

TRANSPIRE ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS CARGADORAS
SPANISH SHIPPERS' COUNCIL

MEMORIA 2019



ÍNDICE

Información y referencia	3
Miembros asociados	4
Participación en organismos y representación institucional	6
Miembros adheridos	8
Colaboradores	9
Ejes internos de desarrollo anual	10
Ágora: reuniones de asamblea general	13
Calendario destacado	23
Documentos de opinión, referencia y posición	55
Diccionario de áreas de trabajo	91
Resumen significativo anual de prensa	103

INFORMACIÓN Y REFERENCIA

Presentación

Fundada en 1978, TRANSPRIME – Spanish Shippers' Council es una asociación profesional multisectorial formada por grandes empresas cargadoras con un punto de conexión común: el debate en torno a la logística y la cadena de suministro. Siendo un órgano de representación institucional, acelerador de la eficiencia logística y foro logístico de referencia, celebra reuniones regulares, seminarios, ponencias y actividades que desembocan en la generación de un conocimiento logístico profundo fundamentado en la innovación, la competitividad y la mejora continua desde el punto de vista único del cargador, como motor y parte esencial de la cadena de suministro.

TRANSPRIME - Spanish Shippers' Council representa a las empresas cargadoras en tres niveles diferentes y complementarios: a nivel local, con presencia en los foros logísticos locales y de debate operacional, a nivel nacional, con participación directa en los foros institucionales de referencia, y a nivel europeo e internacional, siendo la delegación española del European Shippers' Council (ESC) y miembro del Global Shippers' Alliance (GSA).

Misión

Ser una asociación transversal de empresas industriales y actores logísticos, punto de encuentro y foro de intercambio formado por profesionales y expertos con experiencia y responsabilidades en transporte y logística, que actúa en representación de las empresas cargadoras, identifica sus necesidades, y defiende sus intereses en todos los entornos de debate logístico.

Visión

Ser la entidad de referencia española que represente a los cargadores. Contribuir significativamente a la competitividad industrial con la mejora del transporte y la logística para ser el punto de encuentro de los mejores profesionales que influyen en la optimización, sostenibilidad y fundamentan los conceptos esenciales de la cadena logística.

MIEMBROS ASOCIADOS



PARTICIPACIÓN EN ORGANISMOS Y REPRESENTACIÓN INSTITUCIONAL



European Shippers' Council



GLOBAL SHIPPERS' ALLIANCE



DIGITAL CONTAINER
SHIPPING ASSOCIATION



EUROPEAN SUSTAINABLE
SHIPPING FORUM



FORUM TELEMÀTIC



Ajuntament de
Barcelona
PACTE PER LA MOBILITAT
DE BARCELONA



ÀREA METROPOLITANA
DE BARCELONA
CONSELL DE MOBILITAT



AGRUPACIÓ PER LA PROMOCIÓ
DEL PORT DE TARRAGONA, A.I.E.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat
DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTES I MOBILIDAD



GREEN
FREIGHT
EUROPE



GLOBAL MARITIME
LOGISTICS DIALOGUE

Global dialogue
for better transport



BCLC
BARCELONA
CENTRE
LOGÍSTIC
CATALUNYA



MEMBRE DE:
BARCELONA +
SOSTENIBLE



Cambra de Comerç
de Barcelona
Comissió d'Infraestructures



Ministerio de Transportes - MITMA



mossos d'esquadra



OTLE
Observatorio
del Transporte y la Logística en ESPAÑA



CENTRO DE PROMOCIÓN
DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
POR FERROCARRIL



Fundació
Cercle d'Infraestructures



CIMALSA
Centres logístics
de Catalunya

Puertos del Estado

OBSERVATORIO PERMANENTE
DEL MERCADO
DE SERVICIOS PORTUARIOS



servei català de



MEMBER OF
TAPA
EMEA
Transported Asset Protection Association

MIEMBROS ADHERIDOS



COLABORADORES



EJES INTERNOS DE DESARROLLO ANUAL

Selección de las actividades internas más destacadas, en clave de desarrollo anual de la asociación, con impacto directo en el funcionamiento interno y con la atención al contexto coyuntural, la percepción y experiencia de los miembros asociados y adheridos.

