



INFORME PROPUESTA PARA LA APROBACIÓN DE UNA NUEVA TARIFA DE ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN LLENOS EN TERMINALES DE CONTENEDORES POR LA CRISIS SANITARIA DEL COVID-19.

1. OBJETO.

El presente informe-propuesta tiene por objeto la aprobación inmediata de una nueva tarifa de almacenamiento aplicable en las terminales de contenedores, como consecuencia de la actual crisis sanitaria derivada del COVID-19.

El presente informe-propuesta es fruto, por otra parte, de diferentes reuniones de trabajo mantenida con las Subdirecciones de Explotación y Planificación Portuaria, Estrategia y Comercial y de Servicios Jurídicos y Contratación y recoge, de esta manera, las diferentes aportaciones efectuadas desde las diferentes áreas, que se asumen y refunden desde esta Dirección General en un solo documento, en coherencia con la situación de confinamiento derivada de la pandemia.

2. TARIFA VIGENTE

Mediante acuerdo del Consejo de Administración de fecha 29 de junio de 2011, corregida en fecha 20 de julio de ese mismo año, se aprobaron las actuales tarifas máximas a aplicar en las terminales de contenedores.

Por lo que se refiere al presente informe-propuesta, cabe tener en cuenta el redactado de la actual tarifa máxima relativa al servicio de almacenaje, que establece lo siguiente:

"Servicio de almacenaje"

Este servicio incluye el tiempo de estancia en la zona de almacenamiento, así como los diferentes servicios que se le prestan al contenedor en esta zona:

• Contenedores llenos con origen/destino Barcelona	<u>Cont. 20'</u>	<u>Cont. 40'</u>
Primeros 5 días	0,00	0,00
Del 6º al 7º día	2,00	4,00
Del 8º al 14º día	5,00	10,00
Del 15º al 21º día	10,00	20,00
Del 22º al 28º día	15,00	30,00
Del 29º al 42º día	20,00	40,00
Más de 42 días	40,00	80,00

Los contenedores llenos de abandono se les aplicará, a partir del 8º día, la tarifa de 1,00 euros/TEU por día, a partir de que la empresa consignataria declare el abandono del contenedor.

• Contenedores vacíos	<u>Cont. 20'</u>	<u>Cont. 40'</u>
Primeros 5 días	0,00	0,00



Más de 5 días	2,35	4,70
• Contenedores en tránsito	<u>Cont. 20'</u>	<u>Cont. 40'</u>
Primeros 14 días	0,00	0,00
Del 15° al 28° día	2,05	4,09
Más de 28 días	5,12	10,23
• Contenedores frigoríficos conectados, por el servicio de conexión/desconexión, consumo eléctrico, mantenimiento y control de temperatura	<u>Cont. 20'</u> 40,92	<u>Cont. 40'</u> 51,15"

3. CONSIDERACIONES.

3.1. La actual tarifa de almacenamiento aprobada para los contenedores llenos con origen/destino Barcelona es progresiva, al objeto de desincentivar la utilización de las terminales como lugar de estocaje, fomentando de esta forma su rápida retirada.

Esta tarifa posee un período de carencia de 5 días, cuya causa deriva de la necesidad de disponer de un plazo para llevar a cabo los trámites administrativos y de gestión precisos para la retirada de esta mercancía de la terminal.

3.2. El reciente Real Decreto-ley 10/2020 (de 29 de marzo, por el que se regula un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, con el fin de reducir la movilidad de la población en el contexto de la lucha contra el COVID-19) contempla la existencia de un permiso retribuido recuperable para personal laboral por cuenta ajena, de carácter obligatorio y limitado en el tiempo entre los días 30 de marzo y 9 de abril (ambos incluidos), para todo el personal laboral por cuenta ajena que preste servicios en empresas o entidades del sector público o privado que desarrollan las actividades no esenciales (calificadas como tal en el anexo de dicha norma).l.

Esta paralización de la actividad, enfatizamos, se impone con carácter obligatorio y determina que buena parte de la mercancía de importación, recibida por vía marítima a través de terminales de contenedores con destino a empresas que no desarrollen servicios esenciales de acuerdo con el Real Decreto-ley 10/2020, quede almacenada en las terminales sin posibilidad de que pueda ser retirada y ello no por la decisión voluntaria de los importadores, sino por causa de una obligación legal.

