

ateiainforma

Boletín informativo de **Ateia-OLTRA** Barcelona



LA ESCALA IRREFRENABLE DE LOS FLETES

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	
LA ESCALA IRREFRENABLE DE LOS FLETES RESPONDE A UNA FALTA DE COMPETENCIA SOBRE LA REALIDAD DE LOS FLETES MARÍTIMOS	03 04
SITUACIÓN MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	05
OPINIÓN	
LA HORA DE RECONOCER LA LABOR DEL SECTOR LOGÍSTICO	11
ATEIA FORMACIÓN	12
ANTENA JURÍDICA	14
ATEIA-OLTRA BARCELONA	
ENCUENTROS INSTITUCIONALES	18
DOCUMENTACIÓN	20
INTERMODALIDAD	21
SOSTENIBILIDAD	23
SMART PORTS	26
OPINION – FUNDACIÓN CARES	
FORMACIÓN Y EMPRESA, VÍNCULO IMPRESCINDIBLE PARA LA INSERCIÓN LABORAL DE LOS Y LAS JÓVENES	27
TIC	
PROTOCOLO E-CMR – ALEMANIA	28
NETWORCX	29
ADUANA	
LEY 11/2021 DE 9 DE JULIO, DE MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL ADUANA BREXIT	30 33
SGS INFORMA	
EGIPTO , ARABIA SAUDI	34
NETWORKING	35
BIBLIOTECA	38
DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS	40
SERVICIOS PARA EMPRESAS ASOCIADAS	41
EN EL PRÓXIMO EJEMPLAR...	42

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
lluís@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 22 de octubre de 2021

COLABORACIONES:
BNEW
FOMENT DEL TREBALL
FUNDACIÓN CARES
PORT BARCELONA
SGS
STERNALIA

Como todos Uds. se pueden imaginar, una de nuestras **preocupaciones actuales** (y que no afecta únicamente a nuestro colectivo sino a todo el mundo, y cuando digo todo el mundo quiero decir todo el mundo) es la **evolución de los fletes marítimos** desde principios del pasado año 2020 hasta la fecha de hoy, cuyo precio se ha multiplicado ya varias veces, con pocas o nulas perspectivas de que la situación cambie a mejor en las próximas semanas y/o meses.

Todos, menos las navieras, nos preguntamos qué razones existen para que se produzca un constante incremento del precio de los fletes. Y todos intuimos que **esa escalada irrefrenable de los precios se debe a una evidente falta de oferta generada por una**, ya difícilmente discutible a estas alturas, **falta de competencia derivada**, a su vez, **de unos procesos de concentración** que, en cualquier otro sector, cuando menos, habría hecho saltar ya todas las alarmas. Y no sólo hablo de precios. Resultado también de esa falta de competencia es el cada vez más deficiente servicio que se presta, con anulaciones o saltos de escalas, mercancía que no se embarca, retrasos extraordinarios, etc. etc., que padecemos todos los que estamos “embarcados” en este negocio, mientras las navieras no ofrecen ninguna explicación y se limitan a hacer públicos sus pingües beneficios.

Quienes afrontamos en primera línea todo eso somos nosotros, los Transitarios (es injusto, pero estamos en medio y nos aguantamos); pero no se engañen, al final, el consumidor, y por tanto Ud. amigo lector, también recibirá (si es que no lo ha hecho ya) su parte, aunque solo sea cuando vaya a la tienda de la esquina a comprar pilas o cualquier otra tontería por el estilo.

Es inevitable y por eso entiendo que, si no existe ninguna regulación que pueda impedir todo eso, debería haberla. Y si existe, debería aplicarse. Me preocupa que los mismos principios y presunciones con las que las autoridades de competencia nos fustigan a los demás no se hayan aplicado en este caso.

Muchos de los que se dedican a este negocio del “shipping” y, entre ellos, nosotros los Transitarios vivimos esta situación con mucha suspicacia y **no dejamos de preguntarnos por qué instituciones como la CNMC española, la Comisión Europea y Comisarios de Competencia en Bruselas, CLECAT, FMC y otras instituciones no muevan un dedo ante esta situación que, objetivamente, es anómala** (por decirlo suavemente) **y, en cualquier caso, un verdadero estropicio para el comercio internacional.** ●

EMILI SANZ
PRESIDENTE ATEIA-OLTRA BARCELONA
Artículo publicado en EL CANAL MARITIMO (30.09.21)
<https://www.diarioelcanal.com/la-escalada-irrefrenable-de-los-fletes-responde-a-una-falta-de-competencia/>

● **Circular MAR. 12/21 (04.10.2021)**



SOBRE LA REALIDAD DE LOS FLETES MARÍTIMOS

Hace unos días, un diario especializado del sector publicó un editorial en el que el autor se proponía analizar «La realidad de los fletes marítimos». En el mencionado editorial, el autor comenzaba apuntando que las autoridades norteamericanas han estado considerando, hasta ahora, que las subidas de precios no son un hecho punible y que esas mismas autoridades, así como las chinas y europeas no estaban dispuestas a investigar el aumento de fletes. En clave local, además, acusaba de inoperantes a los representantes de los cargadores y a muchos transitarios por, supuestamente, transmitir elevadísimos aumentos de fletes, mientras ellos deben abonar unos fletes irrisorios.

Quiero reconocer que reducir la situación de excepcionalidad del mercado actual al alza de los fletes es simplista: en primer lugar, porque esta alza se deriva de la falta de disponibilidad de buques lo que ya de por sí genera, además, muchas complicaciones para mantener en funcionamiento las cadenas logísticas (por cierto, falta de disponibilidad no achacable a los transitarios... ni a los clientes). También es pública la imposición de recargos por esperas y bloqueos de contenedores en los puertos, lo cual hace imposible cumplir con los compromisos adquiridos con el cliente final (cargador o destinatario) y provoca un aumento artificioso de los costes, del que somos víctimas. Y tampoco en este caso la poca previsión es achacable a transitarios ni a clientes...

A río revuelto, ganancias para las navieras. En buena parte los causantes del problema -por activa o por pasiva- que además cuentan con importantes ayudas para depredar el negocio, y concentrar servicios...

Desde FETEIA-OLTRA hemos denunciado, y continuamos haciéndolo, esta situación a todos los niveles (nacional, europeo y global) y seguiremos manteniendo encuentros con todo tipo de autoridades. Públicas son las notas de prensa emitidas, tanto en solitario como conjuntamente con organizaciones cargadoras, como los press release de CLECAT y las publicaciones de FIATA.

Desde nuestra federación consideramos que esta situación perjudica a todo el sector (menos, lógicamente, a quienes la generan), puesto que está poniendo en riesgo la viabilidad de la cadena logística y, para quienes pueden continuar con su actividad, generando una peligrosa inflación. Por ello, como perjudicados que somos, continuaremos realizando las acciones que resulten necesarias a fin de tratar de lograr una solución al conflicto. ●

ENRIC TICÓ

PRESIDENTE DE FETEIA-OLTRA

Artículo publicado en EL CANAL MARÍTIMO (30.09.21) – extracto

FETEIA-OLTRA CONTINÚA ALERTANDO SOBRE LOS GRAVES PERJUICIOS GENERADOS POR EL ESTADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El pasado 14 de octubre, el Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emili Sanz, participó en el Comité Ejecutivo de FETEIA-OLTRA que valoró las graves distorsiones del mercado marítimo y se concluyó que resulta necesaria la implicación decidida de las autoridades competentes.

En dicho Comité se **analizó a fondo el estado del sector del transporte marítimo de mercancías**. Desde el punto de vista de los transitarios siguen existiendo múltiples problemas: en primer lugar, continúan las **deficiencias en el servicio prestado por las compañías navieras**, en particular se mantienen las continuas cancelaciones de rutas, limitaciones de la oferta y disponibilidad de equipos y la imposición de cargos a los operadores por “*demurrages & detentions*” aunque se deban a cuestiones absolutamente ajenas a ellos. Asimismo, los fletes se mantienen a unos niveles que dificultan sobremanera que las empresas puedan mover la mercancía y que, tal y como ya se está advirtiendo por la mayoría de expertos, están teniendo un fuerte impacto en la inflación a nivel global. Por último, se está produciendo un decremento de la transparencia de los circuitos logísticos. Lamentablemente, todo parece indicar que la situación se mantendrá durante cierto tiempo.

