

ateiainforma

Boletín informativo de Ateia-OLTRA Barcelona



ESPECIAL **VUCA EN EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL**

ATEIA-OLTRA

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

Ateia-OLTRA Barcelona
Via Laietana 32-34, 2º, 08003 Barcelona
Tel. 93 315 09 03
www.bcn.ateia.com • ateia@bcn.ateia.com

Linked in

EDITORIAL	03
ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA	04
IN MEMORIAM	
LUIS M. ROMEU VALLEJO	05
ATEIA-OLTRA BARCELONA	
ATEIA-OLTRA BARCELONA EN...	06
CIRCULARES BREXIT (MARZO – MAYO)	09
DOCUMENTACIÓN	13
ATEIA FORMACIÓN	14
ASESORÍA JURÍDICA	15
WEBINARIOS	16
ESPECIAL VUCA EN EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL	18
UNCTAD CALL ON AUTHORITIES TO MONITOR FREIGHT RATES	20
CLECAT: TIME FOR EFFECTIVE UE COMPETITION POLICY FOR LINER SHIPPING	21
FOMENT DEL TREBALL ALERTA QUE EL INCREMENTO DE PRECIOS DE LAS MATERIAS PRIMAS Y DEL TRANSPORTE MARÍTIMO PUEDEN PONER EN RIESGO EL CRECIMIENTO ECONÓMICO	22
TRANSITARIOS EN UNA ENCRUCIJADA (...UNA MÁS)	23
EVER GIVEN...ALGO MÁS QUE EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ?	24
“EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ: UN AVISO A NAVEGANTES”,	25
POSICIONAMIENTOS FIATA Y CLECAT	26
NOTA DE LA ASESORÍA JURÍDICA DE ATEIA-OLTRA BARCELONA - “BREVE NOTA SOBRE EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ Y LOS CASOS DE FUERZA MAYOR”,	28
“EVER GIVEN: LOS SEGUROS ENTRAN EN ACCIÓN”	30
FERROCARRIL	
II RAIL DAY – PORT DE TARRAGONA	32
BIBLIOTECA FFCC	33
NETWORKING	
BNEW	34
SMART PORTS: PIERS OF THE FUTURE 2021, MÁS SMART QUE NUNCA	36
WEBINARIOS Y MISIONES VIRTUALES EMPRESARIALES	37
SGS INFORMA	
PROGRAMAS DE CONFORMIDAD DE PRODUCTO	38
TIC	
PORTIC FORWARDING – NUEVA VERSIÓN	39
ESTUDIO IMPACTO DIGITALIZACIÓN - PORT DE BARCELONA	39
PROYECTO MATRIZ INNOVACIÓN - LOGÍSTIC:	
2a SESIÓN: “SOLUCIONES DIGITALES PARA LA LOGÍSTICA”	40
LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR TRANSITARIO: VITAL PARA SU SUPERVIVENCIA	41
OPINION – FUNDACIÓN CARES	
PROFESIONALES DE LA LOGÍSTICA CUALIFICADOS, CON EXPERIENCIA Y PREPARADOS PARA INCORPORARSE	42
AGENDA 2021	43
DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS	44
SERVICIOS PARA EMPRESAS ASOCIADAS	45

ATEIA – INFORMA
PUBLICACIÓN EDITADA
POR 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

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

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Lluís Coma
lluis@lluiscoma.com

PUBLICIDAD
ATEIA-OLTRA Barcelona
Tel. 93.315.09.03
email: ateia@bcn.ateia.com

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 17 de mayo de 2021

COLABORACIONES:
BNEW
FUNDACIÓN CARES
OSKAR SCHUNK
PORT BARCELONA
PORT TARRAGONA
SGS
USACH D'ASSEGURANCES

Estoy convencido de que lo peor ya ha pasado y muchos indicadores nos permiten pensar que estamos inmersos en un lento, pero progresivo, regreso a las cifras previas a la pandemia; y todo permite pensar que, a partir de finales de este año o principios del 2022 hayamos recuperado la normalidad pre-pandémica.

Actualmente, como colectivo, tenemos diversos frentes abiertos y retos a los que debemos prestar atención para evitar consecuencias lesivas para los intereses de nuestro sector. Entre otros:

- La modificación de la **Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal** que, de aprobarse sin considerar las enmiendas planteadas, tanto por FETEIA-OLTRA como por el Consejo General de Agentes de Aduanas, representará un duro golpe para aquellas empresas que actúan como Representantes Aduaneros. Parece que las gestiones efectuadas tendrán buenos resultados.
- Las **prácticas abusivas de algunas navieras**, especialmente la de mayor dimensión, en cuanto a la **reducción de servicios** (*blank sailings*, etc.) y otros, provocan **aumentos desproporcionados de fletes** que pueden alcanzar, en algunos casos, una horquilla entre un 240% a un 469%. También la implantación de **nuevos recargos** que se traducen en los exorbitantes beneficios de miles de millones de euros que se vienen publicando en la prensa del sector a nivel mundial. (*Ver pág. 18*)

¿Qué se puede hacer ante una situación como la que estamos viviendo? Pues **denunciar lo que entendemos una sospechosa maniobra para propiciar un incremento de fletes** hasta niveles difíciles de asumir y que, a nuestro entender, debe ser sometida a una **profunda investigación por parte de las autoridades de la Competencia**, ya no solo españolas sino europeas.

En este sentido, ATEIA-OLTRA Barcelona manifestó su queja mediante el escrito que, en fecha 8 de febrero, acompañaba el que de manera conjunta emitieron FETEIA-OLTRA y TRANSPRIME. Además, son múltiples los escritos por parte de Clecat, European Shippers Council (ESC), Global Shippers Alliance, Federal Maritime Commission; así como de la prensa del sector y la general. Todo ello sin que, de momento, la Autoridad de la Competencia de Bruselas se haya manifestado, ya sea en un sentido u otro.

Punto y aparte es la decisión de las navieras de entrar en los servicios puerta a puerta, compitiendo abiertamente con transitarios, olvidando que éstos han sido su mejor y más fiel cliente durante décadas.

Retos, como decía, que desde ATEIA-OLTRA Barcelona, vuestra asociación empresarial, continuará con su cometido de informar, defender, asesorar y formar; en definitiva de velar por los intereses de las empresas asociadas. ●

EMILI SANZ
Presidente ATEIA-OLTRA Barcelona
Asamblea General Ordinaria – extracto intervención



ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

19 mayo 2021

ATEIA-OLTRA Barcelona (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona. Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera) celebró el 19 de mayo su Asamblea General Ordinaria, presentando el **Balance económico del ejercicio 2020**, según informe auditado; así como el **presupuesto para el actual ejercicio 2021**. Todo ello fue aprobado por unanimidad por parte de los asistentes.

En lo que se refiere al informe de gestión, se ha presentado a los asistentes la **Memoria Anual 2020** en la que se recoge la actividad y servicios de la entidad. ●

- **Más información:**
<https://www.ateia.com/Memorias.aspx>



LUIS M. ROMEU VALLEJO

Vicepresidente ATEIA-OLTRA Barcelona (2016 - 2021)

Vocal Comité Ejecutivo ATEIA-OLTRA Barcelona (1997 – 2021)

**Representante de ATEIA-OLTRA Barcelona
en el Fòrum Telèmatic del Port de Barcelona (1994 – 2021)**



Querido amigo Lluís,

a principios del pasado mes de marzo recibíamos la triste noticia de que nos habías dejado.

Una vez asimilada, muy a duras penas, la noticia de tu inesperada partida quiero dedicarte unas últimas palabras que, estoy seguro, muchos de tus amigos y colegas profesionales suscribirían sin dudar.

He tenido el placer y el honor de tenerte como Vicepresidente en el Comité Ejecutivo de ATEIA-OLTRA Barcelona, así como de compañero en el Club Transitario Marítimo y hemos compartido en los últimos tiempos muchas reuniones y encuentros en foros profesionales.

No has sido muy pródigo en intervenir durante nuestras reuniones, pero he de reconocer que cuando lo hacías acostumbrabas a provocar un silencio que nos invitaba a todos a callar para poder escucharte mejor.

Eras una persona tranquila y mesurada en todos los aspectos. Bueno, en todos no, menos cuando el tema se refería a la navegación a vela y que era de todos conocido que ésta era una actividad que te apasionaba y que esta pasión hacía que te extendieras en tus exposiciones sobre el tema y con ello que acabáramos todos "navegando".

Creo que has sido la persona que, ante una duda o vacilación por mi parte, he consultado más veces; y a ti, con más paciencia que un santo, nunca te dolieron prendas a dedicarme unos minutos para asesorarme y/o aconsejarme en aquello que te consultaba. Por todo ello, muchas gracias Lluís.

Seguro que te vamos a extrañar muchísimo. Bueno, de hecho, ya te echamos de menos.

Ojalá que allí donde estés tengas un mar a mano y un velero con el que recorrerlo.

Un póstumo abrazo querido amigo Lluís. ●

Emili Sanz

ATEIA-OLTRA Barcelona en...

