

INFORME 2020

Diario

del Puerto



Resolución de Conflictos

Conflictos y desafíos

en tiempos de la COVID

Los conflictos son inherentes a la cadena logística donde, si es fundamental tener capacidad de respuesta, aún lo es más anticiparse a ellos. Por ello, un año más Diario del Puerto edita este informe sobre Resolución de Conflictos, donde expertos sectoriales en esta materia analizan desde un punto de vista eminentemente práctico cómo prevenir los conflictos en la logística y el transporte, cómo anticiparse y cómo evitar incurrir en ellos.



LOLI DOLZ

El ámbito de la resolución de conflictos es un eslabón imprescindible para el buen funcionamiento de la cadena logística y este año, con la crisis sanitaria generada por la pandemia de COVID-19, aún más. Disputas, contratiempos, accidentes, impagos, nuevas legislaciones y normativas, marcan y definen una actividad tan estratégica y vital como es la logística.

Y uno de los asuntos que más preocupan al sector logístico actualmente es el "Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal". Los representantes aduaneros están en pie de guerra ante las consecuencias "injustificadas" y "desastrosas" que, a su juicio, se producirán en el sector de la logística en caso de que la futura Ley prospere tal y como está redactada.

Aunque la Ley todavía se encuentra en tramitación parlamentaria, y será en las próximas semanas cuando veremos si introducen -o no- los cambios solicitados por los profesionales del sector a través de las enmiendas presentadas, este informe recoge las primeras valoraciones de los expertos.

Asimismo, el sector marítimo sigue pendiente de la evolución legislativa de las leyes y normativas vinculadas a la actividad de la estiba. El sector de la estiba portuaria lleva sumido en una profunda inseguridad jurídica desde hace más de una década. Sentencias de los tribunales de Justicia, reformas legislativas y negociaciones de convenios colectivos han marcado el día a día del sector que sigue sin contar con un modelo con plenas garantías.

Otro tema relevante y de honda actualidad abordado en este informe es el del abandono de las mercancías. En estos tiempos difíciles de pandemia, las empresas del sector están teniendo que enfrentar esta situación con más frecuencia de lo esperado. Fundamentalmente hay dos formas de enfrentarse a este problema: que sea la Aduana la que se encargue de gestionarlo o acudiendo al expediente notarial de depósito y venta de mercancías. Pero, ¿cuál es el mejor procedimiento?

Asimismo, mención aparte merece la gestión de las reclamaciones que, aunque en conjunto no se han visto desbordadas, sí que están teniendo especial incidencia en el sector del fletamento y en el de la gestión de tripulaciones.

Por otro lado, no podíamos dejar de hablar de los procesos de actualización tecnológica que está viviendo el sector y su necesaria seguridad jurídica. Empresas, startups y emprendedores requieren de un asesoramiento legal extra porque son tantas las novedades que las leyes no son capaces de adaptarse a tiempo.

Finalmente, hay que destacar también el análisis abordado en este informe sobre los retos de la estiba en el transporte por carretera, a nivel internacional y las soluciones reales a aplicar que nos proponen los expertos; y el análisis sobre la realidad de la responsabilidad contractual e implicaciones de los contratos en la carga y descarga en el transporte por carretera. Hay que recordar en este punto que la aplicación práctica de la actual regulación ha provocado que las operaciones de carga y descarga en el marco del transporte por carretera se hayan convertido en una fuente de litigiosidad cuando se producen pérdidas, averías o retrasos. ◀◀

Disputas, contratiempos, accidentes, impagos, nuevas legislaciones y normativas, marcan y definen una actividad tan estratégica y vital como es la logística

Diario del Puerto

DIRECTOR
Miguel Jiménez
COORDINACIÓN
Loli Dolz
REDACCIÓN Y CONTENIDOS
Raúl Tárrega, Jaime Pinedo, Inma Peña, Alba Tejera, Leila Escrihueta
DIRECTORA COMERCIAL
Eva Monrós
SECRETARÍA COMERCIAL
Bárbara Manzanera
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Mayi Guirao, Juan Manuel Barba, Juan Carlos Sarmentero
ADMINISTRACIÓN
Lola García
DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Ximo Lacámará, José Antonio Sánchez
WEBMASTER
Oscar García
CONTROL DE DISTRIBUCIÓN
Enrique Cervera, Antonio Leal, Rafael Sancho, Diego Valcárcel

DISEÑO
Ester
FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AERÍA
Taller de Ideas y Comunicación, S.L.
DIRECCIÓN
Rocío Álvarez
EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL
Raquel Rocafull
DISEÑO
Raul Molina

EDITA
grupo **Diario** Editorial
DIRECTOR GENERAL
Fernando Vitoria
DIRECTORA GENERAL EDITORIAL
Magda Tatay
DIRECTORA DE PUBLICACIONES NO DIARIAS
Loli Dolz

IMPRESIÓN
grupo **Diario** Imprenta
DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS
Héctor Das
PREIMPRESIÓN
José Carlos García
IMPRESIÓN
Luis Mateo, Fermín Leal

Servicio de Atención al Socio Suscriptor: sas@grupodiario.com

Ronda del Port 519,
Edificio TERSACO, 2º pl., Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 93 289 67 07
barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui, 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 94 425 72 48
bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 91 536 21 17
madrid@grupodiario.com

Calderers, 40,
Pol. Ind. Camí de La Mar
46120 Alboraya - Valencia
Tel. 96 330 18 32
redaccion@grupodiario.com

Queda prohibida la reproducción total o parcial del contenido de esta publicación, su tratamiento informático o su transmisión por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros métodos, sin permiso previo y por escrito de la empresa editora. La empresa editora no comparte necesariamente las opiniones recogidas en los artículos y entrevistas firmados.

DEPÓSITO LEGAL:
V-2205-2020



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

Representantes aduaneros: a la espera de la respuesta que marcará su futuro

Con consecuencias “injustificadas” y “desastrosas”, así es como ven los profesionales del sector las medidas recogidas en el Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal que ultima su recorrido parlamentario estas semanas. Si la norma sale adelante como está, se aumentará el riesgo en la actividad logística de manera exponencial, creándose situaciones de quiebra por potenciales impagos de la deuda tributaria de los clientes, advierten los agentes de aduanas y los transitarios.

LOLI DOLZ

A falta de la confirmación del texto definitivo que tendrá que analizarse bien para conocer si han incorporado, o no, las revisiones solicitadas por los agentes de aduanas y los transitarios del país, a través de las enmiendas presentadas a la Ley, la iniciativa está siendo debatida en el seno de la Comisión de Hacienda de la Cámara con “competencia legislativa plena”, es decir, que no se requiere de su debate en el Pleno.

El Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 13 de octubre y remitido a continuación al Congreso de los Diputados para su tramitación. Ahora mismo (a 7 de diciembre de

Ticó: “No resulta procedente que un tercero se haga responsable de las deudas del sujeto pasivo. Nos trasladan un riesgo financiero que no tiene razón de ser”

2020) el plazo para la presentación de enmiendas al articulado, que ese fijó en el 9 de noviembre, y ya se ha ampliado semanalmente en cinco ocasiones.

