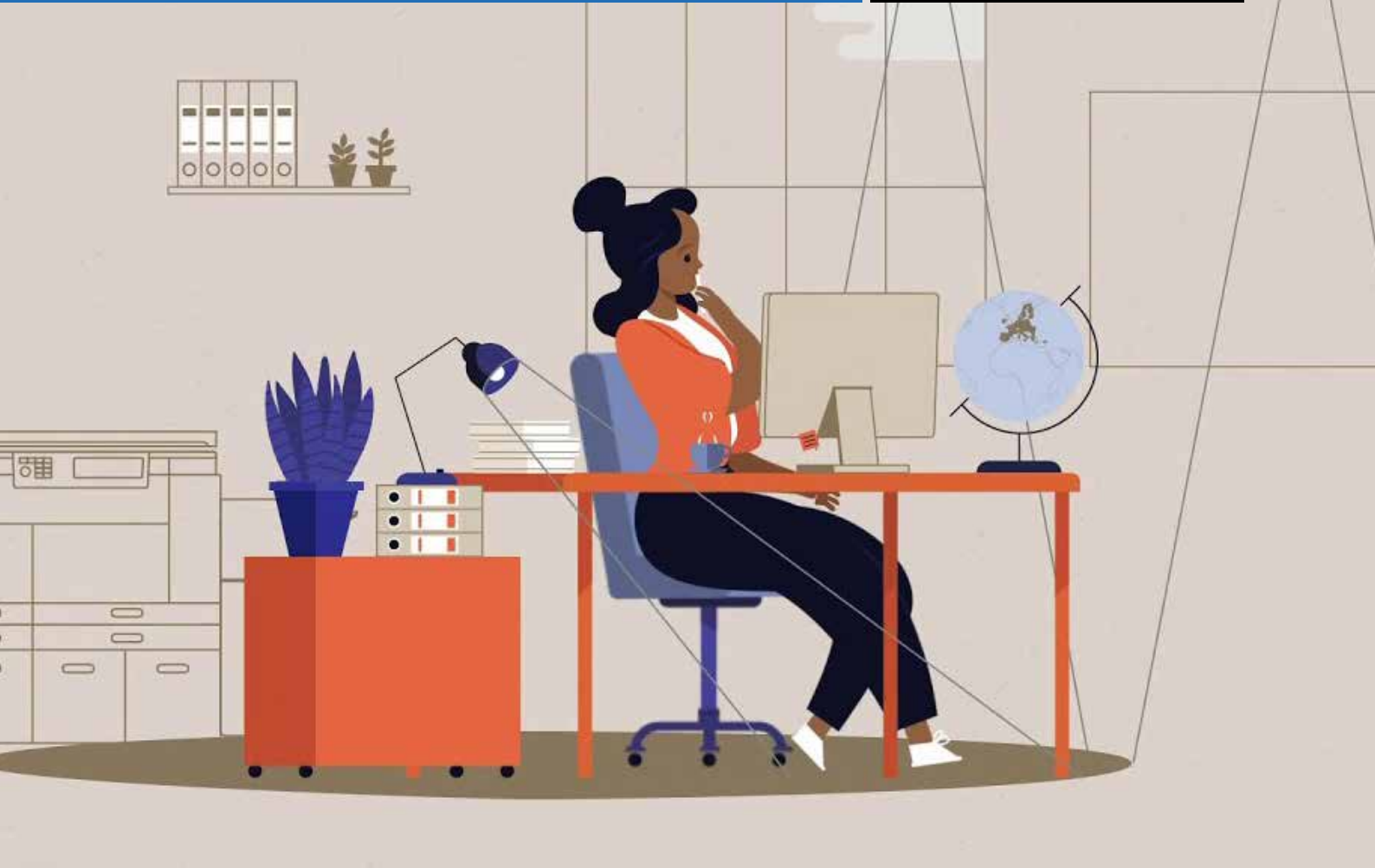
TRANSPORTIC conecta a los conductores con las compañías, tramitando la información en tiempo real en ambas direcciones, agilizando la transmisión de la información (salida, recogida contenedor, llegada o salida del cliente o punto de carga, descarga o incidencias) para optimizar la operativa.