1 marzo

3 mayo

FOMENT DEL TREBALL – JUNTA DIRECTIVA

ATEIA-OLTRA Barcelona, representada por su Presidente Emilio Sanz, asiste como vocal a las sesiones ordinarias de la Junta Directiva de Foment del Treball. ●

2 marzo

ACUERDO ESTRATEGICO PARA EL IMPULSO DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL EN EL MARCO DEL SECTOR DE LA ECONOMÍA PORTUARIA, MARITIMA, LOGISTICA, EL TRANSPORTE Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

La Comunidad Portuaria de Barcelona ha dado hoy un importante paso adelante para favorecer la Formación Profesional de calidad y la atracción de talento en el mundo portuario y logístico. El Port de Barcelona, la Escola Europea-Intermodal Transport y las asociaciones de la Comunidad Portuaria -Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA Barcelona), Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores (ATEC), el Barcelona Clúster Nàutic y Marina Barcelona 92- han firmado un convenio de colaboración, en que también participan centros de formación y administraciones públicas implicadas en la formación y el empleo, para desarrollar una formación de calidad y ajustada a las necesidades reales del sectores logístico y portuario que favorezca también la creación de puestos de trabajo cualificados.

La importancia de este acuerdo que forma parte del proyecto europeo YEP MED es doble. Por una parte, por su alcance, "ya que incorpora una amplia representación tanto del mundo empresarial como del mundo académico e institucional", como ha destacado la presidenta del Port de Barcelona, Mercè Conesa, durante la firma del convenio. Por otra parte, porque tiene el objetivo de contribuir a la productividad y competitividad de las empresas y también de mejorar la empleabilidad de los profesionales. ●



Foto DIARIO EL CANAL

ATEIA-OLTRA Barcelona en...

4 marzo

EL CANAL – PRESENTACIÓN

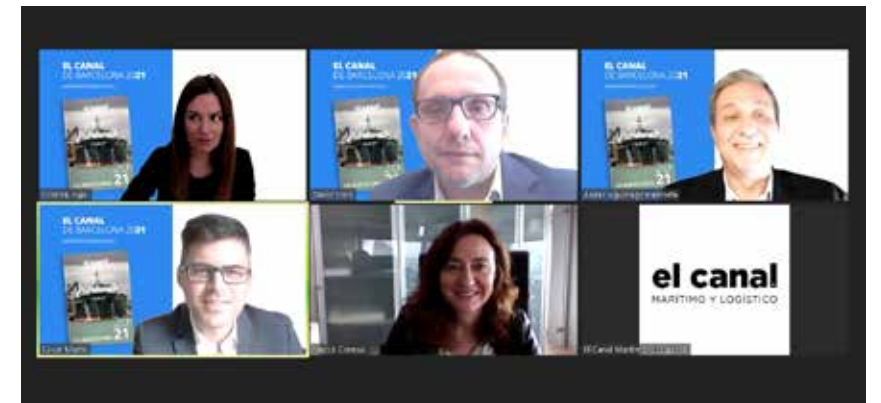


Foto DIARIO EL CANAL

13 y 27 abril

PRESENTACION DEL IV PLAN ESTRATEGICO 2021-2025 PROYECTANDO EL PUERTO DEL FUTURO

En las jornadas "Proyectando el futuro: Presentación del IV Plan Estratégico 2021-2025", se presentó cómo será el puerto a corto, medio y largo plazo, con el horizonte puesto en 2040.

Jordi Torrent y Carles Rua, Jefe de Estrategia de Negocio y Jefe de Innovación, respectivamente, conversaron sobre los retos sociales, económicos y medioambientales del Port de Barcelona. Explicaron las líneas generales de cómo se aplicarán los cambios que afectarán a la cadena logística y a sus intervinientes, a través del citado Plan Estratégico. ●

- **Video de las jornadas > Youtube:**
<https://www.youtube.com/watch?v=bTmrXkTCpLc>
- **Más información:**
www.portdebarcelona.cat/es/web/el-port/pla-estrategic



ATEIA-OLTRA Barcelona en...

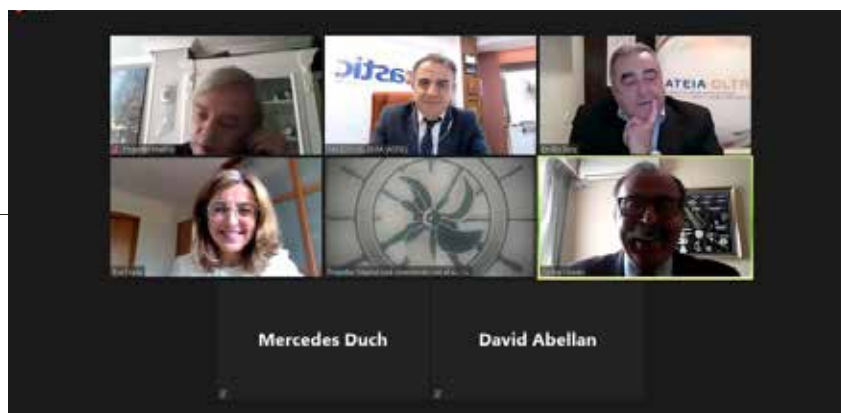
20 abril

100 DÍAS DE BREXIT
WEBINARIO PROPELLER CLUB MADRID

Emilio Sanz, Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, participó en el webinar organizado por el Propeller Club de Madrid y que, bajo el título de "100 días de Brexit" procuró analizar lo sucedido en los primeros 100 días desde la ruptura entre Reino Unido y la Unión Europea.

Junto con el Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, intervinieron Eva Prada, directora de British Chamber of Commerce Spain y Ramón Valdivia, director de ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera)

Emilio Sanz se mostró crítico con el proceso del Brexit, tal y como ya ha manifestado en otras ocasiones. Aunque para transitarios y representantes aduaneros haya supuesto la necesidad de efectuar trámites como tercer país, parece que son los servicios para aduaneros los que generan mayores problemas, aunque van remitiendo. ●



Circulares BREXIT (Marzo – Mayo)

RECORDATORIO

- **ADU. 48/21 (01.03.21)** - NI GA 07/2021, de 26 de febrero, relativa a la situación de los automóviles tras el Brexit.
- **TTE. 15/21 (01.03.21)**- Comunicación sobre el nuevo permiso para conducir en el Gran Londres y normativa de Reino Unido de combustibles E10.
- **ADU. 50/21 (03.03.21)** - Última versión de las Directrices sobre el Brexit elaboradas por la autoridad aduanera francesa y documentos complementarios.
- **ADU. 56/21 (10.03.21)** - NI GA 09/2021, de 9 de marzo, relativa a los centros de distribución en el marco del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido y los envíos de mercancías a Reino Unido para su reparación antes del 1 de enero de 2021 que retornan después de esa fecha.
- **ADU. 61/21 (15.03.21)** - Implementación de los controles fronterizos del Reino Unido – actualización
- **ADU. 63/21 (16.03.21)** - BREXIT: Certificados Sanitarios
- **ADU. 66/21 (19.03.21)** - Documentación del webinar, organizado el 16 de marzo por ELA (European Logistics Association): "The impact of Brexit on the Supply Chain."
- **ADU. 68/21 (29.03.21)** - Presentaciones webinar MAPA: "Preparación para el BREXIT: fase 2" (24 de marzo 2021)
- **ADU. 71/21 (09.04.21)** - BREXIT: Reunión FETEIA con el Departamento de Aduanas e II.EE
- **ADU. 73/21 (13.04.21)** - Comunicación Dependencia Regional de Aduanas en relación a las salidas indirectas al Reino Unido.
- **ADU. 74/21 (19.04.21)** - FRONTERA INTELIGENTE BREXIT - Información sobre MRN export no verificado e información sobre import.
- **TTE. 24/21 (21.04.21)** - BREXIT: Permiso de acceso de Kent.

ATEIA-OLTRA Barcelona facilitó a sus empresas asociadas las convocatorias de los **webinarios organizados por ICEX** sobre Procedimientos Aduaneros (15 marzo), Requisitos de acceso al mercado británico para productos agroalimentarios (17 marzo), Implicaciones para productos químicos y cosméticos (18 marzo); por la **Secretaría General de Acuerdos Sanitarios y Control en Frontera del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**: "Preparación para el BREXIT: fase 2" (24 marzo); y por **ACCIO** (13 mayo) que abordaba los efectos en el sector químico. ●

ATEIA-OLTRA Barcelona en...

22 abril

LA INCORPORACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL PORT DE BARCELONA

PRESENTACIÓN ESTUDIO ESADE

Durante la presentación del estudio **“La incorporación de la sostenibilidad en el Port de Barcelona 1992-2020”**, realizado por la Cátedra de Lideratges de Esade, la presidenta del Port de Barcelona Merce Conesa ha manifestado que, en el marco de la Sostenibilidad, “queremos **potenciar la visión** de conjunto, **de Comunidad Portuaria**, **mediante procesos participativos que contribuyan a fortalecer y cohesionar** a todo el grupo en torno a principios y valores ampliamente compartidos”.

Para dar a conocer más ampliamente el Plan de Sostenibilidad entre las empresas y profesionales de la Comunidad Portuaria, se cuenta con una nueva figura: los **embajadores de sostenibilidad**, profesionales de la propia Comunidad Portuaria que, desde hace unos meses, **contribuyen a la difusión del Plan de Sostenibilidad y a la implicación de toda la Comunidad Portuaria con la sostenibilidad**.