Pero, ¿por qué preocupa tanto este Proyecto de Ley? Pues, según explican fuentes del Consejo General de Agentes de Aduanas y de FETEIA-OLTRA, preocupa, por un lado, el importante impacto de las medidas recogidas en el Proyecto sobre los representantes aduaneros ya que buena parte de las modificaciones que se pretenden introducir afectan directamente al colectivo porque introducen modificaciones relevantes en el régimen de responsabilidades al que quedan sometidos, así como en los procedimientos tributarios que resultan de aplicación para determinar la deuda aduanera o la imposición de sanciones.

Y, por otro, que gran parte de las modificaciones no sólo afectarán al colectivo de representantes aduaneros, sino a todos los operadores económicos involucrados en el comercio exterior, es decir, desde importadores hasta exportadores, pasando por transitarios, operadores logísticos o los titulares de las distintas autorizaciones y acreditaciones aduaneras. ◀◀



El Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 13 de octubre para su debate.

Llobet: “Este endurecimiento nos igualaría a países como Estonia, Letonia, Polonia y Chipre, lo que de confirmarse provocaría el desplazamiento de nuestra actividad a otros Estados de la UE con un régimen de responsabilidad del representante más favorable”

MÁS RESPONSABILIDAD, MÁS COSTES, MÁS SANCIONES

Las novedades incluidas en el texto normativo comportan, de forma generalizada, un “endurecimiento” de la responsabilidad del representante aduanero, “la cual nos acercaría a los países más duros en esta cuestión de la Unión Aduanera”, señala Antonio Llobet, presidente del Consejo General de Agentes de Aduanas.

Este endurecimiento, “que sería insostenible”, alerta Llobet, “nos igualaría a países como Estonia, Letonia, Polonia y Chipre, lo que de confirmarse provocaría el desplazamiento de nuestra actividad a otros Estados de la UE con un régimen de responsabilidad del representante más favorable”.

El efecto inmediato sería, según Llobet, la pérdida de empleo en España, “pues si la actividad en España es menor y se concentra en menor número de empresas de mayor tamaño, el empleo se resentirá”.

Por su parte, el presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, destaca que las novedades del Proyecto de Ley en materia aduanera tienen como objetivo principal asegurar el cobro del IVA a la importación no solo del sujeto pasivo o de su garante, sino también del representante aduanero, que no hay que olvidar “que es un mero prestador de servicios”.

Para ello, el nuevo Proyecto de Ley establece que el ámbito de actuación del representante aduanero deja de limitarse al periodo de tiempo en que la mercancía se encuentra dentro del recinto aduanero y se aumenta el plazo general de la normativa tributaria hasta los cuatro años.

“En pleno año 2020, lo que tendría sentido es que el IVA a la importación pasara a ser un impuesto diferido o autoliquidable por su correspondiente sujeto pasivo en el país de la UE dónde

se vayan a consumir los bienes o donde resida el importador, sin necesidad de que ningún representante aduanero tenga que pagar ni garantizar el IVA de su cliente”, opina Enric Ticó. “El IVA es un impuesto neutro, que sólo debe gravar el consumo, al tipo que corresponda en el país donde se vaya a comercializar y que solo es deducible por parte del importador, por lo que deberian dejarnos a los representantes aduaneros fuera de ese círculo. Sin embargo, la realidad es la contraria, y nos hacen más y más responsables”, asevera el presidente de los transitarios.

Y finalmente, el Proyecto de Ley también recoge un nuevo baremo sancionador. En este punto, Antonio Llobet lo tiene claro: “Ha de considerarse el impacto derivado del riesgo potencial de que tras la correspondiente modificación legal salga adelante el anunciado incremento de las sanciones por incumplimientos formales en materia aduanera”.

Parece que el Proyecto de Ley pretende regular en la normativa española cuestiones reguladas en el CAU (Código Aduanero de la Unión) que “parecen no resultar del agrado del legislador, como es la cuestión de la responsabilidad solidaria de los operadores cuando aportan las garantías en los despachos realizados con representación directa”, valora Enric Ticó.

“No resulta procedente que un tercero se haga responsable de las deudas del sujeto pasivo. Nos trasladan un riesgo financiero que no tiene razón de ser”, incide el presidente de FETEIA; además, se trataría de una medida “discriminatoria e inconstitucional”, puesto que los demás colectivos que prestan servicios frente a la Administración, -abogados, asesores fiscales o gestores administrativos- no están sometidos a esta obligación.

Estiba portuaria: el reto de la seguridad jurídica



La estiba suma en estos momentos ya más de 17 años de inestabilidad.

El sector de la estiba portuaria lleva sumido en una profunda inseguridad jurídica desde hace más de una década. Tras diversas sentencias de los tribunales de Justicia, diversas reformas legislativas y diversas negociaciones de convenios colectivos, el sector sigue sin redondear un modelo con plenas garantías que disipe de una vez las sombras de las constantes denuncias y condenas.

MIGUEL JIMÉNEZ

Un modelo estable, con plenas garantías jurídicas, sin visos de poder ser recurrido o denunciado ante los distintos tribunales y con recorrido de futuro, más allá de que contribuya a la competitividad de la cadena logística. Esa es la aspiración del sector portuario en lo que respecta al modelo de estiba y ese es el objetivo inalcanzable pese a las distintas sentencias y reformas legislativas a las que el sector ha hecho frente en los últimos años.

La estiba suma en estos momentos ya más de 17 años de inestabilidad en el marco de un proceso de reforma que no termina de finalizar.

El punto de arranque, sin duda, hay que fijarlo en la Ley 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Con esa Ley se afrontó en el año 2003 el primer paso hacia la liberalización del sector al crearse las denominadas Agrupaciones Portuaria de Interés Económico (APIEs), que suponían la conversión de las sociedades de

estiba en entidades de cuyo capital desaparecían las autoridades portuarias para pasar las APIEs a ser 100% privadas.

No obstante, este paso desató el primer y profundo foco de inseguridad jurídica en el sector, pues el Gobierno socialista -que heredó su implementación- se negó a ejecutar la creación de dichas APIEs a la espera de una nueva ley que tardó siete años en aprobarse.

Casi un lustro estuvieron incumpliendo la ley las sociedades de estiba, sólo transformadas en APIEs bajo las amenazas de huelga de los sindicatos, y todo ello para, en 2010, ser de nuevo reconvertidas en SAGEPs (Sociedades Anónimas de Gestión de Trabajadores Portuarios), denominación definitiva recogida en la Ley 33/2010, que tuvo que ser pactada en todos sus términos por el Partido Socialista y el Partido Popular para poder ver la luz.

Ahora bien, esta nueva legislación y este nuevo modelo no fueron un punto y final. Nada más lejos de la realidad.