Esta solución combina diversos servicios de consulta de información de la plataforma PORTIC, permitiendo acceder a datos como el estado del PINCODE, la situación aduanera del contenedor, la documentación asociada (entréguese, admítase, orden de transporte) o la información relacionada con la situación de los accesos a las terminales, entre otros.

Esta nueva aplicación de PORTIC incorpora, además, un innovador mecanismo de consulta mediante voz que permite preguntar por el estado del servicio, así como de los accesos a las terminales portuarias con la propia voz del conductor, sin necesidad de manipular el teléfono. ●

● **Presentación e información en:** <http://www.portic.net/>



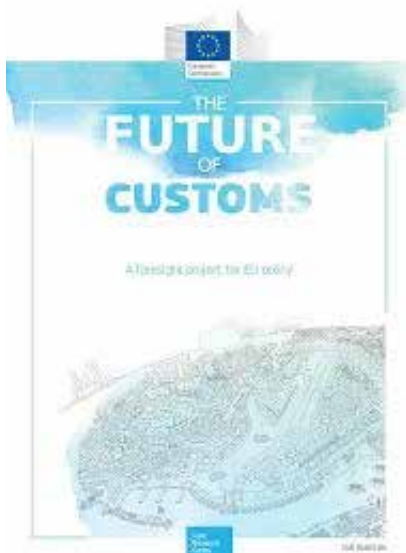


THE FUTURE OF CUSTOMS IN THE EU 2040

El documento **“The future of customs in the EU 2040”** contiene las conclusiones del ejercicio llevado a cabo para analizar los principales retos futuros de las aduanas de la UE y diseñar la futura estructura de las mismas. Algunas de las conclusiones son las siguientes:

- lograr una mayor coordinación y unidad; todas las aduanas deberían llegar a verse como “una aduana”. Esto también implicaría una mayor relevancia de las instituciones europeas en los escenarios internacionales (OMC, OMA...).
- En concreto, debe avanzarse en:
 - Sistema informático aduanero integrado
 - Sistema fronterizo inteligente
 - Régimen sancionador común
 - Ventanilla única europea
- Las innovaciones tecnológicas permiten disponer de cantidades ingentes de datos, circunstancia que deberían aprovechar los Estados miembros para hacer uso de los mismos y compartirlos. Para ello, debemos confluir hacia una armonización de los sistemas informáticos y terminar teniendo un único sistema. ●

● **Circular ADU 04/21 (14.01.21)**



SGS INFORMA

PROGRAMAS DE CONFORMIDAD DE PRODUCTO

HAITI

OBLIGATORIO A PARTIR DEL 1 MARZO DE 2021

La administración de aduanas de Haití ha pospuesto hasta el **1 de Marzo del 2021 (fecha BL/AWB)** la presentación obligatoria del Certificado de Conformidad para el despacho de aduanas de importación de productos regulados por el programa de gobierno de conformidad de producto. ●

● **Información completa en:** *Circular ADU 06/21 (18.01.21)*

REPUBLICA CENTROAFRICANA

ENTRADA EN VIGOR: 1 MARZO DE 2021

El nuevo programa de verificación de conformidad de producto que afecta a las exportaciones a la **República Centroafricana**, impuesto por «Ministry of Commerce and Industry» tiene la finalidad de proteger a los consumidores garantizando que los productos cumplen con normativas de calidad nacionales, regionales e internacionales; y a los fabricantes locales ante la competencia desleal de productos importados que no cumplan con los estándares establecidos.

Los exportadores de productos regulados por el programa deberán obtener antes de embarcar la mercancía un **“Certificate of Conformity”** (Certificado de Conformidad) obligatorio para el despacho de mercancía en destino, emitidos por una compañía de certificación autorizada en el país de envío. ●

● **Información completa en:** *Circular ADU 32/21 (12.02.21)*

Más información:
Montse Morral
Sales Department
Government & Institutions (GIS)
SGS Española de Control, S.A.
Tel: +34 680119039
montserrat.morraltayo@sgs.com

The logo for SGS, consisting of the letters 'SGS' in a bold, sans-serif font, with a vertical line to the right of the letters and a horizontal line below them.