Se destacó la **necesidad de continuar las acciones tanto a nivel nacional como internacional**. Es esencial que las Administraciones solucionen una situación que pone en riesgo el conjunto del sector. Uno de esos aspectos a solucionar es, sin duda, la necesidad de poner fin a la excepcionalidad generada por el Consortia Block Exemption Regulation que exime a los transportistas marítimos del cumplimiento de ciertos aspectos de la normativa de defensa de la competencia de la UE y que en la actualidad causa muchos más perjuicios que beneficios al conjunto de la economía de la UE. Asimismo, resulta necesario que se adopten medidas en relación con los *demurrages & detentions*, tal y como están haciendo las autoridades norteamericanas. ●

(Fuente: FETEIA-OLTRA)





BOOMS AND BOTTLENECKS IN TIMES OF COVID ADDRESSING THE MAIN MARITIME CHALLENGES

It is important to ensure that competition with shipping lines along the maritime supply chain from door-to-door services remains on a level playing field. This is not the case today, as illustrated by block exemptions, taxes, subsidies, demurrage and detention, as well as the discrimination of merchant haulage. The track record of FIATA's Working Group Sea Transport under the leadership of its Chair, Jens Roemer, shows the organization's efforts to tackle the problems and redefine the relationships between forwarders and carriers.



Today's maritime supply chain is disrupted. Challenges that already existed prior to 2020 have exacerbated since the outbreak of COVID-19. Reliability, in terms of transit and frequency, is at an all-time low, impacting predictability and making any planning extremely difficult. Without planning certainty, managing the supply chain has become mission impossible. **Freight forwarders managing the global supply chain live from hand to mouth, facing new and unexpected challenges on a daily basis.**

- **Artículo completo publicado en FIATA Review, N° 138, (Septiembre 2021)**
Circular MAR. 11/21 (22.09.21)



GLOBAL MARITIME REGULATORY SUMMIT

On 7 September, senior government officials from the EU, the US and China participated in the Fifth Global Maritime Regulatory Summit. Participants included representatives from DG COMP for the EU, the Federal Maritime Commission for the United States and the Ministry of Transportation for China.

The Summit was the opportunity to discuss sectoral developments since the start of the COVID-pandemic including an analysis of supply and demand and an identification of bottlenecks in the ocean-linked supply chain and the causes of service disruptions.

The FMC press release issued after the meeting noted: "The performance of ocean carriers in meeting historic demand for their services and the unusually high costs to move ocean containers are of interest and concern to regulators, legislators, and the public globally. Today's session of the Global Regulatory Summit provided key competition authorities responsible for the oversight of the container shipping industry the opportunity to share information about what their respective monitoring and enforcement regimes are observing in the marketplace and compare conclusions about carrier behaviour."

CLECAT welcomes the European Commission's exchanges with competition and maritime authorities outside of the EU and hopes to receive further detail on the results of the meeting. **CLECAT repeats that it hopes that efforts on the practices in the container shipping industry which affect entire supply chains in and outside of the EU will be intensified. Unfortunately, the European Commission has so far taken a 'wait and see' attitude.** CLECAT is of the view that the COVID situation cannot serve as an excuse for inaction at a period of time when disruption and structural problems in the container sector cause harm to so many parties in the supply chain.

- **Información completa en:**
CLECAT Newsletter - Circular REMP.65/21 (13.09.21)
Circular MAR. 10/21 (20.09.21)

CLECAT MARITIME LOGISTICS INSTITUTE MEETS

Members of the CLECAT Maritime Logistics Institute met to discuss the latest developments impacting sea freight forwarders, notably the ongoing disruptions in the maritime supply chain which is largely impacting SMEs in Europe. Shippers and freight forwarders continue to be confronted with high freight rates and a low level of service quality from ocean carriers.

Members discussed ongoing developments in the US with regards to demurrage and detention. Reference was made to the ongoing investigation on the timing and legal sufficiency of eight carriers' practices on container surcharges. The FMC also announced an updated guidance document on how to obtain reparation from conducts violating the Shipping Act and a public consultation to assess whether carriers will be required to adhere to certain practices on D&D billings. Members highlighted **the need for initiatives at European level to ensure fair and reasonable charges for detention and demurrage.**

- **Información completa en:**
CLECAT Newsletter - Circular REMP. 71/21 (04.10.21)



BNEW
BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

BNEW > LOGISTICS > BMARITIME

MARITIME TRANSPORT REGULATION:

SUSTAINABILITY & LEVEL PLAYING FIELD

5 octubre

Los actores principales de toda la cadena logística que implica cargadores, transitarios, terminales y puertos, intercambiaron opiniones en la mesa redonda de BNEW Logistics sobre las perspectivas del transporte marítimo. La charla giró alrededor de cómo ha afrontado el sector marítimo el periodo de pandemia o la deslocalización hacia Extremo Oriente. ●

- En Canal Youtube de BNEW, próximamente
- En prensa...
 - “Los cargadores demandan transparencia y regular más las alianzas en el shipping” (El Mercantil – 5.10.2021)
<https://elmercantil.com/2021/10/05/los-cargadores-demandan-transparencia-y-actualizacion-en-la-regulacion-de-las-alianzas/>
 - “La cadena logística pide revisar las alianzas de navieras y descarta la deslocalización industrial” (El Canal Marítimo y Logístico – 6.10.2021)
<https://www.diarioelcanal.com/la-cadena-logistica-pide-revisar-las-alianzas-de-navieras-y-descartan-la-deslocalizacion-industrial/>
 - “Los cargadores defienden la necesidad de cambiar la regulación que favorece las alianzas marítimas” (Diario del Puerto – 6.10.2021)
<https://www.diariodelpuerto.com/espino-defiende-la-necesidad-de-cambiar-la-regulacion-que-favorece-las-alianzas-maritimas>

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ BNEW

+ escasez de conductores en el transporte terrestre (UE, USA)

+ encarecimiento de materias primas y combustibles

+ retrasos en las entregas de mercancías

+ renegociación o cancelación de acuerdos

+ repercusión en los costes del cliente final

+ relocalización industrial

+
+
+
+

... Tensión en la cadena Logística

‘Distributio interruptus’



Distributio interruptus. O lo que es lo mismo, distribución interrumpida. Esto sí que nadie lo esperaba. No son solo los

chips y ciertos componentes del sector de automoción. No es solo el aluminio. Es también el acero, el hierro, la madera, el cobre... Simplemente, no hay. Ni de momento de les espera. Y, debido a la implacable y sempiterna ley de la oferta y la demanda, ha pasado igual que cuando no había mascarillas, guantes y desinfectante, pero a nivel industrial: precios disparados.

Como sucede en otros componentes, el auge de los precios de los materiales de construcción está representando un problema enorme en el sector de reformas y edificación. Obras retrasadas o paradas y, especialmente, presupuestos que, a pesar de estar aprobados y firmados, deben reconsiderarse, renegociarse o cancelarse porque es imposible que el contratista asuma aumentos de coste de triple dígito.

Este aumento de costes, sumado al de los de energía, va a acelerar todavía más la inflación incipiente que estamos viviendo. La Reserva Federal de Estados Unidos ya ha dejado caer a los medios su intención de empezar a subir tipos de interés.

El problema, dicen, es el tirón de demanda desde Asia, pero en realidad es algo bastante más simple. No ha dado tiempo a reponer y rellenar la cadena de distribución. El desconfinamiento social se hace en un clic y, al día siguiente, la gente está en la calle y recupera la normalidad.

Pero un ciclo de distribución no funciona así. Nadie quiso comerse stocks durante meses ni invertir por adelantado en materiales. La reposición de todo un canal de distribución lleva su tiempo y la de materias primas, afecta a infinidad de sectores. Y ese es el problema principal.

Materias primas escasas, encarecidas y energía disparada de coste supone en estos momentos una amenaza a la recuperación económica mayor que una oleada adicional de la covid favorecida por una nueva variante de coronavirus. Sin embargo, la ley de la oferta y la demanda funcionará, como siempre y, dado el suculento beneficio que supone ser el más rápido en servir materiales o volver a tener los almacenes llenos, la oferta se pondrá en marcha y, al igual que sucedió con mascarillas, desinfectantes o guantes, en cuanto haya stock de nuevo, los precios corregirán. Quizá no a los niveles de siempre, pero desde luego no será esta locura. |

‘DISTRIBUTIO INTERRUPTUS’

FERNANDO TRIAS DE BES

La Vanguardia (26.09.2021)



VUCA COMERCIO MARITIMO MUNDIAL

En ejemplares anteriores...

ATEIA-INFORMA (Nº 130 – JUNIO – JULIO 2021)

CLECAT – FIATA: European and global forwarders' associations call on OECD governments to prevent tax avoidance and ensure a level playing field for all stakeholders in the maritime supply chain.

- Información completa en: **CLECAT Newsletter (09.07.2021)**
Circular REMP. 56/21 (12.07.2021)

BIDEN ADMINISTRATION TACKLES COMPETITION ISSUES IN SHIPPING

- Información completa en: **CLECAT Newsletter (09.07.2021)**
Circular REMP. 56/21 (12.07.2021)

PORT BARCELONA – SAC: Situación del transporte marítimo de contenedores.

ATEIA-INFORMA (Nº 129 – MARZO – MAYO 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).

ATEIA-INFORMA (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).