ATENCIÓN ESPECIAL Y DE RECLAMACIÓN DE LA FIGURA DEL “SHIPPER”, BCO, EMPRESA CARGADORA : EJE CENTRAL DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPRIIME – SPANISH SHIPPERS’ COUNCIL.

La representación del rol del cargador, Beneficial Cargo Owner (BCO), Shipper o empresa cargadora, en todos los foros tanto industriales como de formación, adquiere una importancia vital para el desarrollo de la comprensión del flujo total de transporte. En este sentido TRANSPRIIME Spanish Shippers’ Council desarrolla en todos los puntos de su actividad la mención a la voz del cargador, ya sea en entornos locales, nacionales, europeos o de alcance global, pedagogía sobre figura del cargador, la importancia de su papel principal y de transformador del paradigma actual del panorama del transporte.

COLABORACIÓN ACTIVA CON ASOCIACIONES DE REFERENCIA

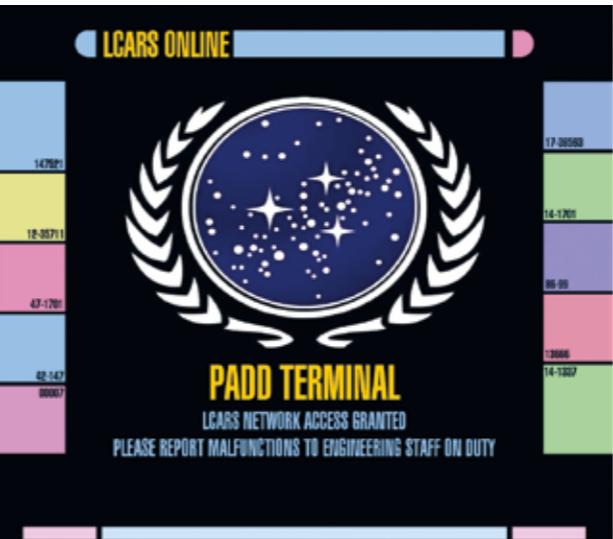
Con el objetivo de avanzar en el ecosistema óptimo para la visión y situación de las empresas cargadoras, TRANSPRIIME Spanish Shippers’ Council ha firmado un acuer-



do de colaboración con el Clúster Cataluña Logistics, con el objetivo de integrar la visión del cargador en el flujo operacional de la cadena de suministro en un diálogo logístico fluido y colaborativo.

VISIÓN E INTERPRETACIÓN DESDE LA EMPRESA CARGADORA

Comprender la visión sesgada necesaria para poder decidir a partir de la información y del benchmarking de empresas y líderes de logística en ámbitos similares, aporta a los miembros de TRANSPRIIME Spanish Shippers’ Council, una visión única y privilegiada de los conceptos logísticos más novedosos y actuales. La mirada al mundo actual bajo el prisma



particular del shipper aporta un canal de información único a los miembros asociados para estar al día de lo que ocurre en el mundo de la logística y el transporte en España, Europa y a nivel global.

Las notas interpretativas generadas desde TRANSPRIIME Spanish Shippers’ Council son el elemento clave para comprender y analizar el entorno legislativo inmediato para interpretar la visión del mundo del transporte exclusivamente desde el prisma de las empresas cargadoras

TRANSPRIIME – SPANISH SHIPPERS’ COUNCIL: PUNTO DE REFERENCIA EN EL TEJIDO ASOCIATIVO INTERNACIONAL

El desarrollo del cargo de Policy Manager, por parte del secretario general, en los asuntos marítimos en European Shippers’ Council ha posicionado a TRANSPRIIME-Spanish Shippers’ Council en el seno referencial de la asociación de cargadores europea. También en referencia a los entornos empresariales e industriales europeos, formando parte también de grupos de estrategia e innovación en el Port de Barcelona y en el Puerto de Amberes. Actuaciones referenciales sobre CBER, IMO2020, VGM y en contacto estrecho con IRU e ITF aportan una visión única y global de la función asociativa en el mundo global, donde el prisma informativo es esencial para tener una perspectiva de la actualidad.

