

ACTA COMISIÓN MARÍTIMA

Por videoconferencia, 28 de mayo de 2020

ASISTENTES:

Agustín Montori	Presidente Comisión FETEIA-OLTRA
Enric Ticó	Presidente FETEIA-OLTRA
Blanca Guitart	Directora FETEIA-OLTRA
Martín Fernández	Secretario Técnico FETEIA-OLTRA
Iván Ojeda	ATEIA-OLTRA Asturias
Emili Sanz	ATEIA-OLTRA Barcelona
Iñigo Arce	ATEIA Bizkaia-OLT
Juan Uhía	ATEIA-OLTRA Galicia
Regina Domínguez	ATEIA-OLTRA Madrid
Laura Fernández	ATEIA-OLTRA Madrid
Cristina Martín	ATEIA-OLTRA Madrid
Rishi Vaswany	ATEIA-OLTRA Madrid
Darío Hernández	ATEIA-OLTRA Tenerife
Luis Rosa	ATEIA-OLTRA Valencia
José Manuel González	ATEIA-OLTRA Valencia
Jorge Selma	ATEIA-OLTRA Valencia

José Ramón Lecároz, representado por Iñigo Arce (ATEIA-Bizkaia-OLT)

Por videoconferencia, siendo las once horas del día 28 de mayo de 2020, por videoconferencia a través de Teams, el Presidente da comienzo a la reunión de la COMISIÓN MARÍTIMA de la Federación, previamente convocada, con la asistencia de los señores anteriormente indicados para tratar los siguientes temas del orden del día:

1. Aprobación de acta de la reunión anterior (adjunta).
2. Armadores-Operadores integrales. El 80 % del tráfico de contenedores en manos de tres Alianzas. Consecuencias en la libertad de elección.
3. Las "plataformas integrales" de los grandes armadores-operadores. La entrega de datos a las plataformas.
4. Cargos por demoras y detenciones. Las cláusulas del B/L- El B/L como contrato de adhesión. Consecuencias del "abandono" de la carga.
5. Las tendencias de los fletes marítimos hasta final de año. Los recargos por combustible.
6. Asuntos varios (a incluir al comienzo de la reunión por los asistentes).
7. Ruegos y preguntas.

Previo. - En primer lugar toma la palabra el Presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, para mostrar su interés en acudir a esta reunión que se ha abierto a aquellos que quisieran asistir y poder participar en el debate de los interesantes temas planteados y apunta que, en cumplimiento de lo que corresponde, la reunión debe ser dirigida por el Presidente de la Comisión.

Acto seguido el Presidente de la Comisión solicita a Blanca Guitart, que recuerde brevemente las normas de la reunión relativas al uso de la plataforma TEAMS, para tratar de mantener el orden, lo cual procede a realizar.

A continuación, se comienzan a tratar los asuntos del Orden del día.

Primero. - Aprobación de acta de la reunión anterior.

El Presidente consulta a los participantes si alguien tiene comentarios a la misma para modificarla o si se da por aprobada.

El acta se aprueba por unanimidad.

Segundo. - Armadores-Operadores integrales. El 80 pct. del tráfico de contenedores en manos de tres Alianzas. Consecuencias en la libertad de elección.

Tal y como recuerda el Presidente, Enric Ticó había sugerido, en el último Comité Ejecutivo de FETEIA-OLTRA, celebrar una reunión de la Comisión Marítima para tratar los temas de actualidad del sector y tratar de fijar una posición de la Federación.

Por ello, se propusieron los temas del Orden del Día, que son en su opinión, los más relevantes en la actualidad, si bien pueden proponerse nuevos temas.

Dado que nadie propone temas adicionales, comienza el debate sobre las alianzas para la creación de estos cargadores integrales.

Comienza el Presidente destacando que las 3 alianzas existentes en la actualidad se llevan el 80% de los tráficos mundiales y no parece que la situación vaya a cambiar a corto plazo, pues la Unión Europea ha concedido una exención a la aplicación del artículo 101 del TFUE mediante la prórroga, durante 4 años más, de la normativa que regula las alianzas de navieras para poner buques y/o instalaciones portuarias en común (excluyéndose las alianzas comerciales).

Esta decisión va, ciertamente, en contra de los transitarios, pues cuanto más abierto sea el mercado, resulta mejor para el colectivo.

En cualquier caso, lo cierto es que los transitarios todavía podemos ofrecer variedad comercial, buscar la naviera que mejores condiciones ofrezca y aportar toda nuestra experiencia. De lo contrario, lo habitual es que el cliente trabaje únicamente con una naviera.

Cristina Martín considera que el colectivo debe trabajar para depender en menor medida de las navieras (reduciendo, por tanto, riesgos). Las navieras intentan imponer el uso de sus plataformas para controlar todas las fases del transporte de una mercancía; si los transitarios no proponemos una alternativa, una plataforma de sector, que ofrezca un servicio mejor que el de las navieras, estas últimas se impondrán.

