



ALIADOS JURÍDICOS - INFORME

Imprescindibles e insustituibles



Foto de familia de los representantes de las empresas expositoras en la séptima edición de la Bolsa Agroalimentaria Agri'Vrac, celebrada este jueves en Anglet. Foto J.P.

AGRI'VAC 2024

Baiona escenifica en Agri'Vrac las claves de la mejora del sector agroalimentario

MARÍTIMO · Visita de los ministerios de Política Territorial y de Agricultura

Las "exitosas" mejoras en el PCF de Algeciras serán extendidas al resto de PCFs



Visita ayer al PCF del Puerto Bahía de Algeciras.



960 11 54 00
info@infoport.es
www.infoport.es

Digitalización en logística portuaria

INFOPORT

MIRANDO AL MAR

PACO PRADO

pacoprado@grupodiario.com



Doble vara

Las administraciones, los gobiernos, los francotiradores de la multa, los Torquemadas de la sanción, son métricos medidores de todo. De todo lo que les interesa. El amigo lector seguro que me suelta un "me too" en cuanto les diga que hace poco me llegó una multa, a mi dirección exacta, con el importe exacto, con una foto del coche precisa y nítida, indicando el crimen concreto cometido: ir en un determinado instante a 104 por hora, cuando lo máximo permitido es de 90 por hora. Que hay que ser criminal y mala persona para cometer semejante delito. Que seguramente todos los demás delitos, algo o mucho más graves, están perfectamente controlados, y por eso pueden dedicar los cuerpos de seguridad del estado a la observación del velocímetro de millones de coches a cada instante.

Apartando la rotunda ira que producen estos atracos sin navaja, nos debemos centrar en una realidad bastante rotunda: cuando los gobiernos quieren medir, miden,

ya lo creo que miden. Hasta el último céntimo. Hasta la milésima y el nanosegundo. Siempre y cuando sea para cobrar. Para devolver el dinero o para explicar un impuesto y su beneficio social, ya si eso...

Por todo esto y por mil detalles más, me caigo muerto en la bañera cuando, con toda la desfachatez habido y por haber, los señores de la DG Clima alegan ser incapaces de, casi un año después, medir qué resultado ha tenido una medida que pone en peligro a los puertos de media Europa con el fin de "salvar el clima del planeta" mediante el sistema de contaminar unas millas más allá.

Que el informe de la DG Clima tenga (ver el artículo de Miguel Jiménez) una metodología científicamente pobre, con datos poco fiables, indicadores poco sólidos y falta de amplitud de

miras, clama a todos los cielos, contaminados o no. El pobre contribuyente, ese que sí o sí tiene que pagar, pagar y volver a pagar, alucina con eso de que no se puede medir algo, cuando si se le olvida poner un mínimo ingreso le van a llegar mil y una notificaciones reclamando el decimal, indicando cuánto debe, cuándo pagar, con qué recargo...

Es de otro mundo, efectivamente, eso de no establecer a priori los sistemas de medición de una norma tan traumática como la EU ETS.

Deberíamos saber, exactamente, cuánta huella de carbono ha ahorrado la medida, qué daño ha causado a qué puertos y a qué empresas, qué beneficios se han llevado otros puertos por el mero hecho de no estar dentro de la Unión Europea, qué países han cobrado

qué, qué se va a hacer, exactamente, con los millones recaudados con la medida, cuándo se van a aplicar esas medidas correctoras que se financiarían con esa recaudación, cuánto ha costado la aplicación, en total, de esta

medida, cuándo veremos el beneficio de la misma. Cuándo, en definitiva, dimitirán los genios que han puesto en marcha semejante iniciativa, una más de las que se basan en cobrar y luego, a veces, rendir cuentas. No nos digan que no se puede evaluar la repercusión del ETS, porque eso debería significar que esa normativa debería ser automáticamente suspendida, junto con los lumbreras que la han promovido.

El administrado no puede dar un paso sin que se le cuantifique al instante cuánto ha de pagar por ello. Todos nuestros actos están medidos, pesados y cobrados.

La administración puede permitirse el lujo de decir que no tiene ni idea del efecto de sus medidas y no pasa nada, más allá de lo de siempre: atracar sin navaja al contribuyente, una y otra vez más.

OTRO TIRO EN EL PIE

La Unión Europea no ha permitido las famosas ayudas para compensar a los operadores ferroviarios por el impacto en sus tráficos de las incidencias operativas en la red. El objetivo era loable.

Ahora bien, sin entrar en los argumentos contrarios que haya

podido plantear la Comisión Europea, no tenía una vez más sentido alguno el tener como beneficiario finalista al operador, cuando el realmente perjudicado y al que hay que incentivar es al cliente.

En cualquier caso, en estos últimos días hemos observado con toda su crudeza como las obras de mejora en curso en la red ferroviaria serán pan para mañana, pero para hoy el hambre que generan es dramático. Ahí tienen a tmZ y cómo de una semana para otra ha perdido ni más ni menos que el 75% de sus circulaciones debido a las obras en el Corredor Mediterráneo pero, sobre todo, debido a la mala planificación en la asignación de surcos fruto de esas obras. ¿Cómo vamos a tener fe en 2030 si nos pegamos un tiro en el pie un día sí y otro también?



La EU ETS debería ser automáticamente suspendida, junto con los lumbreras que la han promovido

LA IMAGEN



CONSTRUYENDO FUTURO. Los pasos que se siguen dando en el ámbito de la estiba para consolidar la paz social, como el dado a conocer en los últimos días en el Puerto de Bilbao (imagen) siguen evidenciando que el marco regulatorio y convencional se está demostrando como una base suficiente y amplia para no solo haber salvado el proceso liberalizador, sino para, desde el consenso, igualmente seguir avanzando en los nuevos retos que traiga a la estiba el futuro.

ACOMPaña A LA INFANCIA

MÁS VULNERABLE

Con 21€ al mes garantizas su escolarización



Vicente Ferrer

Transforma la sociedad en humanidad

COLABORA

900 111 300

www.fundacionvicenteferrer.org



INFORME

LOGÍSTICA · La asesoría, un pilar clave que mitiga riesgos

Aliados jurídicos: imprescindibles e insustituibles

→ La asesoría legal en el sector del transporte y la logística se ha convertido en un componente esencial en un contexto caracterizado por regulaciones crecientes, transformaciones tecnológicas y retos medioambientales.

MARINA CARTAGENA

MADRID. Así lo ponen de manifiesto los expertos consultados por Diario del Puerto que inciden, en primer lugar, en la importancia del conocimiento de la norma, que se considera "máxima". Por ello, contar con un profesional adecuado es "fundamental".

Según Santiago Fernández, socio de Andersen, el valor estratégico de esta asesoría radica en su capacidad para identificar riesgos legales de forma temprana, lo que permite a las empresas gestionar adecuadamente las múltiples contingencias en sus operaciones. Esto incluye aspectos comerciales, financieros y laborales. "Colaborar con la dirección de las empresas para tomar decisiones informadas puede ser un diferenciador clave en un entorno tan regulado", subraya.

En su opinión, la identificación temprana de riesgos legales permite un adecuado control de las múltiples

contingencias propias de la actividad en todos los niveles (comerciales, financieros y laborales). Dicha asesoría "permite colaborar con la dirección de las empresas para tomar decisiones informadas y estratégicas y aportar soluciones en beneficio del negocio".