PRIMER IV ACUERDO MARCO

Por un lado, hay que hacer referencia al primer IV Acuerdo Marco del Sector de la Estiba Portuaria, firmado por patronal y sindicatos en 2008 y que automáticamente sumió en la inseguridad jurídica al sector por ser objeto de un expediente por parte de la entonces Comisión Nacional de la Competencia (resuelto con sanciones de más de un millón de euros para los firmantes) y de una denuncia ante la Audiencia Nacional, por parte del Ministerio de Trabajo, igualmente resuelta contra el referido convenio.

El nudo gordiano de aquellas denuncias era el considerar como ámbito del convenio las conocidas como tareas complementarias, fuera del servicio portuario de estiba y sobre las que, por tanto, ni patronal ni sindicatos tenían representatividad para decidir sobre las mismas. Fue necesario firmar un segundo IV Acuerdo Marco, más allá de que el foco en la estiba quedó fijado para siempre por parte de las autoridades de competencia. ►►



El Real Decreto Ley 8/2017 resolvió el aspecto fundamental de la sentencia del TJUE, el relativo a la exclusividad de las SAGEP.

TJUE

Por otro lado, al poco tiempo de ver la luz la Ley 33/2010, la Comisión Europea inició un proceso para determinar si el modelo de estiba español se ajustaba al derecho de la Unión, principalmente en lo que respecta a su eje esencial, es decir, las SAGEP y el sistema de puesta a disposición de las empresas de trabajadores portuarios.

Dicho proceso automáticamente sumió en la inseguridad jurídica a todo el modelo de estiba español, máxime conforme la Comisión fue cumpliendo los plazos y España fue negándose a cumplir los requerimientos europeos hasta desembocar en la denuncia contra el modelo de estiba español presentada ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE).

Dicho Tribunal emitió su pronunciamiento el 11 de diciembre de 2014 para condenar al Reino de España por considerar que su modelo de estiba era contrario al derecho de la Unión por conculcar el derecho al libre establecimiento empresarial en dos aspectos fundamentales: la obligatoriedad de todas las empresas de estiba que operan en un puerto de formar parte de las SAGEP y la obligatoriedad para dichas empresas de contratar trabajadores de las SAGEP.

España se vio por tanto obligada a modificar su legislación sobre estiba pero, eso sí, no fue algo inmediato, echando de nuevo más leña al fuego a la inseguridad jurídica. Casi tres años tardó el Reino de España en reformar su Ley, hasta el punto de que el Tribunal de Luxemburgo impuso una multa a España por no cumplir en plazo su sentencia.

En el recorrido hasta la aprobación de esta reforma no hay que olvidar que se cruzaron por medio sendas elecciones generales a finales de 2015 y en 2016 y que en marzo de 2017 el primer real decreto ley de reforma sufrió una derrota histórica en el Congreso, al ser la tercera vez que en democracia era rechazada la convalidación de un texto normativo de este tipo.

El instrumento básico para aplicar la liberalización y traducirla al día a día portuario sigue sin poder ser aprobado

Finalmente, en mayo de ese mismo año, tras un sonoro conflicto laboral que llevó a la estiba a la primera plana de todos los medios de comunicación, se aprobó el Real Decreto 8/2017, todo ello en el marco de las negociaciones con patronal y sindicatos y la supervisión de la Unión Europea para lograr una solución pactada que no fue tal, pues realmente el compromiso real con los agentes sectoriales fue aplazar las cuestiones más peliagudas a reformas legislativas u a otros ámbitos para su resolución posterior.

Por tanto, el Real Decreto Ley 8/2017 resolvió el aspecto fundamental de la sentencia del TJUE, el relativo a la exclusividad de las SAGEP, si bien dejó en el aire muchísimos flecos relativos a la reconversión del sector y a como implementar de forma efectiva la nueva metodología de contratación de los estibadores en los puertos.

Es por eso que a partir del Real Decreto Ley 8/2017 surge no ya uno sino diversos focos o sendas de inseguridad jurídica de muy diverso recorrido ante los retrasos o dificultades de concreción.

La CNMC ha rechazado hasta en tres ocasiones el preacuerdo de convenio estatal alcanzado por patronal y sindicatos

SUBROGACIÓN

El primero es el que tiene que ver con la subrogación, nudo gordiano a partir de este momento pues los sindicatos convierten en su estandarte la garantía en el empleo y, por tanto, en el contexto de las nuevas fórmulas de contratación y prestación de trabajadores (Centros Portuarios de Empleo, ETTs...) es necesario concretar el devenir laboral de los antiguos trabajadores de las SAGEP.

Para ello, en julio de 2017 patronal y sindicatos alcanzan un acuerdo sobre subrogación, modificando el conocido como segundo IV Acuerdo Marco. Dicho pacto sobre la subrogación es, por un lado, objeto de expediente por parte de la CNMC.

Por otro, es denunciado ante la Audiencia Nacional por la patronal de estiba Asoport.

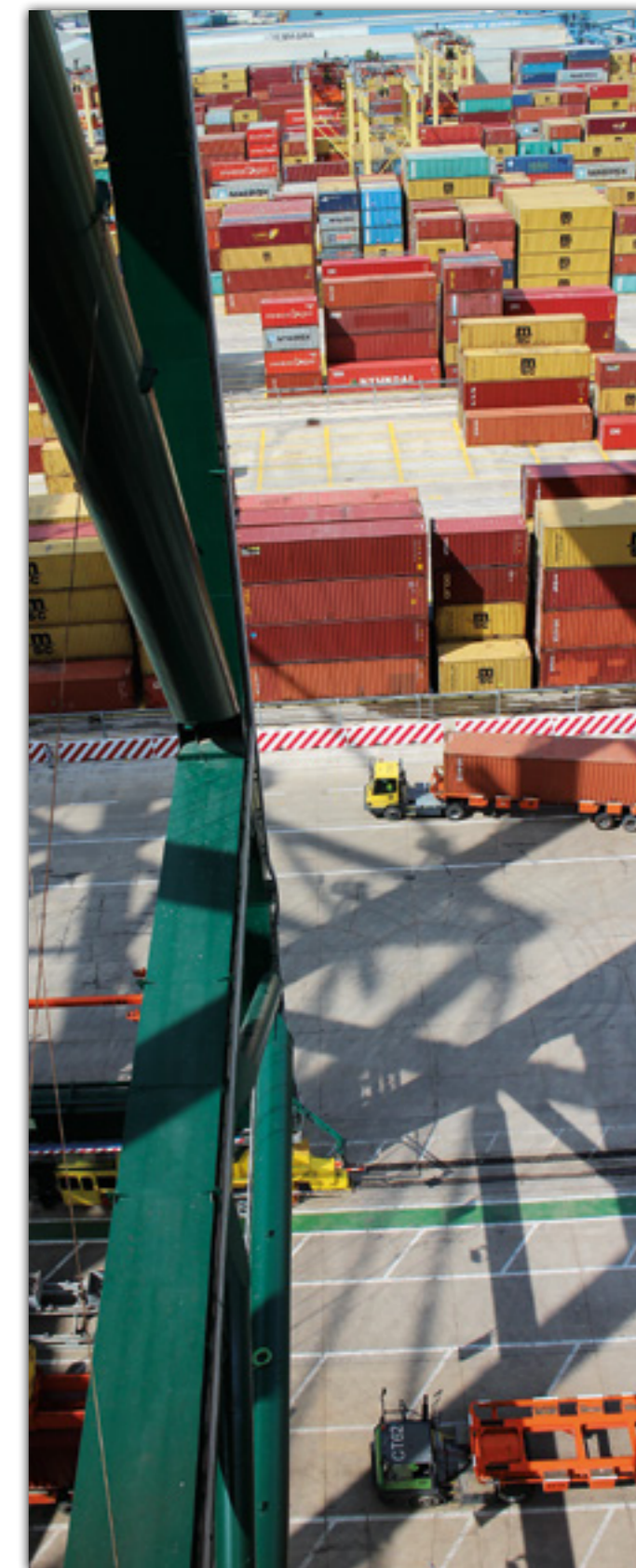
En cuanto a la CNMC, llegó a redactar una propuesta de resolución con sanciones para los firmantes superiores a los 7 millones de euros. Al borde de hacer oficial dicha resolución, decidió elevar una cuestión prejudicial ante el TJUE para intentar respaldar jurídicamente su posición. No obstante, el TJUE consideró que la CNMC no era un órgano judicial competente para plantearle este tipo de procedimientos y se inhibió. Automáticamente, en septiembre de este 2020 la CNMC emitió su resolución sancionadora contra los firmantes y su acuerdo, si bien redujo las sanciones al mínimo al considerar la buena voluntad de las partes a la hora de plegarse a los dictados de Competencia en la negociación en curso del V Acuerdo Marco.