- **Estudio disponible:**
<http://www.portdebarcelona.cat/estudiosostenibilidad>
- **Presentación:**
<https://www.youtube.com/watch?v=130jLLbcvSM>



ATEIA-OLTRA BARCELONA = EMBAJADOR DEL PLAN DE SOSTENIBILIDAD

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

- **Información actualizada:**
Circular RSC 01/21 (11.02.21)
<http://www.portdebarcelona.cat/ca/web/comunitat-portuaria/presentacio-del-pla>



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
- És una forma d'explicar als teus clients i stakeholders, o grups d'interès en general, que la teva empresa està treballant per a la sostenibilitat.
- Coneixeràs on està la teva empresa respecte a la resta del sector i podràs prioritzar projectes i iniciatives de millora.
- Ja estan adherides +15% de les empreses de la Comunitat Portuària.
- Podràs compartir bones pràctiques amb altres empreses del sector.

Cost d'estar adherit

- Omplir un qüestionari anual que permetrà tenir dades agregades de tota la Comunitat Portuària (entre 1 i 2 hores per complimentar-ho)
- No té cap cost econòmic.

Com em puc adherir?

www.portdebarcelona.cat/adhesio-pss



ATEIA-OLTRA Barcelona en...

20 mayo

FETEIA-OLTRA: COMITÉ EJECUTIVO

ATEIA-OLTRA Barcelona, representada por su Presidente Emilio Sanz, participa en la sesión ordinaria del Comité Ejecutivo de FETEIA-OLTRA, presidida por Enric Ticó. ●

FETEIA-OLTRA CON...

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES (21 abril)

El Presidente, Enric Ticó, la Directora, Blanca Guitart y el Adjunto-Secretario Técnico, Martín Fernández, mantuvieron una reunión, en representación de FETEIA-OLTRA, con el Director General Transporte Terrestre, Jaime Moreno García-Cano y la Subdirectora General de Inspección de Transporte Terrestre, Alicia Rubio.

Si bien FETEIA-OLTRA ya ha tenido oportunidad de asistir a diversas reuniones del Comité Nacional del Transporte con el nuevo Director, la reunión sirvió de presentación formal por ambas partes. Desde FETEIA, se transmitió la plena disposición de la Federación para mantener el espíritu de colaboración con la Administración.

Además, se comentaron algunos de los temas más relevantes que afectan al colectivo actualmente. Por ejemplo, se informó de lo gravoso del Proyecto de Ley de lucha contra el fraude fiscal, el Brexit, el Proyecto SIMPLE en el que la Dirección General también es participante, así como la participación por parte del Director en la Fundación CETMO.

(Fuente: FETEIA-OLTRA)

PUERTOS DEL ESTADO (29 abril)

FETEIA-OLTRA mantuvo reunión con Francisco Toledo, Mar Chao y Pilar Parra, Presidente, Directora de Explotación y Directora Corporativa de Puertos del Estado, respectivamente.

La reunión sirvió, en primer lugar, para presentar de forma institucional la Federación al nuevo Presidente del organismo público. Se aprovechó para exponer la posición de la Federación en las principales cuestiones del ámbito marítimo, como los enormes perjuicios causados por la escalada de los fletes, solicitando nuevamente amparo en relación con el Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, así como ayuda sobre los proyectos Ports 4.0 y SIMPLE.

Se recordó tomara en consideración la propuesta de la Federación de reforzar la presencia del sector privado en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias; cuestión para la que se ha presentado enmienda en el marco de la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

(Fuente: FETEIA-OLTRA)

MINISTERIO DE HACIENDA

FETEIA-OLTRA transmite a la Ministra de Hacienda, M^a Jesus Montero, la necesidad de establecer un marco fiscal justo en el comercio exterior, a través de la carta remitida por el Presidente Enric Ticó, en la que mostraba su apoyo a la iniciativa existente en el seno de la OCDE de establecer un sistema tributario más uniforme a nivel internacional. Además, incidió en la necesidad de que todos los actores del sector del comercio y transporte internacional actúen en igualdad de condiciones, siendo esencial eliminar las ventajas fiscales de las que algunos actores disfrutaban.

(Fuente: FETEIA-OLTRA)



ATEIA-OLTRA Barcelona en...

FETEIA-OLTRA
CONSULTA A
SUS EMPRESAS
ASOCIADAS SOBRE:**CAU IMPLANTACIÓN – CONSULTA PÚBLICA COMISIÓN EUROPEA**

La consulta tiene por objeto conocer si las normas aduaneras y los sistemas electrónicos aduaneros disponibles hasta finales de 2020 han logrado procedimientos predecibles, racionalizados y simplificados y en un entorno sin papeles. Asimismo, aborda la cuestión de si el CAU es lo suficientemente flexible para hacer frente a crisis como la pandemia del Covid-19 y a nuevos modelos de negocio como el comercio electrónico.

- **Circular ADU. 91/21 (04.05.21)**
CLECAT Newsletter (REMP.29/21 (03.05.21))

MOVILIDAD

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, para guiar las actuaciones del Ministerio en materia de movilidad, infraestructuras, transportes y logística en los próximos 10 años. Esta Estrategia, disponible en <https://esmovilidad.mitma.es/>, busca dar respuesta a los nuevos retos, priorizando las soluciones de movilidad cotidiana, la digitalización, la intermodalidad y la descarbonización del sector.

- **Circular FETEIA – 29.04.21**

DIGITALIZACIÓN

A fin de conocer el estado de las empresas asociadas en materia de innovación y digitalización, FETEIA-OLTRA ha remitido encuesta que se valorará cumplimentar, puesto que sus resultados permitirán elaborar un informe sobre la materia.

- **Circular FETEIA – 13.05.21**

DOCUMENTACIÓN

DOSSIER PRENSA

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

LINKEDIN – ATEIA OLTRA BARCELONA

Más de 3200 profesionales del transporte, la logística y el comercio internacional siguen y comparten la actividad de la Asociación de Transitarios de Barcelona.



Del 22 al 31 de marzo se llevó a cabo la 2ª edición 2021 del **cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA** de forma online / aula virtual.

Del 19 de abril al 12 de mayo se realizó la 1era. edición 2021 del **curso de capacitación para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA** de forma online / aula virtual.

Del 25 de mayo al 3 de junio se está llevando a cabo la 3ª edición 2021 del **cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA** de forma online / aula virtual.

Les recordamos que para que la **CAPACITACIÓN** para transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar el cursillo de reciclaje cada 2 años.

SIGUEN DESARROLLÁNDOSE LOS SIGUIENTES CURSOS:

- **Curso de preparación para la obtención del Diploma del IATA Cargo Introductory Course.** Exámenes oficiales del 22 al 31 de mayo de 2021
- **Curso de preparación para la obtención del Certificado de Competencia Profesional para el transporte interior e internacional de mercancías.** Examen oficial el 5 de junio de 2021.

PRÓXIMA ACTIVIDAD FORMATIVA:

- **Cursillo de reciclaje para transporte aéreo de mercancía peligrosas IATA.** Del 21 de junio al 1 de julio 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



REAL DECRETO-LEY 5/2021, DE 12 DE MARZO, DE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS DE APOYO A LA SOLVENCIA EMPRESARIAL EN RESPUESTA A LA PANDEMIA DE LA COVID-19

Articula un conjunto de medidas para movilizar una inversión pública de hasta 11.000 millones de euros en torno a las siguientes líneas de actuación: tres fondos adicionales para financiar ayudas directas, restructuración de balances y recapitalización de empresas y la prórroga de moratorias fiscales y concursales.

A iniciativa de la Asesoría Jurídica de ATEIA-OLTRA Barcelona, FETEIA-OLTRA ha remitido la petición correspondiente al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos; y a la Ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño, alertando sobre la no inclusión del sector transitario (englobado en el CNAE 5229) en el RD-ley 5/2021 de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial en respuesta a la pandemia de COVID-19.

- **Más información sobre el contenido del Real Decreto-ley 5/2021 en las siguientes circulares informativas:**

Circular ECO 01/21 (15.03.2021)

Circular ECO 02/21 (16.03.2021) - Informe FETEIA-OLTRA

Circular ECO 03/21 (17.03.2021) - Informe FOMENT del TREBALL

ANTEPROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, Y DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

FETEIA-OLTRA ha remitido sus observaciones y propuestas de enmiendas al Anteproyecto de Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima. ●

WEBINARIOS

5 mayo

LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DEL TRANSPORTISTA OSKAR SCHUNCK

En el marco de colaboración entre OSKAR SCHUNCK y ATEIA-OLTRA Barcelona, las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona tuvieron ocasión de participar en el webinar sobre "La responsabilidad contractual del transportista", asunto siempre vigente y que plantea dudas que Birgit Thiele, Directora General de Oskar Schunck, aclaró durante la jornada.

Además de diferenciar entre daños y responsabilidad y enmarcar el escenario jurídico, se abordó la tramitación del siniestro desde un punto de vista práctico y útil a los asistentes. ●

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ OSKAR SCHUNCK



12 mayo

APLICACIÓN PRÁCTICA DE LA NORMATIVA CONCURSAL EN EL CONTEXTO ACTUAL FOMENT DEL TREBALL

La aplicación de la llamada moratoria concursal en una situación de problemas de liquidez e insolvencia, propiciados por la pandemia del Covid-19 en amplios sectores de actividad, requieren de un análisis específico sobre cómo utilizar eficientemente la normativa concursal.