Irene Guardiola (Guardiola Lawyers) refuerza esta idea al destacar que un buen asesoramiento no solo actúa como un recurso de "solución" ante problemas, sino que debe considerarse una herramienta de prevención. "El asesoramiento recurrente permite desarrollar la actividad de la empresa de manera conforme a la normativa, aprovechar oportunidades legales, mitigar riesgos y evitar conflictos", explica.

La formación continua sobre novedades normativas es también crucial para garantizar que las empresas estén bien informadas y preparadas para los cambios. "Resulta de vital importancia el que, ya sea una empresa o bien un profesional persona física, cuente con un buen asesoramiento, especialmente para aquellos que operan en sectores sometidos a fuerte regulación, como es el sector del comercio exterior que, a mayor abundamiento, se encuentra en constante evolución/cambio impulsado por factores geopolíticos, medioambientales, avances tecnológicos e inestabilidad



La asesoría jurídica radica en su capacidad para identificar y gestionar las múltiples contingencias del sector.

des como lo que ocurre en el mar Rojo, las guerras, la huelga de estibadores en Estados Unidos etc.", detalla la abogada.

Una explicación que coincide con la visión de Jacobo Peris (Peris Walter), quien, con 25 años de experiencia en el ámbito marítimo y portuario, enfatiza que el asesoramiento desde la concepción del negocio pre-

viene conflictos futuros y facilita resoluciones más efectivas. Asentar bases jurídicas desde el principio puede ser determinante para que las empresas superen problemas complejos en el futuro, añade.

Problemas más comunes

Los expertos coinciden en que el sector del transporte enfren-

ta diversos problemas estructurales, aunque todos coinciden en destacar las ineficiencias ocurridas en la cadena logística como principales focos de los conflictos que requieren de atención y asesoría jurídica.

Por ejemplo, Verónica Meana y Zuberoa Elorriaga (Aiyon) hablan de que una mala gestión de rutas y tiempos de ▶

Los retos para las pymes

Existe un número muy elevado de pequeñas empresas que, por tamaño, están más expuestas a los riesgos de la actividad y tienen menos capacidad financiera para afrontar las necesidades de su actividad.

Explica Santiago Fernández (Andersen) que, por ejemplo, esto se puede observar en las inversiones para adaptarse a las nuevas políticas en materia de sostenibilidad y medio ambiente. "Tal vez existe una excesiva fragmentación que debería reducirse por la vía de las concentraciones e integraciones de operadores para ganar tamaño", afirma.

Del mismo modo, también entre otras cosas por su tamaño y capacidad, "hay un claro déficit de personal especialista en algunos puestos, de los cuales la carencia de conductores y su envejecimiento es el ejemplo más evidente". Lo mismo ocurre en lo que respecta a la adaptación de nuevas tecnologías y aplicación de las mismas que, en el caso de las pymes, resulta más costoso. Por ejemplo, desde Aiyon comentan que las empresas dedicadas al transporte son susceptibles a ataques cibernéticos, pero que "suelen ser situaciones que provocan incidentes evitables con una buena planificación". Nuevamente, se requieren recursos para afrontarlo.

MUÑOZ & MONTAÑÉS
ABOGADOS / LAWYERS

ASESORAMIENTO JURÍDICO ESPECIALIZADO

Transporte y logística / Seguros / Aduanas / Comercio Exterior / Societario / Inversiones extranjeras en España

DISPONIBILIDAD 24/7, 365 DÍAS AL AÑO
INGLÉS, FRANCÉS E ITALIANO



OFICINAS EN VALENCIA Y BILBAO

www.munozmontanes.com

despacho@munozmontanes.com

T +34 963 673 812

INFORME

ALIADOS JURÍDICOS

IRENE GUARDIOLA
Guardiola Lawyers

“Resultado de vital importancia, ya sea una empresa o una persona física, contar con un buen asesoramiento”

Según Irene Guardiola, “disponer de un buen asesoramiento de forma recurrente permite el desarrollo correcto de la actividad; aprovechar las distintas oportunidades dentro del marco legal; mitigar riesgos y prevenir conflictos legales; aportar soluciones a las incidencias; y formar e informar de las novedades normativas”.

◀ entrega puede dar lugar a retrasos o a daños a las mercancías. “La falta de coordinación entre los distintos porteadores

y sus pólizas de fletamento respectivas puede hacer que los actores incurran en costes sorprendentes. O, la falta de coordinación entre la operación de compraventa y la operación de transporte subsiguiente puede dar lugar a disputas, evitables con un buen asesoramiento”. Coincide con su análisis Santiago Fernández (Andersen), que indicara en primer lugar la congestión y saturación de infraestructuras, o incluso su falta, lo que “impide una integración intermodal y una alta dependencia del transporte por carretera”.

Por otro lado, los profesionales de Aiyon mencionan que la inseguridad, robos o daños a las mercancías durante el transporte son problemas muy frecuentes.

También Verónica Meana y Zuberoa Elorriaga detectan dificultades a la hora de dar cumplimiento a la normativa, tanto de carácter nacional como internacional. Por ejemplo, en el caso del transporte marítimo son objeto de incumplimiento

habitual los convenios internacionales como el SOLAS o el MARPOL; y en el transporte terrestre, la normativa sobre descansos del conductor o la prohibición de que éste se encargue personalmente de las operaciones de carga o descarga, entre otros.

El retraso en la adopción de soluciones digitales para la optimización de operaciones o para cumplir con la normativa medioambiental, o la falta de protocolos entre los empleados de las empresas dedicadas al transporte que las hagan susceptibles de ataques cibernéticos, suelen ser situaciones que provocan también incidentes

Los profesionales coinciden en que el sector del transporte enfrenta diversos problemas estructurales, aunque todos coinciden en destacar las ineficiencias ocurridas en la cadena logística

evitables con una buena planificación.

“Además, debemos aludir a los altos costos operativos del sector, especialmente en concepto de fletes, combustible u otros gastos de mantenimiento

de la flota”, añaden. En este sentido, puede darse la complicación de compatibilizar la estrategia empresarial y la conformidad con la normativa vigente, puesto que en ocasiones las regulaciones no favorecen el buen curso o resultado de la actividad de una empresa, dado también el aumento de estas en los últimos tiempos.

Así lo entiende Irene Guardiola: “Ante estas situaciones, se debe buscar la manera de poder enlazar el plan de negocio con el cumplimiento de la normativa y, en todo caso, identificar cuáles son los riesgos y las consecuencias que conlleva el no ajustar el desarrollo de la activi-

dad profesional a dichas regulaciones”. Dentro del ámbito concesional, Jacobo Peris alude a la existencia de tarifas máximas, las cuales, “cuando hay una competencia acreditada es un punto de preocupación puesto que se pueden dar situaciones contradictorias con el ámbito que se trata de proteger”.

En cualquiera de los casos, Irene Guardiola menciona que es fundamental contar con un asesor especializado en la materia, resaltando este último matiz porque “es muy común encontrarnos con asuntos que de inicio han sido llevados por profesionales cuyo ‘expertise’ no era exactamente el del objeto de asesoramiento, hecho que puede llegar a dificultar mucho la defensa del asunto en cuestión en fases posteriores y a futuro”.