‘LA HORA DE RECONOCER LA LABOR DEL SECTOR LOGÍSTICO’

ORIOL MONTANYÀ

La Vanguardia (17 octubre 2021)

La hora de reconocer la labor del sector logístico

Los profesionales están utilizando su esfuerzo e ingenio para evitar el colapso de la economía mundial

Oriol Montanyà
Barcelona

El presidente de Estados Unidos, Joe Biden, anunció el miércoles que reforzará los principales puertos del país para que puedan trabajar durante las 24 horas del día, sin ninguna interrupción semanal, con el objetivo de mejorar la situación de colapso que vive el transporte marítimo. El comunicado llegó después de que todos los medios publicaran una imagen impactante del puerto de Los Angeles, con setenta cargueros esperando con más de un millón de contenedores. En cualquier caso, ver a uno de los representantes políticos más poderosos del mundo hablando de procesos logísticos es tan sumamente inaudito como sintomático.

Y es que en el sector de la logística siempre se ha asumido como propia aquella máxima que dice: “Si no hay noticias, buenas noticias”. Los profesionales del gremio saben que su esfuerzo es invisible a los ojos de mucha gente, pero a la vez son conscientes de que no pueden fallar, porque el desempeño de su función es esencial para mantener activo el gran engranaje que cada día aprovisiona fábricas, tiendas u hospitales. Se trata de un colectivo muy particular, ya que debería gozar de un reconocimiento social que raramente reclama, prefiriendo situarse en el terreno de la discreción y la humildad, que es donde el trabajo bien hecho se convierte en la mejor recompensa.

Pero ahora los trabajadores del sector logístico están en apuros. Por eso son noticia. La recuperación económica pospandemia, con el consecuente repunte de la demanda, ha puesto al descubierto las debilidades de las cadenas de suministro globales que se han ido diseñando durante los últimos años, muchas de ellas a caballo de la deslocalización industrial y con un transporte marítimo low cost como gran facilitador. Cadenas construidas sobre el paradigma de la reducción de gastos, pero con grandes carencias a nivel de resiliencia, como ya se demostró en el inicio de la pandemia con la escasez de material sanitario.

De hecho, un 90% de todo lo que consumimos nos llega a través de barco, ya sea el producto completo o alguno de sus componentes.

O. MONTANYÀ, profesor de la UPF-BSM

Desde la energía hasta la electrónica, pasando por la juguetería o el textil, son muchos los sectores que alimentan esta inmensa red, con más de 60.000 buques que diariamente cruzan mares y océanos para conectar cualquier punto del planeta.

La dependencia es tan acentuada que la falta de contenedores actual ha puesto en jaque muchas ramas de actividad económica, tanto por los problemas de disponibilidad de producto como por el incremento del coste de los fletes, que en algunas rutas se ha multiplicado hasta por diez.

Estas son las cartas con las que tienen que jugar en estos momentos los profesionales de la logística.

Imagen satelital del puerto de Los Angeles con muchos cargueros fondeados.



La recuperación ha puesto al descubierto las debilidades de las cadenas de suministro globales

ca. Así que todos los actores de la cadena de valor se han arremangado y han empezado a trabajar sin descanso para buscar soluciones, como derivar cargas a puertos alternativos, potenciar otros medios de transporte o buscar nuevos proveedores.

Estas medidas permitirán afrontar con ciertas garantías el pico de consumo que se producirá a final de año, especialmente en Navidad, aunque no se descartan faltas puntuales de suministro así como un ligero incremento de precios. En este sentido, hasta mediados del 2022 no se prevé que el péndulo de la demanda vuelva a su punto de equilibrio, dando aire a las cadenas de valor para que puedan recuperar la normalidad y estabilizar el engranaje logístico que mueve el mundo.

Y cuando pase lo más duro de esta crisis será el momento de repensar seriamente las cadenas de suministro, entendiendo que los productos estratégicos para cualquier país necesitan procesos que estén dotados de tres atributos básicos: resiliencia, proximidad y sostenibilidad. Este debate ya está presente en muchas empresas e instituciones, así que es probable que en los próximos tiempos asistamos a cambios profundos que racionalicen el proceso de globalización, ubicando la actividad industrial donde realmente aporte valor y recorriendo solo los kilómetros que sean estrictamente necesarios.

Unas semanas antes que Joe Biden, otro gran mandatario internacional habló de logística. Fue el británico Boris Johnson. Y lo hizo para explicar que el problema de la escasez de carburantes en su país se debía a la falta de conductores de camión, porque el relevo generacional no se está produciendo. Hay quien puede pensar que es un problema estrictamente inglés, pero también se puede interpretar como otra señal de alarma que nos indica la urgencia de prestigiar y dignificar la logística.



Del 28 de septiembre al 7 de octubre de 2021, se realizó la cuarta convocatoria 2021 del **CURSILLO DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.**

Para que la CAPACITACIÓN en transporte aéreo de mercancías peligrosas IATA mantenga su vigencia es necesario realizar un cursillo de **RECICLAJE** cada **2 años**.

El 18 de octubre de 2021, se inició el **CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.**

Este curso está diseñado para el personal de las empresas que, o bien no tienen formación previa en materia de Mercancías Peligrosas (DGR), o bien no han actualizado su formación durante los últimos 24 meses.

Ambos cursos cumplen los requisitos de formación de la OACI y la IATA para manipular y procesar mercancías peligrosas para su transporte por vía aérea. ●

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.03/20 (18.02.2020)
- **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

PRÓXIMAS ACCIONES FORMATIVAS

CURSILLO PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.	Del 10 al 18 de noviembre de 2021
CURSILLO PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.	Del 22 al 30 de noviembre de 2021
CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE COMPETENCIA PROFESIONAL PARA EL TRANSPORTE INTERIOR E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.	Primer semestre de 2022
CURSO DE PREPARACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL DIPLOMA DEL IATA CARGO INTRODUCTORY COURSE.	Primer semestre de 2022
VARIOS CURSILLOS DE RECICLAJE PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.	Primer semestre de 2022
CURSO DE CAPACITACIÓN PARA TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS IATA.	Primer semestre de 2022
LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSITARIOS Y DE LOS DISTINTOS OPERADORES LOGÍSTICOS.	Pendiente subvención del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana Primer semestre de 2022
CRÉDITO DOCUMENTARIO. TRAMITACIÓN Y RIESGOS.	Pendiente subvención del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana Primer semestre de 2022
SEGUROS PARA TRANSITARIOS.	Pendiente subvención del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana Primer semestre de 2022
GESTIÓN DE CALIDAD Y ATENCIÓN AL CLIENTE EN EMPRESAS TRANSITARIAS.	Pendiente subvención del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana Primer semestre de 2022
INCOTERMS.	Pendiente subvención del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana Primer semestre de 2022

LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSITARIO

MANUEL M^a VICENS

SECRETARIO GENERAL Y ASESOR JURÍDICO DE FETEIA-OLTRA

Se recomienda la lectura del amplio y detallado artículo sobre “**La responsabilidad del Transitario**” del Sr. Manuel M^a Vicens Matas, Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA-OLTRA, cuyo índice se facilita a título informativo y como ejemplo de los muchos e importantes aspectos que se analizan entorno al transitario. ●

- **Publicado en: Revista Empresa Transitaria nº 20 – FETEIA-OLTRA** (Págs. 18 – 37), las empresas asociadas también lo recibieron en Circular JUR.09/21 (13.10.21)

I. Introducción: Definición del Transitario. Distinción con figuras afines

1. Definición
2. Contenido básico de la actividad transitaria
3. Transitario y Operador de Transporte (OT)
4. Transitario y Operador Económico Autorizado (OEA)

II. Modalidades de actuación de los transitarios en el mercado

5. Principio de libertad
6. Actuación impuesta como comisionista
7. Contrato de expedición
8. Modalidades de actuación de los comisionistas
9. Actuación como comisionista en nombre propio impuesta a los transitarios en el ámbito de los transportes terrestres
10. El transitario como transportista contractual
11. Transportista contractual y transportista efectivo
12. Régimen de actuación más flexible para los transitarios en los transportes aéreos y marítimos
13. Consecuencias del régimen de libertad de contratación presente en los transportes aéreos respecto de la responsabilidad de los transitarios
14. El transitario como representante aduanero

III. La responsabilidad

15. Concepto de responsabilidad
16. Clases de responsabilidad

IV. Responsabilidad penal

17. Concepto y encuadre
18. Presunción de inocencia
19. Responsabilidad civil derivada de los delitos o faltas
20. Partícipes a título lucrativo
21. Delitos por imprudencia o negligencia graves que pueden estar próximos a la actividad transitaria
22. Delitos de riesgo, no por imprudencia, que pueden estar próximos a la actividad transitaria
23. Delitos de contrabando



V. Responsabilidad administrativa

24. Concepto y encuadre
25. Presunción de inocencia
26. Principios generales de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas
27. Principios de legalidad, tipicidad e irretroactividad
28. Principio de proporcionalidad
29. Especialidades de la resolución en los procedimientos sancionadores
- 30.- Rechazo de la doble sanción por unos mismos hechos