Para abordar una visión global de la aplicación de la ley concursal, Foment del Treball organizó la sesión informativa que contó con la intervención del Juez Decano de los Juzgados Mercantiles de Barcelona, Sr. D. Raúl García Orejudo, junto con expertos en diferentes ámbitos. ●



VUCA en el COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

SINOPSIS

EN EL BOLETÍN INFORMATIVO DE ATEIA-OLTRA BARCELONA ANTERIOR (Nº 128 ENERO - FEBRERO 2021)

- "Situación en el Transporte Marítimo" (Editorial. Págs.3 y ss.)
- Circular MAR.01/21 (08.02.2021) que incluye:
 - Comunicado conjunto FETEIA-TRANSPRIME (22.12.2020)
 - Comunicado conjunto CLECAT- European Shippers Council (04.01.2021)
 - Comunicado European Shippers Council (23.01.2021)

-
- UNCTAD call on AUTHORITIES to monitor freight rates
 - CLECAT: Time for effective UE COMPETITION POLICY FOR liner shipping
 - FOMENT del TREBALL alerta que el incremento de precios de las materias primas y del transporte marítimo pueden poner en riesgo el crecimiento económico
 - TRANSITARIOS EN UNA ENCRUCIJADA (...UNA MÁS), por Agustín Montori (Comisión Marítima FETEIA-OLTRA)

UNCTAD CALL ON AUTHORITIES TO MONITOR FREIGHT RATES

The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) published a policy brief on 19 April entitled: **'Container shipping in times of covid-19: why rates have surged and implications for policy makers.'** The policy brief seeks to explain the causes of the shortages of ships and containers, the surge of freight rates and finally makes a number of policy recommendations. Interesting points include the following:

- Container freight rates have reached historical highs and rates to South America and West Africa are now higher than to any other major trade region. The obstruction of the Suez Canal by a grounded container ship contributed to a recent further surge in freight rates.
- The underlying causes are complex and include capacity management by carriers and a severe shortage of containers as these are held up in waiting ships, combined with pandemic-related delays in intermodal connections. The impact of the container shortage is greater on longer and thinner trade routes to developing regions than on the main East–West routes. The current surge is expected to last into 2021.
- UNCTAD acknowledges the problems faced by shippers with little to no access to containers for exports, blank sailings, and high freight rates. Noting that “no contingency plans were in place”, **UNCTAD urges policymakers to consider three recommendations for the longer term: (a) to support ambitious trade and transport facilitation reforms; (b) improved tracking and forecasting and (3) strengthening national competition authorities.**

CLECAT notes with interest that the United Nations' body recognises that “it is also important **to ensure that national competition authorities can monitor freight rates and market behaviour.** It remains important for policymakers to continue to strengthen national competition authorities in the area of maritime transport and ensure that they are prepared to provide the requisite regulatory oversight.” ●

- **Información completa:**
CLECAT Newsletter (Circular REMP.27/21 – 26.04.2021) que incluye el Informe **“Container shipping in times of covid-19: why rates have surged and implications for policy markers”** (UNCTAD – April 2021)
https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2021d2_en.pdf



CLECAT: TIME FOR EFFECTIVE UE COMPETITION POLICY FOR LINER SHIPPING

CLECAT voiced concern on the continued disruption in the maritime logistics supply chain with ongoing unreliability and peaking prices.

During the 'Maritime Forum', organised by the competition and transport directorates of the European Commission, gathering maritime stakeholders – shippers, freight forwarders, carriers, port operators, and container carriers – developments in the container shipping sector and possible ways forward were discussed. But the Commission remained in a 'listening mode.'

Today, we wonder whether it would be unreasonable to expect the Commission to start a serious investigation, and to step out of their observing role. CLECAT welcomed the Commission's Maritime Forum initiative, as **it is vital that competition and transport authorities engage with the market to monitor the consequences of the special privileges they have granted to the shipping industry**, especially during times of unprecedented market turbulence. But we continue to question **why it is taking the Commission so long to assess the situation.** This may not come as a surprise because there are three important distortions which are caused predominantly by the fact that the major liner companies have integrated other activities in their service offering, including freight forwarding and intermodal transport (also called 'vertical integration'). ●

- **Declaración completa:**
CLECAT Newsletter (Circular REMP. 34/21 – 17.05.2021)



FOMENT DEL TREBALL ALERTA QUE EL INCREMENTO DE PRECIOS DE LAS MATERIAS PRIMAS Y DEL TRANSPORTE MARÍTIMO PUEDEN PONER EN RIESGO EL CRECIMIENTO ECONÓMICO

Las autoridades económicas españolas y europeas tienen que hacer todo lo posible para parar este aumento de precios.

Foment del Treball alerta que el fuerte incremento de precios en materias primas y transporte marítimo, especialmente con China, supone un fuerte incremento en los costes de producción de muchas empresas y, por lo tanto, perjudica nuestra productividad y competitividad.

La patronal catalana también manifiesta su preocupación ante la posibilidad de que estos incrementos de costes se traduzcan en subidas del precio de muchos productos, perjudicando a familias y consumidores en general.

Foment subraya que las autoridades económicas españolas y europeas tienen que hacer todo lo posible para parar este aumento de precios. ●

- **Información completa:**
Circular (MAR. 03/21 – 12.03.2021) que incluye informe del Servicio de Estudios de Economía de Foment.

TRANSITARIOS EN UNA ENCRUCIJADA (...UNA MÁS)

AGUSTÍN MONTORI

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN MARÍTIMA DE FETEIA-OLTRA

La situación por la que atraviesa el transporte marítimo de contenedores es extremadamente compleja y en modo alguno favorable para los intereses de la carga. Nos encontramos, desde una perspectiva de empresas de servicios, ante unos proveedores del área marítima, los armadores, de los que entre diez de ellos, controlan el ochenta por ciento del volumen de estos servicios y, en consecuencia, controlan la oferta. Lo hacen con el permiso de las autoridades reguladoras en los ámbitos en donde estas ejercen sus funciones; en nuestro caso, en la UE, con el permiso de la Comisión Europea que ha concedido a las diferentes asociaciones de armadores que prestan servicios regulares en el tráfico marítimo de la UE, la exención del cumplimiento de las normas de la libre competencia contenidas en el artículo 101 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, con el peregrino argumento de que “favorecen el desarrollo del comercio marítimo”.

De los diez “magníficos” citados anteriormente, varios de ellos de manera pública y decidida han optado por convertirse en “operadores integrales”, es decir, que no solo actúan en el puro transporte por mar, sino que también en las actividades que en la implementación de la cadena logística se desarrollan también en tierra: manipulación portuaria, llenado y vaciado de contenedores, transporte terrestre de contenedores, asumen en fin, en su totalidad, la función de operadores puerta a puerta forzando a sus usuarios a utilizar sistemas digitalizados de tratamiento de la información que ponen los datos de este totalmente en manos del citado proveedor.

¿Ha redundado esta situación en beneficio del comercio marítimo?

En absoluto. Los fletes hoy son doscientas y trescientas veces más caros que en 2019. El incumplimiento de los programas de servicios (regularidad en las escalas) de los armadores es superior al 35 por ciento. La falta de contenedores en los puertos de carga es un problema que no se solucionará en la primera mitad de 2021.

Y... ¿Qué podemos hacer los Transitarios?

Pues sin ninguna duda, ponernos al lado del principal perjudicado que es nuestro cliente, la carga. Estamos asistiendo a foros públicos junto a asociaciones de cargadores, y con ellos, presionando a la UE para que actúe y acabe con esta situación que en la práctica es un oligopolio. Efectivamente, la carga no ha salido en absoluto beneficiada de esta situación. Los fletes son más caros, los viajes se hacen más largos e inciertos y los costes se disparan. Los Transitarios, al lado de sus clientes sufren de igual manera estas circunstancias, con el agravante de que tienen que afrontar la competencia de unos proveedores que trabajan en régimen de cuasi oligopolio en el que estos enormes competidores pueden obviar las regulaciones de la libre competencia sin correr riesgos por la famosa exención ya citada.

Y seguir luchando junto a nuestros clientes dándoles el servicio, la gestión y la colaboración integral ante estos Leviatanes del transporte. Esa es nuestra mejor arma. Desplegar todas nuestras capacidades para que los usuarios se encuentren arropados en todo momento y con una gestión inteligente y clara de sus necesidades de transporte.

Debemos también de considerar que, todo y que esta situación acabará, como acabaron las famosas “Conferencias de fletes” que constituyeron otra situación de oligopolio encubierto por parte de los armadores, aún durará algún tiempo: Los Transitarios no nos vamos a oponer a las asociaciones de armadores, ni al desarrollo de servicios conjuntos por su parte. Si que actuaremos contra posiciones de dominio que trascienden la libre competencia y el libre mercado.

Y habremos de tomar las medidas adecuadas para garantizar nuestra supervivencia en un mercado global y digital. Adquirir las dimensiones adecuadas que mediante fusiones, adquisiciones e integración en redes globales nos dan la fortaleza necesaria para enfrentar esta competencia descarnada y, desde nuestro punto de vista, abusiva. Implementar las medidas tendentes a que nuestra actividad esté plenamente adaptada e integrada en las nuevas plataformas integrales sectoriales, institucionales (ventanilla única, cadenas de bloques...) que hagan nuestros servicios idóneos en el mercado. ●



EVER GIVEN... ¿ALGO MÁS QUE EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ?

LAS CADENAS LOGÍSTICAS ACOSTUMBRÁNDOSE A LA GLOBALIZACIÓN, LA VOLATILIDAD DE LOS FLETES, DIGITALIZACIÓN, CIBERATAQUES, PANDEMIA E...IRRUMPE EL INCIDENTE DEL EVER GIVEN Y EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ: GIGANTISMO, CONCENTRACIÓN, RUTAS ALTERNATIVAS, CONGESTIÓN, AUMENTO DE COSTES, SERVICIO DEFICIENTE...