Entre las deficiencias que el sector tiene pendiente de resol-

SANTIAGO FERNÁNDEZ
Andersen

“Existe una infrutilización del transporte ferroviario con una evidente dificultad para su conexión con Europa”

Santiago Fernández señala que solo existen dos accesos de entrada y salida de mercancías hacia Europa por transporte ferroviario (Irún y la Junquera); así como el cambio de ancho de vía en la frontera, que frena la conexión ferroviaria con el resto de Europa y limita las toneladas de mercancía transportadas internacionalmente.

ver y que se convierte en ámbitos de actividad para los aliados jurídicos, Santiago Fernández menciona la congestión de infraestructuras, especialmente en grandes núcleos urbanos; así como la ya mencionada dependencia excesiva del transporte por carretera. “Estos retos son muy significativos”, indica. Igualmente, la transición hacia vehículos no contaminantes, aunque necesaria, presenta altos costos de implementación que muchas empresas aún deben afrontar. “La digitalización y la implementación de nuevas tecnologías son esenciales para optimizar la gestión logística. Además, la falta de conductores

Actam

Abogados

Juntos, aún más lejos

Bilbao \ Madrid \ Barcelona \ Canarias

**TRANSPORTE MARÍTIMO,
AÉREO Y TERRESTRE**

**SEGUROS Y COMERCIO
INTERNACIONAL**

**SOCIEDADES Y
EMPRESA**

Valenzuela, 8, 1º dcha.
28014 Madrid
Tel. 913 913 830
www.actam.es
actamadrid@actam.es

Marqués del Puerto, 16 - 2º
48008 Bilbao (Bizkaia)
+34 94 479 45 00

www.actam.es



Desde 1978 asesorando sobre aduanas,
transportes y comercio internacional.



Si caminas acompañado llegarás más lejos

www.bcfm.es

INFORME

ALIADOS JURÍDICOS

VERÓNICA MEANA
Aiyon



“Una de las mayores preocupaciones del sector del transporte es la sostenibilidad y las regulaciones ambientales”

Explica Verónica Meana que las crecientes exigencias de reducción de emisiones de la UE están obligando al sector a buscar alternativas, como el uso de vehículos eléctricos o de combustibles más limpios. Todo ello genera preocupación en los operadores por los altos costos de adaptación de sus flotas que les requiere la nueva regulación.

en el sector de mercancías es un problema crítico que debe abordarse”.

Irene Guardiola añade que la dificultad de alinear las estra-

presarial, y es esencial que las empresas sepan cómo ajustarse a ellas”, comenta. También destaca el impacto negativo que la desviación de tráfico hacia otros puertos, debido a la falta de uniformidad en la aplicación de normativas, tiene en la competitividad del sector.

La falta de conocimiento sobre aspectos cruciales de la normativa es una deficiencia común. Irene Guardiola señala que el origen de las mercancías y la correcta clasificación arancelaria son temas que muchos operadores no comprenden bien. “Esto puede tener consecuencias significativas en la estrategia empresarial y en el cumplimiento normativo”, explica. Además, la infravaloración del valor en aduanas ha llevado a cuestionamientos por parte de las autoridades, creando aún más incertidumbre.

Santiago Fernández afirma que también hay un desconocimiento sobre las ayudas y subvenciones disponibles, por ejemplo para la transición a modelos más sostenibles, lo que frena la modernización de flotas y el uso de energías renovables disponibles, lo que impide una mejor utilización de las infraestructuras existentes. “Con-

JACOBO PERIS
Peris Walter Abogados



“En el ámbito concesional, las tarifas máximas cuando hay una competencia acreditada es un punto de preocupación”

Dentro de las debilidades y preocupaciones actuales, Jacobo Fernández considera que, desde su experiencia, en el ámbito concesional, “la existencia de tarifas máximas cuando hay una competencia acreditada es un punto de preocupación. Se pueden dar situaciones contradictorias con el ámbito que se trata de proteger”.

sos de entrada y salida de mercancías hacia Europa por este medio (Irún y la Junquera); así como el cambio de ancho de vía

en la frontera, que frena la conexión ferroviaria con el resto de Europa y limita las toneladas de mercancía transportadas internacionalmente”.

Dentro del análisis de Fernández, el abogado quiere subrayar especialmente a las pequeñas empresas, cuyo tamaño y recursos limitados las expone (todavía más) a los riesgos mencionados. “La excesiva fragmentación del sector es un problema que debería abordarse a través de concentraciones e integraciones para mejorar la capacidad de adaptación”, opina.

Preocupaciones actuales

Las cuestiones medioambientales son una preocupación persistente. Santiago Fernández menciona el Pacto Verde Europeo y la agenda Fit for 55, que exige una reducción drástica de emisiones en un corto plazo, lo que plantea un desafío significativo para las empresas del sector. “El elevado costo de esta transición es una preocupación constante”, añade.

Todo esto ocurre en un marco geopolítico por el cual los expertos también advierten de su incertidumbre, que afecta directamente a las operaciones

ZUBEROA ELORRIAGA
Aiyon



“La falta de coordinación entre los porteadores y sus pólizas de fletamento puede hacer incurrir en costes sorpresivos”

Zuberoa Elorriaga habla de que una mala gestión de rutas y tiempos de entrega puede dar lugar a retrasos o daños a la mercancía. Menciona también como riesgo, “la falta de coordinación entre la operación de compraventa y la de transporte subsiguiente que puede dar lugar a disputas, evitables con un buen asesoramiento”.

logísticas. “Las huelgas en los puertos y los conflictos internacionales generan un entorno de inestabilidad que puede ▶

El origen de las mercancías y la correcta clasificación arancelaria son temas que muchos operadores no comprenden bien, lo que puede tener consecuencias significativas en la estrategia empresarial

tegias empresariales con las regulaciones vigentes genera complicaciones. “El aumento en el número de regulaciones puede entorpecer el desarrollo em-

sidero que existe una infrautilización del transporte ferroviario con una evidente dificultad para su conexión con Europa. Sólo existen dos acce-

GOÑI
& CO.
ABOGADOS

ABOGADOS ESPECIALISTAS EN DERECHO MARÍTIMO, TRANSPORTE TERRESTRE Y AÉREO, SEGUROS Y COMERCIO INTERNACIONAL, RESOLVIENDO CONFLICTOS A TRAVÉS DE LA MEDIACIÓN Y EL ARBITRAJE Y POR VÍA JUDICIAL

Felipe IV, 10 - 2º Dcha.
28014 Madrid
Tel. (34) 91 563 47 40
Fax (34) 91 563 11 43
www.goni-abogados.com

ANDERSEN®

We're going
where you're going

Asesoramiento
transversal

Transporte,
movilidad y
logística

Aduanas e
impuestos
especiales



es.Andersen.com

INFORME

◀ alterar los flujos logísticos”, indica Irene Guardiola.

A pesar de estos desafíos, los asesores jurídicos han mostrado una notable resiliencia. Santiago Fernández menciona que, tras la pandemia, el sector se ha recuperado, contribuyendo al 6,9% del PIB español, y alcanzando cifras aún más elevadas si se consideran las actividades logísticas de empresas industriales y comerciales. “La posición geográfica de España es estratégica, ya que es parte de corredores europeos multimodales prioritarios”, añade. Además, el auge del comercio electrónico ha potenciado aún más el interés inversor en el sector, lo que ha llevado a fusiones y adquisiciones que buscan mejorar la competitividad y modernizar flotas e instalaciones. Todo ello sin pasar por alto el papel que ya tiene (y más tendrá en el fu-

turo) el uso de la inteligencia artificial en la evolución del sector y su adaptación al presente.

Por su parte, Irene Guardiola sugiere que para que el sector sepa adaptarse al panorama actual, es un requisito adaptarse a las nuevas exigencias normativas, como el CBAM y el reglamento de deforestación, que impactarán en las operaciones logísticas.

Los expertos coinciden en su análisis en que la logística es inherentemente global, pero debe respetar los diferentes eslabones que permiten esa globalidad.