Por lo que se refiere a la denuncia de Asoport, el juicio ha sufrido diversas vicisitudes con ya tres aplazamientos de la fecha de celebración. Ahora mismo la fecha fijada es junio de 2021, lo que hace que este foco de inseguridad jurídica quede aún lejos de ser resuelto.

REALES DECRETOS POSTERIORES

En segundo lugar, en el Real Decreto Ley 8/2017 se estableció el compromiso de llevar a cabo todo un desarrollo reglamentario de la referida norma donde debían de ponerse en claro diversas cuestiones no resueltas, entre ellas las esbozadas en la propuesta de mediación resultante de la negociación entre patronal y sindicatos -incluida como Anexo en dicho real decreto si bien nunca fue aceptada como tal por los agentes sectoriales-, con aspectos concretos como el ►►

En septiembre de este 2020 la CNMC emitió su resolución sancionadora contra los firmantes del acuerdo sobre subrogación.



La fecha fijada para el juicio por la denuncia de Asoport es junio de 2021, lo que hace que este foco de inseguridad jurídica quede aún lejos de ser resuelto



En 2019 se aprobó el real decreto ley 9/2019 y el real decreto sobre prejubilaciones.

desarrollo de cuestiones como la propia subrogación, la realidad jurídica y metodología de funcionamiento de los denominados Centros Portuarios de Empleo o la articulación de las prejubilaciones.

De dicho reglamento se elaboró un primer borrador, pero se fue retrasando su aparición y multiplicándose la inseguridad, entre otros ámbitos en el de los convenios, cuyas fechas límites de adaptación a la nueva normativa tuvieron que ser reiteradamente modificadas pues los agentes sectoriales se negaban a aprobar un nuevo convenio sin haber visto la luz el referido reglamento.

Por medio se cruzó la moción de censura y el cambio de Gobierno, lo que obligó a empezar de nuevo y a un nuevo proceso negociador con los agentes sectoriales que finalmente se tradujo ya en 2019 en la aprobación del nuevo real decreto ley 9/2019, que afrontaba la incardinación jurídica de los Centros Portuarios de Empleo en la legislación sobre ETTs o la regulación de aspectos como la formación. Además, se aprobó un segundo real decreto para regular los relativo a las prejubilaciones.

V ACUERDO MARCO

Desgraciadamente, con estas nuevas regulaciones tampoco se puso el punto y final a la inseguridad jurídica en la estiba. Tras su aprobación, por fin patronal y sindicatos pudieron afrontar el reto de negociar un nuevo convenio colectivo estatal. Para ello tenían de plazo finalmente hasta el 31 de diciembre de 2019.

A finales de noviembre de ese año, tras numerosas vicisitudes, entre ellas el tener que nombrar dos presidentes/mediadores para desatascar la mesa negociadora, se logró concretar la firma de un primer preacuerdo, eso sí, que antes debía recibir el visto bueno de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

Y fue aquí donde comenzó el enésimo vía crucis hacia la interminable inseguridad jurídica del sector, pues

Tras diversas sentencias de los tribunales de Justicia, reformas legislativas y negociaciones de convenios colectivos, el sector sigue sin redondear un modelo con plenas garantías

tras una primera carta en enero en la que cuestionaba seriamente el preacuerdo, ya en mayo la CNMC emitió finalmente un amplio informe donde llegó a plantear hasta 10 objeciones fundamentales contra la propuesta de convenio, centradas principalmente en la subrogación, la exclusividad en los Centros Portuarios de Empleo (CPE) y las competencias de control y supervisión de la Comisión Paritaria Sectorial.

Ahora bien, automáticamente patronal y sindicatos negociaron un nuevo texto de convenio, que nuevamente fue remitido a la CNMC y nuevamente, en el mes de agosto, volvió a recibir un nuevo informe de rechazo.

Por si esto fuera poco, de nuevo los agentes sectoriales buscaron adaptar el convenio a las peticiones de la Comisión. De nuevo y por tercera vez remitieron en septiembre un texto a la CNMC y, de nuevo, el pasado mes de noviembre, la Comisión rechazó el texto por razones muy similares a las anteriores.

Agotado el consenso, ante la imposibilidad de patronal y sindicatos de alcanzar acuerdos que vayan más allá y satisfagan a la CNMC, y agotada la propia vía de la Comisión, ante los reiterados rechazos a los textos propuestos, el convenio ha llegado a un callejón sin salida.

SALIDAS PARA EL V ACUERDO MARCO

Tras constatar la imposibilidad de alcanzar un acuerdo en torno al V Acuerdo Marco que cumpla los requisitos mínimos de la CNMC, patronal y sindicatos de estiba han dirigido sus miradas al Ministerio de Transportes, que ha iniciado un proceso de mediación definido por el presidente de Puertos del Estado como "hoja de ruta" y sobre el que las partes guardan un profundo silencio. En cualquier caso, ahora mismo sobre la mesa sólo hay tres salidas:

1) Firmar directamente el convenio de acuerdo con el último texto remitido a la CNMC. Es la postura inicialmente defendida por el sindicato Coordinadora, que considera que las apreciaciones de la Comisión no son ya tan relevantes y son soslayables, demandando el apoyo del Ministerio para convencer a la patronal.

2) Plegarse a los requerimientos del CNMC en los justos términos que esta plantea, aunque para ello sea necesario ir más allá de algunas de las líneas rojas planteadas en la negociación, en este caso por parte del ámbito sindical. El objetivo aquí es lograr el apoyo del Gobierno para que todo texto que vea la luz esté plenamente alineado con la legislación y no pueda suscitar la más mínima inseguridad jurídica.