VI. Responsabilidad civil, propiamente dicha o en sentido estricto

31. Concepto y encuadre
32. Responsabilidad contractual y extracontractual
33. Precisiones del Código Civil sobre la responsabilidad contractual y extracontractual
34. Similitudes entre la responsabilidad extracontractual y la responsabilidad penal
35. Ley y responsabilidad extracontractual
36. Otros supuestos de responsabilidad extracontractual nacida directamente de la ley y aplicables en el ámbito del transporte
37. Fundamento de la responsabilidad contractual y extracontractual
38. Precisiones del Código Civil sobre el dolo y la culpa
39. Diligencia profesional
40. Responsabilidad objetiva, es decir, sin culpa o por riesgo
41. Finalidad que persigue la responsabilidad civil
42. Alcance de la responsabilidad civil: daño emergente y lucro cesante
43. Extensión o medida de la responsabilidad civil
44. Consideración especial del retraso
45. Prueba de la culpa: fundamento de la responsabilidad civil
46. Aplicación del anterior régimen de prueba al ámbito del transporte
47. Circunstancias que el porteador no pudo evitar o cuyas consecuencias no pudo impedir
48. El caso fortuito y la fuerza mayor en el ámbito del transporte
49. Límites de responsabilidad aplicables al transporte
50. Mercancías en tránsito situadas en almacenes de los transitarios
51. Servicios de almacenaje en sus distintas modalidades
52. Pérdida del beneficio de limitación de la responsabilidad
53. Cobertura de la responsabilidad civil. ●



NORMATIVA

LOTT – MODIFICACIÓN

Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras. ●

- Circular JUR. 06/21 (04.10.2021)

CONVENIO TIR – ENMIENDAS

Enmiendas al Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) - (DOUE L 331/1) . ●

- Circular TTE. 37/21 (27.09.2021)

SOPAR i NITS JAZZ & SOUL

a Mas Ravetllat Pla



**DESCUENTO
DEL 10% PARA
LAS EMPRESAS
ASOCIADAS**

www.sternalia.com

Una activitat de
Sternalia
produccions

Amb col·laboració de
MORITZ
PRODUCCIONS





21 octubre

RICARD FONT, SECRETARI GENERAL DE POLITIQUES DIGITALS I TERRITORI

Emili Sanz y José M. Vicens, Presidente y Secretario-Asesor Jurídico de ATEIA-OLTRA Barcelona mantuvieron encuentro institucional con Ricard Font, Secretari General de la Vicepresidència i Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya.

Desde la Asociación de Transitarios de Barcelona se insiste en la **conveniencia de contar con el tejido asociativo** a la hora de tomar determinadas decisiones, relacionadas con el sector. Igualmente se ha puesto de manifiesto la voluntad de la asociación de colaborar con el nuevo Gobierno de la Generalitat en todo aquello que puede resultar útil. Así mismo, se ha expresado el apoyo de ATEIA a la posible ampliación de las pistas del Aeropuerto de Barcelona.

Por último, **la Asociación ha querido dejar constancia de su preocupación en relación con última modificación del régimen sancionador de la L.O.T.T.** y su posible interpretación por parte de los servicios jurídicos del Departamento. ●

ENCUENTROS INSTITUCIONALES

16 septiembre

DAMIÀ CALVET, PRESIDENTE AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

Una delegación del Comité Ejecutivo de ATEIA-OLTRA Barcelona, encabezada por su Presidente Emilio Sanz, mantuvo encuentro institucional con Damià Calvet, Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

En el transcurso de la reunión, se analizaron asuntos de interés general que se trabajan conjuntamente en distintos foros y grupos de trabajo del Port de Barcelona en los que ATEIA-OLTRA Barcelona participa, destacando especialmente la participación en el Consejo de Administración de la APB.

La situación actual por la que atraviesa el transporte marítimo, a nivel mundial, ha sido uno de los asuntos que el Presidente de ATEIA-OLTRA Barcelona, Emilio Sanz, ha puesto sobre la mesa al tratarse de una cuestión que preocupa a las empresas transitaras, operadores logísticos y representantes aduaneros asociados. ●

“Els transitaris són indispensables per al bon funcionament de la cadena logística i de la comunitat portuària. Amb ATEIA OLTRA Barcelona hem parlat de com reforçar la nostra col·laboració per optimitzar el servei als clients del Port de Barcelona”

DAMIÀ CALVET, PRESIDENTE PORT DE BARCELONA)





LINKEDIN

Más de **3500 profesionales** del transporte, la logística y el comercio internacional siguen y comparten la actividad de la Asociación de Transitarios de Barcelona en LinkedIn. ●

DOCUMENTACIÓN

MEMORIA 2020

CONSULTAS JURIDICAS – 2020

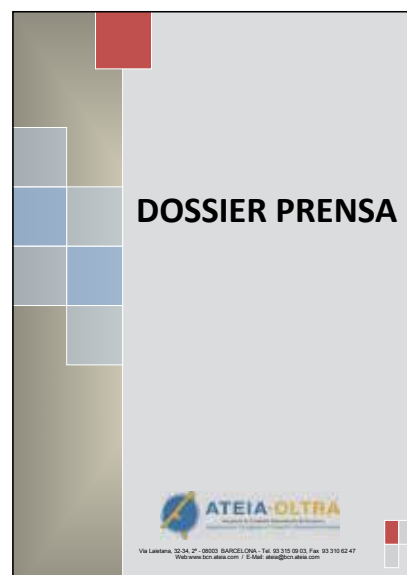
Compilación de las consultas remitidas a la Asesoría Jurídica de ATEIA- OLTRA Barcelona durante el año pasado, con respuesta y comentarios correspondientes para cada caso concreto. ●

- **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



JORNADA INTERMODALIDAD TRANSITARIOS & INTERMODALIDAD = AGENDA 2030

21 septiembre

ATEIA-OLTRA Barcelona organizó, junto con los responsables del proyecto europeo TRAILS (Transnational Intermodal Links Towards Sustainability), una presentación sobre la actualidad del transporte intermodal en Cataluña y los servicios existentes.

El acto fue presentado por el presidente Emilio Sanz, y los consultores de TRAILS Xavier Lluç y Albert Estrada expusieron la situación actual de la intermodalidad carretera-ferrocarril, en el contexto de las políticas de sostenibilidad preconizadas por la Comisión Europea. ●

El transporte intermodal carretera-ferrocarril está llamado a jugar un papel importante para alcanzar una cuota de mercado del 30% en el transporte europeo terrestre de mercancías en 2030, desde el 18% actual, que es uno de los objetivos de la iniciativa europea de las empresas ferroviarias (Rail Freight Forward Initiative) basada en el Pacto Verde Europeo y la Ley Europea del Clima que prevé una reducción del 55% de las emisiones de efecto invernadero en 2030 respecto a los niveles de 1990 y alcanzar la neutralidad climática en 2050.

El reto para los operadores españoles es importante, partiendo de una cuota ferroviaria inferior al 5% en la actualidad.

Se presentaron datos recientes de estudios de la UIC (Unión internacional de vías ferroviarias) y UIRR (Unión internacional de transporte combinado) y del observatorio de la logística de CIMALSA, y se presentó la tarea de promoción de la intermodalidad llevada a cabo en el marco del proyecto TRAILS.

Posteriormente las tres empresas que han participado en esta última fase del proyecto: SYNERGY, TPNova y MULTIRAIL-CAPTRAIN expusieron su respectiva oferta de servicios, que conectan varias terminales de la península con destinos en el mercado europeo. ●

“Que esta jornada trate sobre la intermodalidad y su encaje en la Agenda 2030 es una “declaración de principios” sobre la sociedad que debemos cuidar y en la que conjugar desarrollo, progreso y sostenibilidad.

Como transitarios y de la mano de expertos, colegas y operadores, es importante conocer cómo hacer efectiva la intermodalidad y así familiarizarnos más y mejor con sus distintas tecnologías, las unidades de transporte adecuadas, así como la documentación del transporte intermodal.”

EMILI SANZ,
PRESIDENTE ATEIA-OLTRA BARCELONA)



MÁS INTERMODALIDAD...

Las empresas asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona han podido asistir y participar en las siguientes actividades de las que recibieron las correspondientes convocatorias:

29 septiembre, Comitè de Serveis Multimodals (CSM)

WEBINARIO – EL TRANSPORTE SOSTENIBLE COMO INSTRUMENTO DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

Al objeto de **valorar el ferrocarril en la cadena de transporte**, el Comité de Servicios Multimodales (CSM) de la Generalitat de Catalunya, organizó el webinar "Valorización del transporte sostenible como instrumento de lucha contra el cambio climático" que se engloba en el Año Europeo del Ferrocarril 2021. Este seminario se estructuró en dos bloques que proporcionaron una visión de conjunto de los principales requerimientos medioambientales a tener en cuenta en los próximos años y cómo el ferrocarril puede ayudar a dar respuesta a los requerimientos de sostenibilidad. ●

7 octubre

BNEW
BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

BNEW > LOGISTICS > BMULTIMODAL

La multimodalidad protagonizó la mesa redonda en la que el Presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó participó y defendió el liderazgo de los puertos en potenciar el transporte ferro-portuario. ●

● En Canal Youtube de BNEW, próximamente

14 octubre

FIATA, UIC, CLECAT MARKET PLACE SEMINAR (10 ED.)