Enric Ticó se muestra de acuerdo con ambas opiniones: los transitarios tenemos que ser atractivos comercialmente, para lo cual, el de Agustín es un buen argumento. En cuanto al tema de la digitalización, parece claro que, sin digitalización del sector, no será posible competir. La cuestión reside, principalmente, en ir determinando cuáles deben ser los pasos.

Luis Rosa considera que la tecnología resultaría de mucha utilidad si permite acceder a los sistemas de las diferentes autoridades portuarios, evitando los farragosos procesos para entrar en cada una de ellas.

A colación de esto último, Cristina Martín informa que el Grupo Nuevas Tecnologías de la Federación se ha involucrado para participar en el desarrollo de la plataforma SIMPLE de Puertos del Estado, que tiene como finalidad, precisamente, que todos los puertos tengan un mismo proceso digital.

Tercero.- Las “plataformas integrales” de los grandes armadores-operadores. La entrega de datos a las plataformas.

Emili Sanz comenta que el sistema Portic del Puerto de Barcelona se puede emplear para cualquier puerto de España. Las navieras a su vez tienen sus propios portales y Portic permite conectar el puerto con estas plataformas.

Con respecto al inicio de la exposición del Presidente, considera que en estos momentos no resulta razonable esperar una actuación racional o generosa por parte de las navieras, pues están en una situación verdaderamente complicada centradas en sobrevivir.

El Presidente entiende que el colectivo tiene que intentar ir más allá, empleando tecnologías que eviten depender de terceros y que permitan vender servicios que den valor. Debe tenerse en cuenta que, aunque estén en dificultades, las navieras seguirán intentando compensar sus grandes inversiones mediante la oferta de nuevos servicios, compiten con nosotros.

Juan Uhia reflexiona sobre los diferentes sistemas de cada puerto, para concluir que, en su opinión, con esto nos estamos alejando del objetivo principal de la ventanilla única, que debería centralizar todo, por tanto, la tendencia habría de ser la de disponer de un software que permitiera centralizarlo todo.

En realidad, hay dos proyectos de lo que sería la ventanilla única: la aduanera y la de servicios en puerto. Lo perfecto sería fusionar todo.

En cuanto al tema de las navieras, es evidente que están intentando quitarnos cuota de mercado.

El Presidente se muestra de acuerdo con la reflexión, pero apunta que la ambición del colectivo debería ser poder formar parte de este proceso de centralización de servicios portuarios, de las Aduanas, Servicios de Inspección Especiales, por lo que sería perfecto poder liderar alguna de estas plataformas.

Luis Rosa considera un reto importante el conseguir evitar que cada puerto vaya por su lado.

Cristina Martín apunta que la solución sería precisamente que Puertos del Estado aúne las diferentes plataformas en solo una. Los puertos deberían competir en materia comercial, pero no tecnológica.

El Presidente considera que está bastante claro que el proyecto SIMPLE va a salir adelante, por lo que FETEIA-OLTRA debería participar en el mismo.

Juan Uhia lanza una pregunta sobre la Plataforma de Blockchain y el acceso que tendría el personal de la plataforma a los datos volcados por los transitarios. El Presidente efectivamente, considera que ese tema es importante y hay que darle solución.

Cristina Martín responde que, si bien en casi cualquier plataforma tecnológica se ceden datos, en la plataforma nadie puede acceder a los datos de un cliente del transitario.

Enric Ticó agradece la intervención de Juan Uhia, pues con este debate podemos ir perfilando cómo queremos afrontar el futuro. En todo caso, piensa que estaremos muertos si no tomamos algún riesgo. Recuerda que cuando formaba parte del Short Sea Shipping, había una plataforma que contactaba a navieras y transportistas, pero consiguieron que el transportista no cediera ningún dato de clientes a la naviera.

Con respecto al tema de la prestación de servicios, piensa que, si bien antes el transitario era un puro intermediario, parece claro que ahora tendrá que ir ampliando el portfolio de servicios para competir en el mercado.

Por último, plantea una duda sobre si la tendencia será continuar la línea de construir embarcaciones cada vez más grandes, o si esta crisis cambiará esta tendencia.

Cuarto.- Cargos por demoras y detenciones. Las cláusulas del B/L.- El B/L como contrato de adhesión. Consecuencias del “abandono” de la carga.

El Presidente abre el tema apuntando que se ha hablado mucho del famoso documento de la FMC sobre detenciones y demoras en la devolución de contenedores a la importación. Debe tenerse en cuenta que en Estados Unidos se permite que el transitario haga el transporte.

Martín Fernández, Secretario Técnico de la Comisión, explica brevemente el contenido del documento de la FMC, cuyo texto consiste en que, en la medida en que la finalidad de los cargos por detención y demora es dar agilidad a la cadena logística para que ninguno de los eslabones incurra en demoras injustificadas. Sin embargo, la situación actual de abandono de contenedores se debe al colapso de puertos y falta de ruta, no se logra la mencionada finalidad, por lo que no tiene sentido aplicar estos cargos.