A este respecto, Santiago Fernández pone en valor que España ocupa el quinto lugar en la Unión Europea en cuanto al peso del sector logístico en el PIB, con un índice de desempeño logístico que ha mejorado notablemente en la última década. ■



El desarrollo de “la aldea global”

En el análisis del carácter global de la logística en la actualidad, uno de los aspectos destacados es el citado por Jacobo Peris: el desarrollo de la aldea global. “En mi opinión, el carácter global que necesariamente se predica de la logística, que está insisto en su propio concepto, debe respetar los distintos eslabones que permiten llevar a esa globalidad”.

Es en este punto donde Jacobo Peris incide en dotar de importancia al ámbito local, de modo que permita el crecimiento orgánico de modo integral: “Sería parecido a lo que se llama en la filosofía política la ‘aldea global’”. Y en un mundo, al igual que el sector, cada vez más globalizado, en ocasiones resulta complicado respetar dichos eslabones, pues “estamos en un sector muy di-

námico por su propia idiosincrasia y hay que ver, a mi entender, si es capaz de asumir e implementar los retos que surgen nuestro ámbito, conjugando los distintos intereses en juego”, reflexiona el CEO de Peris Walter.

El abogado habla de los retos futuros del transporte y la logística, como la llegada de la tecnología y, a su vez, de la Inteligencia Artificial. Con ella, podría resolverse uno de los retos que más le preocupa: el enquistamiento de las mercancías en los puertos. “La solución de este enquistamiento se alarga por razones que se antojan inverosímiles a cualquier observador de la realidad portuaria, y esto debería poder resolverse con una legislación que ofreciera herramientas eficaces”, afirma.

ALIADOS JURÍDICOS



BCFM

MARTÍN FERNÁNDEZ CASTRO

El representante aduanero, ¿siempre es responsable?

En los últimos tiempos estamos viendo que los representantes aduaneros reciben sanciones derivadas de la presentación de declaraciones aduaneras incorrectas, incluso cuando están actuando en nombre y por cuenta de sus clientes, esto es, bajo la modalidad de representación directa.

Para ello, la Aduana realiza una interpretación de diversos preceptos del CAU, en mi opinión incorrecta.

La Autoridad Aduanera se basa en el artículo 15.2 del CAU, en virtud del cual toda persona que presente a las autoridades aduaneras una declaración en aduana (entre otras) será responsable de la exactitud e integridad de la información que contenga la declaración, notificación o solicitud. Sobre esa base aplica el 199 de la Ley General Tributaria.

Asimismo, en ese artículo del CAU se indica expresamente que, en caso de que sea el representante aduanero quien presente la declaración, o notificación o solicitud, o facilite la información, dicho representante

aduanero quedará también sujeto a la responsabilidad establecida.

La Aduana considera que el representante aduanero siempre es responsable, por ser quien presenta la declaración en Aduana, si bien, dicha afirmación es, en mi opinión, falsa.

En el propio CAU se contiene una definición de “declarante” en virtud de la cual éste es “la persona que presenta una declaración en aduana, una declaración de depósito temporal, una declaración sumaria de entrada, una declaración sumaria de salida, una declaración de reexportación o una notificación de reexportación en nombre propio, o la persona en cuyo nombre se presenta dicha declaración o dicha notificación”. Por ejemplo, para el caso de

una importación, serían declarantes el importador o el representante indirecto, pero nunca el representante aduanero que actúa bajo la modalidad de representación directa (en este caso, actuaría en nombre y por cuenta de su cliente, y es declarante la persona en cuyo nombre se presenta la declaración).

Por todo ello, la conclusión correcta y completa debería ser, a mi modo de ver, la siguiente:

- La persona que presenta la declaración es el declarante.

- La sanción debe imponerse, en todo caso, a quien presente la declaración, es decir, al declarante.

- Teniendo en cuenta que solo el representante aduanero que actúe bajo

la modalidad de representación indirecta puede ser considerado declarante, ha de concluirse que solo éste será la “persona que presenta a las autoridades aduaneras una declaración en aduanas” y, en consecuencia, solo a este se le puede imponer una sanción por es-

La Aduana realiza una interpretación de diversos preceptos del Código Aduanero de la Unión, en mi opinión, incorrecta

te asunto.

Por si hubiera alguna duda sobre lo anterior, el TJUE ya ha emitido sentencias en las que indica expresamente que, teniendo en cuenta que el aduanero es sistema declarativo, el CAU “exige a los declarantes, en su artículo 15, que proporcionen información exacta e íntegra”. El propio Tribunal emplea el término declarante por lo que, en la medida que el representante aduanero que actúa bajo la modalidad de representación directa no lo es, estas sanciones son contrarias a la normativa.

Por ello, es necesario que la Administración cese esta actuación irregular y respete la protección que corresponde al representante aduanero “directo”.



Silvestre Abogados

DERECHO CIVIL · DERECHO ADUANERO · DERECHO MARÍTIMO

José Aguirre - 38 - 6º - 23ª | 46011 Valencia

Tel. 96 367 97 86 | Fax 96 367 97 01

ANDERSEN
MAR GUARDIOLA



Reglamento contra la deforestación

Los importadores y exportadores de carne de bovino, chocolate, café, caucho, aceite de palma, soja o madera, así como de una gran variedad de productos derivados de estas materias primas, afrontan el cumplimiento del Reglamento europeo contra la deforestación y la degradación forestal, conocido como EUDR (por sus siglas en inglés).

En las últimas semanas, la noticia sobre el posible aplazamiento del EUDR ha encendido debates que revelan problemas de mayor calado.

La FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) estima que alrededor del 90% de la deforestación mundial es causada por la expansión de las tierras agrícolas. ¿Y quién es el segundo deforestador del mundo? La Unión Europea, solo superada por China. En este contexto, la UE está introduciendo medidas más severas para atajar este problema.

Tal vez una norma como el EUDR sea un primer paso esencial.

Sin ella, el cambio sostenible no se produciría a gran escala. Sin embargo, es evidente que la regulación ESG no resuelve los problemas subyacentes que causan el cambio climático. Todos formamos parte del sistema, y la regulación por sí sola no puede desmantelarlo. El reto no es solo hacer cumplir las reglas, sino ir más allá para transformar el sistema en sí, buscando el equilibrio entre el desarrollo económico y los límites ecológicos.

¿Por qué no abordar las regulaciones ESG como oportunidades para la innovación en lugar de como cargas? Las empresas que traten la sostenibilidad de manera estratégica, cumpliendo las expectativas de sus clientes, obtendrán una ventaja competitiva, mientras que los rezagados corren el riesgo de que-

darse atrás. Para entender la complejidad entorno al EUDR debemos considerar los intereses, a veces contradictorios, de los actores involucrados:

- Empresas europeas: algunas ya han invertido en prácticas sostenibles y consideran que un retraso socava sus esfuerzos, mientras que otras respiran aliviadas.

- Ecologistas: cualquier retraso en la aplicación del EUDR es un retroceso.

- Gobiernos: La escena política de la UE está dividida. Algunos presionan para que se tomen medidas urgentes en defensa del medio ambiente, mientras que otros priorizan el impacto económico y el comercio.

- Consumidores: la creciente conciencia sobre la sostenibilidad está cambiando la demanda del mercado. Sin embargo, existe una brecha entre la intención y la acción.

- Países en desarrollo: su crecimiento económico depende de la extracción de recursos naturales, y la deforestación se asume como

necesaria.