3) La tercera opción es, tomando como punto de partida el último texto pactado por patronal y sindicatos, llevar a cabo un proceso de reforma legislativa que dé soporte y resuelva las dudas jurídicas en torno al convenio. Aquí el riesgo es exceder el espíritu de la reforma de 2017 y poner al sector al borde de una nueva denuncia ante los distintos tribunales.

BILBAO O EL PARADIGMA DE LA NUEVA REALIDAD

El pasado 5 de diciembre los muelles del Puerto de Bilbao volvieron a la normalidad tras 57 días de huelga ininterrumpida de los trabajadores de estiba. La huelga ha finalizado pero no el conflicto, que sigue su curso en el marco de una mediación establecida por el Ministerio de Trabajo y que debe alumbrar un acuerdo antes del 13 de enero.

La clave de lo vivido en Bilbao se encuentra en las conocidas como tareas complementarias, es decir, aquellas actividades que no forman parte del servicio de manipulación de mercancías, es decir, del servicio portuario de estiba, y que se consideran por ley servicio comercial.

Estas tareas históricamente las han desarrollado los trabajadores portuarios en Bilbao y así se vino recogiendo en los antiguos convenios.

En el momento en el que tras la liberalización las empresas del puerto de Bilbao decidieron realizarlas con trabajadores no estibadores surgió el conflicto, siendo el deseo de los sindicatos que la actual bolsa de eventuales del CPE pasara a integrarse en el censo del Centro Portuario y con ello realizar las complementarias.

Hay que dejar claro que ya el expediente de la antigua CNC contra el primer IV Acuerdo así como las posteriores sentencias de la Audiencia Nacional resolvieron que los agentes sectoriales del sector de la estiba sólo pueden firmar acuerdos de convenio sobre el sector de la estiba. Como quiera que las actividades complementarias están fuera de ese ámbito, dichos agentes no pueden pactar nada, ya que no tienen acreditada representatividad.

No obstante, más a más, el pasado 5 de noviembre la actual CNMC emitió una nota aclaratoria en la cual considera contrario a derecho cualquier pacto convencional del sector de la estiba sobre dichas actividades complementarias.

Enrocados en esta cuestión, los sindicatos perseveraron en su huelga hasta que el Ministerio de Trabajo planteó a finales de noviembre la opción de la mediación, aceptada por la patronal siempre y cuando quedaran fuera de la mesa las complementarias, cuestión que finalmente ha sido aprobada. Afrontan ahora las partes una negociación centrada en cuestiones puras de convenio pero, eso sí, de momento sin el respaldo del convenio estatal, aún pendiente de ser aprobado.

Por tanto, 17 años después de la aprobación de la salida del sector público de las sociedades de estiba, 10 años después de la creación de las SAGEP, 6 años después de la sentencia condenatoria del TJUE, más de 3 años después de la aprobación del real decreto ley de liberalización 8/2017 y, sobre todo, 1 año después de que todos los convenios de estiba en España decayeran en sus aspectos contrarios a la

liberalización, el sector de la estiba sigue sin nuevo convenio de ámbito estatal. Es decir, el instrumento básico para aplicar la liberalización y traducirla al día a día portuario sigue sin poder ser aprobado porque no se logra un texto que sea respaldado por quien debe juzgar que goza de plenas garantías jurídicas, todo un símbolo de la inseguridad aún irresoluble en el sector. ◀◀



Novedades en materia aduanera introducidas por el Proyecto de Ley antifraude

NURIA NICOLAU

Socia de Cuatrecasas



IRENE ÁLVAREZ GIL

Asociada principal de Cuatrecasas



El pasado mes de octubre se publicó en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el esperado Proyecto de Ley de Medidas de Prevención y Lucha contra el Fraude Fiscal, muy parecido al borrador que, en el año 2018, por vaivenes políticos, se había quedado en el tintero.

Según el preámbulo, son medidas tendentes a prevenir el fraude fiscal, reducir la litigiosidad y trasponer las principales Directivas antiabuso. Concretamente, y por lo que afecta al ámbito del comercio internacional, podemos destacar las siguientes:

La **primera novedad** la encontramos en la **Ley del IVA**, que amplía los supuestos de responsabilidad subsidiaria del pago del impuesto. Hasta el momento, la ley establecía que serían responsables subsidiarios del pago del IVA los agentes de aduanas que actuasen en representación directa. Con la modificación propuesta, esta responsabilidad subsidiaria se extiende a todas las personas o entidades que actúen en nombre y por cuenta del importador, sean o no agentes de aduanas.

También en el marco del IVA, se aclara el **alcance de la responsabilidad solidaria y subsidiaria de los representantes aduaneros**, eliminando el controvertido concepto de "actuaciones practicadas fuera de los recintos aduaneros". Así, la regulación propuesta deja claro que los supuestos de responsabilidad, solidaria y subsidiaria, alcanzarán únicamente a las deudas tributarias que se pongan de manifiesto como consecuencia de los procedimientos de declaración o verificación de datos de las declaraciones aduaneras. Por consiguiente, cuando las actuaciones de control tributario se realicen con posterioridad al levante o despacho aduanero, dicha responsabilidad de terceros dejaría de ser exigible, dando así una mayor seguridad jurídica a un sector cada vez está más expuesto.

La **tercera novedad** la encontramos en el ámbito de los **procedimientos tributarios**, al disponer expresamente que no procede declarar la caducidad de los procedimientos de comprobación en materia aduanera, como sí sucede con el

resto de impuestos de nuestro ordenamiento. La Aduana no tendrá más límites temporales a la comprobación que el plazo de 3 años de caducidad del DUA previsto en el CAU y se pone fin a numerosas discusiones ante los tribunales internos.

Asimismo, se propone incluir en la Ley General Tributaria un **nuevo supuesto de responsabilidad solidaria** para los representantes aduaneros que actúen en la modalidad de representación directa. En concreto, se establece que cuando soliciten la constitución de garantía global, responderán también sobre los importes de la deuda aduanera y tributaria no satisfechos por el deudor o no recaudados con la ejecución de la garantía. La obligación de pago será exigible directamente al responsable una vez iniciado el período ejecutivo sin que sea necesario el procedimiento previo de derivación de responsabilidad.

En materia sancionadora, **se modifica el importe mínimo de las sanciones** por falta de presentación o por presentación incorrecta de documentación o declaraciones, pasando de 100 euros a un mínimo de 600 euros si la infracción se produce en relación con la declaración sumaria de entrada.

Por último, se zanja el debate en cuanto a la **procedencia de los recargos por presentación extemporánea de liquidaciones**, disponiendo expresamente su no aplicación a las deudas aduaneras, a las que solo serán exigibles los intereses de demora del CAU y, en su caso, las sanciones de la Ley General Tributaria.

