

Conclusión nº 11

« Seguiremos insistiendo en la derogación a la mayor brevedad el *Consortia Block Exemption Regulation* que, tal y como se ha demostrado, no resulta válido para lograr los objetivos de tener un mercado de transporte de contenedores más eficiente y sostenible, sino que resulta perjudicial para la gran mayoría de operadores y, especialmente, para los consumidores, en tanto en cuanto producen una situación cada vez más preocupante de monopolio. Debe proporcionar unas normas empresariales de juego justas para todos, asegurando una competencia real entre actores económicos, evitando dar ventaja a las grandes corporaciones marítimas, a través de las alianzas y consorcios, así como mediante el establecimiento de ventajas fiscales. FETEIA planteará a la Comisión Europea la elaboración de un documento de guía o buenas prácticas en lo referido al transporte marítimo que establezcan unos estándares mínimos de funcionamiento de un mercado clave para el desarrollo económico de la Unión. »

Los armadores y los Transitarios en la situación de la cadena de transporte.

El reciente congreso de FETEIA, en el punto 11 de sus conclusiones, hace referencia a la “Consortia Block Exemption Regulation” (CBER) , que como es de general conocimiento en el sector, supone la exención para las asociaciones- consorcios- de armadores, del cumplimiento de determinadas reglas de la competencia que se recogen en el artículo 101 (3) del Tratado de funcionamiento de la UE. En lenguaje claro y llano, permite a las navieras asociadas en “alianzas” compartir buques, rutas, terminales en puertos , y por extensión, altamente criticada por diversas fuentes del grupo de actores de la cadena de transporte, servicios en tierra. Cosa, que por ejemplo, no se les permite, y así han sido multados en diversos países, a diversas asociaciones de transitarios o empresas transitarias que, a juicio de los tribunales de

cada país, han incumplido las normas del art 101(3) de tratado de la Unión Europea.

Y esta excepción al cumplimiento de las normas de funcionamiento de la UE, adoptada por la Comisión en 2009, se extendió por cinco años hasta 2014, cinco mas hasta 2020 y en 2020, contra el parecer de una gran parte de los actores, se volvió a extender hasta 2024.

Queda fuera de duda que en las condiciones de 2009, nada parecidas a las de 2014, ni en las de este año – crisis financiera de los armadores, quiebra de Hanjin entre otras- , la CBER sirvió para favorecer los tráficoes en general y mejorar las condiciones de la carga, si no mas bien para la consolidación de las alianzas, fusiones y adquisiciones de las navieras y control del tráfico marítimo de contenedores por parte de unas pocas de ellas.

Situación esta que eclosionó con la pandemia COVID 19 cuando en 2020 diez armadores se quedaron con el 85 pct del tráfico marítimo mundial.

De oligopolio ha sido calificada esta situación por la Secretaria General de la UNCTAD, y publicado por la OCDE, que esta situación que elevó los fletes a niveles que todos conocemos, fue responsable del crecimiento del 1,5 por ciento de la inflación mundial en 2021.

La CBER ha permitido a las navieras:

- Concentrar el mercado del contenedor en menos de diez empresas
- Implementar un proceso de desarrollo vertical, acaparando no solo la parte marítima de la cadena de transporte sino que también diferentes actividades en tierra como son la manipulación portuaria, el transporte terrestre y el control integral de la cadena de transporte en bastantes casos: No nombraremos aquí a alguna naviera que no acepta formalizar contratos con empresas transitarias.

Por todo ello, tanto cargadores, como terminalistas, transitarios y armadores de transporte fluvial – que también han sufrido y sufren el oligopolio- , se han dirigido a la Comisión Europea en una clara petición de que no prolongue de ninguna manera la CBER mas allá de su fecha de extinción en 2024.

Ninguno de los actores de la cadena de transporte tenemos nada en contra de la libre competencia. Precisamente eso es lo que reclamamos. Jugar todos el partido en las mismas condiciones. No se puede ni se debe de permitir que alguno de los actores de un sector económico determinado como es el del transporte marítimo de contenedores pueda obviar las normas con la “aceptación” del regulador.

¿Qué hacer?

Tanto en España como en la UE, unir la voz de los transitarios a la de los titulares de la carga y sus órganos de representación: Asociación Española de Cargadores (ACE), terminalistas y organismos supranacionales como CLECAT y FIATA en una decidida labor de presión para conseguir la restitución de unas condiciones efectivas de libre competencia en la UE; la extinción de la CBER.

Agustín Montori

Presidente Comisión Marítima FETEIA