El EUDR pivota sobre la transparencia y la trazabilidad de las cadenas de suministro globales. Las empresas deberán informar sobre el origen de los productos que importen, aportando evidencias de que no provienen de tierras deforestadas, sirviéndose de tecnologías aéreas y espaciales.

En caso de incumplimiento, las autoridades impondrán multas de hasta el 4% del volumen de negocios total en la UE del año anterior. Las sanciones también podrán consistir en la confiscación de productos o los ingresos obtenidos de ellos, exclusión temporal de la contratación y financiación pública, o prohibición de comerciar en la UE, en caso de infracciones graves o reiteradas. Poca broma.

En caso de incumplimiento, las autoridades impondrán multas de hasta el 4% del volumen de negocios total en la Unión Europea correspondiente al año anterior



QUALITY BROKERS
JORGE PONS

Los seguros en zonas de conflictos bélicos

El pasado 13 de abril el buque "MSC Aries" fue incautado por las autoridades iraníes en el Estrecho de Ormuz, mientras transitaba por aguas internacionales.

Este buque es propiedad de Gortal Shipping Inc y está fletado por MSC.

Mas allá de las vinculaciones del propietario del buque con Israel y que sin duda este fue el motivo del apresamiento, nos interesa saber cuál es la situación jurídica de los propietarios de las mercancías, los transitarios o la propia naviera, con relación a las pólizas de seguros.

Por cuestión de espacio, nos ceñiremos a la póliza de mercancías del propietario y sus cláusulas aplicables, que son:

- + Institute Cargo Clauses (A) 2009.

- + Institute War Clauses (Cargo) 2009.

- + Institute War Cancellation Clauses (Cargo).

Estas cláusulas cubren a la mercancía contra los daños accidentales que sufran las mismas, al ser las usadas en estos contratos, es decir, la primera, es la cláusula mal llamada All risks, ya que no cubre el 100% de los riesgos, concretamente no cubre los daños a la mercancía por daños causados por Guerra y similares, de ahí que debamos incluir la segunda cláusula enumerada, Institute War Clauses para dar cobertura a estos riesgos pero para protegerse las aseguradoras de estos riesgos de guerra incluyen la tercera cláusula (War Cancellation) la cu-

al da posibilidad a asegurado y/o aseguradora a cancelar la cláusula de guerra y dejar sin cobertura a los siete días de comunicarlo.

Ante tal complejo panorama de cláusulas, se supone que la mayoría de las aseguradoras cancelaron cobertura para el tráfico que navegaba por las zonas afectadas, entre las que están el Mar Rojo - Canal de Suez, Golfo de Adén, Estrecho de Ormuz - Golfo de Omán y en general aquellas zonas que

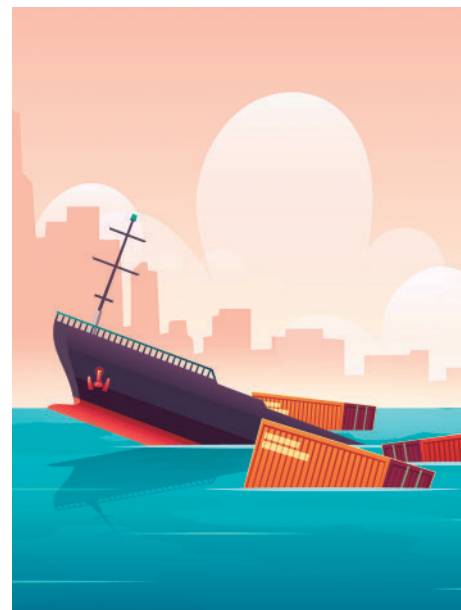
superen el rating estipulado en las pólizas (Wachlists) JCC Global Cargo.

El buque "MSC Aries" fue capturado en aguas internacionales, según la propia naviera y posteriormente llevado a puerto iraní, con sus 25 tripulantes y sus 12.000 CNTR, no existiendo noticias de su

liberación hasta el momento.

Pueden decir las aseguradoras que el buque y su mercancía transitaba por zona excluida, pero ¿pueden alegar, además, que aplican la cláusula de país sancionado, que efectivamente lo es?

Es recomendable, trabajar conjuntamente broker y departamentos jurídicos para llevar una línea jurídica adecuada que pueda garantizar los intereses del cargador en este caso concreto, ya que alguna alternativa hay... y además muy recomendable, por lo que me comprometo a hablar de ello en otro artículo cuando se resuelva... porque pudiera ser un caso real.



MA Abogados

ASESORAMIENTO GLOBAL DE LA EMPRESA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO INTERNACIONAL

Plaza América, 2 Edificio América Local 1B - 46005 Valencia - Tel. 96 381 05 07
valencia@maabogados.com - www.maabogados.com

MUÑOZ & MONTAÑÉS

AMPARO FERRANDIS



Guía de plazos de reclamación

Este artículo quiere ser una guía práctica para que las partes involucradas en la cadena logística tengan claro cuáles son los plazos para el ejercicio de los derechos derivados de un contrato de transporte marítimo, terrestre o aéreo. Nos vamos a centrar en los plazos para reclamar al transportista por daños, pérdidas o retraso, y los plazos que tiene el transportista para reclamar fletes, portes y otros gastos conexos.

Marítimo

a) Nacional

- 1 año para reclamar frente al porteador por daños, pérdidas o retrasos, desde la entrega de la mercancía al destinatario o desde que debió ser entregada. Plazo de prescripción.

- Porteador: 1 año para reclamar el flete y otros gastos desde la realización del transporte o prestación del servicio. Plazo de prescripción.

b) Internacional

- 1 año para reclamar frente al porteador por daños, pérdidas o retrasos, desde la entrega al destinatario o desde que debió entregarse. Plazo de caducidad.

- Porteador: Igual que en Nacional. Adicionalmente:

- Si el porteador contractual (transitorio) ha indemnizado (daños, pérdidas o retrasos), tendrá un nuevo plazo de 1 año para reclamar contra el porteador efectivo (naviera). Plazo de prescripción.

- Reclamaciones por daños o pérdidas, cabe la reclamación directa frente al manipulador portuario (terminal). Plazo para reclamar: 2 años desde la entrega de la mercancía por la terminal. Plazo de prescripción.

Terrestre (carretera y ferroviario)

a) Nacional

- 1 año para reclamar por daños, pérdidas o retrasos. Plazo de prescripción desde:

+ Entrega al destinatario (caso de pérdida parcial, avería o retraso).

+ Veinte días desde expiración del plazo de entrega convenido o, si no hay pactado plazo de entrega, a partir de los treinta días desde que el porteador se hizo cargo de la mercancía (caso de pérdida total).

En caso de dolo, el plazo es de 2 años (prescripción).

- Porteador: 1 año para reclamar portes y gastos. Plazo de prescripción a contar desde los 3 meses de la celebración del contrato o el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior.

Particularidad en transporte terrestre y plazos de reclamación:

La reclamación por escrito suspende el plazo de prescripción, pero si el reclamado la rechaza por escrito se reanuda el plazo sin

computar de nuevo el año entero y una reclamación posterior sobre lo mismo no suspenderá de nuevo la prescripción.

b) Internacional

- 1 año desde la entrega (caso de daños, pérdidas o retrasos). Si hay dolo: plazo de 3 años. Plazo de prescripción.

- Porteador: 1 año para reclamar portes y otros gastos a partir de los 30 días de la entrega en destino. Plazo de prescripción.

Aéreo

a) Internacional:

- 2 años (caso de daños, pérdida o retraso) desde que el medio de transporte llegó a destino o debió llegar. Obligación de hacer protesta al transportista en el plazo de 14 días desde la entrega o desde que debió entregarse para preservar la acción. Plazo de caducidad.