EUROPEAN YEAR OF RAIL – COMISIÓN EUROPEA

https://europa.eu/year-of-rail/index_es

RAIL MARKET MONITORING REPORT – 7ª EDICIÓN

En enero de 2021, la **Comisión Europea ha presentado su séptimo informe sobre el desarrollo del mercado ferroviario**. El informe cubre una amplia temática, como el crecimiento del mercado ferroviario, la infraestructura y los servicios disponibles, el estado de la red, la congestión y las barreras para servicios ferroviarios más eficaces.

Los datos y la información clave proporcionados en el informe también se incorporarán a las actividades del Año Europeo del Ferrocarril, la iniciativa de la Comisión Europea para fomentar el uso del ferrocarril por parte de ciudadanos y empresas. ●

- **Más información:**
CLECAT Newsletter - Circular REMP.03/21 (18.01.21)
- **Informe disponible:**
https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en



ENTORNOS DE TRABAJO SEGUROS Y SALUDABLES, UNA INVERSIÓN VITAL

Según datos publicados recientemente por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, **en 2020 708 personas fallecieron a causa de un accidente laboral en España**. De estas muertes, 595 se produjeron en el lugar de trabajo y durante la jornada laboral. Según estos mismos datos, el año pasado se registraron más de un millón de accidentes laborales en el estado, de los cuales 485.365 conllevaron una baja laboral. El sector de los transportes y el almacenamiento es, junto con la industria manufacturera y la construcción, uno de los más afectados por la siniestralidad laboral.

Viendo estas cifras es patente que, a pesar de encontrarnos en un país desarrollado, con una legislación laboral y unos sistemas de seguridad y salud avanzados, **la seguridad en el trabajo sigue siendo una asignatura pendiente que urge mejorar**. Y es que las consecuencias negativas de cualquier accidente laboral impactan sobre las víctimas de los accidentes, sobre sus familias y entorno, sobre los compañeros y compañeras del trabajo, sobre las empresas, y también sobre el conjunto de la sociedad.

Para ayudar a empresas y entidades a contar con unos sistemas de seguridad y salud en el trabajo eficaces y eficientes, la Organización Internacional para la Estandarización (ISO, por sus siglas en inglés) ha publicado la **norma ISO 45001:2018 de Seguridad y salud en el trabajo**.

Esta certificación, que se consigue tras haber implantado un sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo y haber superado con éxito varias auditorías realizadas por profesionales externos, **garantiza que la empresa certificada cuenta con un sistema eficaz de identificación y control de riesgos laborales y que adopta todas las medidas necesarias para prevenir los accidentes en el trabajo**.

La ISO 45001 es el nuevo estándar internacional en seguridad y salud laboral y sustituye a la OSHAS 18001, utilizada anteriormente como norma general ante la falta de una normativa global. Las empresas que ya contaban con la certificación OSHAS, pues, deben migrar su certificación y conseguir la nueva ISO, puesto que la OSHAS dejará de tener validez el 31 de septiembre de este año. Fundación CARES ya ha actualizado su sistema de seguridad y salud laboral a la nueva normativa, y desde finales de 2020 cuenta con la nueva certificación ISO 45001.

Al igual que la antigua OSHAS, la ISO 45001 marca todos los requisitos que deben cumplir los sistemas de seguridad y salud en cualquier empresa o entidad. Además, **la ISO incluye mejoras a nivel de bienestar emocional, fomenta una mayor y mejor participación de los y las trabajadoras** en la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, **y aboga por implantar una cultura de la prevención** entre las plantillas. ●

Laura Travería
Seguridad y Salud Laboral
Fundación CARES y CODEC, EI



● www.fundacioncares.org
● Twitter: @GrupCARES



PLAN SOSTENIBILIDAD – PORT DE BARCELONA

Forma part la teva empresa del Pla de Sostenibilitat Sectorial?
T'hi vols sumar?

Beneficis d'estar adherit

- Reafirma el teu compromís amb la Comunitat Portuària
- Clients i stakeholders, o grups d'empreses que treballant per a la millora de la Comunitat Portuària respecte a la resta del sector i dels seus objectius de millora.
- Reconnexió amb altres empreses de la Comunitat Portuària.
- Reconnexió amb altres empreses del sector.
- El Pla de Sostenibilitat Sectorial permetrà tenir dades agregades de les empreses adherides (entre 1 i 2 hores per complimentar-ho).
- Reconnexió amb els sistemes de gestió de qualitat i seguretat (ISO 9001 i ISO 45001).