Esta mayor permanencia de las mercancías en la terminal implicará, de no aprobarse una nueva tarifa que dé respuesta a la situación descrita, por otra parte no contemplada y que era imposible de prever, que las vigentes tarifas máximas sean exigibles, sin perjuicio de eventuales acuerdos de la propia terminal. Estas tarifas son progresivas en el tiempo y, por esta razón, determinarán importantes sobrecostes en perjuicio de los afectados por el Real Decreto-ley, pudiendo implicar perjuicios significativos a unas empresas ya afectadas por la actual crisis y el cierre obligatorio de estas actividades no esenciales.

3.3. Es evidente que la tarifa aprobada entonces no contempló ese posible escenario, esto es, el de la imposibilidad de retirada de la mercancía como consecuencia de una crisis sanitaria de las características como la que nos asola, pues no en balde se trata de un acontecimiento de fuerza mayor y, como tal, imprevisible e inevitable.



3.4. Resulta imperativo, por esta razón, aprobar una nueva tarifa máxima. En este sentido, no resulta ocioso mencionar que la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en adelante TRLPEMM, atribuye a las Autoridades Portuarias las competencias para el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario (art. 25.f), la ordenación y coordinación del tráfico portuario (art. 25.h) y en general, favorecer la libre competencia y evitar que puedan resultar abusivas.

3.5. Para la aprobación de esta nueva tarifa se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- Período de la nueva tarifa:

Debería establecerse una nueva tarifa de carácter temporal, con la suspensión de la tarifa de almacenamiento aprobada, por un período que se iniciase a partir del actual cierre obligatorio de las empresas, es decir, a partir del 31 de marzo del presente año. Parece lógico que esta nueva tarifa no se aplicase a aquellos supuestos en que el contenedor hubiese entrado a la terminal con anterioridad al día 14 de marzo de 2020, en coherencia con la declaración del estado de alarma por el Real Decreto 463/2020.

Si bien el plazo de este cese de actividad es hasta el jueves día 9 de abril, dado que el mismo finaliza en período de Semana Santa y dada la necesidad de establecer la logística necesaria para el traslado de estos contenedores desde la terminal hasta los clientes finales, se propone que el plazo de esta tarifa extraordinaria se prolongue hasta el Lunes, día 13 de abril inclusive.

- Tipo de tráfico sujeto a la nueva tarifa:

No todo el tráfico está afectado por la actual paralización de la actividad, considerando que la presente medida de suspensión del tiempo de estancia únicamente debe aplicarse a los contenedores llenos de importación, los cuales son los únicos que no podrían retirarse de la terminal.

Los contenedores en régimen de tránsito o de exportación no estarán afectados por la actual paralización de la actividad, por cuanto las terminales están considerados servicios esenciales y mantienen su actividad habitual.

- Importe de la nueva tarifa:

En la determinación del importe de la tarifa se debe considerar, por un lado, el coste en el que incurrirá la terminal por esta mayor estancia y, por otro, la existencia actual de ingresos por la estancia habitual de los contenedores, de forma que esta nueva tarifa no le suponga un perjuicio económico a la terminal respecto a las previsiones que tenía en el caso de que no se hubiera producido la actual emergencia sanitaria.

En base a todo lo anterior, se propone una tarifa a aplicar, pasados cinco días a contar desde la entrada del contenedor en la Terminal (período de carencia que ya contemplado en la actual tarifa máxima aprobada), y durante el período de la estancia en la terminal comprendidos entre los días 31 de marzo y el 13 de abril del año 2020, ambos incluidos, por un importe de 2 euros/TEU y día.



Aquellos supuestos no incluidos en esta nueva tarifa, ya sea por ser estancias de contenedores llenos de importación anteriores o posteriores a este período entre los días 31 de marzo y 13 de abril, o bien por tratarse de contenedores de exportación, contenedores en régimen de tránsito o contenedores vacíos, les será de aplicación la actual tarifa de almacenamiento aprobada.