Todavía en tramitación parlamentaria, veremos en las próximas semanas si estos cambios terminan materializándose e incorporándose al ordenamiento jurídico. <<

“La regulación propuesta deja claro que los supuestos de responsabilidad, solidaria y subsidiaria, alcanzarán únicamente a las deudas tributarias que se pongan de manifiesto como consecuencia de los procedimientos de declaración o verificación de datos de las declaraciones aduaneras”

Silvestre Abogados

SILVESTRE - ABOGADOS
VALENCIA

DERECHO CIVIL · DERECHO ADUANERO · DERECHO MARÍTIMO

José Aguirre - 38 - 6º - 23ª | 46011 Valencia
Tel. 96 367 97 86 | Fax 96 367 97 01

Blas de Lezo ABOGADOS

DERECHO MARÍTIMO
DERECHO DEL TRANSPORTE
DERECHO DE ADUANAS
DERECHO DE LA LOGÍSTICA
ARBITRAJE Y COMERCIO INTERNACIONAL

Ofrecemos asesoramiento legal integral adecuado a las necesidades del negocio de transitarios, cargadores, navieros y armadores, transportistas y operadores logísticos

Tel: +34 93 419 24 89 · info@bdlezo.com · www.bdlezo.com
Barcelona · Las Palmas · Madrid · Vigo · Londres

Solución para los casos de abandono de mercancías

PABLO IBÁÑEZ

Abogado de Muñoz & Montañés



En estos tiempos difíciles de pandemia, uno de los problemas a los que se enfrenta las empresas del sector es el abandono de mercancías. Fundamentalmente hay dos formas de enfrentarnos a esta situación: i) que sea la Aduana la que se encargue de gestionarlo, por medio de los (casi) interminables expedientes de abandono o ii) acudiendo al expediente notarial de depósito y venta de mercancías, regulado en la Ley de Navegación Marítima (LNM).

En este artículo nos referiremos a la segunda opción, más ágil y, a la larga, mucho más económica que la primera.

Después de unos años de aplicación de la LNM, ya disponemos de un bagaje y una experiencia suficiente para ofrecer una opinión fundamentada sobre este procedimiento.

¿Quién puede solicitar la venta de la mercancía ante notario?

El porteador, ya sea el porteador efectivo (naviera) o el porteador contractual (transitario) o sus agentes.

¿En qué situaciones?

La Ley prevé tres: i) cuando el destinatario no abone el flete y gastos conexos al transporte (tasas, ocupaciones, demoras, etc.), ii) cuando no se presente a retirar la mercancía o iii) el transporte no pueda concluir.

¿Cuál es el requisito legal?

Que la Ley aplicable al contrato de transporte permita la venta de la mercancía en garantía de pago del flete y otros gastos. Por ejemplo, la ley inglesa, a la que se remiten la mayoría de B/L de línea regular, lo permite.

¿Ante qué notario debe iniciarse el procedimiento?

A pesar de que la LNM no lo especifica, la mejor opción será un notario del lugar donde se encuentre la mercancía.

¿Qué documentación se necesita?

El B/L, SWB o contrato de transporte correspondiente con los términos y condiciones aplicables, factura comercial de la mercancía (si se dispone de ella), facturas o relación de gastos pendientes de abono, informe de tasación de la mercancía, correspondencia con el receptor de la mercancía (si existe).

Tanto el contrato de transporte, como las facturas o gastos pendientes y el informe de tasación de la mercancía son obligatorios.

¿Cómo se realiza la venta?

La mercancía se puede vender en pública subasta o a través de una entidad especializada que encuentre un comprador adecuado. La segunda opción es más sencilla de tramitar.

¿Cuáles son los pasos a seguir? ¿Cuánto tarda el proceso?

Una vez presentada la solicitud, el notario requiere al receptor para retirar la mercancía y abonar las cantidades pendientes de pago. Si el receptor no es localizado (sucede habitualmente) o no paga y retira la mercancía en un plazo de 48 horas, el notario decretará el depósito de la mercancía y procederá a su venta.

Si todo sale bien y no surgen imprevistos, el proceso puede concluir en uno o dos meses, pero si se elige la opción de vender en pública subasta, el procedimiento puede alargarse más tiempo.

¿Qué pasa si la cantidad obtenida por la venta no cubre los gastos pendientes de pago?

El importe que quede pendiente de pago se puede reclamar judicialmente contra quien corresponda.

¿Cuáles son los costes aproximados?

Los costes de notaría son aproximadamente de 800 euros.

Los honorarios del perito tasador dependerán del tipo, cantidad y valor de la mercancía, pero pueden ser unos 400 euros.

Los costes de almacenaje dependerán de las circunstancias. Si la mercancía permanece en puerto los costes serán más elevados (ocupaciones y demoras). Si se decide descargar la mercancía en un almacén, el gasto diario será inferior. ◀◀

El porteador, ya sea el porteador efectivo (naviera) o el porteador contractual (transitario) o sus agentes, pueden solicitar la venta de la mercancía ante notario

Las reclamaciones, en tiempos de la Covid-19

DR. MIQUEL ROCA

Blas de Lezo Abogados



Las reclamaciones, durante estos aciagos tiempos que nos toca vivir, no han sufrido realmente demasiados cambios. En el sector del transporte no han aumentado especialmente durante estos últimos meses. En el transporte de línea regular casi no hemos visto aumento alguno. No ha sido esto así, en cambio, en el sector del fletamento ni en el de la gestión de tripulaciones.

Los contratos de fletamento han visto como se hacía complicado en ocasiones poder llevar las cargas desde el lugar de su fabricación o ensamblaje a las terminales portuarias de carga. No solo en España, donde la ineficiente distribución política de nuestra geografía ha visto mermar nuestros derechos más fundamentales, como el de libre movimiento; sino en otros países en los que el descontrol y la improvisación ha sido igualmente grave. La misma problemática se desencadenaba después en destino, aunque quizás en menor medida y focalizada en la congestión de unos puertos, vacíos de mercancía, pero repletos de atropellada burocracia pandémica.

La gestión de tripulaciones, como decíamos, sí ha sido muy problemática. En nuestro despacho lo hemos visto por ejemplo en la gestión de contratos de vigilantes armados de seguridad que viajan a bordo de buques. Antes de la pandemia, esas tripulaciones podían desembarcar en cualquier puerto y volar a sus casas. Aun a día de hoy, ello está resultando una tardea muy complicada. Muchos países aun no consideran a las tripulaciones como trabajadores esenciales y hace que deban obligadamente seguir embarcados durante largo tiempo, con los consecuentes problemas que todo ello acarrea.

Tampoco hemos observado en Blas de Lezo un aumento considerable de las reclamaciones por

impago. Ciertamente que las empresas del sector pueden no estar en su mejor momento de tesorería, pero salvo casos muy puntuales, las empresas prefieren lógicamente dar todo el margen posible antes que embarcarse en un procedimiento judicial. Y es que el problema principal de las reclamaciones en nuestro país sigue siendo el mismo, con o sin pandemia: juzgados colapsados, con procedimientos y burocracia propios de otro siglo y con políticos que siguen a la suya sin solucionar los problemas de los ciudadanos.