El evento de este año ha debatido sobre cómo la multimodalidad puede dar respuesta a los desafíos actuales de la cadena de suministro, incluida la congestión y los retrasos, así como la escasez de infraestructura y las presiones para descarbonizar el transporte. Los paneles han analizado posibles soluciones para hacer que las cadenas de suministro de mercancías por ferrocarril sean más resilientes mediante soluciones multimodales, la digitalización y el desarrollo de corredores de mercancías por ferrocarril multimodales. ●

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

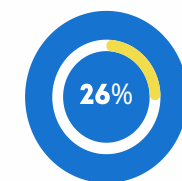


PLAN SOSTENIBILIDAD SECTORIAL COMUNIDAD LOGÍSTICO-PORTUARIA DE BARCELONA



TRANSITARIOS - INFORME SOSTENIBILIDAD

INFORME EMPRESAS TRANSITÀRIES PLA DE SOSTENIBILITAT SECTORIAL



El Pla de sostenibilitat sectorial (PSS) és una iniciativa que està en marxa des del 2015 per potenciar, ordenar, sensibilitzar i donar a conèixer les accions en sostenibilitat de les organitzacions que conformen la comunitat portuària.

89 empreses han contestat l'enquesta del Pla per al 2020. D'aquestes, 23 pertanyen al sector de transitaris.



Les empreses adherides al PSS, fan una contribució activa a 13 dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) promoguts per les Nacions Unides.



GOVERNANÇA SOSTENIBLE

ODS 16. Organitzacions amb codi ètic o de bon govern
82,6% sector
64% PSS

ODS 17. Organitzacions adherides a iniciatives externes de sostenibilitat
34,8% sector
36% PSS

DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC

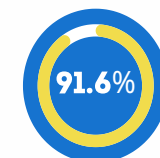
ODS 9. Inversió en R+D+i sobre el total d'inversions
3,4% sector
8,4% PSS

ODS 12. Compres i/o serveis procedents de la UE
94,4% sector
96,6% PSS

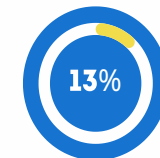
DESENVOLUPAMENT SOCIAL

ODS 3. Organitzacions que tenen sistemes certificats de riscos laborals
39,1% sector
51,7% PSS

ODS 4. Hores de formació promig per treballador
9,6 h sector
12,8 h PSS

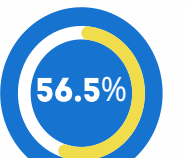


ODS 8. CONTRACTES FIXES
90,9% PSS



ODS 11. ORGANITZACIONS AMB PLANS DE MOBILITAT
15,7% PSS

Extracte de les dades aportades a l'enquesta anual del Pla de sostenibilitat sectorial. Dades 2020. Per a més informació: sostenibilitat@portdebarcelona.cat



ODS 5. ORGANITZACIONS AMB PLANS D'IGUALTAT
46,1% PSS

DESENVOLUPAMENT AMBIENTAL

ODS 6. Actuacions per al sanejament de les aigües del Port
30 Km de col·lectors i 16 estacions de bombament per al sanejament d'aigües portuàries

ODS 7. Mesura de la petjada de carboni
8,7% sector
16,9% PSS

ODS 13. Organitzacions certificades en sistemes de gestió ambiental
26,1% sector
44,9% PSS

ODS 14. Servei diari de recollida i retirada de residus flotants de la làmina d'aigua (365 dies l'any des de fa més de 2 dècades)



MEMORIA 2020

- **Disponible:**
<http://www.portdebarcelona.cat/es/web/comunitat-portuaria/memoria-de-sostenibilitat-sectorial>

BNEW > BLOGISTICS > BSUSTAINABILITY

MESA REDONDA: LOS RETOS DEL FUTURO DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL PORT DE BARCELONA

A cargo de Francesc Bonada, Responsable de Organización y Sostenibilidad del Port de Barcelona/Responsable del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad-Consell Rector, se desarrolló la mesa redonda sobre los **retos de la sostenibilidad en el Port de Barcelona**, contando con la **participación de Embajadores de Sostenibilidad como Fundación Cares, Best y Marina Barcelona 92** que presentaron las acciones que están llevando a cabo y que tienen un **impacto positivo directo en toda la Comunidad Logística de Barcelona**. ●

BNEW
BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

- **En Canal Youtube de BNEW, próximamente**

PLAN SOSTENIBILIDAD – PORT DE BARCELONA

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



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

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

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

- **Información actualizada:**
Circular RSC 01/21 (11.02.21)
<http://www.portdebarcelona.cat/web/comunitatportuaria/presentacio-del-p>

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

ATEIA-OLTRA BARCELONA - EMBAJADOR DEL PLAN DE SOSTENIBILIDAD

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



Contribuim activament a

13 dels 17

Objectius de Desenvolupament Sostenible





La transición energética, la digitalización, la economía azul y la colaboración entre puertos y ciudades serán algunos de los temas sobre los que se centrará la edición de Smart Ports: Piers of the Future que se celebrará los días 16 y 17 de noviembre.

16 – 17 noviembre

El presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet; y la directora de Innovación y Estrategia de Negocio, Emma Cobos, presentaron la **tercera edición de Smart Ports: Piers of the Future**, una iniciativa del Port de Barcelona que cuenta con la colaboración de algunos de los puertos más destacados en el ámbito de la innovación y que harán públicos algunos de sus proyectos más innovadores: **Amberes, Busan, Hamburgo, Los Ángeles, Montreal y Rotterdam**.

En esta edición también se contará con la participación de los puertos de **Londres y Göteborg** que presentarán sus experiencias en transición energética y multimodalidad, respectivamente.

Smart Ports: Piers of the Future pondrá el acento en los **cinco atributos que deben caracterizar a un hub logístico avanzado y competitivo, según el IV Plan Estratégico del Port de Barcelona 2021-2025: SMART (sostenibilidad, multimodalidad, agilidad, resiliencia y transparencia)**.

En este sentido, Damià Calvet recordó que Smart Ports es un ejemplo “de cómo los responsables de los puertos más innovadores del mundo -líderes corporativos, representantes públicos, empresarios, expertos y académicos- podemos colaborar, compartir las experiencias y mejores prácticas y aprender los unos de los otros para avanzar juntos en la descarbonización, la transformación digital y el diseño de infraestructuras más resilientes, competitivas e inclusivas”.

La Directora de Innovación y Estrategia de Negocio del Port de Barcelona, Emma Cobos, puso énfasis en que **los proyectos que se presentarán “combinan soluciones innovadoras y sostenibles dirigidas a hacer más competitivo el transporte marítimo y las operativas portuarias”**. Destacó la presentación del proyecto HyperPort, dedicado a la aplicación de la tecnología hyperloop al transporte de mercancías. ●

(Fuente: Port de Barcelona)

- Circular R.EMP.67/21 (15.09.21)
- El evento se podrá seguir en formato online, en streaming, a través de: <https://www.smartports.tv/>



Este octubre la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) publicaba los últimos datos disponibles sobre la situación del desempleo juvenil en los países desarrollados. Con un **33% de paro registrado entre los menores de 25 años**, España encabezaba, una vez más, la lista de los países más afectados por esta lacra.

Junto con este dato tan negativo, encontramos la noticia del **aumento de la demanda para estudiar una Formación Profesional (FP)**: si bien hace ya unos años que crece el número de estudiantes que se decantan por esta opción, en estos últimos meses se ha producido un boom en la cifra de jóvenes que quieren estudiar un ciclo formativo. Entre los motivos que explican este aumento se encuentra el hecho de que **la FP se considera una de las opciones formativas que más se adaptan a las necesidades del tejido empresarial**. De hecho, el paro registrado entre las personas que cuentan con este nivel de formación se encuentra entre el 6 y el 7%, tasa incluso inferior a la de los titulados universitarios. Asimismo, el Ministerio de Educación apuntaba hace poco que, en 2025, la mitad de los puestos de trabajo requerirán a un técnico/a superior. Sin tener que esperarnos cuatro años más, ya en 2020 las empresas españolas solicitaron principalmente profesionales con este nivel de formación.

Dentro de las posibilidades que ofrece la FP se encuentra la **modalidad de FP Dual, en la que el alumnado combina su formación en el centro de estudios con 900 horas de prácticas en una empresa o entidad**. La suma del trabajo realizado en el instituto y de la experiencia adquirida en la empresa permite mejorar la formación, cualificaciones y desarrollo personal de los estudiantes, a la vez que se logra una mayor vinculación y corresponsabilidad entre centros educativos y empresas.

