

INFORME

LOGÍSTICA · La asesoría, un pilar clave que mitiga riesgos

Aliados jurídicos: imprescindibles e insustituibles

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

MARINA CARTAGENA

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Problemas más comunes

Los expertos coinciden en que el sector del transporte enfren-

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

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

Los retos para las pymes

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

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

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

INFORME

ALIADOS JURÍDICOS

IRENE GUARDIOLA
Guardiola Lawyers

"Resulta de vital importancia, ya sea una empresa o una persona física, contar con un buen asesoramiento"

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

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

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

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

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

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

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

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

evitables con una buena planificación.

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

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

Así lo entiende Irene Guardiola: "Ante estas situaciones, se debe buscar la manera de poder enlazar el plan de negocio con el cumplimiento de la normativa y, en todo caso, identificar cuáles son los riesgos y las consecuencias que conlleva el no ajustar el desarrollo de la actividad profesional a dichas regulaciones". Dentro del ámbito concesional, Jacobo Peris alude a la

existencia de tarifas máximas, las cuales, "cuando hay una competencia acreditada es un punto de preocupación puesto que se pueden dar situaciones contradictorias con el ámbito que se trata de proteger".

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

Entre las deficiencias que el sector tiene pendiente de resol-

SANTIAGO FERNÁNDEZ
Andersen

"Existe una infrautilización del transporte ferroviario con una evidente dificultad para su conexión con Europa"

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

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

INFORME

ALIADOS JURÍDICOS

VERÓNICA MEANA
Aiyon



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

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

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

Irene Guardiola añade que la dificultad de alinear las estra-

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

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

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

JACOBO PERIS
Peris Walter Abogados



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

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

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

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

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

Preocupaciones actuales

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

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

ZUBEROA ELORRIAGA
Aiyon



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

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

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

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

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

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

ANDERSEN®

We're going
where you're going

Asesoramiento
transversal

Transporte,
movilidad y
logística

Aduanas e
impuestos
especiales



es.Andersen.com

INFORME

◀ alterar los flujos logísticos”, indica Irene Guardiola.

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

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

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

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

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



El desarrollo de “la aldea global”

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

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

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

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



BCFM

MARTÍN FERNÁNDEZ CASTRO

El representante aduanero, ¿siempre es responsable?

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

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

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

Asimismo, en ese artículo del CAU se indica expresamente que, en caso de que sea el representante aduanero quien presente la declaración, o notificación o solicitud, o facilite la información, dicho representante aduanero quedará también sujeto a la responsabilidad establecida.

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

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

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

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

- La persona que presenta la declaración es el declarante.

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

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

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

te asunto.

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

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

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