AGENTE DE REPRESENTACIÓN INSTITUCIONAL

TRANSPRIIME – Spanish Shippers’ Council es un vector de contacto directo con las instituciones para proyectos particulares, el avance de actividades colectivas y de interés general. TRANSPRIIME-Spanish Shippers’ Council representa a la voz y figura del cargador, consolidado como una parte esencial en los foros de diálogo logístico, que combina los puntos de relación con la comunidad logística con la mirada específica del shipper. La creación de un canal especial de conexión con las instituciones nacionales e internacionales, la Administración y los agentes público-privados, donde el mentoring y acompañamiento de TRANSPRIIME Spanish Shippers’ Council son básicos para avanzar en el camino trazado.

PRESENCIA EN LOS CONGRESOS Y FERIAS DE REFERENCIA LOGÍSTICA EUROPEA

TRANSPRIIME- Spanish Shippers’ Council está presente en los foros actuales de debate referencial de la logística, SIL, IoT, Smart Ports, MOS, ITF son sólo una muestra de la vista privilegiada obtenida desde la asociación.

DEBATES MONOGRÁFICOS EXCLUSIVOS CON UN EJE PIVOTAL: LA MIRADA DEL CARGADOR

Siempre celebrados con expertos de referencia para aportar datos sobre materias o temas concretos de afectación en el panorama de la logística y el transporte en la actualidad, los seminarios de dedicación exclusiva para los miembros asociados, se organizan con el objetivo de tener información directa y fundamentada de foros y miembros de la comunidad logística de referencia para estimular el análisis del entorno actual y facilitar, de esta manera, la rápida decisión a adoptar ante el mundo cambiante actual.

ÁGORA: REUNIONES DE ASAMBLEA GENERAL

El ágora de comunicación de TRANSPRIME – Spanish Shippers' Council se constituye a partir de las reuniones de asamblea general. La participación directa en los debates logísticos de la asociación, a partir de los temas referenciales del momento, en combinación con la ubicación de las reuniones en lugares idóneos para la creación del foro adecuado, han generado una tipología singular de relación asociativa. La continuidad en el modelo consolidado de asambleas generales como espacio central de relación, ágora de debate y motor relacional de la asociación son el foco central del debate en TRANSPRIME – Spanish Shippers' Council. El funcionamiento generado desde los puntos de interés, surge de TASKFORCES temáticos de interés común para conectar con los miembros asociados, adheridos, expertos e invitados institucionales que generan un entorno de networking único y singular que analiza el mundo logístico con una amplia visión de 360º bajo la perspectiva específica del cargador.

Las reuniones de asamblea general se celebran en espacios singulares, sedes institucionales, de miembros asociados y adheridos a TRANSPRIME que añaden visión y significado al debate generado en la asociación en función del eje temático de cada una de ellas. El calendario y resumen de las asambleas de 2019 ha sido el siguiente:

22 FEBRERO. IDILIA FOODS. PARETS DEL VALLÈS

La primera reunión de asamblea general se celebra en las instalaciones de Idilia Foods en Parets del Vallès. La primera asamblea anual trata los temas más directos en el calendario logístico de las empresas asociadas, empezando por la nueva normativa de paletización fito para las Islas Canarias: Se comenta la situación actual, con la introducción de esta normativa y la prórroga en

su aplicación hasta el mes de octubre, prevista para el mes de abril, dependiendo de la aprobación de la modificación del calendario por la OMC. Se comenta los problemas que este tema aportará y se compara la situación en diferentes escenarios industriales.