Convencidos de los beneficios de esta modalidad de formación, desde 2019 en CARES acogemos a estudiantes de FP Dual en prácticas. Desde hace unos meses, además, contamos con el sello **‘Acreditación de Calidad en la FP Dual’**, certificado que constata que colaboramos activamente con el programa de FP Dual del Departamento de Educación de la Generalitat de Cataluña, y que ofrecemos un acompañamiento de calidad a los y las estudiantes.

Para avanzar hacia una economía más competitiva y más sostenible es vital que empresas y entidades nos involucremos activamente en la formación de los futuros profesionales: con ello, podremos detectar talento e incorporar a profesionales que ya conozcan nuestra cultura corporativa y que estén alineados con los valores y la manera de trabajar de nuestra empresa. De los cinco estudiantes de FP Dual que han realizado prácticas en CARES, dos ya se han incorporado a nuestros equipos. ¡Esperamos que sean muchos más! ●

Lydia Barrachina
Directora de Personas
Fundación CARES y CODEC, EI
www.grupcares.org

FORMACIÓN Y EMPRESA, VÍNCULO IMPRESCINDIBLE PARA LA INSERCIÓN LABORAL DE LOS Y LAS JÓVENES

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ FUNDACION CARES



- www.fundacioncares.org
- Twitter: @GrupCARES



DIGITALIZACIÓN DEL PROCESO COMERCIAL EN LA LOGÍSTICA UNA SOLUCIÓN GLOBAL A LAS ÁREAS CRÍTICAS DEL CLIENTE

Las preferencias de trabajo y de compra están cambiando rápidamente en el entorno logístico. Hoy en día, las ventas se ven fuertemente afectadas por los siguientes aspectos

DIGITAL



Las interacciones digitales se han convertido de dos a tres veces más importantes para los clientes, que las tradicionales acciones comerciales.

REMOTO



La mayoría de las acciones relativas a las ventas se han transferido a la video conferencia, teléfono, internet y modelos de venta online.

GASTOS



La presión de costos en el área comercial continuará. Es necesario reducir un escenario de IT fragmentado para asegurar una lógica común de datos y así como su correcto uso analítico.

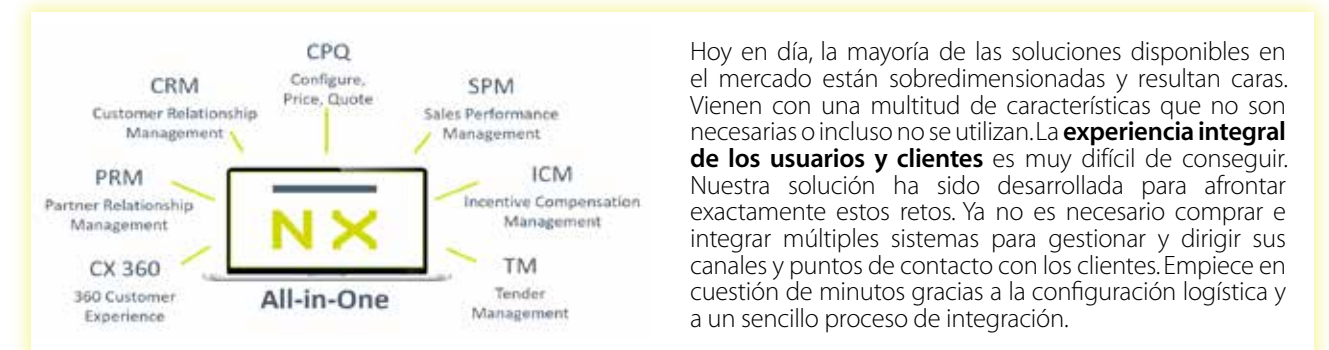
Para hacer frente a los retos y oportunidades, se necesitan algunos principios rectores claros que deben aplicarse de forma coherente. Consideramos los siguientes puntos como especialmente críticos.

Adaptación Multi-Canal. La vida laboral ya no requiere sistemas cerrados. Todo lo contrario. Imagínese que la información relativa a las tarifas, los detalles de los envíos, las reclamaciones, etc., se introduce automáticamente en sus sistemas. Igualmente, para los vendedores un enfoque multicanal significa estar siempre donde están los clientes. Para conseguir sus objetivos de audiencia, recomendamos encarecidamente que se adapte a su canal de preferencia.

Visión integrada del cliente 360°. A primera vista, la visibilidad parece sencilla, pero el sector del transporte y

la logística sigue estando rezagado en lo que respecta a la integración de datos y la transparencia. Se ha producido un cambio de paradigma en cuanto a las expectativas, así como a la experiencia final del cliente. Por lo tanto, consideramos que la **integración de datos y la transparencia** son un elemento fundamental en su viaje de crecimiento.

Flujos de trabajo automatizados y digitales. La automatización y la gestión de los flujos de trabajo subyacentes consisten en crear ganancias de eficiencia y productividad que ayuden a optimizar sus costes y procesos. Con ello puede reducir significativamente el número de esfuerzos innecesarios. La automatización y la digitalización permiten agilizar y mejorar los procesos y, en última instancia, proporcionan una mejor base para las interacciones con los clientes.



Hoy en día, la mayoría de las soluciones disponibles en el mercado están sobredimensionadas y resultan caras. Vienen con una multitud de características que no son necesarias o incluso no se utilizan. La **experiencia integral de los usuarios y clientes** es muy difícil de conseguir. Nuestra solución ha sido desarrollada para afrontar exactamente estos retos. Ya no es necesario comprar e integrar múltiples sistemas para gestionar y dirigir sus canales y puntos de contacto con los clientes. Empiece en cuestión de minutos gracias a la configuración logística y a un sencillo proceso de integración.

Networcx (NX) es una aplicación de gestión comercial todo en uno y de principio a fin. Networcx proporciona **estándares logísticos listos para usar en UNA única plataforma** que permite a una empresa interactuar con varios grupos objetivo: clientes, socios y todo el mundo dentro de la organización, lo que permite aumentar su tiempo de venta activa y la productividad.



LinkedIn

Info.es@networcx.io



Si desea obtener más información sobre nuestra solución o quiere hablar de un tema específico, estaremos encantados de ayudarle con nuestra **experiencia en logística y tecnología**.

PROTOCOLO E-CMR – ALEMANIA

El 17 de septiembre, el Consejo Federal alemán ratificó el protocolo e-CMR, lo que permite su aplicación en Alemania. El Protocolo e-CMR de 20 de febrero de 2008 completa la Convención sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) de 1956 y permite que la carta de porte se cree electrónicamente con efecto legal.

● **Más Información:** Circular R.EMP 71/21 (04.10.21) – CLECAT Newsletter



TU AYUDA EN
CIBERSEGURIDAD



<https://www.incibe.es/protege-tu-empresa>

LEY 11/2021 DE 9 DE JULIO, DE MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL

El pasado 10 de julio se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego.

Tal y como se establece en la Exposición de motivos de la Ley, la finalidad de la misma es, por una parte, incorporar a la legislación española el Derecho de la Unión Europea, para evitar la elusión fiscal y, por otra parte, introducir cambios en la regulación dirigidos a asentar unos parámetros de justicia tributaria y facilitar las actuaciones tendentes a prevenir y luchar contra el fraude reforzando el control tributario. Es decir, la norma supone un salto cualitativo puesto que se ataca expresamente la elusión fiscal y prácticas fiscales “agresivas” si bien legales hasta ahora, más allá de la persecución del fraude.

Asimismo, se adoptan medidas para garantizar el pago del impuesto en lugar en el que se genera el hecho imponible, como, por ejemplo, los beneficios en el Impuesto Sobre Sociedades. Sin embargo, el legislador también pretendía aprovechar esta Ley para modificar el régimen jurídico aplicable a los representantes aduaneros, por motivos completamente alejados de la lucha contra el fraude fiscal y que únicamente tenían un objetivo, saciar el afán recaudatorio de la Administración a costa de golpear gravemente a todo un sector económico.

En definitiva, en FETEIA-OLTRA podemos felicitarnos por haber frenado un golpe que ponía en serio riesgo la supervivencia de las empresas del colectivo por cuestiones que estaban absolutamente fuera de su esfera de control. Resulta evidente que sería muy difícil, por no decir imposible, que las empresas pudieran desarrollar su actividad a largo plazo si están sujetos a las responsabilidades de pago de las deudas tributarias de sus clientes durante un periodo de 4 años.

Si bien esta iniciativa pudo ser frenada no deja de ser un ejemplo de uno de los grandes problemas a los que nos enfrentamos: formamos parte de un sector que representa más del 10% de PIB nacional y, en lugar de que la Administración adopte medidas para potenciarlo y para el fomento del comercio, la realidad es que nos pone obstáculos y barreras de manera continua. No es de recibo que, con la única finalidad de obtener mayores ingresos, se obligue a un colectivo a responder por las deudas de sus clientes.