Pla de Sostenibilitat Sectorial

Per una Comunitat Portuària més sostenible
Suma-t'hi



Port de Barcelona

El Plan de Sostenibilidad incorpora los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y está alineado con el IV Pla Estratégico del Port de Barcelona que ha entrado en vigor recientemente y que se articula en tres ejes: crecimiento económico, inclusión social y protección ambiental.

Conscientes del impacto que tiene como motor económico, en 2016 se puso en marcha el Plan de Sostenibilidad sectorial de acuerdo con el III Plan Estratégico del Port de Barcelona.

El Plan de Sostenibilidad permite que las organizaciones que forman la Comunidad Portuaria trabajen hacia un desarrollo sostenible, teniendo presentes las expectativas de los diferentes grupos de interés. ●

● **Información actualizada:**

Circular RSC 01/21 (11.02.21)

<http://www.portdebarcelona.cat/web/comunitatportuaria/presentacio-del-p>

Ya son muchas las empresas asociadas adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial de la Comunidad Portuaria de Barcelona. ¿Y la tuya?

El Port de Barcelona és l'únic del món que té un Pla de Sostenibilitat que engloba TOTA la Comunitat Portuària



Contribuim activament a

13 dels 17

Objectius de Desenvolupament Sostenible





FUNDRADERS

UN PLAN DE ACOGIDA DINÁMICO, MOTIVADOR Y EFECTIVO

En la Edad Media, un visitante al pasar por una obra en la que trabajaban con piedra, preguntó a los canteros de la misma sobre su trabajo, sorprendiéndose ante sus variadas respuestas; unos manifestaban que picaban piedra, otros que ganaban el jornal para mantener a su familia y un último grupo mantenían que estaban construyendo una catedral.

i Qué dirían tus empleados? Está en manos de cada empresa hacer sentir a sus empleados el proyecto del que forman parte, quiénes son, sus valores, su cultura, sus objetivos, su estructura...

Y un buen momento para contar con profesionales comprometidos, ilusionados y eficaces es un Plan de Acogida que consiga no solo explicarles quién es la empresa y cuáles son sus objetivos, sino además hacerlos sentir partícipes del proyecto desde el primer momento.

Una forma diferente, original y muy efectiva es incluir en el propio **Plan de Acogida**, una sesión en la que, utilizando la metodología de gamificación, se trabajen los aspectos principales que la empresa quiera transmitir. ¿Y por qué a través del juego? Porque el reto motiva, integra, despierta el interés y de una forma participativa, permite que los asistentes asimilen los conceptos explicados sin percibir el esfuerzo de dicho aprendizaje, y esto es así porque para aprender es necesario emocionarse y abordar el conocimiento desde el juego es pura emoción.

Hace cuatro años creamos el juego de mesa **"Funtraders, el juego del Comercio Exterior"**. Desde entonces hemos ido diseñando y adaptando diferentes dinámicas a fin de propiciar, a través del juego, los objetivos concretos requeridos por cada cliente.

Para las empresas Transitarias, disponer de una sesión específica dirigida a sus nuevos empleados, donde ofreciendo una visión global de los elementos que intervienen en una operación de comercio exterior, **se incida en el papel de la empresa, sus valores, sus objetivos, su cultura...** resulta una herramienta muy efectiva y dinámica para que dichos empleados se comprometan con el proyecto empresarial. ●



Información y propuestas personalizadas:
Funtraders - Lucía R. Alonso
lucia.r@funtraders.com