SINOPSIS

- **"El bloqueo del canal de Suez: un aviso a navegantes"**
por Jordi Torrent (Port de Barcelona)
- **Posicionamientos FIATA y CLECAT**
- **Nota de la Asesoría Jurídica de ATEIA-OLTRA Barcelona**
"Breve nota sobre el bloqueo del Canal de Suez y los casos de fuerza mayor"
por José M. Vicens, Asesor Jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona
- **"Ever Given: los seguros entran en acción"**
por Enric Usach (Usach d'Assegurances)

EL BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ: UN AVISO A NAVEGANTES

JORDI TORRENT

DIRECTOR DE ESTRATEGIA DEL PORT DE BARCELONA

1 abril 2021

El bloqueo del Canal de Suez ha subrayado la importancia de esta infraestructura como vía de paso para la economía mundial y, en especial, para la europea. Con el incremento exponencial del comercio exterior europeo con Asia y la lenta, pero inexorable, reducción proporcional de los intercambios con América, el Canal de Suez es aún más importante para Europa que durante la convulsa segunda mitad del siglo XX, en concreto durante los conflictos árabe-israelíes, que implicó su cierre durante largos periodos.

El reciente incidente del buque Ever Given, que bloqueó el Canal de Suez durante seis días, afectando a más de 200 embarcaciones, pone de actualidad, al menos, tres cuestiones que llevan debatiéndose cada vez con más intensidad en los últimos años.

La primera hace referencia al propio **gigantismo de los buques**, que tanto contribuye a una mayor eficiencia medioambiental, operativa y financiera del transporte marítimo mundial pero que, a su vez, supone un riesgo elevado por la concentración de la carga de buena parte de los exportadores e importadores europeos en un único barco.

¿Estamos en un punto de inflexión? ¿Los barcos mercantes dejarán de crecer como lo han hecho en las últimas dos décadas? ¿Se producirá un fenómeno parecido al experimentado por el transporte aéreo, en que el avión más grande (A-380) ha dejado de fabricarse? Tal y como sucedió con el transporte aéreo, hace años que el transporte marítimo ha dejado de navegar a la máxima velocidad posible, generando paralelismos entre la desaparición del Concorde y la extendida práctica del *slow steaming* o vapor lento. ¿Podría ser que el incidente del Ever Given en el Canal de Suez contribuya a aminorar, o incluso detener, la tendencia a construir barcos cada vez más grandes?

Desde que el gobierno chino aprobó e impulsó el proyecto del Belt and Road Initiative (BRI), el crecimiento de la ruta ferroviaria entre China y Europa cuenta con un nuevo impulso por parte de algunos clientes que querrán **diversificar sus rutas de transporte y cadenas de suministro**.

¿Hasta dónde puede crecer la conexión ferroviaria euroasiática? Por otra parte, ¿cuándo se empezará a utilizar masivamente la **ruta del Cabo de Buena Esperanza** otra vez? Parece que solo es cuestión de tiempo que se desarrollen e incrementen los servicios marítimos regulares entre Asia y los países del golfo de Guinea. Y la **Ruta Ártica** será una realidad más tarde que pronto debido, desafortunadamente, al cambio climático.

En los últimos años, por ejemplo, empresas cuya logística está centralizada en Europa y su producción descentralizada en Asia ya han acercado parte de su producción al Mediterráneo (Marruecos y Turquía principalmente) para acortar los tiempos de tránsito y poder hacer frente con más facilidad a las necesidades de los consumidores por vía electrónica.

A falta de determinar las responsabilidades e indemnizaciones correspondientes, **el incidente del canal de Suez provocará a corto plazo cambios en las rotaciones de líneas marítimas, congestión en puertos** y problemas operativos que no son nuevos en las dársenas europeas.

Las disrupciones de todo tipo son cada vez más frecuentes y en los últimos años hemos sobrevivido a ciberataques, pandemias, volatilidad extrema de los precios de los fletes marítimos y, ahora, el bloqueo del Canal de Suez. Por lo tanto, los puertos y las cadenas logísticas deben acostumbrarse a este tipo de situaciones. Bienvenidos a un mundo globalizado, interconectado y disruptivo. ●

- **Artículo completo disponible:**
<https://piernext.portdebarcelona.cat/economia/el-bloqueo-del-canal-de-suez-un-aviso-a-navegantes>



FIATA

BLOCKAGE IN THE SUEZ CANAL SEVERELY THREATENS THE MARITIME SUPPLY CHAIN

26 marzo

As previously underlined by FIATA, the maritime supply chain is already undergoing severe disruptions, exacerbated further by the ongoing COVID-19 pandemic. The situation is expected to worsen (...) and many vessels will likely need to re-route around the Cape of Good Hope, adding additional transit time. A likely increase in the speed of the vessels to mitigate the **delayed transit times will increase fuel consumption, and this may also incur further container surcharges.**

*Terminals will therefore experience high congestions and the severe drop in vessel arrival and container discharge in major terminals will aggravate the already ongoing **shortages of empty containers available for exports.** Already, shipping lines have begun to stop export bookings for affected services. **Delays in shipments, increased costs, and product shortages are therefore expected.***

*The fact is that **an already heavily disrupted maritime supply chain has taken another hit that will further affect its fluidity, with long-term consequences related to congestions, lead times and predictability.*** ●

● <https://fiata.com/news/press-releases/2021/26-march-2021.html>

CLECAT

SUEZ BLOCKAGE PUTS FORWARDER - CARRIER RELATIONS ON THE EDGE

2 abril

The recent Suez blockage has again focused the attention on the **risks associated with ultra large container vessels (ULCVs).** CLECAT has never been too fond of the upscaling of container vessels as the benefits of the economies of scale solely lie with the container carriers, with other parties in the chain bearing the costs. In various statements concerns have been raised about the proliferation of the ULCVs putting pressure on the hinterland connections creating capacity peaks at terminals as well as inland transport restrictions.

*Whereas the freight rates were relatively low at times pre-covid, because of the race to build ever-bigger ships, creating overcapacity, **shippers and forwarders witnessed a continuous erosion of service quality.** During the ongoing crisis with **unprecedented peaking freight rates, service quality is at its lowest level ever and there is no sign of improvement.***

*With only three alliances, in which carriers share their mega-ships, with virtually **no competition** from independent players, the question remains whether there is any room for improvement in the future.* ●

● <https://www.clecat.org/news/news/suez-blockage-puts-forwarder-carrier-relations-on->

NOTA DE LA ASESORÍA JURÍDICA DE ATEIA-OLTRA BARCELONA BREVE NOTA SOBRE BLOQUEO DEL CANAL DE SUEZ Y LOS CASOS DE FUERZA MAYOR

JOSÉ M^a VICENS AZPEITIA
ASESOR JURÍDICO ATEIA-OLTRA BARCELONA

Se ha definido doctrinalmente la fuerza mayor como un acontecimiento extraordinario que se desata desde el exterior, imprevisible, y que no hubiera sido posible evitar aún aplicando la mayor diligencia y que obste el cumplimiento de las obligaciones por parte del deudor. A la vista de esta definición, y sin necesidad de entrar en grandes consideraciones jurídicas, podemos convenir que el actual bloqueo del Canal de Suez por el EVER GIVEN es un caso de fuerza mayor que puede justificar retrasos en la llegada de la mercancía, cambios de ruta o incluso alteraciones en el precio del flete convenido. No obstante, conviene hacer algunos matices importantes.

En primer lugar, debe señalarse que los transitarios pueden oponer frente a eventuales reclamaciones de sus clientes ese supuesto de fuerza mayor; pero de igual forma podrán hacerlo las navieras frente a los transitarios.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que el bloqueo del Canal no lo justifica todo. Sin ánimo tampoco de ser exhaustivo en cuanto a toda la casuística posible, es obvio que los servicios correspondientes a buques que han quedado atrapados en el Canal podrán prevalecerse de la causa de fuerza mayor. También resulta razonable que los buques, en ruta no atrapados en el canal, pero que debían hacer uso del mismo, puedan también prevalecerse de la fuerza mayor frente a eventuales incumplimientos de la ruta y del tiempo estimado. Incluso pueden llegar a prevalecerse aquellos servicios ya contratados que, no habiéndose iniciado, su prestación debía hacerse a través del Canal. Más complicado será justificar incumplimientos en el caso de servicios contratados con posterioridad al bloqueo pues que el acontecimiento ya no es imprevisible. Finalmente, tampoco hay que olvidar que la carga de la prueba sobre un eventual supuesto de fuerza mayor corresponde a quien a la invoca y que el examen caso por caso es indispensable.

En cualquier circunstancia, para evitar posibles reclamaciones de clientes será imprescindible hacer una estimación realista de los tiempos de tránsito, así como efectuar las correspondientes advertencias a dichos clientes de posibles alteraciones en el servicio, de forma que el servicio se contrate con pleno conocimiento de las posibles consecuencias. ●

● **Circular JUR. 02/21 (29.03.2021)**



EVER GIVEN: LOS SEGUROS ENTRAN EN ACCIÓN

ENRIC USACH

DIRECTOR GENERAL USACH D'ASSEGURANCES

Cl reciente incidente del buque Ever Given, que bloqueó el Canal de Suez durante seis días, afectando a más de 200 embarcaciones, pone de actualidad, al menos, tres cuestiones que llevan debatiéndose cada vez con más intensidad en los últimos años.