La Administración debería tratar de dar soluciones para que el sector del comercio internacional y la logística sea lo más competitivo posible y aproveche la privilegiada localización de España para ser un actor relevante en la esfera internacional, tratando de asegurar que las empresas puedan desarrollar su actividad en las mejores condiciones posibles. No debe olvidarse que nuestras empresas no solo compiten entre ellas, sino que formamos parte de un mercado común y, más aún, de un mundo y un sector absolutamente globalizado.

En definitiva, el legislador debe ser consciente de que la mejor medida para obtener mayores ingresos públicos es dejar que las empresas realicen su trabajo, puesto que el tratar de asegurar el cobro de los tributos con medidas tan agresivas, puede llevar al efecto contrario de destruir un sector económico, y en este sentido mucho tenemos que aprender de países de nuestro entorno, como Holanda, Francia y Alemania, que sus distintas Administraciones tutelan al máximo a sus empresas Transitarias-Representantes Aduaneros, como organizadores del transporte internacional de mercancías, por su cualidad de Operadores clave en el comercio exterior. ●

MARTÍN FERNANDEZ

ADJUNTO SECRETARIO TÉCNICO FETEIA-OLTRA

(extracto)

● **Artículo completo disponible y publicado en**
Revista Empresa Transitaria nº 20 – FETEIA-OLTRA (Págs. 7 – 10)

LEY DE PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL

CIRCULARES DE INTERÈS – RECORDATORIO

INFORME FETEIA-OLTRA

Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio de 2016, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego (**BOE nº 164 – 10 julio 2021**).

El Informe analiza las **modificaciones más relevantes** en las diferentes normas de naturaleza tributaria previstas en la Ley 11/2021. ●

- **Circular ADU 138/21 (15.07.2021)**

CARTA ABIERTA DEL PRESIDENTE DE FETEIA-OLTRA SOBRE LA APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA LEY DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE FISCAL

- **Circular ADU. 134/21 (09.07.21)**

PEM – REGLAS DE ORIGEN TRANSITORIAS EN LA ZONA PANEUROMEDITERRÁNEA

Entrada en vigor: 1 septiembre 2021

- **Guía relativa a la aplicación de las reglas de origen transitorias del PEM, publicada por el Departamento Aduanas e IIEE (Circular ADU. 162/21 – 20.09.2021)**
- **Guía y web de la Comisión Europea (Circular ADU. 154/21 – 06.09.2021)**
- **“New rules of origin in the PEM Area” (Clecat Newsletter) (Circular REMP. 62/21 – 30.08.2021)**

BREXIT

RELACIÓN DE CIRCULARES SOBRE BREXIT

(SEPTIEMBRE – OCTUBRE)

GUIAS de ACCESO al mercado de REINO UNIDO

- GRUPAJES
- COMPAÑÍAS de TRANSPORTE y CONDUCTORES
- DECLARACIONES de SEGURIDAD

Las GUIAS de ACCESO al mercado de UK se actualizan continuamente; algunas de interés:

- PROCEDIMIENTOS ADUANEROS
- MANUALES ESPECÍFICOS PARA
 - CONTROLES POR ETAPAS PARA PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS
 - PRODUCTOS INDUSTRIALES Y BIENES DE CONSUMO

Controles a la importación de productos de origen animal

- webinario ICEX (21.09.2021) + documentación
- nuevo calendario de controles

Etiquetado CE / UKCA: nueva legislación

Nuevos plazos para la introducción de controles a la importación de bienes procedentes de la UE

Permisos CEMT

Nota sobre fraude en la distribución comercial en el Reino Unido, elaborada por la Oficina Comercial de España en UK.

Informe del Departamento Internacional de Foment del Treball sobre transporte de mercancías, controles aduaneros y requisitos viaje

REUNIÓN

5 octubre

FETEIA OLTRA – DEPARTAMENTO ADUANA e IIEE

FETEIA-OLTRA mantuvo, junto a otras Asociaciones representativas del sector aduanero, un encuentro convocado por la Directora General y Subdirectora del Departamento de Aduanas e IIEE, respectivamente, para tratar de nuevo la situación derivada del Brexit.

En relación con el Brexit, se trató el nuevo aplazamiento en la entrada en vigor de las fases pendientes de implementación. Esto ha provocado un parón en las reuniones con las autoridades británicas, si bien se estima que deberían retomarse no más tarde del próximo mes de noviembre. ●

- **Informe completo de la reunión y respuestas a cuestiones operativas:**
Circular ADU 176/21 (14.10.21)
Circular ADU 182/21 (21.10.21)



EGIPTO

SISTEMA ACI PARA LA IMPORTACION DE PRODUCTOS

A partir del **01.10.2021** (fecha B/L) cualquier mercancía destinada a Egipto, para poder ser importada, debe de registrarse previamente en el sistema ACI (Advance Cargo Information). A partir de esta fecha las mercancías que no estén registradas en ACI no podrán ser desaduanadas en ningún puerto marítimo de Egipto.

ACI es un proyecto creado por las autoridades de Egipto como ventanilla de entrada única a los puertos de Egipto.

El registro en el sistema debe de ser realizado por los **importadores** en destino antes de la llegada de las mercancías a través de WWW.nafeza.gov.eg.

● **Información completa en:** Circular ADU. 156/21 (03.09.21)

ARABIA SAUDI

NUEVA PLATAFORMA FASEH PARA LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS COSMÉTICOS

A partir del **03.10.2021** (fecha B/L) cada embarque de **productos cosméticos** destinado a Arabia Saudí, deberá **registrarse previamente** en la plataforma **FASEH** según mandato de la SFDA (Saudi Food and Drug Authority).

Únicamente los **importadores**, debidamente registrados en Arabia Saudí, con credenciales en e-Cosma, tendrán acceso a **FASEH** mediante usuario y contraseña, para presentar la solicitud del correspondiente **Certificado de Conformidad** para cada embarque.

Objetivos de FASEH:

1. Mejorar la coordinación entre las partes implicadas en la importación de productos (SFDA, importadores, empresas de certificación acreditadas).
2. Aumentar el control de SFDA sobre los despachos de aduanas de importación.
3. Garantizar la seguridad y calidad de los productos importados.
4. Mejorar la experiencia del cliente y la eficiencia de los servicios prestados.
5. Ahorrar tiempo y esfuerzo y agilizar la emisión de los Certificados de Conformidad.

Ventajas de la nueva plataforma FASEH

- Solicitudes electrónicas de los Certificados de Conformidad
- Fácil monitorización de cada Certificado por embarque.
- Pago electrónico a SFDA.
- Accesibilidad a mayor número de empresas.
- Unificación de procesos.
- Mayor seguridad y calidad de los productos.
- Reducción de tiempo y esfuerzos.
- Menor plazo de emisión de Certificados de Conformidad.
- Mejora en la experiencia del cliente y la eficiencia de los servicios. ●

● **Información completa en:** Circular ADU. 172/21 (30.09.21)

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ SGS



Más información:

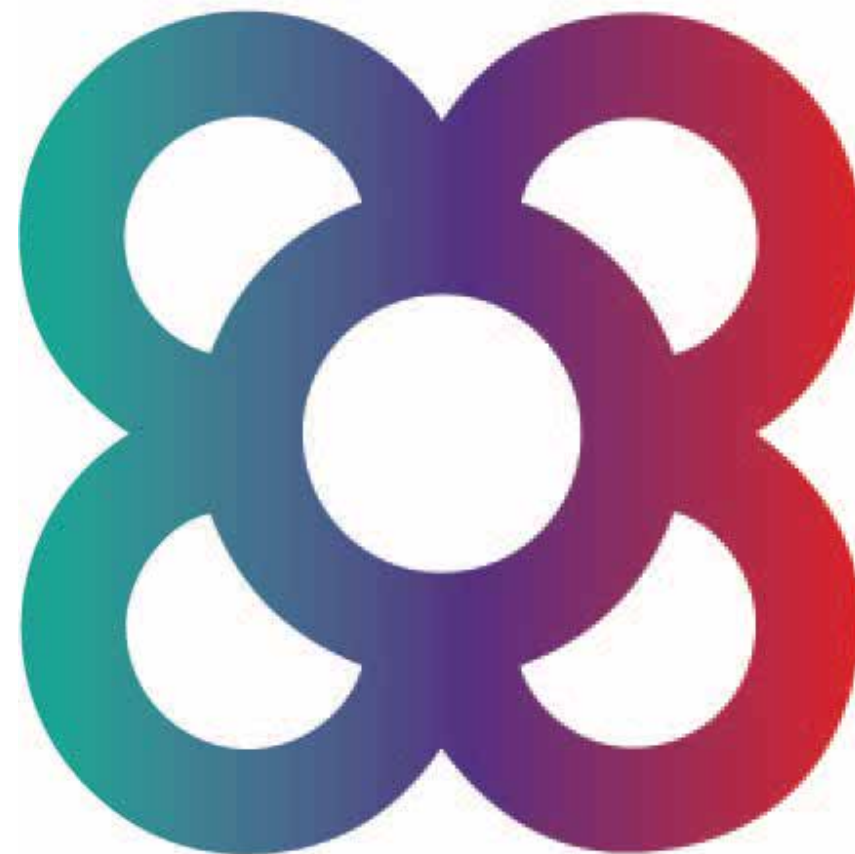
Montse Morral
Sales Department
Tel.: +34 680 11 90 39
montserrat.morralaltayo@sgs.com

Mª Karina Torres
Sales Executive
Tel.: +34 687 65 88 31
mariakarina.torreslonga@sgs.com
Connectivity & Products
Governments Services
SGS Española de Control, S.A.
C/Rera Palau, 11 5ª pl.
ES 08003 Barcelona, Spain

SGS

BNEW

BARCELONA NEW ECONOMY WEEK



5 - 8 octubre

ACUERDO DE COLABORACIÓN

ATEIA-OLTRA BARCELONA
/ BNEW



BNEW
BARCELONA NEW ECONOMY WEEK

La **Barcelona New Economy Week (BNEW)**, evento híbrido organizado por la Zona Franca de Barcelona, **ha cerrado su segunda edición con un evidente éxito** de público presencial y audiencia, además de nuevas temáticas y contenidos.