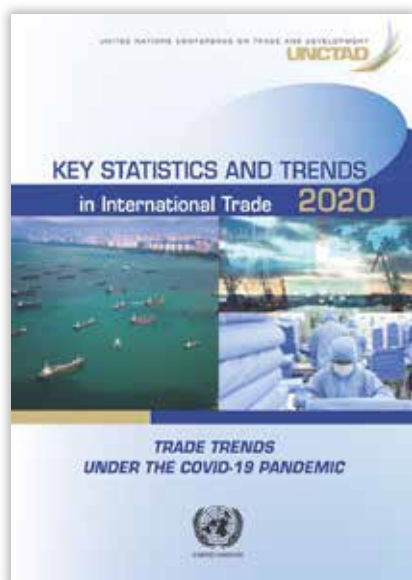
**REVISTA FETEIA-OLTRA
Nº 19 – DICIEMBRE 2020
EMPRESA TRANSITARIA – EL ANUARIO
DE LOS OPERADORES LOGÍSTICOS**

● **Disponible:**
<https://www.feteia.org/revista.php>



**INFORME DE COYUNTURA
ECONÓMICA – DICIEMBRE 2020**

● **Disponible:**
<https://www.foment.com/es/items/informe-de-coyuntura-economia-diciembre-2020/>



**KEY STATISTICS AND TRENDS IN
INTERNATIONAL TRADE 2020**

● **Disponible:**
<https://unctad.org/webflyer/key-statistics-and-trends-international-trade-2020>



**UNCTAD – REVIEW OF MARITIME
TRANSPORT 2020**

● **Disponible:**
unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020

DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS

Relación de empresas asociadas. Listado actualizado a 19 de febrero 2020.

● **Más información:** www.bcn.ateia.com

- A.HARTRODT ESPAÑA SA
- ACIRFA SHIPPING INTERNATIONAL SL
- ADUANAS ALIE SA
- ADUANAS GINJAUME SA
- ADUANAS LLOBET SL
- ADUANAS PUJOL RUBIO SA
- ADUAPORT SA
- AGENCIA FERNANDEZ DE SOLA SL
- AGILITY SPAIN SA
- AIRPHARM SA
- AIRTRANSA, TPTES DE AGTES IND REUNIDOS SA
- ALBERTO FONTANA SL
- ALFIL LOGISTICS SA
- ALPI IBERICA LOGISTICS SL
- ALTIUS SA
- ARCESE ESPAÑA SAU
- ARES BARCELONA SL
- AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL
- ASTHON CARGO BARCELONA SL
- ATLANTIC FORWARDING SPAIN SL
- BAS & JOSA SL
- BERGE MARITIMA SL
- BLUE WATER SHIPPING ESPAÑA SA
- BUTRANSA SA
- BYMAR TRANSFORWARDING SL
- C.H. ROBINSON INTERNATIONAL SPAIN SAU
- CARGO FLORES SA
- CARGO SERVICES BARCELONA SA
- CARGO TRANSIT INTERNACIONAL SA
- CARGOJET SA
- CLASQUIN T.I. INTERCARGO 1999 SAU
- COMA Y RIBAS SL
- CONSIGNACIONES TTOS Y TPTES INT/COTRANSA
- CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONES CATALANAS SL
- CONTINENTAL WORLDWIDE LOGISTICS SL
- CORAL TRANSPORTS & STOCKS SL
- COSMOPARTNER SA
- CUALDE LOGISTICS SLU
- DAUNIS, MASO Y FONT SA
- DCS ASTA LOGISTIK SLU
- DELTA TRANSITARIO SA / DELTRANSA
- DEPOSITOS DE COMERCIO EXTERIOR SA
- DHL GLOBAL FORWARDING SPAIN SLU
- DRG SOLUTIONS SL
- DSV ROAD SPAIN SAU
- E2E LOGISTICS SOLUTIONS SL
- ECEIZA SA
- ECU LINE SPAIN SL
- EMBARMAR SLU
- ERSHIP SA
- EVOLUTION LOGISTICS
- FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- FORWARDING CONDAL SA
- FR MEYER'S SOHN (GMBH & CO.) KG
- GLOBAL FREIGHT INTERNACIONAL SA
- GLOBELINK UNIEXCO SL
- HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS SA
- HITACHI TRANSPORT SYSTEM (Europe) B.V.
- HORIZON INTERNATIONAL CARGO SL
- IBERCONDOR SA
- IBERTRANSIT WORLDWIDE LOGISTICS SA
- ICONTAINERS SOLUTIONS SL
- ILLAEXPORT SA
- INTERMODAL FORWARDING SL
- INTERNATIONAL FORWARDING SL
- INTERTRANSIT SA
- J. GIBERT SL
- JF HILLEBRAND SPAIN SA
- LEGEND FORWARDING GROUP SL
- LIBERTY CARGO SL
- LINKING HORIZONS SL
- M.C. TRINTER SA
- M.P.G. TRANSITOS SA
- MARESA - MARÍTIMAS REUNIDAS SA
- MARS LOGISTICS EUROPE SA
- MAT CARGO SA
- MEGA ONLINE LOGISTICS SL
- METROPOLITANA ADUANAS Y TRANSPORTES SA
- MOLDTRANS SL
- MOVILPAQ SL
- MULTITRADE SPAIN SL
- NADAL FORWARDING SL
- NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA SA
- NOATUM LOGISTICS SPAIN SAU
- PROMOCION EXPORTACION Y SERVICIOS SA
- RAMINATRANS SL
- RHENUS LOGISTICS SAU
- ROAD CARGO SL
- ROEHLIG ESPAÑA SL
- SALVAT LOGÍSTICA SA
- SANER TRANSPORTES INTERNACIONALES SA
- SCHENKER LOGISTICS SAU
- SEITRANS SA
- SEUR INTERNACIONAL EXPRESS SA
- SISTEMES INTERNACIONALS DE CÀRREGA SL
- SIT GRUPO EMPRESARIAL SL
- SPARBER TRANSPORT SA
- SSC ADUANAS 1989 SL
- STARTRANS CARGO SL
- STARTRANS SA
- TCT SL
- TIBA SPAIN SAU
- TLD SL
- TRACOSA ADUANAS SA
- TRANIMEX SA
- TRANS SESE SL
- TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS SA
- TRANSGLORY SA
- TRANSHIPPING SA
- TRANSITAINER SA
- TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA SA
- TRANSNATUR SA
- TRANSPORTES INTERNACIONALES INTER TIR SL
- TRANSPORTES Y NAVEGACION RAMIREZ HNOS SA
- TRISAGA LG LOGISTICS SL
- VALLES FORWARDING SL
- YUSEN LOGISTICS (Ibérica) SA