Emili Sanz toma la palabra para realizar una matización sobre el comentario relativo a las tendencias hacia los megaportacontenedores o hacia embarcaciones más reducidas, indicando que, según su criterio, la tendencia es a los mega sin duda.

En cuanto al punto de las detenciones y demoras, entendía que este tema se refería al cobro de tasas con motivo de que actualmente los contenedores estén parados por la pandemia. El Puerto de Barcelona ha aprobado una tarifa plana de 2 euros por contenedor y día, para hacer menos gravoso el bloqueo.

Enric Ticó informa que unas horas antes a la celebración de la reunión, en el webinar que tenía al Presidente de Puertos del Estado como ponente, le realizó una pregunta sobre la Tasa T3 y confirmó que no se iba a bajar esa tasa.

En cuanto a las demoras, efectivamente hay dos vertientes: Tasa de ocupación que cobran los puertos (algún puerto sí la redujo); y, cobro por parte de las navieras. Algunas cobran tasas de congestión e incluso dejan la carga en un puerto diferente.

Finaliza el Presidente reconociendo que las navieras tienen una posición de fuerza y no debemos olvidar que el conocimiento de embarque es un contrato de adhesión, pero contrato, al fin y al cabo. Por tanto, es un tema puramente legal.

Se concluye que podría ser una buena iniciativa que FETEIA-OLTRA trabaje con FIATA, buscando tener más fuerza.

Quinto. - Las tendencias de los fletes marítimos hasta final de año. Los recargos por combustible.

Introduce el tema el Presidente comentando que actualmente todo este asunto está claramente mediatizado por la diferencia de precios del petróleo, que ha caído considerablemente.

El transporte marítimo ha caído un 20% y se espera que a final de año esta caída se sitúe en un 10%. Los principales gurús del sector consideran que los fletes no subirán durante 2020

Luis Rosa está de acuerdo. De hecho, en Valencia se espera un tercer trimestre todavía peor, por lo que los fletes podrían bajar. En agosto siempre hay mucha actividad proveniente de China, lo que podría ser una señal clara de la tendencia.

Emili Sanz tiene una visión más optimista y opina que durante el último trimestre podría haber congestiones puntuales en el Puerto de Barcelona y ve signos de reactivación.

En la misma línea, Juan Uhía confirma que en Vigo están teniendo lugar congestiones puntuales en el PIF, por lo que ve una reactivación.

Cristina Martín cree que uno de los servicios adicionales que se podría ofrecer es el de realizar estudios de mercado, mediciones, etc.

Sexto.- Asuntos varios (a incluir al comienzo de la reunión por los asistentes).

No se plantearon nuevos asuntos.

Séptimo.- Ruegos y preguntas.

El Presidente informa de que el Short Sea Shipping está presionando para la eliminación de la tasa T3, puesto que una rebaja de dicha tasa convertiría el transporte marítimo en más atractivo.

Para concluir, realiza un resumen de los acuerdos y conclusiones:

1. El transitario ofrece a cliente la posibilidad de elegir entre varias navieras. Hemos de dar valor a la libertad de elección que suponen nuestros servicios ante la oferta de un solo proveedor.
2. Se explorará más en la posibilidad de lanzar una plataforma de los transitarios para poder no depender de las navieras y que permita prestar nuevos y mejores servicios.
3. Se colaborará junto con Puertos del Estado en el desarrollo de la Plataforma SIMPLE, para poder conectar todos los puertos y trabajar con un único sistema. Hemos de tener presencia en la misma como colectivo.
4. Las acciones ante los armadores internacionales, si pretendemos cambios estructurales, como pudieran ser determinadas cláusulas de los Conocimientos de embarque, deberían ser propuestas, debatidas y eventualmente valoradas por el área jurídica de FETEIA-OLTRA, para posteriormente proponer los citados cambios a través de FIATA que es el órgano más adecuado para estos menesteres.
5. Hay que trabajar frente a la tendencia de los grandes operadores marítimos que quieren convertirse en operadores logísticos globales.

6. Las consultoras marítimas son coincidentes en que el mercado de fletes se mantendrá estable, o quizás con bajadas ligeras hasta el último trimestre. En este momento existe un exceso de oferta y hay 2,3 millones de TEUs disponibles sin usar de un total mundial de 22,3 millones de TEUs.
7. Se espera una recuperación en el cuarto trimestre.

Para finalizar, el Presidente de FETEIA-OLTRA, Enric Ticó, informa que también consultó al Presidente de Puertos del Estado sobre la posibilidad de que los consejos de administración de las autoridades portuarias tengan un perfil más técnico, dando a entrada a perfiles como los transitarios, a lo que este último contestó que es un buen camino y una posibilidad a tener en cuenta.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión siendo las trece horas del día al comienzo indicado.