El Convenio de Montreal no regula el plazo para reclamar el flete u otros gastos. En su defecto, debería aplicarse el plazo de 5 años de nuestro Código Civil.

Hay que tener claros los plazos para reclamar fletes, portes y otros gastos conexos



GOÑI & CO. ABOGADOS

MARTÍN PRIETO SULLEIRO

Sector naviero: cumplimiento normativo

El cumplimiento normativo o "compliance" ha gozado en España de un impulso sustancial durante los últimos años, con la introducción en nuestro ordenamiento de la responsabilidad penal de las personas jurídicas y su posible exoneración -o atenuación- con la implementación eficaz de medidas de cumplimiento normativo.

Como resultado, la perspectiva de las empresas ha cambiado y se adapta a un nuevo enfoque, vocabulario y objetivos, que se concreta en determinar los riesgos penales que puede cometer la persona jurídica a través de las personas vinculadas a ella y diseñar un modelo de cumplimiento normativo que incluya medidas de control y vigilancia para evitar la comisión de delitos o reducir la posibilidad de que se cometan.

El sector naviero no escapa a esta realidad. Se encuentra incluso más expuesto, debido a su naturaleza internacional e integradora, que incrementa considerablemente los posibles escenarios de riesgo.

A ese respecto, nuestro Código Penal establece un sistema cerrado de delitos por los cuales las navieras pueden ser declaradas penalmente responsables. Comparten con empresas de otros sectores ciertos delitos transversales, como son los de carácter fiscal o contra la seguridad social. Pero, además, encontramos otros más susceptibles de producirse en este sector, como los de contrabando o aquellos cometidos contra los recursos naturales o el medio ambiente.

Conforme a todo lo anterior, la implementación de un sistema eficaz de prevención de delitos resulta fundamental. En ese sentido, las navieras habitualmente parten con ventaja, debido a que ya están familiarizadas con los rigurosos y exigentes estándares establecidos en los Códigos y Convenios Inter-

nacionales de carácter marítimo (ISM, ISPS, CTM o SOLAS, entre otros). Se trata, por tanto, de una labor más cercana a la adaptación que a la creación, lo que reduce drásticamente el esfuerzo y la inversión necesarias.

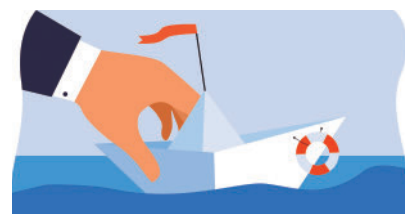
Sin embargo, realizar una labor adicional siempre resulta preciso. En el caso de los delitos contra el medio ambiente, por ejemplo, con la implementación de nuevas políticas de gestión de residuos. En el de los delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros, con un sistema de registro de entrada y salida mejorado. O, en el supuesto de delitos de ámbito más general, como los de daños informáticos, con el desarrollo de mecanismos de encriptación, el uso de servidores propios e instalación de controles de acceso según el nivel de riesgo.

En definitiva, los beneficios de im-

plementar un sistema eficaz son numerosos, incluyendo reducir la posibilidad de sufrir una condena en el ámbito penal, optimizar el funcionamiento

de la empresa y otorgar una verdadera ventaja competitiva en el ámbito internacional, donde el compliance tiene mucha más relevancia y presencia. No debemos olvidar, además, que el cumplimiento normativo no se limita a aquellas actuaciones de las que pueda derivar la responsabilidad penal de la empresa, sino que engloban un verdadero entramado de prácticas relacionadas con la ética y las buenas costumbres, muy vinculado a la salud reputacional de la empresa.

Las navieras, por su naturaleza, ya tienen parte del camino recorrido, pero la labor de adaptación y mejora de su modelo debe realizarse de forma continuada, acorde a la naturaleza del compliance, que se encuentra en constante cambio y evolución.



GUARDIOLA LAWYERS
INTERNATIONAL TRADE & CUSTOMS

derecho aduanero comercio exterior yachting

✉ iguardiola@guardiolalawyers.com • ☎ +34 932 000 288 • www.guardiolalawyers.com

AGUA purificada

Aquaidam
FILTRO DE CARBÓN ACTIVADO

¡Agua ilimitada!

HOGAR EMPRESA HORECA

La alternativa SIN garrapas

Fuente o Compacto ¡TÚ ELIGES!

630 835 427 Teléfono gratuito: 900 876 218

MA ABOGADOS
SARA RECATALÁ



Cambios en los embargos de buques

España es un país que tiene una importante costa marítima y, además, unos puertos de primer nivel, por eso siempre había sido un lugar muy utilizado para embargar buques. Sin embargo, en los últimos años el uso del embargo preventivo de buques se ha visto dificultado frente a los países de nuestro entorno por las modificaciones introducidas en nuestro Derecho marítimo, que han perjudicado a sectores tan importantes como los suministradores de combustible, la reparación naval o los consignatarios. Pero esta situación puede a cambiar en un futuro si finalmente se aprueba la reforma de la Ley de Navegación Marítima que actualmente está en curso.

Esta dificultad para embargar buques en España frente a nuestros vecinos viene porque, a diferencia de la mayoría de los países del mundo, nuestro país no es parte del Convenio de Embargo Preventivo de 1952, sino que decidió ratificar el Convenio de Embargo Preventivo de 1999, que es mucho más restrictivo a la hora de embargar buques que el Convenio de 1952.

Esta situación actual, no es en sí mala per se ni buena per se, ya que, como dice el refrán "la alegría va por barrios", los armadores obviamente la ven con buenos ojos, y mal los acreedores de los buques.

El problema es que esta situación actual provoca un claro agravio comparativo en relación con los países de nuestro entorno a sectores tan impor-

tantes como son los suministradores de combustible, los reparadores de buques, o los consignatarios.

Por ello mismo, y siempre desde el máximo respeto a la importantísima figura de los armadores, nos parece positiva la modificación que se ha propuesto en el Anteproyecto de Reforma de la Ley de Navegación Marítima, de introducir un nuevo párrafo tercero al art. 124 LNM que lo que viene es a permitir que estos créditos (combustible, reparadores y consignatarios) tengan los requisitos legales para poder embargar un buque incluso cuando, como sucede habitualmente, el deudor del crédito no es propietario del buque o buque hermano del que se ha generado el crédito.

En fin, que, por lo menos para estos sectores, es posible que en breve se puedan volver a embargar en España buques de una forma segura y efec-

tiva. Y así evitar el absurdo de que tengan que embargarse fuera de España buques por créditos generados en España y sobre buques que podrían haber sido embargados en España. Circunstancia, además, que hace que el posible perjuicio que esta medida pudiera suponer para los armadores sea, en realidad, muy menor, ya que nuestra normativa no evita el embargo, sino obliga a realizarlo fuera de España. En resumen, parafraseando a Don Quijote, "se desface un entuerto" sin grave daño a los implicados negativamente por la medida.



GUARDIOLA LAWYERS
IRENE GUARDIOLA

Los desafíos del comercio Internacional"

En el contexto actual del comercio internacional, las empresas se enfrentan a riesgos y cambios significativos, impulsados en gran medida por la situación geopolítica actual, la inestabilidad mundial y el creciente número de normativas reguladoras. Estas condiciones están obligando a las empresas a tener que adaptarse rápidamente a nuevas circunstancias, cumplir con nuevas exigencias y requisitos, incluso, reestructurar su forma de operar para seguir siendo competitivas en el mercado global. Conflictos armados, tensiones políticas, catástrofes naturales y la crítica situación en el Mar Rojo, entre otros factores, están generando una notable incertidumbre entre los operadores.