Como es sabido, el jueves 1 de abril, Shoe Kisen, propietario del portacontenedores "Ever Given", declaró la avería gruesa (GA) por su varamiento en el Canal de Suez.

Tras difíciles trabajos de draga y remolcaje se consiguió hacer reflotar una semana más tarde.

Si bien nos viene a la cabeza, la última GA en que nos vimos perjudicados fue la del "Maersk Honam", en marzo del 2018, que registró gran notoriedad por su elevado coste. Recordar que ascendió al 54% sobre el valor declarado en factura de las mercancías.

Puestos a analizar, no podemos dejar de hacer comparaciones con la GA del "Ever Given" de este mes de marzo, pero sin querer ya hemos empezado a sacar las primeras apreciaciones:

1. Si recordamos en que se basa la declaración de avería gruesa, diremos que se trata del hecho voluntario por parte del capitán donde se sacrifica parte de la carga o se realiza actos de salvamento para el bien común de la aventura marítima. En ese caso, esos gastos o pérdidas se reparten entre todos (cargadores y casco).
2. En este caso no tenemos sacrificio voluntario de mercancía para salvar el bien común, pero sí se ha incurrido en unos gastos voluntarios y extraordinarios por salvamento para poder recuperar la nave y la carga. Remarco el término de voluntario porque es una de las condiciones indispensables para poderse aceptar la GA.
3. Tenemos 20.000 teus contra los 7.860 contenedores que teníamos en el "Maersk Honam". Eso nos indica que serán muchos más cargadores para poder responder los costes de la GA a la demanda del liquidador de la avería.
4. El "Premium" pactado en el salvamento es el coste cuyo importe va ligado la suma del valor de la mercancía salvada y el esfuerzo o la dificultad en poderlo realizar. Para su cálculo y por extrapolación con otras averías, la calculadora nos indica para 20.000 teus valores de carga por 2.500 millones de euros. Por el otro lado, entendemos que el importe del salvamento por su complejidad y duración será inferior que el soportado por la GA del "Maersk Honam".
5. Repetimos de liquidador, ya que han nombrado a RHL- Richard Hogg Lindley. Richards Hogg Lindley.
6. Por lo que ya podemos empezar a desempolvar los formularios del average bond y average guarantee que darán aceptación a la liquidación que practiquen y el aval permitirá garantizar el pago.



Si entramos con las responsabilidades:

1. El principio por aplicar es "solve et repete".
2. Se está hablando de indemnizaciones que podrían alcanzar miles de millones. Entendemos que seguramente sean pérdidas más que justificables, pero topamos con los límites de una supuesta responsabilidad. En todo caso falta que se llegue a dictaminar.
3. La naviera ha jugado sus cartas. De momento va disponer de la contribución a la avería gruesa por parte de los cargadores (que no son pocos) para hacer frente a los gastos incurridos, pero no perdamos de vista que existe el límite máximo de responsabilidad exigible a la naviera.
4. Para su cálculo, tratándose de 220.949 toneladas de registro bruto, estaríamos hablando de 82.125.880 DEG. Valor aproximado de 1,2 €/DEG, su límite acaricia los 100 millones de euros.
5. De no alcanzar cubrir todo el importe de las reclamaciones que supuestamente son responsabilidad de la naviera, estaríamos en otro escenario donde se nombra otro liquidador en Londres y realizar el reparto proporcional tipo arbitrio concursal sobre los 100 millones de euros.

Para terminar, recuerdo a todos que, de tener un seguro de mercancías contratado, igual que con otras averías, nos ahorramos todos los trámites e inconvenientes que estas situaciones provocan siendo a cargo de la aseguradora la gestión del trámite. ●

Artículo publicado en El Canal Marítimo (07.04.2021)

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ USACH D'ASSEGURANCES





EUROPEAN YEAR of RAIL – Comisión Europea
https://europa.eu/year-of-rail/index_es



BIBLIOTECA FFCC

- “**Terminals ferroviàries i multimodals. Els ramals industrials i el transport de mercaderies a Catalunya**”, de Joan Carles Salmeron. Edición CIMALSA

● **Disponible en:**
<https://www.cimalsa.cat/tfm/index.html#page/1>

- “**Combined Transport in light of the European Green Deal**”, publicado por International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR). Edición Mayo 2021.

● **Disponible en:**
<http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2021>



II RAIL DAY – PORT DE TARRAGONA

8 abril

La jornada Rail Day el foco en la llegada del corredor mediterráneo a Tarragona, el desarrollo de las autopistas ferroviarias y el potencial del Port para captar carga intermodal.

El Port Tarragona iniciará nuevos servicios por ferrocarril con el centro de la península, Amberes y Ludwigshafen.

El 8 de abril, el Port de Tarragona celebró la segunda edición del Rail Day, bajo el lema “Tarragona, nodo intermodal estratégico de la TEN-T”. La intermodalidad del Port de Tarragona es uno de los puntos estratégicos clave. Por este motivo, la jornada de este año 2021 se desarrolló sobre tres ejes: el desarrollo del Corredor del Mediterráneo, las autopistas ferroviarias y, finalmente, la demanda existente y el potencial del ferrocarril en Tarragona y su hinterland.

El primer bloque de la jornada, a cargo de Josep Vicent Boira (Comisionado del Corredor Mediterráneo), se centró en desglosar la situación actual de las obras del corredor mediterráneo hasta Tarragona y a poner sobre la mesa los interrogantes que, por parte de los operadores ferroviarios, tienen sobre su explotación.

Autopistas ferroviarias y tres nuevos servicios desde Tarragona a Madrid y a Europa. El primer tren en entrar en servicio, previsto para este mes de mayo, unirá el Port de Tarragona con Azuqueca de Henares (Madrid). La ruta con Amberes está previsto que entre en funcionamiento en un plazo de dos meses, mientras que la ruta con Alemania todavía no tiene fecha definida.

El potencial del port de Tarragona para captar carga ferroviaria fue la presentación del proyecto de la nueva terminal ferroviaria de Combi Terminal Catalonia (CTC) y el análisis de la demanda ferroviaria potencial con destino a la zona de Tarragona y su foreland, así como casos de éxito. ●

(Fuente: Port de Tarragona)

- **Ponencias disponibles en:** <https://www.raildayporttarragona.com/>





BNEW

La **Barcelona New Economy Week (BNEW)** celebrará su segunda edición del **5 al 8 de octubre de 2021** en Barcelona. El evento híbrido B2B – 100% profesional – creado por el Consorci de la Zona Franca de Barcelona centrará esta edición en las oportunidades de la nueva economía. Con un programa ampliado, duplicando las temáticas de la primera edición, a los sectores de logística, real estate, industria digital, ecommerce y zonas económicas, se suman nuevas áreas de carácter más transversal: ciencias, talento, movilidad y sostenibilidad. De esta forma, BNEW seguirá apostando por la logística como uno de los sectores clave para el desarrollo de la economía 4.0 y se convertirá en un punto de encuentro en el que abordar la transformación del sector.

El formato híbrido permitirá la asistencia de profesionales de cualquier parte del mundo a través de una plataforma online, que también impulsa el networking virtual entre participantes mediante una herramienta de inteligencia artificial. Además, el espacio BVillage permitirá a las empresas mostrar sus productos en la plataforma y ofrecer la posibilidad de que los asistentes se pongan en contacto con ellas.

En virtud del **acuerdo de colaboración entre ATEIA-OLTRA Barcelona y BARCELONA NEW ECONOMY WEEK**, las empresas asociadas, que estén interesadas en participar, pueden registrarse **gratuitamente**.

● **Circular R.EMP. 35/21 (17.05.21)**

BNEW
BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

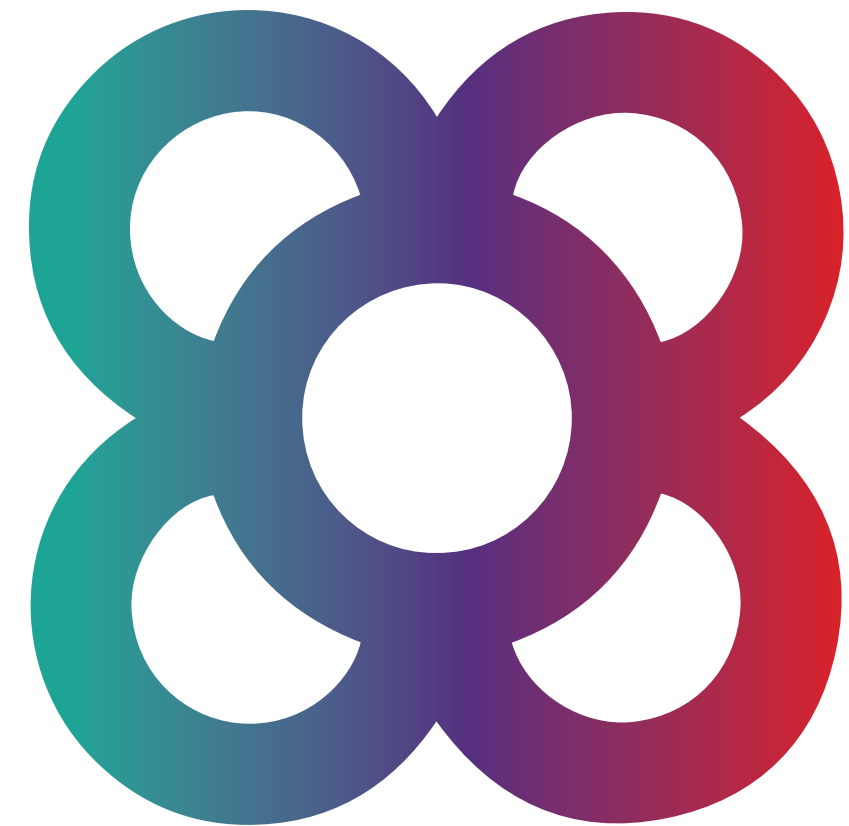
BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