Por último, en aquellos supuestos en los que el contenedor de importación lleno se retire de la terminal con posterioridad al día 13 de abril, para la determinación del precio unitario que corresponde en base al período de estancia, deberá minorarse, del período de estancia real del contenedor en la terminal, aquellos días en los que se haya devengado la tarifa extraordinaria de 2 euros.

4. EJEMPLOS.

Para una mejor explicación de la aplicación de esta nueva tarifa, a continuación se reflejan diferentes ejemplos de entradas y salidas de contenedores de importación llenos, indicando, para cada período, si se aplica la tarifa general (Tipo G, aprobada el 20 de julio de 2011) o extraordinaria (Tipo E), así como el importe unitario derivado de estas tarifas.

Entrada 03/04/2020
Salida 20/04/2020

Inicio	Fin	Días	Tipo tarifa	Precio	Importe
03/04/2020	07/04/2020	5	E	0	0
08/04/2020	13/04/2020	6	E	2	12
14/04/2020	15/04/2020	2	G	2	4
16/04/2020	20/04/2020	5	G	5	25
					41

Entrada 29/03/2020
Salida 20/04/2020

Inicio	Fin	Días	Tipo tarifa	Precio	Importe
29/03/2020	30/03/2020	2	G	0	0
31/03/2020	02/04/2020	3	E	0	0
03/04/2020	13/04/2020	11	E	2	22
14/04/2020	15/04/2020	2	G	2	4
16/04/2020	20/04/2020	5	G	5	25
					51

Entrada 21/03/2020
Salida 20/04/2020



Inicio	Fin	Días	Tipo tarifa	Precio	Importe
21/03/2020	25/03/2020	5	G	0	0
26/03/2020	27/03/2020	2	G	2	4
28/03/2020	30/03/2020	3	G	5	15
31/03/2020	13/04/2020	14	E	2	28
14/04/2020	17/04/2020	4	G	5	20
18/04/2020	20/04/2020	3	G	10	30
					97

5. CONSIDERACIONES JURÍDICAS:

5.1. Desde una perspectiva jurídica puede afirmarse la posibilidad y oportunidad de aprobar una tarifa específica para el depósito (o almacenaje) de contenedores de importación en las terminales de contenedores durante el período temporal afectado por la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se regula un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, con el fin de reducir la movilidad de la población en el contexto de la lucha contra el COVID-19.

No es necesario hacer referencia a la gravísima emergencia sanitaria que afecta y asola nuestro país, ni tampoco a las consecuencias tan perjudiciales que está provocando en todos los órdenes de la vida diaria. Es este contexto el que justifica y fundamenta la decisión extraordinaria que se contiene en el referido Real Decreto-ley (art.1) de disponer un permiso retribuido para todas aquellas actividades caracterizadas como no esenciales, lo que implica en la práctica la paralización inmediata de las que no supongan un servicios esencial.

5.2. En lo que concierne a este concreto epígrafe, ha de señalarse primeramente que el art. 141 del TRLEPMM caracteriza el depósito de la mercancía en la terminal como un servicio comercial al disponer que *las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, tal como se define en el artículo 130.1, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria.*

El origen de este precepto hay que buscarlo en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, pues hasta ese momento, el depósito de mercancías tenía la condición de servicio portuario básico; de esta manera, el art. 60.2.d de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general establece que *los servicios básicos son los siguientes: servicios de manipulación y transporte de mercancías:... 2º depósito.*

5.3. En razón a la fecha de otorgamiento de las concesiones que tienen como objeto la construcción y explotación de una terminal de contenedores en el Puerto de Barcelona (APM TERMINALS y BEST), sus respectivos títulos regulan la tarifa del depósito o almacenaje de contenedores en la terminal como un servicio portuario, lo cual, como ya se ha visto, no se compadece con la regulación vigente.



5.4. Por otra parte, la regulación de los servicios comerciales que se contiene en el TRLEPMM no contempla la regulación de tarifas, por tratarse de actividades que se prestan en régimen de libre concurrencia (art. 139.1 del TRLEPMM).