La Covid-19 es otra oportunidad perdida. Otra más. Una ocasión de oro para reformar la justicia para bien. Deshacernos de trámites innecesarios, de intermediarios que nada aportan y de mejorar los procedimientos para agilizar las reclamaciones de nuestras empresas. Pero en lugar de ello, seguimos viendo como aquellos que tienen el poder van por un lado y los heroicos empresarios y los trabajadores van por el estrecho, suntuoso, frío y oscuro espacio que quienes les gobiernan les permiten. Pareciera que el problema de las reclamaciones en la industria del transporte, se le antoja a uno, no es la Covid-19. ◀◀

“Los contratos de fletamento han visto como se hacía complicado en ocasiones poder llevar las cargas desde el lugar de su fabricación o ensamblaje a las terminales portuarias de carga”

“Muchos países aun no consideran a las tripulaciones como trabajadores esenciales y hace que deban obligadamente seguir embarcados durante largo tiempo, con los consecuentes problemas que todo ello acarrea”

MORELLAWYERS
ABOGADOS

- INTERNACIONALIZACIÓN DE EMPRESAS
- MÁRketing INTERNACIONAL
- FINANCIACIÓN INTERNACIONAL
- ASESORAMIENTO EN TRANSPORTE INTERNACIONAL/NACIONAL
- LOGÍSTICA INTERNACIONAL
- ASESORAMIENTO EN CONTRATACIÓN INTERNACIONAL
- ASESORAMIENTO EN MATERIA DE PROPIEDAD INDUSTRIAL E INTELLECTUAL
- RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS
- NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL
- MERCADOS MULTIRATERALES
- ASESORAMIENTO EN TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

www.morellawyers.es

C/ El Rosario, 1 | 38270 Tenerife | Tel.: 922 256 515 / 922 928 778
Fax: 922 637 411 | Móvil: 676 272 066 | morell@morellawyers.es

Carga y descarga en el transporte por carretera. Realidad, responsabilidad contractual e implicaciones de su prohibición con/sin pacto en contrario

JUAN ANTONIO MORELL SÁNCHEZ

Abogado de Morellawyers



El contrato de transporte terrestre de mercancías viene regulado en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, norma que regula el régimen de obligaciones de cada operador en el transporte de mercancías y, consecuentemente, el régimen de responsabilidades derivadas del cumplimiento o incumplimiento de aquellas. Es importante destacar que, en el marco de estas obligaciones y responsabilidades, se enmarcan la de los llamados "agentes auxiliares del transporte" que, tal y como establece aquella, en su artículo 5, se obligan a contratar exclusivamente "en nombre propio".

La aplicación práctica de la actual regulación ha provocado que las operaciones de carga y descarga en el marco del transporte por carretera se hayan convertido en una fuente de litigiosidad cuando se producen pérdidas, averías o retrasos. La excepción contenida en el artículo 20 de la Ley se ha convertido en la práctica habitual de las operaciones de carga y descarga de mercancías. A este respecto, examinando las estadísticas unificadas de las Juntas Arbitrales de Transporte de las Autonomías, entre los años 1999 y 2018, éstas arrojan un aumento del 300% en los asuntos relativos a retrasos en la entrega, daños o pérdidas. Por ello, las distintas asociaciones de transportistas por carretera han venido exigiendo la "Prohibición por Ley" de la práctica habitual de las operaciones de carga y descarga por parte de los porteadores.

La responsabilidad contractual que asume, en materia de carga y descarga, cada operador depende de la aplicación del artículo 20 de la Ley. Así, como regla general, cargador y receptor de la mercancía asumen las operaciones de carga y descarga, respectivamente y bajo su responsabilidad, "salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga". A la responsabilidad ya establecida en los artículos 46 y siguientes de la Ley comentada se suman, para el transportista, las consecuencias de los daños o pérdidas derivados de las operaciones de carga y descarga.

"La 'prohibición de la carga y descarga por el porteador sin pacto en contrario' se revela como la regulación jurídica deseable para el sector del transporte por carretera, pues al evidente ahorro de costes se añade una mayor seguridad jurídica en materia de reclamaciones y responsabilidades que, de otro modo, se imputan a los porteadores"

Por ello, la "prohibición de la carga y descarga por el porteador sin pacto en contrario" se revela como la regulación jurídica deseable para el sector del transporte por carretera, pues al evidente ahorro de costes que tal medida tendría para aquel, se añade mayor seguridad jurídica en materia de reclamaciones y responsabilidades que, de otro modo, se imputan a los porteadores. Por su parte, el establecimiento de la prohibición "con pacto en contrario" encontraría acomodo jurídico desde el punto de vista del mantenimiento de las responsabilidades en la esfera del cargador/destinatario, a pesar de que la operación la asuma el transportista por orden/acuerdo con aquél. Como antecedente de esta última solución, encontramos el régimen de presunciones de exoneración, contenido en el artículo 49 de la Ley 15/2009 que establece la exoneración del porteador cuando la manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga es realizada por el cargador o destinatario o por las personas que actúen por cuenta de uno y otro, señalando, con ello, el posible camino que debe afrontar la actual regulación. ◀◀

taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

SU AGENCIA DE COMUNICACIÓN
Especialistas en el sector logístico y... en su empresa

MERCHANDISING ARTES GRÁFICAS
IMAGEN + DECORACIÓN DE OFICINAS
STANDS de Feria Organización de Eventos

963 301 832 _ tallerdoideas.org _ pedidos@grupodiario.com

GRUPO Diario = GRUPO Diario + taller de IDEAS y COMUNICACIÓN + GRUPO Diario

Retos de la estiba a nivel internacional y soluciones reales a aplicar

EVA MARÍA HERNÁNDEZ RAMOS

Abogada de Alianzas Jurídicas



La Directiva 2014/47/UE, sobre inspecciones técnicas en carretera (y su Anexo III que fija los principios de sujeción de la carga), fue transpuesta en España mediante el conocido RD 563/2017, y tiene el objetivo de aportar unos requisitos comunes en las inspecciones técnicas en carretera en toda Europa.

Pero la estiba, a nivel internacional, plantea todavía grandes retos que toca ir resolviendo:

RETO 1: INTERNACIONALIZACIÓN DEL TRANSPORTE.

La proliferación de bolsas de carga y la internacionalización del transporte son hechos que dificultan el trazado de responsabilidad jurídica y la formalización de pactos de sujeción entre cargador y transportista.

También ha hecho que haya un gran número de transportistas nuevos, procedentes de otros países y que no hablan español o incluso inglés, y se dificulte incluso la interpretación de cláusulas e instrucciones de seguridad.

A ello se une a la falta de formación del cargador para amarrar y, aunque cada vez menos, del transportista por estar ausente todavía de muchas acciones prácticas.

Estos temas se solventan con la **"Ficha de estiba"**, elaborada por un ingeniero/comisario de averías y un abogado, que indica al transportista como estibar, soluciona el problema del idioma y establece un perfecto trazado de responsabilidad. Consta de dos partes:

- (i) Una parte técnica (anverso), con vistas de la carga, técnica recomendada, útiles a emplear, una tabla con cálculos hechos sobre el número o características de los amarres a usar y un código de trazabilidad para verificar la validez de la ficha.
- (ii) Una parte legal (protocolo de responsabilidad jurídica), que dispone de un perfecto trazado de responsabilidad. También realiza el check list de vigilancia del cargador y ayuda a inspecciones en carretera equitativas.