A esto se suma un aumento de la inseguridad jurídica y controversias, así como la imposición de nuevas sanciones derivadas de la entrada en vigor de nuevas normativas europeas. La propuesta de reforma del Código Aduanero de la Unión, las regulaciones sobre

protección del medio ambiente (como el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono que se está aplicando de forma transitoria y el Reglamento (UE) 2023/1115 sobre la deforestación, que a priori parece que se ha pospuesto hasta 2025 su aplicación), y la propuesta de Reglamento sobre trabajos forzados, están complicando aún más el panorama. La falta de una interpretación uniforme de estas normativas por parte de los Estados miembros y la diversidad de criterios entre las autoridades competentes agravan la situación.

Por ello, es fundamental que las empresas gestionen estos cambios de manera eficaz para minimizar riesgos y el impacto potencial en sus operaciones. Es esencial planificar cuidadosamente las operaciones de comercio exterior y desarrollar planes de contingencia que

aborden no solo los aspectos comerciales habituales, sino también los operativos y aduaneros. Ignorar estos factores puede comprometer el éxito de una operación internacional.

Las empresas deben asegurarse de contar con contratos de compraventa adecuados que regulen y protejan bien los derechos y obligaciones de las partes y contemplen rigurosamente los aspectos relevantes de sus operaciones. Es crucial definir adecuadamente la partida arancelaria de las mercancías, el origen, el valor en aduanas y las medidas de política comercial que puedan aplicarse. También deben verificar si el producto está sujeto a prohibiciones, si el país o proveedor está sancionado, y seleccionar el Incoterm más adecuado para cada transacción, considerando el medio de transporte, el tipo de riesgo que se desea asumir, el país involucrado y la naturaleza del producto.

Además, es indispensable contar con las autorizaciones aduaneras pertinentes y tener un conocimiento exhaustivo de toda la documentación necesaria para llevar a cabo los trámites de importación y/o exportación con éxito.

En definitiva, los constantes riesgos y desafíos del comercio internacional exigen una rápida adaptación al cambio y un seguimiento continuo de las novedades normativas, tanto a nivel nacional como internacional. Por esta razón, es aconsejable contar con el asesoramiento de profesionales que ayuden a los operadores a cumplir con la normativa y minimizar riesgos. Esto no solo permitirá a las empresas mejorar su posición competitiva, sino también desarrollar sus actividades de manera legal y segura, manteniendo buenas relaciones con las autoridades y reputación en el mercado.

Es aconsejable contar con el asesoramiento de profesionales que ayuden a los operadores a cumplir con la normativa



TRANSITARIO: aseguramos tu responsabilidad y la mercancía de tus clientes en todo el mundo

Asegura tu envío sin contratar ninguna póliza, con nuestro programa TRANSBROKER



Calle Colón, 1, 5D · 96 310 61 59 · 46004 VALENCIA



Contáctanos: transporte@qualitybrokers.es

LOGÍSTICA · La Bolsa Agroalimentaria que organiza el puerto vasco-francés muestra las últimas novedades en productos y servicios para el sector

El Puerto de Baiona escenifica en Agri'Vrac las claves de la mejora del sector agroalimentario

→ La cadena de suministro de la industria agroalimentaria tiene una cita anual de referencia en Agri'Vrac, el evento organizado por el Puerto de Baiona y la región de francesa de Nueva Aquitania, que se ha convertido en su séptima edición en un evento de referencia.

JAIME PINEDO

BAIONA. La incesante lluvia no fue impedimento para que alrededor de 200 profesionales de ambos lados de la frontera franco-española contribuyeran en el día de ayer a un nuevo éxito de Agri'Vrac, la Bolsa Agroalimentaria organizada por el Puerto de Baiona y la Región de Nueva Aquitania, que en su séptima edición ha revalidado su apuesta transfronteriza enfocada en mejorar la competitividad de todos los actores involucrados en el negocio agroalimentario.

Encuentro entre profesionales
Convertido este año en un evento de un único día, Agri'Vrac ha supuesto una puesta al día de todas aquellas mejoras que contribuyen a una mejora competitiva del negocio agroalimentario. Por ello, Agri'Vrac ha contado en esta

Agri'Vrac representa una puesta al día de todas aquellas innovaciones que contribuyen a una mejora competitiva del negocio agroalimentario

edición con los stands informativos de las empresas Jaylo, Vall, Les Silos de l'Adour, Sotramab, Docks Maritimes de Bordeaux (DM), Impaact, Aquitaine Courtage (AC), Bayonnaise de Manutention Portuaire (BMP), Biscay Bay Shipping Agency, Debusman, SGS, Viva-gro, Beton, Aquitania Ports Link, Dove Busters, Logicomex, Tenstar, Telespazio y Puerto de Baiona.

Agri'Vrac arrancó ayer en el l'Espace de l'Océan de Anglet, entre Baiona y Biarritz, con la Bolsa de Cereales Agri'Vrac 2024 en la zona de stands. Un al-



Representantes del Puerto de Baiona y de puertos de la Región de Nueva Aquitania en Agri'Vrac. Foto J.P.



JAYLO PONE EN MARCHA UN ALMACÉN EN TMZ EN ZARAGOZA. El operador logístico Jaylo, con sede en Tudela (Navarra) fundó Jaylo France en 2013 para ofrecer un servicio más próximo y eficiente a sus clientes, tanto en terrestre como en marítimo, multimodal y almacenamiento, abarcando una logística 4.0. Una década después, el director comercial de Jaylo, Esteban Trujiliano, valora muy positivamente la marcha de dicho Almacén 4.0, que ha ampliado su volumen con nuevos clientes y mayor capacidad de almacenaje. Asimismo, esta misma semana Jaylo ha puesto en marcha un nuevo almacén de 7.000 metros cuadrados en el puerto seco de Zaragoza, en las instalaciones de tmZ, donde realiza todo tipo de operaciones en contenedor y aprovecha la conectividad ferroviaria de las instalaciones para desarrollar las capacidad de la empresas en marítimo y en almacenaje, apunta Trujiliano, quien también destaca la positiva marcha de la oficina de Jaylo en Toulouse (Francia). El desarrollo de la filial de Jaylo en Francia ha experimentado también un significativo impulso con la puesta en marcha el pasado mes de enero del primer camión de Jaylo France, cuyo número podría alcanzar las quince unidades en unos pocos años. En la imagen, Esteban Trujiliano, director comercial de Jaylo (izquierda), y Jean Jacques Janu, de SGS. Foto J.P.

muerzo-cóctel puso fin a la sesión matinal y la segunda parte de la jornada arrancó por la tarde con la conferencia "Convertir la complejidad y la incerti-

dumbre en oportunidades", impartida por Laurence González, profesional con una extensa experiencia en empresas multinacionales,



VALLS AFIANZA SU DESARROLLO CON NUEVOS PROYECTOS EN PUERTOS FRANCÉS. La firma catalana Vall, con delegación en la localidad vasco-francesa de San Juan de Luz, repite participación en Agri'Vrac para mostrar su oferta de naves industriales desmontables para grandes compañías, con especial aplicación en logística. Entre los últimos proyectos ejecutados por Vall en Francia destaca el de un almacén de 3.000 metros cuadrados en el Puerto de La Rochelle dedicado al almacenaje de acero o el de otro almacén en el Puerto de Saint Nazaire, de 18.000 metros cuadrados de superficie. Eudes Desteract (izquierda) y Sandra Hubert, de Vall France. Foto J.P.