5.5. En consecuencia, en una lectura apresurada de todo cuanto se ha expuesto podría alcanzarse la conclusión de que, desde la Ley 33/2010, no sería factible que los servicios comerciales estuviesen sometidos a un régimen de tarifas máximas.

Y, en general, hemos de entender que ello es así.

Ahora bien, no es menos cierto que, aun tratándose de servicios comerciales, existen situaciones en que la libre competencia no es factible, de suerte que puede provocar situaciones de abuso en el mercado, lo cual acontece cuando el servicio comercial de que se trate tan solo puede prestarse por los concretos operadores que han obtenido una concesión que no permite la competencia, como acontece en las terminales públicas de contenedores. En estos casos y por ello mismo, son habitualmente los propios títulos concesionales los que incorporan la obligación, asumida por tanto por el concesionario, de aceptar las tarifas máximas que pueda aprobar la Autoridad Portuaria. De esta manera y en definitiva, es el título de la concesión, libremente aceptado por el concesionario, el que faculta a la entidad concedente para aprobar dichas tarifas máximas.

De hecho, así ha venido ocurriendo, siendo las actualmente vigentes las tarifas aprobadas mediante Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 29 de junio de 2011.

5.6. En este sentido, tanto en el pliego regulador de la concesión de APM TERMINALS, como en el de BEST se dispone:

(i) Que es un derecho del concesionario prestar a los usuarios los servicios comerciales contemplados en el objeto de la concesión y cobrar a los usuarios de la terminal los servicios que preste, siempre de acuerdo con las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

(ir) Que entre estos servicios se encuentra el servicio de almacenaje, si bien bajo la naturaleza de servicio portuario básico, ahora, según se ha expuesto, de naturaleza comercial.

(iii) Y que el concesionario no puede superar las tarifas máximas aprobadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

5.7. Es cierto, por otra parte, que de acuerdo con dichos pliegos parecería que la alteración de dichas tarifas máximas exigiría de la solicitud del concesionario, si bien a nadie se le puede escapar que si ello es así, es por cuanto el Pliego tan sólo considera su incremento. Es de observar, en este sentido, que el pliego limita las potenciales pretensiones de incremento del concesionario a como máximo el IPC del ejercicio anterior. Por otra parte, tampoco tendría ningún sentido que el concesionario interesase la reducción de las tarifas máximas aprobadas, ya que su obligación no es la de aplicar la tarifa máxima, si no el no superarlas.

5.8. El escenario actual es otro bien distinto al vigente en el momento de la aprobación de las tarifas máximas ahora vigentes. Dichas tarifas máximas fueron aprobadas, según se ha indicado ya, con la finalidad de incentivar la salida del contenedor de la terminal y evitar su saturación y consiguiente mal funcionamiento. Por esta razón, las vigentes tarifas máximas se



estructuran con base a un escalado que grava de forma progresiva la estancia del contenedor en la terminal, de forma que se incentiva la salida de la terminal y se evita su saturación y consiguiente mal funcionamiento.

Contrariamente, como consecuencia del Real Decreto-ley 10/2020 y la paralización de la actividad que deriva del mismo es muy posible que se produzcan estancias obligadas de contenedores en la terminal. Es ésta una situación que no contempla (ni podía hacerlo) la vigente tarifa máxima y que es necesario regular con la finalidad de evitar situaciones contrarias a la equidad.

5.9. Desde el punto de vista procedimental es necesario acomodar éste a la efectividad de la medida y a las extraordinarias circunstancias que afectan a todos los órdenes de nuestra vida. Por otra parte, resulta preciso dotar de seguridad jurídica al acuerdo que se propone y, al mismo tiempo, permitir que puedan ser oídos los titulares de derechos e intereses legítimos

De esta manera, se propone **la inmediata efectividad de la propuesta**, que deberá ser seguida del trámite de audiencia de dichos titulares de derechos e interés legítimos, de manera que si no se producen alegaciones la propuesta pueda quedar ipso iure aprobada y, en caso, contrario, analizadas éstas, adoptar de forma definitiva la decisión que se considere más oportuna.

En cualquier caso, constatar la existencia de conversaciones con las concesionarias afectadas y el traslado a éstas de manera informal de la propuesta que se hace.