El secretario general, Jordi Espín, es desde 2019 miembro del European Sustainable Shipping Forum, el comité de expertos, asesor de la Comisión Europea hasta 2023

en temas de transporte marítimo sostenible, se comenta el calendario de temas previstos y la implicación desde el prisma de los shippers para su visualización en el entorno operacional. Pionira presenta su sistema para digitalizar el documento de transporte a los asistentes a la reunión. ZLC presenta el nuevo proyecto a desarrollar entre TRANSPRIME Spanish Shippers' Council

Council y ZLC, y desde el SIL presentan la edición 2019 con una organización espacial diferente y con un nuevo esquema de agenda en el que se incluyen keynotes al inicio de cada jornada. La jornada concluye con una visita a las instalaciones de IDILIA FOODS con un viaje a los aromas del Cola-Cao y de Nocilla, toda una sesión también dedicada al chocolate.





17 MAYO ABRIL. ZARAGOZA LOGISTICS CENTER. MIT GLOBAL SCALE NETWORK - BSH ZARAGOZA

Inauguramos la jornada con una visita a las instalaciones de BSH en Zaragoza, a su almacén y las explicaciones de todas las actividades logísticas allí desarrolladas a partir de la filosofía logística de BSH.

La jornada continúa en las nuevas instalaciones de Zaragoza Logistics Center. La agenda de la sesión empieza con un debate y presentación del Nuevo ROTT, de las implicaciones en el transporte y especialmente para las empresas cargadoras, tal y

como se desprende del dictamen jurídico desarrollado por TRANSPRIME Spanish Shippers' Council. Se comenta el Documento de Posición (anexado a esta memoria como en el apartado 9C) referente a las recomendaciones de las empresas cargadoras al nuevo Gobierno del Estado en sus políticas de transporte y logística. Se comenta la necesidad de la creación de un TASKFORCE sobre el retail, que tomará cuerpo en la siguiente reunión de asamblea general prevista para el mes de octubre. Se comentan las actualizaciones desde la perspectiva europea y global como son la situación del Consortia Block Exemption Regulation, la implantación del IMO2020 (con la crea-

ción de un grupo específico de observación del tema) y las implicaciones de la situación del transporte terrestre en los puertos es-

pañoles, especialmente en la actualización sobre la huelga y sus soluciones en cada punto portuario.





25 OCTUBRE. SEDE CENTRAL DE MOSSOS D'ESQUADRA. SABADELL

Esta jornada se celebra en la sede central de Mossos d'Esquadra en Sabadell. Se aborda el BREXIT y se comparan los planes de contingencia en cada una de las empresas en un ejercicio de benchmarking relevante que se verá afectado por la agenda política y por la voluntad de negociación del Gobierno Británico y la Comisión Europea. Se repasa la información del Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento, especialmente los datos de comparación emitidos de manera oficial desde el Ministerio en cuanto a costes y precios de servicio, estimando la realidad que sustenta el gráfico emitido por el propio Ministerio y de las encuestas enviadas a las empresas de transporte. Se comenta la concreción de los temas de retail en la creación de un TASKFORCE que inicialmente dedicará la atención a las plataformas comunes de recepción de mercancías y datos para estimar los problemas encontrados. Vicenç Brieva de Bonarea expone la problemática de los transportistas autónomos en un ejercicio colectivo de estimación de este tema.

Carlos Díaz de P&G expone conjuntamente con su equipo las tareas desarrolladas en materia de seguridad en materia transporte de mercancías tanto a nivel local como en colaboración con Mossos d'Esquadra. Elena Colomina de Ciments Molins muestra la situación de digitalización del albarán de transporte y la aplicación del documento de transporte digitalizado en el ámbito de la construcción y el transporte de cemento y áridos.