DEBUSMAN EXPONE SU OFERTA DE EQUIPOS PORTUARIOS. Debusman, empresa del Grupo Peosa y asociada a Uniport Bilbao, repite participación en Agri'Vrac donde presenta su extensa oferta de productos y equipos portuarios, para grúas y elementos de manipulación de cargas o equipos de transporte de graneles, entre otros. En la foto, Mikel Echegaray, de Berango 2004 Servicios Logísticos; Joxan Madinabeitia, del Puerto de Baiona; Arnaud Pierre, de KPMG. Foto J.P.

LOGÍSTICA · La compañía trabaja con un road map a dos años vista que le permite ir desarrollando su software

Aliernet prevé expandir a Latinoamérica en 2025 su software de gestión de almacenes

→ Aliernet es la compañía que desarrolla el software de gestión de almacenes Alier, un programa que facilita los retos logísticos de los operadores logísticos gracias a la optimización de recursos y procesos, últimas tecnologías en picking y sus avances en digitalización y automatización.

MARC VERGÉS

BARCELONA. El CEO de Aliernet, Xavier Caparrós, comenta a Diario del Puerto que “nuestro objetivo es que nuestros clientes ganen eficiencia logística sin perder los estándares mínimos de calidad”. Así, desde Aliernet apuestan por no sobrecargar de maquinaria informática los almacenes. “Con uno o dos ordenadores en cada almacén y los operarios usando sus PDAs es suficiente para digitalizar las tareas rutinarias de un operador logístico”, señala Caparrós. Además, el máximo responsable de la compañía subraya que “es más fácil realizar la transición digital si incorporamos solo los dispositivos digitales necesarios, se reducen las reticencias de los trabajadores de nuestros clientes”.

Aliernet no solo trabaja para operadores logísticos, sino que también lo hace para cliente final con necesidades logísticas muy destacadas. Algunos de ellos con más de 6.000 pickings diarios y “si les podemos ahorrar dos segundos por picking son muchas horas ganadas a lo largo de toda la semana”, destaca el CEO de la compañía.

Para lograr este ahorro en las operaciones dentro del almacén, Caparrós destaca que



Xavier Barajas, comercial; Gemma Verduo, comercial; Érika Miro, marketing; y Xavier Caparrós, CEO de Aliernet. Foto M.V.

Caparrós: “Si podemos ahorrar 2 segundos por cada picking, son muchas horas ganadas a lo largo de una semana”

“uno de los puntos fuertes de Alier es su capacidad de medir todos los datos”, al mismo tiempo que desde Aliernet se forma a sus clientes en cómo interpretar estos datos para poder adaptar sus operativas y mejorar la eficiencia.

Latinoamérica

“La innovación y la digitalización es una máxima para nosotros, por eso, desde Aliernet estamos en constante evolución, siguiendo y liderando las tendencias del mercado de la logística para seguir capacitando a nuestra solución de caracterís-

ticas, funcionalidades, módulos o conectores que cubran los retos del sector, con el objetivo que las empresas incrementen sus ventajas competitivas y cuota de mercado”, comenta Caparrós. Para lograrlo, Aliernet siempre trabaja con un road map a dos años vista. Actualmente, por ejemplo, están trabajando en mejorar la gestión de recursos y los proveedores, así como en incrementar los usos de la torre de control del software.

Por otro lado, la compañía tiene en mente expandirse de forma clara a Latinoamérica durante el año 2025. Actual-



Alier es el software desarrollado por Aliernet.

mente ya ofrecen sus servicios a cuatro operadores logísticos del continente, pero de cara al

año que viene apuestan por dar el salto definitivo e expandir su negocio en diferentes países.

AVANZA

logistics

BARCELONA

1.- JEFE DE TRÁFICO CON EXPERIENCIA:

Perfil: Buscamos una persona con capacidad de liderazgo, organizada, capaz de trabajar en equipo y con experiencia en la operativa de tráfico en el transporte terrestre en la zona de Barcelona.

Funciones: Formará parte del equipo de tráfico, confeccionará itinerarios de camión para obtener el máximo rendimiento del mismo, mantendrá una excelente relación tanto con clientes como con camioneros (autónomos o flota propia).

2.- AUXILIAR DE TRÁFICO:

Perfil: Buscamos una persona con inquietud por desarrollar una carrera profesional vinculada a la gestión operativa del transporte terrestre dentro de uno de los sectores más dinámicos de nuestra economía, el marítimo.

Con capacidad de alternar diferentes tareas que van desde las administrativas hasta las operativas.

Funciones:

- Preparación documentación para las entregas y recogidas de mercancías/contenedores.
- Apoyo general al equipo operativo: atención de llamadas telefónicas, revisión correos electrónicos.
- Apoyo en imputación de costes y precios de venta utilizando los sistemas de información de Avanza.

IBERTRAILER

●●●

Fabricación y reparación de semirremolques

www.ibertrailer.es
info@ibertrailer.es

Avda. Espioca 77-81
T. 960 071 986
46460 SILLA (Valencia)

MARÍTIMO · Visita al Puerto de Algeciras de representantes de los ministerios de Política Territorial y de Agricultura

Las “exitosas” mejoras implantadas en el PCF de Algeciras serán extendidas al resto de PCFs

MIGUEL JIMÉNEZ

MADRID. Ayer visitaron el Puesto de Control Fronterizo (PCF) del Puerto de Algeciras la secretaria general de Coordinación Territorial del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, Miryam Álvarez, y la secretaria general de Recursos Agrarios y Seguridad Alimentaria del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ana Rodríguez, para comprobar los resultados del proyecto piloto para mejorar los servicios de control de las mercancías en frontera en España.

Al término de la visita, en declaraciones a los medios de comunicación, Miryam Álvarez aseguró que las reformas de procedimientos aprobadas en julio “es la mejor de las decisio-



Visita ayer al PCF del Puerto Bahía de Algeciras de los distintos representantes ministeriales y portuarios.

nes que podíamos haber tomado”, subrayando el “éxito” de las mismas y el hecho de que se está siendo en los controles más eficientes, más rápidos y además se hacen más controles”.

De esta forma, la simplificación de procedimientos en curso en Algeciras “la iremos ampliando a los PCFs del resto del país”, anunció Miryam Álvarez.

Por su parte, Gerardo Landaluce, presidente de la AP Bahía de Algeciras, quiso ayer dar las gracias a los ministerios de Agricultura y de Política Territorial “por su compromiso y por la labor realizada”.

“Se ha entendido muy bien la situación y se han hecho cambios que no son fáciles pero que están dando sus frutos”, dijo Landaluce, quien aplaudió la “modernización” aplicada.



Quién es Quién en Logística en España CARGADORES

Cargadores es una publicación de Diario del Puerto Publicaciones que analiza los principales sectores productivos del país, sus resultados y previsiones, a través de las voces de sus protagonistas. Patronales, entidades sectoriales y empresas cargadoras son entrevistadas para conocer, de primera mano, cuáles son sus necesidades y desafíos.

Además, la cadena logística vinculada con el colectivo exportador e importador también tiene su espacio en este especial. Los operadores aportarán sus propuestas para incrementar la competitividad de la economía española y ser aliados del sector cargador del país.

Cabe destacar que, multiplicando su valor, Cargadores incluye el **Quién es Quién en Logística en España - Cargadores**, una guía visual con información actualizada de los principales cargadores del país, compilados por regiones.