www.bcn.ateia.com ¡conéct@te!

- Circul@res, informes, dossiers tem@ticos
- @teia-inform@, dossier de prens@
- Sesiones inform@tiv@s; jorn@d@s técnic@s
- Form@ción, escuel@ IATA y bols@ de tr@b@jo
- Di@ del transitario
- @sesori@ juridic@
- Memori@ de @ctividades



● INFORMACIÓN Y CONSULTAS

● ASESORÍA JURÍDICA

● FORMACIÓN

- ESCUELA IATA para el Transporte Aéreo Internacional
- CURSOS y SEMINARIOS sobre materias específicas relacionadas con la actividad transitaria
- BOLSA de TRABAJO

● INSPECCIONES ADUANERAS PARA RA'S

● GARANTÍA SWISSPORT

● ACUERDOS de COLABORACIÓN

Relación de empresas que ofrecen sus servicios para los asociados de ATEIA-OLTRA Barcelona

● A través de FOMENT del TREBALL

<http://www.foment.com/socis/acords-comercials/>

● FETEIA-OLTRA

feteia@feteia.org
Tel. 932 689 430

● DOCUMENTOS

- FIATA: FBL, FCR, FCT y SDT (*Uso exclusivo de las empresas asociadas, por autorización expresa de FIATA*)
- Carta de Porte - CMR
- AWB Neutros Resolución 600b IATA
- Declaración de Mercancías Peligrosas para el transporte aéreo

AudLegalia

MARGE BOOKS

bytemaster
LOGÍSTICA CONECTADA Y GLOBAL

SCHUNCK GROUP
OSKAR SCHUNCK ESPAÑA
Correduría de Seguros S.A.U.

CaixaBank



SALÓN INTERNACIONAL DE LA LOGÍSTICA Y DE LA MANUTENCIÓN

CESCE
El valor del crédito

SGS

FUNTRADERS

simtec

JUMA CONSULTING

Usach, Cd'Assegurances
La teva corredoria al port