Mossos d'Esquadra exponen su actuación en tres ámbitos: seguridad de mercancías, tráfico e inspecciones y la estiba de mercancías. Se comentan las líneas futuribles de actuación en cuanto al tacógrafo digital, datos que son confirmados desde la Conselleria de Territori i Sostenibilitat, por Daniel Fernández. La jornada se cierra con una visita a las instalaciones en todos sus entornos de actuación.





CALENDARIO DESTACADO

EUROPEAN SUSTAINABLE SHIPPING FORUM (ESSF) 23 enero, Bruselas

Kick off de las reuniones y organización del grupo asesor de expertos de la Comisión Europea en materia de transporte marítimo sostenible.



mo sostenible. Definición de los grupos de trabajo y las áreas de definición que marcarán la pauta de la sostenibilidad hasta el 2023.

TAULA DEL SECTOR LOGÍSTIC DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA 24 enero, Barcelona

Presentación y debate del Llibre Blanc de la Distribución Urbana de Mercancías, con el objetivo de realizar una herramienta útil y práctica que ayude a encontrar soluciones al sector en una integración de normativa general para su atención y comprensión en el sector del transporte.



KICK OFF DEL PROYECTO DE COORDINACIÓN DE FLUJOS ENTRE ZLC Y TRANSPRI-ME Spanish Shippers' Council
24 enero, Affinity Petcare, Barcelona

Inicio del proyecto colaborativo entre los miembros de TRANSPRI-ME Spanish Shippers' Council y Zaragoza Logistics Center, en una segunda edición para la combinación de flujos de transporte y el análisis aportado por ZLC en encontrar los puntos optimizables entre los miembros de la asociación.



CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION - DEFINITION MEETING
8 febrero, ITF OCDE París

Reunión definitiva de los actores logísticos a escala europea para la definición del futuro de la legislación y normativa Block Exemption Regulation. DG Move, DG Comp, ITF, European Shippers' Council, WSC, CLE-CAT, en colaboración con todos los actores involucrados en el campo de juego, y en comparación también con lo que ocurre en otros puntos del planeta, FMC de Estados Unidos. El objetivo es estimar la mejor posición sobre la realidad del mercado y como esta normativa afecta y lamine la participación y decisión de las empresas cargadoras en el entorno marítimo europeo. La comparación con legislaciones similares en el mundo aporta la visión de lo que es necesario en Europa para adaptarse al mercado actual en base a la transparencia y la ética. La reunión sirve para visualizar las

posiciones de los actores principales pero sin encontrar un consenso en el punto de acuerdo de cómo debe ser la normativa a partir de 2020.



ACTIVACIÓN DE LA PRIMERA TERMINAL DE AUTOPISTA FERROVIARIA EN ESPAÑA - VIIA
19 febrero, Barcelona

Punto de encuentro de los actores logísticos en la celebración de las oficinas de VIIA cerca de las vías y de la terminal que alberga la salida de la primera autopista ferroviaria de España.



CORREDOR MEDITERRÁNEO - Reunión de trabajo con el coordinador: Josep Vicent Boira
1 de marzo, Barcelona

Reunión de trabajo con Josep Vicent Boira con los agentes logísticos de Cataluña para estimar la situación actual y de desarrollo de esta infraestructura vital para la conexión con Europa en el objetivo de los plazos medioambientales establecidos para el futuro del transporte europeo.

EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL - COMITÉS MODALES
5-6 de marzo, Bruselas