En esta segunda edición, el **negocio logístico ha mantenido el protagonismo** que tuvo en la edición de 2020. Y se ha centrado la atención en cuestiones candentes como el **negocio marítimo y sus dinámicas actuales**; la intermodalidad y multimodalidad, con el **ferrocarril como protagonista**; el equilibrio entre actividad económica y sostenibilidad, etc.

Las empresas asociadas a **ATEIA-OLTRA Barcelona** ha tenido la oportunidad de participar en las múltiples actividades organizadas en **BNEW**, gracias al **ACUERDO de COLABORACIÓN** entre ambas organizaciones. ●

● **L@s interesad@s en recuperar mesas redondas, jornadas o webinars, en breve estarán disponibles en el canal Youtube de BNEW**

PORT 2021 KOREA SUMMIT TRADE MISSION

5 – 8 octubre

- Más información:
<http://www.portdebarcelona.cat/es/web/comunitat-portuaria/missio-2021>



Octubre – noviembre – diciembre

INNOVATION DAYS



28 octubre – 2 noviembre

V CONGRESO INNOVACION LOGISTICA

27 – 28 octubre

CONGRESO ALACAT



16 – 17 noviembre

SMARTS PORTS





GUÍA DE ACTUACIÓN DE LA EMPRESA ANTE LA INSOLVENCIA – PRESENTACIÓN

16 septiembre, Foment del Treball

Las empresas asociadas a ATEIA-OLTRA Barcelona tuvieron ocasión de asistir y participar en la Jornada organizada por Foment del Treball Nacional, junto con el Colegio de Economistas y Fepime, para presentar la nueva edición de la 'Guía de actuación de la empresa ante la insolvencia', elaborada por el Registro de Economistas Forenses (REFOR) -órgano especializado del Consejo General de Economistas en materia de insolvencias- y Cepyme con información de los procedimientos de los cuales disponen las empresas para intentar evitar o minimizar las consecuencias derivadas de las insolvencias.

El estudio tiene como objetivo trasladar a las empresas, especialmente a las pymes, una idea clara, práctica y esquemática del sistema concursal en España. Se trata de una herramienta divulgativa para dar a conocer a empresarios, asesores y consultores los mecanismos para aplicar en estos momentos de incertidumbre, complejidad empresarial y confusión económica después de la Covid.

Considerando que en estos momentos se encuentra en tramitación el Anteproyecto de Ley de reforma del texto refundido de la Ley Concursal, durante la presentación también se hizo especial énfasis en las principales herramientas previstas en este anteproyecto para intentar salvar empresas en dificultades. Los representantes del Consejo General de Economistas, el Colegio de Economistas de Cataluña, Foment del Treball Nacional y Fepime Cataluña defendieron la necesidad de introducir medidas que hagan más atractivas para las empresas las soluciones alternativas al concurso, entre las cuales limitar los privilegios que mantienen los créditos públicos (Hacienda y Seguridad Social) o facilitar la venta de unidades productivas para mantener el tejido empresarial. También estiman que sería conveniente desarrollar un sistema de alertas tempranas y ratios de detección prematura de la insolvencia ante posibles situaciones de riesgo de insolvencia, así como incluir modificaciones en materias de segunda oportunidad porque el procedimiento sea más rápido y menos formalista. ●

(Fuente: Foment del Treball)

- **Disponible:**
<http://www.economistas.es/Contenido/REFor/Gu%C3%ADa>



OECD LIBRARY – ITF TRANSPORT OUTLOOK 2021

- **Disponible:**
<https://read.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2021>

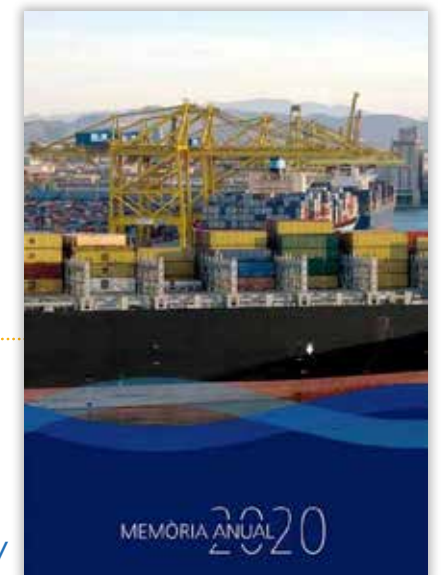


REVISTA EMPRESA TRANSITARIA – FETEIA OLTRA Nº 20

- **Disponible:**
<https://www.feteia.org/uploads/cmspdf/1361-1.pdf>

MEMORIA 2020 – PORT DE BARCELONA

- **Disponible:**
<http://www.portdebarcelona.cat/ca/web/autoritat-portuaria/memoria-vigent>



MEMORIA 2020 – FUNDACION CARES

- **Disponible:**
<http://www.fundacioncares.com/pdf/memoria-2020.pdf>

MEMORIA 2020 - FOMENT DEL TREBALL

- **Disponible:**
<https://www.foment.com/wp-content/uploads/2021/06/Mem%C3%B2ria-Foment-2020.pdf>

MEMORIA ECONOMICA DE CATALUNYA 2020
CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA

- **Disponible:** <https://www.cambrabcn.org/documents>

DIRECTORIO - EMPRESAS ASOCIADAS

Relación de empresas asociadas. Listado actualizado a octubre 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 SLU
- AIRTRANSA, TPDES DE AGTES IND REUNIDOS SA
- 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 SAU
- CARGO TRANSIT INTERNACIONAL SA
- CARGOJET SA
- CLASQUIN T.I. INTERCARGO 1999 SAU
- COMA Y RIBAS SL
- COMODALITY SPAIN SL
- CONSIGNACIONES TTOS Y TPDES INT/COTRANSA
- CONSIGNACIONES Y REPRESENTACIONES CATALANAS SL
- CORAL TRANSPORTS & STOCKS SL
- COSMOPARTNER SA
- CUALDE LOGISTICS SLU
- DAUNIS, MASO Y FONT SA
- DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN 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
- ERSHP SA
- EVOLUTION LOGISTICS
- FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- FORWARDING CONDAL SA
- FR MEYER'S SOHN (GMBH & CO.) KG
- GLOBAL FREIGHT INTERNACIONAL SA
- GLOBELINK UNIEXCO SL
- HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS SA
- HITACHI TRANSPORT SYSTEM (Europe) B.V.
- HORIZON INTERNATIONAL CARGO SL
- IBERCONDOR SA
- IBERTRANSIT WORLDWIDE LOGISTICS SA
- ICONTAINERS SOLUTIONS SL
- ILLAEXPORT SA
- INTERMODAL FORWARDING SL
- INTERNATIONAL FORWARDING SL
- INTERTRANSIT SA
- JF HILLEBRAND SPAIN SA
- LEGEND FORWARDING GROUP SL
- LIBERTY CARGO SL
- LINKING HORIZONS 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
- form@ción, escuel@ IATA; bols@ de tr@b@jo
- @teia-inform@, dossier de prens@
- sesiones informativ@s, jornad@s técnic@s
- @sesori@ juridic@
- di@ del transitorio
- 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 transitoria
- BOLSA de TRABAJO

● INSPECCIONES ADUANERAS PARA RA'S

● GARANTÍA SWISSPORT

● ACUERDOS de COLABORACIÓN

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

● A través de FOMENT del TREBALL

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

● FETEIA-OLTRA

feteia@feteia.org
Tel. 932 689 430

● DOCUMENTOS

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

AudiLegalía

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

En el próximo ejemplar...

- 26 octubre: Jornada Técnica Cómo mejorar la eficiencia de los procesos logísticos. Incoterms
- 26-29 octubre: PORT SUMMIT KOREA 2021
- 28 octubre: Desayuno Diario del Puerto: Los Transitarios ante sus nuevos retos