6. CONCLUSIONES.

En base a todo lo anterior, atendidas las consideraciones realizadas las Subdirecciones de Explotación y Planificación Portuaria, Estrategia y Comercial y de Servicios Jurídicos y Contratación que este informe-propuesta aglutina y recoge se propone que se adopten los siguientes acuerdos:

Primero.- APROBAR la tarifa máxima de almacenaje para el período comprendido entre el 31 de marzo de 2020 y el 13 de abril de 2020 (ambos inclusive), que se indica en el Acuerdo Quinto, que será aplicable a los contenedores de importación llenos con efectos del día 31 de marzo de 2020, de conformidad con lo que se expone en los apartados siguientes, siempre que hayan entrado a la terminal a partir del día 14 de marzo de 2020 (inclusive).

Segundo.- Durante el período de vigencia para el que se aprueba la nueva tarifa y en relación con los concretos supuestos y en los términos que en la misma se contempla, NO SE APLICARÁ la tarifa máxima vigente para el almacenaje de contenedores de importación llenos.

Tercero.- CONCEDER a todos los interesados un plazo de diez hábiles para formular alegaciones. En el caso de que no se formularsen alegaciones por los interesados, la aprobación devendría definitiva, sin perjuicio de los recursos de todo orden que cupiesen contra la misma.



Cuarto.- En el supuesto de que tuviese lugar alegaciones dentro del plazo de audiencia que se concede, analizadas éstas, se adoptará la resolución que corresponda.

Quinto.- La nueva tarifa que se aprueba para el almacenaje de contenedores de importación llenos durante el período comprendido entre el 31 de marzo de 2020 y el 13 de abril de 2020 (ambos inclusive) y siempre que hayan entrado a la terminal a partir del día 14 de marzo de 2020 (inclusive), conforme a lo expuesto anteriormente, es la siguiente:

1.- A todos los contenedores llenos de entrada marítima de mercancías (importación) que se encontraran, siempre que hubiesen entrado a la terminal a partir del día 14 de marzo de 2020 (inclusive) o entraran en terminal durante el período de tiempo comprendido entre el 31 de marzo de 2020 y el 13 de abril de 2020, ambos inclusive, les será de aplicación la siguiente tarifa máxima:

- Primeros cinco días a contar desde la descarga: 0 euros/TEU y día. En el caso de que la descarga se haya realizado con anterioridad al día 31 de marzo de 2020, el periodo de carencia se minorará en el número de días resultante de la diferencia entre la fecha de entrada y el día 31 de marzo de 2020; en cualquier caso la fracción de un día se considerará como un día completo a estos efectos.
- Resto de días de estancia, entre el día 31 de marzo y el día 13 de abril de 2020 (ambos inclusive): 2 euros/TEU y día.

2.- En aquellos supuestos en los que el contenedor de importación lleno se retire de la terminal con posterioridad al día 13 de abril de 2020, se aplicará la tarifa máxima aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de fecha 29 de junio de 2011, corregida en fecha 20 de julio de ese mismo año de conformidad con los siguientes criterios:

- El período de estancia real del contenedor se minorará por el período comprendido entre el día 31 de marzo de 2020 y el día 13 de abril de 2020 en que se haya devengado la tarifa de 2 euros/TEU y día indicada en el párrafo 1 anterior.
- Realizada esta operación, se aplicará al número de días que resulte la tarifa máxima que corresponda de conformidad con la tarifa máxima aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de fecha 29 de junio de 2011, corregida en fecha 20 de julio de ese mismo año.

3.- Aquellos supuestos no incluidos en esta tarifa máxima, ya sea por ser estancias de contenedores llenos de importación que hayan abandonado la terminal antes del 31 de marzo de 2020 o posteriores a este período comprendido entre el día 31 de marzo de 2020 y el día 13 de abril de 2020, o bien por tratarse de contenedores de exportación, contenedores en régimen



de tránsito o contenedores vacíos o abandonados, les será de aplicación la actual tarifa máxima de almacenamiento aprobada.

Barcelona, a 2 de abril de 2020

Fdo.: José Alberto Carbonell
Director General.