Monográfico del Comité Marítimo de European Shippers' Council para estimar puntos de sostenibilidad necesarios a ser abordados por las empresas cargadoras. Desde el punto de vista del transporte terrestre se estima necesario realizar una labor imprescindible para la captación de nuevos conductores en un documento de posición en el que se especifique la necesidad de esta posición laboral, en un entorno amable para ellos y en un conjunto de normativa que esté armonizada a nivel europeo. Se presenta el proyecto Compose, desde Evofenedex, destinado a la cooperación horizontal, para aumentar la cadena de confianza y aumentar la eficiencia de la cadena de suministro. Desde el Comité Aéreo se comenta la necesidad de la reducción de ruido, que está afectando a las operaciones de transporte de carga aérea que se desarrollan mayoritariamente por la noche. El Comité Ferroviario se presenta el proyecto ELETA, para la concreción y mejora de las horas de llegada y la puesta a disposición de la recogida de la carga. El punto de debate se centra en la exposición y la necesidad del tipo de información que debe ser accesible a quien, shippers? agentes ferroviarios? Administraciones? Se presenta también el proyecto Cool Rail Europe, de conexión ferroviaria entre Holanda y España. Este proyecto encaja perfectamente

con los objetivos sostenibles de la Comisión Europea Shift 2 Rail. En el ámbito marítimo se centra el debate en profundidad del documento de posición sobre el BER. Se comenta también la situación del IMO2020 Sulphur Cap, en la que se constata que pocas empresas cargadoras han realizado estudios de impacto de la implantación de esta medida, que se confunde como si fuera un surcharge más, y la conveniencia de tener esta partida segregada para poder estudiar y estimar su impacto directamente sin interferencias. Drewry presenta su estudio de impacto y calculadora a la que los miembros de ESC pueden adherirse. Se presenta el Maritime Day 2019 que se celebrará en el Puerto de Rotterdam el 20 de marzo con el slogan provisional de "Maritime Stakeholders to Save the Planet".



PACTE PER LA MOBILITAT
7 de marzo, Barcelona

En la sesión plenaria del Pacte, la Alcaldesa de Barcelona destaca la importancia de que la ciudad haya estado escogida como la capital europea de la Movilidad, al haber ganado el proyecto KIK Urban Mobility. Es

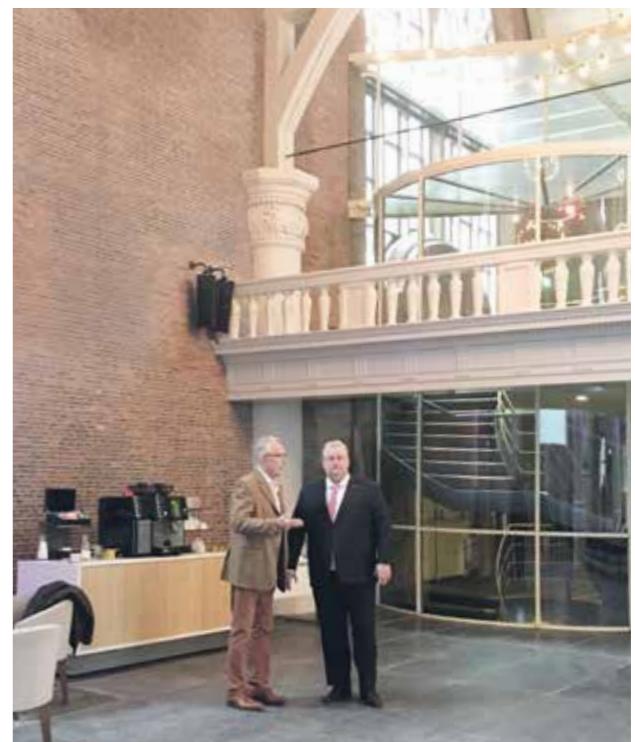
necesario conseguir que ello lleve a una ciudad más saludable, menos contaminada y sentar las bases de la Zona de Baixes Emissions. Así como también la nueva iniciativa de Barcelona Sostenible que será lanzada durante este mismo año.