5-8
2021

OCTUBRE

CONECTAR, IMPULSAR, TRANSFORMAR



10 EVENTOS CONECTADOS

REAL ESTATE . LOGISTICS . DIGITAL INDUSTRY
ECOMMERCE . ECONOMIC ZONES . MOBILITY
TALENT . SUSTAINABILITY . SCIENCE . CITY

Organizado por:

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

bnewbarcelona.com





SMART PORTS: PIERS OF THE FUTURE 2021 MÁS SMART QUE NUNCA

El evento internacional **Smart Ports: Piers of the Future** celebrará su tercera edición los días **16 y 17 de noviembre** y con la participación de siete de los puertos más relevantes a escala mundial: **Amberes, Barcelona, Busan, Hamburgo, Los Ángeles, Montreal y Rotterdam**, en el marco de la Smart City Expo World Congress.

Esta próxima edición girará en torno al nuevo acrónimo SMART para desarrollar las cinco temáticas principales del evento: **Sostenibilidad, Multimodal, Agilidad, Resiliencia y Transparencia**. De esta manera, el evento Smart Ports: Piers of the Future vuelve en colaboración con Port Technology International, el portal de tecnología líder en el mundo para puertos y terminales.

Tras el éxito de la segunda edición en formato online el pasado noviembre de 2020 – con más de 6.500 usuarios únicos y 21.000 visitas en directo desde 94 países – la tercera edición del evento anual sobre puertos inteligentes volverá en **formato online televisivo** y será **retransmitido en la plataforma smartports.tv**.

- El programa completo y speakers será anunciado próximamente <https://smartports.tv/>



WEBINARIOS Y MISIONES VIRTUALES EMPRESARIALES

Durante el periodo marzo-mayo 2021, las empresas asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona han recibido los programas de los webinarios y misiones empresariales organizados por el Departamento Internacional de Foment del Treball y el Port de Barcelona.

FOMENT del TREBALL

WEBINARIOS

- 24 marzo ETIOPIA - Investment & Trade Opportunities
- 13 abril CAUCASO: Azerbaijan, Georgia y Armenia: Oportunidades de negocio
- 20 abril JAPON – Oportunidades de negocio
- 22 abril MALASIA – Investment & Trade Opportunities
- 12 mayo RUSIA – Oportunidades de negocio
- 18 mayo ASIA CENTRAL- Oportunidades de negocio Kazajstán, Uzbekistán, Kirguistán, Tayikistán y Turkmenistán

MISIONES

- 6 – 8 abril EGIPTO
- 24 – 28 mayo QATAR

Próxima programación:

- 28 junio – 9 julio MARRUECOS – TURQUÍA
- 5 – 9 julio JAPÓN
- 12 – 16 julio KAZAKHASTAN-UZBEKISTAN
- 12 – 16 julio RUSIA

PORT de BARCELONA

WEBINARIOS

- 25 marzo Japón y España, dos visiones y un objetivo común
- 4 mayo El Protocolo de los Negocios en China

PROGRAMAS DE CONFORMIDAD DE PRODUCTO

MARRUECOS

OBLIGATORIO A PARTIR DEL 1 MAYO DE 2021

A partir del 1 de mayo SGS ha sido nominada socio de confianza para emitir el "Certificate de Conformité" (Certificado de Conformidad) que debe de ser presentado ante las aduanas de Marruecos para el despacho de importación de determinados productos.

Impuesto por el Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Economie Verte et Numérique (MICEVN), el programa tiene como finalidad proteger a los consumidores garantizando que los productos que se importan cumplen con las normas de calidad y seguridad y/o con las regulaciones técnicas de Marruecos, así como proteger a los fabricantes, importadores y distribuidores locales ante la competencia desleal de productos importados que no cumplan con los estándares establecidos.

Los exportadores/importadores de productos regulados por el programa, deberán de obtener Certificado de Conformidad emitido por una compañía de certificación autorizada en el país de envío o destino según corresponda al tipo de producto. ●

- Información completa en: **Circulares ADU. 69/21 (31.03.21)**
ADU. 76/21 (21.04.21)

SUDAN DEL SUR

OBLIGATORIO A PARTIR DEL 1 MAYO DE 2021

El 1 de Mayo del 2021 entra en vigor un nuevo programa de verificación de conformidad de producto que afecta a las exportaciones a Sudan del Sud, impuesto por «South Sudan National Bureau of Standards (SSNBS)» 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. 77/21 (21.04.21)**

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ SGS



Más información:

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

SGS

PORTIC FORWARDING – NUEVA VERSIÓN

PORTIC Barcelona, el Port Community System (PCS) de la Comunidad Portuaria de Barcelona, ha lanzado una **nueva versión de su aplicación PORTIC Forwarding**, destinada a empresas transitarias y agentes de aduanas, está desarrollada en tecnología HTML5, compatible con los últimos navegadores.

PORTIC Forwarding hace posible el intercambio de información entre los diferentes agentes –transitarios, agentes de aduanas y cargadores– que intervienen en las cadenas logísticas que pasan por el Port de Barcelona. La nueva versión de la aplicación ha sido diseñada para facilitar y agilizar la contratación marítima, estando integrada con las plataformas internacionales INTTRA y GT NEXUS; la contratación terrestre-ferroviaria y las gestiones de planificación con administraciones públicas –Servicios de Coordinación de Inspecciones (SCCP); peso verificado (VGM); visibilidad y transparencia en la cadena de transporte (llegada/salida del buque, entrada/salida del contenedor, despachos, etc.).

La aplicación PORTIC Forwarding es accesible a través de www.forwarding.portic.net y no requiere de la instalación de ningún software. El único requisito es ser cliente del módulo Transitario-Agente de aduanas de PORTIC. ●

- Más información: <http://www.portic.net/>



ESTUDIO IMPACTO DIGITALIZACION – ESTUDIO IMPACTO DIGITALIZACION - PORT DE BARCELONA

El Port de Barcelona ha iniciado el proceso de recogida de datos para elaborar su nuevo Estudio de Impacto Económico de la actividad comercial y digita, cuyo objetivo es valorar la dimensión comercial del Port y, muy especialmente, conocer qué valor añadido genera en la economía de su hinterland, así como recoger datos de otros indicadores para valorar también el alcance de su impacto medioambiental y social.

El estudio da continuidad a los realizados con anterioridad: el último Estudio de Impacto Económico se finalizó el año 2010. Durante este periodo, se han experimentado cambios importantes en todos los aspectos, destacando la innovación y la digitalización como los principales factores de competitividad que ha incorporado la Comunidad Portuaria de Barcelona durante estos últimos 10 años.

El estudio permitirá valorar el esfuerzo realizado por las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona en inversiones tecnológicas en todos los ámbitos operativos y comerciales (telematización de procesos, automatización y gestión digital de diferentes operativas, desarrollo de PORTIC, innovación en servicios digitales, etc.) y que han hecho incrementar claramente su competitividad. ●

- En colaboración con el Port de Barcelona, ATEIA-OLTRA Barcelona remitió a sus empresas asociadas el citado cuestionario en Circular MAR.02/21 (09.03.2021): Operadores Logísticos: impacto económico de la digitalización en el Port de Barcelona.



MATRIU D'INNOVACIÓ LOGISTIC

PROYECTO MATRIZ INNOVACIÓN - LOGÍSTIC: 2a SESIÓN: "SOLUCIONES DIGITALES PARA LA LOGÍSTICA"

8 abril

Las empresas transitarias, operadores logísticos y representantes aduaneros asociados a ATEIA-OLTRA Barcelona recibieron la convocatoria de la 2ª sesión del Proyecto Matriz de Innovación, logisTIC, que abordó seis ponencias de casos sobre la integración de las tecnologías IoT, Big Data & Inteligencia Artificial y Blockchain en la cadena de valor de la logística y una introducción conceptual a las mismas.

Introducción conceptual del IOT aplicados a las cadenas de suministros:

- **Seguimiento y trazabilidad de mercancías** en toda la cadena de suministro, a cargo de la empresa **Oasys**.
- **Control de mercancías** en muelles de carga y descarga, a cargo de la empresa **Oasys**.

Introducción conceptual del BLOCKCHAIN aplicados a las cadenas de suministros:

- Blockchain para la **mejora de la financiación** de la cadena de suministro, a cargo de la empresa **Centre Easy-UdG**.
- Digitalización con blockchain para la **trazabilidad y gestión integral de residuos** en puertos, a cargo de la empresa **Centre Easy-UdG**.

Introducción conceptual del BIG DATA /IA aplicados a las cadenas de suministros:

- Aplicación de técnicas de Inteligencia Artificial y Machine Learning dirigida a las **necesidades de los actores de la cadena** logística, a cargo de la empresa **Konodrac**.
- Aplicación de técnicas de gestión de Big Data para la **reducción de la huella ambiental** en la cadena logística, a cargo de la empresa **Konodrac**.