La "Ficha de estiba" ayuda a solucionar asuntos como las diferencias sobre la responsabilidad de un país a otro.

RETO 2: DIFERENTES SUJETOS EN LA CADENA.

Existen multitud de sujetos intermedios en la cadena que nos plantean muchas preguntas como: ¿qué papel tiene el operador logístico que hace las veces de expedidor o intermediario? ¿Y los contenedores que llegan de China, cuyo cargador se encuentra allí, y son gestionados por un transitario español y un transportista del puerto? ¿A quién sancionar si son abiertos en carretera y se presentan mal estibados?

Todas estas cuestiones me llevaron a desarrollar una solución denominada: **"Protocolo de responsabilidad jurídica de la estiba"** que forma parte de "Fichas de estiba" - o puede acompañar a las órdenes de carga, las cartas de porte, etc. **ya que es un pacto de estiba resumido y visual para llevar en carretera y facilitar la labor de inspectores.**

El "Protocolo de responsabilidad jurídica de la estiba", que forma parte de "Fichas de estiba" - o puede acompañar a las órdenes de carga, las cartas de porte, etc.- es un pacto de estiba resumido y visual para llevar en carretera y facilitar la labor de inspectores.

RETO 3: ARMONIZACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN ESTIBA.

Hay diferencias sobre la responsabilidad de un país a otro. Por ejemplo, la norma alemana que regula la responsabilidad de la estiba y amarre, el Código de Comercio Alemán (HGB), en su § 412 dice: **"El cargador debe cargar, depositar y sujetar las mercancías de manera sesura para el transporte"**. El porteador debe indicar al cargador si la mercancía está mal estibada, una vez la toma.

Diferencias que se evitan con estas herramientas anteriores y que pueden apoyarse de herramientas tecnológicas como RPA, BPM o blockchain para garantizar la trazabilidad, el ahorro de costes, evitar pérdidas de documentación, la interconectividad entre todas las partes y la ejecución rápida de pagos mediante smart contracts. ☞☞

Problemas derivados de la falta de legalización de las aplicaciones en las empresas y cómo evitarlos

YOLANDA ROJAS

Abogada en AD Abogados



La transformación digital y tecnológica ha llegado a nuestras empresas, implicando un importante cambio en las estrategias y procesos de producción en las mismas.

En el mundo de la logística las aplicaciones móviles tienen cada día mayor importancia. Con ellas se logra una mejor gestión de nuestras flotas y empleados, así como se optimiza cada detalle de la actividad de nuestras empresas, aumentando la productividad y el control sobre nuestros activos y servicios.

Esta transformación digital implica sin embargo un importante reto legal, siendo de vital importancia que sepamos protegernos legalmente para evitar conflictos que pueden derivarse del uso y utilización de estas nuevas tecnologías.

En primer lugar, antes de elegir una plataforma digital, hemos de decidir si vamos a utilizar una propia o vamos a contratar y licenciar la de un tercero. En ambos casos hemos de protegernos.

Si vamos a crear un software propio hemos de tener en cuenta que los derechos de propiedad intelectual e industrial del software creado por un desarrollador se nos transfieren de forma definitiva y protegernos contractualmente, a través de un contrato de desarrollo de software, de cualquier tipo de incidencia que pueda producirse por fallos o problemas en el desarrollo del mismo.

Si por el contrario optamos por una aplicación que existe ya en el mercado (el coste es mucho menor) y lo que vamos a hacer es a licenciar su uso (SAAS), hemos de protegernos a través del contrato de prestación de servicios y licencia de uso.

Estos contratos son de vital importancia porque a través de ellos regularemos todos los derechos y obligaciones con nuestro proveedor del servicio. Hemos de tener previsto el ámbito de nuestra licencia y todas y cada una de las incidencias que pueden producirse en la explotación de la plataforma digital.

En este tipo de servicios normalmente toda nuestra información se va almacenar en servidores ajenos con el importante riesgo que ello conlleva. Hemos de contemplar en el contrato de licencia de uso todos y cada uno de los posibles conflictos que pueden derivarse de esta situación: que ocurre cuando existan interrupciones en el sistema, prever obligaciones en temas de confidencialidad, seguridad y conservación de nuestra información. Las cláusulas de responsabilidad deben estar debidamente revisadas.

Finalmente hemos de tener en cuenta que las aplicaciones digitales deben estar debidamente legalizadas, deben contener un aviso legal, y cumplir toda la normativa en materia de protección de datos.

A través de estas aplicaciones recogemos datos de nuestros empleados, clientes, normalmente monitorizamos y geocalizamos vehículos y mercancías; por lo que lo que debemos poner especial atención en el cumplimiento de toda la legislación en materia de protección de Datos.

Es necesario por tanto antes de poner en marcha cualquier tipo de plataforma digital haber redactado una política de privacidad que prevea todos y cada uno de los tratamientos que van a realizarse, dar debida información de los mismos y lograr y recabar los consentimientos de las partes afectadas, entre otras muchas obligaciones.

Finalmente subrayar que todas estas cuestiones serán importantes a la hora de elección de un proveedor de estos servicios, debiendo éstos que estar legalmente preparados para lanzar sus productos y servicios al mercado. **Solo aplicaciones que cumplan con la normativa vigente y estén debidamente legalizadas tendrán cabida, siendo el cumplimiento legal una ventaja competitiva** que marcará muchas veces el criterio de selección de sus servicios. ◀◀

La transformación digital implica un importante reto legal, “siendo de vital importancia que sepamos protegernos legalmente para evitar conflictos que pueden derivarse del uso y utilización de estas nuevas tecnologías”

“En primer lugar, antes de elegir una plataforma digital, hemos de decidir si vamos a utilizar una propia o vamos a contratar y licenciar la de un tercero. En ambos casos hemos de protegernos”



Hernández Ramos
Alianzas jurídicas

+34 635 018 572
info@evahernandezramos.com
www.evahernandezramos.com



- FICHAS DE ESTIBA
- PROTOCOLOS DE RESPONSABILIDAD JURÍDICA.
- FORMACIÓN EN ESTIBA.
- PLANES DE DIGITALIZACIÓN LOGÍSTICA.
- BLOCKCHAIN, SMART CONTRACTS Y AUTOMATIZACIÓN PREDICTIVA.
- DOCUMENTACIÓN LEGAL.
- IDEAS INNOVADORAS PARA REVOLUCIONAR TU SCM.



Diario del Puerto

COMUNICACIÓN LOGÍSTICA

- 30 PROFESIONALES ESPECIALIZADOS
- 420 AÑOS DE EXPERIENCIA

**Líderes
en información
logística**

www.diariodelpuerto.com

7/24/365

redaccion@grupodiario.com

Grupo
Diario

BARCELONA · BILBAO · MADRID · VALENCIA