La **Matriz de Innovación LogisTIC** cuenta con el apoyo de **ACCIÓ** y la colaboración de las asociaciones ICIL, TRANSCALIT, ATEIA-Barcelona y FETEIA; y tiene como objetivo **identificar y profundizar en los retos y necesidades de digitalización del sector logístico** así como generar propuestas detalladas de proyectos conjuntos entre empresas y agentes de los sectores logístico y empresas del Clúster Digital. ●

● Acceso Presentaciones:

<https://clusterdigital.cat/news/matriu-dinnovacio-2a-sessio-slides/>

LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR TRANSITARIO: VITAL PARA SU SUPERVIVENCIA

XAVIER LLUCH – JOAN CARLES SUARI

18 marzo 2021

Para los transitarios, la digitalización es un desafío estratégico, ya que engloba más factores que, simplemente, pasar del papel al formato electrónico y de la habilidad para encontrar y enviar informaciones en la red. La innovación en la cadena portuaria también es cosa de las empresas transitarias.

EL IMPACTO DE LA DIGITALIZACIÓN TRANSITARIA

La digitalización cambia el entorno de la tarea desarrollada por los transitarios, así como la de muchos de sus clientes y proveedores. **Afecta a aspectos clave de su valor añadido:** la agrupación de varias expediciones, la información sobre rutas, precios y capacidades, la trazabilidad de las operaciones, la gestión de la cadena de transporte y la contratación.

La **digitalización transitaria** simplifica drásticamente el trabajo gracias a la automatización de procesos. Naturalmente, todo esto no sería posible sin una continuada estandarización y la mejora continua de las operaciones subcontratadas como transporte, almacenamiento, despachos de aduanas y otras prestaciones.

En este contexto, profesiones y actividades que hasta ahora coexistían con la del transitario tienden a invadir su terreno: navieras, aerolíneas y plataformas digitales que ofrecen información y reservas u otros modelos de empresa basados en la economía digital. En el **transporte marítimo**, la concentración de empresas y la utilización de nuevas tecnologías permite contactar con los cargadores finales directamente.

Los **nuevos transitarios nativos digitales** y sus modelos de negocio son muy diferentes de los tradicionales. También está prevista la irrupción de meta plataformas o plataformas al servicio de estos nuevos transitarios como un sistema más sofisticado que facilita el encuentro entre la oferta y demanda.

LA EVOLUCIÓN DEL PAPEL DEL TRANSITARIO

Las tecnologías de la información permiten, entre otras cosas, operar con una base de clientes mucho más amplia de lo que era posible con métodos tradicionales. La competencia es mucho más dura que antes. Naturalmente, los transitarios actuales pueden ir evolucionando y adaptándose a un entorno donde las tecnologías de la información juegan un papel fundamental.

Durante mucho tiempo, el valor del transitario ha residido en su capacidad para reunir conocimientos e información sobre multitud de servicios conectados y su capacidad de reacción ante incidentes en el transporte. Pero **la evolución de los sistemas de información** y la progresiva mejora de calidad y estandarización de los transportes cambian radicalmente su función.

Los esfuerzos para digitalizar la tarea del transitario deben abordar la simplificación y la automatización de tareas como la transformación de las relaciones con sus clientes; la automatización de los procesos de cotización y reservas; la transparencia de datos de las expediciones entre proveedores y clientes que ahora deberá incluir no solo aspectos vinculados con el transporte sino también con la gestión de las informaciones.

INTERROGANTES FUTUROS

Las plataformas o **"transitarios digitales"** gestionan grandes cantidades de información y se dirigen al cliente con soluciones globales puerta a puerta, que ejecutan mediante su propia organización o a través de subcontrataciones.

¿Seguirán existiendo los transitarios tal como los hemos conocido hasta ahora? ¿Estamos asistiendo a una mutación del mercado definida por la capacidad para gestionar grandes cantidades de información? Este es el reto que cada empresa transitaria afrontará con la estrategia que sea más adecuada y posible. Aunque los cambios no se producen de un día para otro, la irrupción de la digitalización comporta profundas transformaciones que aconsejan no excluir ninguna posibilidad. ●

● Artículo completo disponible en Piernext – Port de Barcelona:

<https://piernext.portdebarcelona.cat/logistica/la-digitalizacion-del-sector-transitario-vital-para-su-supervivencia/>

PROFESIONALES DE LA LOGÍSTICA CUALIFICADOS, CON EXPERIENCIA Y PREPARADOS PARA INCORPORARSE

Tras más de un año inmersos en la pandemia mundial del coronavirus, la situación económica y social de nuestro entorno es cada vez más preocupante y las entidades del tercer sector alertan de un enorme aumento de la pobreza y la vulnerabilidad. Según datos del Informe anual sobre el riesgo de pobreza y exclusión elaborado por la Red Europea de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social, **antes del inicio de la pandemia un 25,3% de la población española ya se encontraba en riesgo de pobreza o de exclusión, mientras que entre las personas desempleadas este porcentaje aumentaba hasta el 43,3%.** En el caso de las personas con discapacidad, el informe alertaba que estas registraban valores mucho más elevados de pobreza y exclusión social que el resto de la población. Con estas cifras de partida, y tras el impacto de la COVID-19 -que ha supuesto la destrucción de más de 622.000 puestos de trabajo y la caída de los ingresos para muchas personas-, las perspectivas son funestas.

El acceso a un empleo estable dentro de la economía formal es un elemento imprescindible para lograr que las personas salgan de la situación de exclusión y se reinseren con éxito y de manera duradera en la sociedad. Los Centros Especiales de Empleo y las Empresas de Inserción, donde se combina el acompañamiento y las metodologías de inserción laboral con la lógica empresarial, son un primer paso para que las personas con discapacidad o en riesgo de exclusión empiecen su nuevo camino en el mercado laboral. Sin embargo, son un camino temporal, ya que nuestro objetivo último es lograr que estas personas se inserten en el mercado laboral ordinario. La cooperación y complicidad de las empresas para lograr este fin es, pues, imprescindible.

En 2020, Fundación CARES y la Empresa de Inserción CODEC incorporamos 62 personas en el mercado laboral ordinario. Esto fue posible gracias a la complicidad de diferentes empresas que necesitaban profesionales especializados en logística, que nos hicieron llegar sus vacantes y que confiaron en el saber hacer y en las capacidades y experiencia de nuestros y nuestras profesionales. Y también, gracias al esfuerzo, dedicación y tenacidad de las personas con discapacidad y en riesgo de exclusión de CARES y CODEC, que combinaron sus jornadas laborales en nuestros servicios con la formación establecida en sus planes de trabajo (en gestión de almacenes, mantenimiento industrial, transporte, limpieza industrial o en nuestro itinerario específico para puntos de inspección en frontera). La suma de estos tres elementos - **formación especializada, adquisición de experiencia laboral real y colaboración de las empresas** - permitieron, en un año marcado por la crisis sanitaria, económica y social, acompañar a 62 personas hacia su inclusión en el mercado laboral ordinario y en la sociedad. El objetivo para 2021 es lograr que este éxito sea aún mayor. ●

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ FUNDACIÓN CARES



● www.fundacioncares.org
● Twitter: @GrupCARES

TRANSPORT LOGISTIC

4-6 mayo, Online

BREKBUK EUROPE

19-20 mayo, online

SITL

13-15 septiembre, Paris

BNEW 2021

5 - 8 octubre, Barcelona

CONGRESO FIATA

The changing climate of logistics

26-29 octubre, Bruselas

MISSION virtual PORT de BARCELONA – COREA

octubre

Adelaida Girón
Inserción en la Empresa Ordinaria
Fundación CARES y CODEC, El
www.grupcares.org

DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS

Relación de empresas asociadas. Listado actualizado a 17 de mayo 2021.

● **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, TPES 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 TPES INT/COTRANSA
- CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONES CATALANAS 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
- EGLOBE INTERMODAL SA
- 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 UNIECO 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
- JF HILLEBRAND SPAIN SA
- LEGEND FORWARDING GROUP SL
- LIBERTY CARGO SL
- LINKING HORIZONS SL
- LIQUID MOVE SL
- M.C. TRINTER SA
- M.P.G. TRANSITOS SA
- MANUPORT LOGISTICS ESPAÑA SLU
- 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
- 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
- SISTEMES INTERNACIONALS DE CÀRREGA SL
- SIT GRUPO EMPRESARIAL SL
- SPARBER TRANSPORT SA
- SSC ADUANAS 1989 SL
- STARTRANS SA
- TCT SL
- TIBA SPAIN SAU
- TLD SL
- TRACOSA ADUANAS SA
- TRANIMEX SA
- TRANS SESE SL
- TRANSCOMA GLOBAL LOGISTICS SA
- TRANSGLOMY 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
- TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN) SLU
- 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

AudiLegalia

bytemaster
LOGÍSTICA CONECTADA Y GLOBAL



CaixaBank

CESCE
El valor del crédito



FUNTRADERS

JUMA
CONSULTING

MARGE
BOOKS

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



SALÓN INTERNACIONAL
DE LA LOGÍSTICA
Y DE LA MANUTENCIÓN

SGS

simtec

Usach, Cd'Assegurances
La teva corredoria al port

● 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