GLOBAL SHIPPERS' ALLIANCE - ASAMBLEA GENERAL
19 de marzo, Amsterdam

Reunión anual de la asociación global de cargadores, GSA en Amsterdam. Los debates giran en temas concretos de análisis factible y demostrable y en el benchmarking legislativo. Los ejes esenciales de esta reunión son la comparación de las legislaciones estilo Consortia Block Exemption Regulation existentes en ambos continentes, Europa y Asia. Se aborda el tema del BREXIT desde la perspectiva global y las barreras que puede aportar al comercio internacional en el flujo de mercancías. El interés por la reducción de emisiones viene explicado de la mano de Sophie Punkte, la Directora General de GLEC, el Global Lo-

gistics Emissions Council, en el que se proponen cinco ámbitos de solución del problema, tal y como comenta Alan McKinnon citadas literalmente: reducir la demanda de transporte (con el aumento de masas y dimensiones que ello conlleva); optimizar los modos de transporte, incrementar el valor de la utilización del transporte, mejorar la eficiencia de la energía de las flotas (y del transporte en general); reducir la impronta de carbón de la energía. Desde Cargonaut Data Hub, aportan la visión del futuro de la logística, con una explicación en detalle de los flujos de mercancías en el Aeropuerto de Hong Kong, en el que se abordan las problemáticas del aeropuerto más congestionado del mundo: capacidad, planificación, slots, la propia imagen del transporte aéreo, planificación y también la huella ecológica del transporte aéreo.



MARITIME DAY - EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL: ALINGNING DE THE FUTURE OF MARITIME SHIPPING ON SUSTAINABILITY & TRANSPARENCY - BALANCING PRICE AND SERVICE.

20 de marzo, Puerto de Rotterdam

EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL

ESC MARITIME DAY 2019 - MARCH 20th Rotterdam Port

ALINGNING DE THE FUTURE OF MARITIME SHIPPING ON SUSTAINABILITY & TRANSPARENCY:
BALANCING PRICE AND SERVICE

9.30 - 9.40 Opening remarks and welcome
Denis Choumet, European Shippers' Council Chairman

9.40 - 10.00 Opening Keynote: Itai Rabinovici, European Commission, DG Competition
Current legislation, developments and milestones ahead

10.00 - 10.45 Roundtable 1: Transparency - The meeting point for competition
Setting the scene and moderator, Jordi Espín Vallbona ESC Maritime Policy Manager
Participants:
▪ Itai Rabinovici, European Commission, DG Competition
▪ Stijn Rubens, Drewry Senior Consultant
▪ Bart Kuipers, Port Economist, Erasmus University Rotterdam
▪ Lamia Kerdjoudj-Belkaid, FEPORT, European Association of Terminal Operators
▪ Jurgen Huygh, Chairman OTM, Belgian Shippers' Council
▪ Lodewijk Wisse, KVNR, Royal Association of Dutch Shipowners

10.45 - 11.15 Coffee break

11.15 - 12.10 Roundtable 2: Climate challenge : How the maritime industry saves the planet
Setting the scene and moderator, Anne Lexelius ESC Chairman Maritime Council
Participants:
▪ Antoine Kedzierski, European Commission, DG Move
▪ Stijn Rubens, Drewry Senior Consultant
▪ Ghanyapad Tantipipatpong, Asian Shippers' Alliance & GSA
▪ Kim van Neer, DSM, Dutch Maritime Transport Council, BICEPS (TBC)

12.10 - 12.25 Closing Keynote: Port of Rotterdam, Business Intelligence, Ronald Backers
Ports: leadership on sustainable environmental CEO

12.25 - 12.30 Closing of the event: Emile Hoogsteder, Port of Rotterdam Vice President

12.30 - 13.00 Lunch

Tour
14.30 Port tour leaving Futureland (Maasvlakte)
17.30 End of the programme

**European Shippers' Council Maritime Day 2019
9.30 - 13.00
20th March 2019, Rotterdam Port
Organized by
Port of Rotterdam
GSA
evofennedias**

En un entorno privilegiado como es la sede central del Puerto de Rotterdam se celebra la edición del Maritime Day, el punto de encuentro de los cargadores europeos para debatir temas de interés general del supply chain marítimo, enfocado desde el prisma particular de la visión de la empresa cargadora.

Después de la apertura de la jornada, por



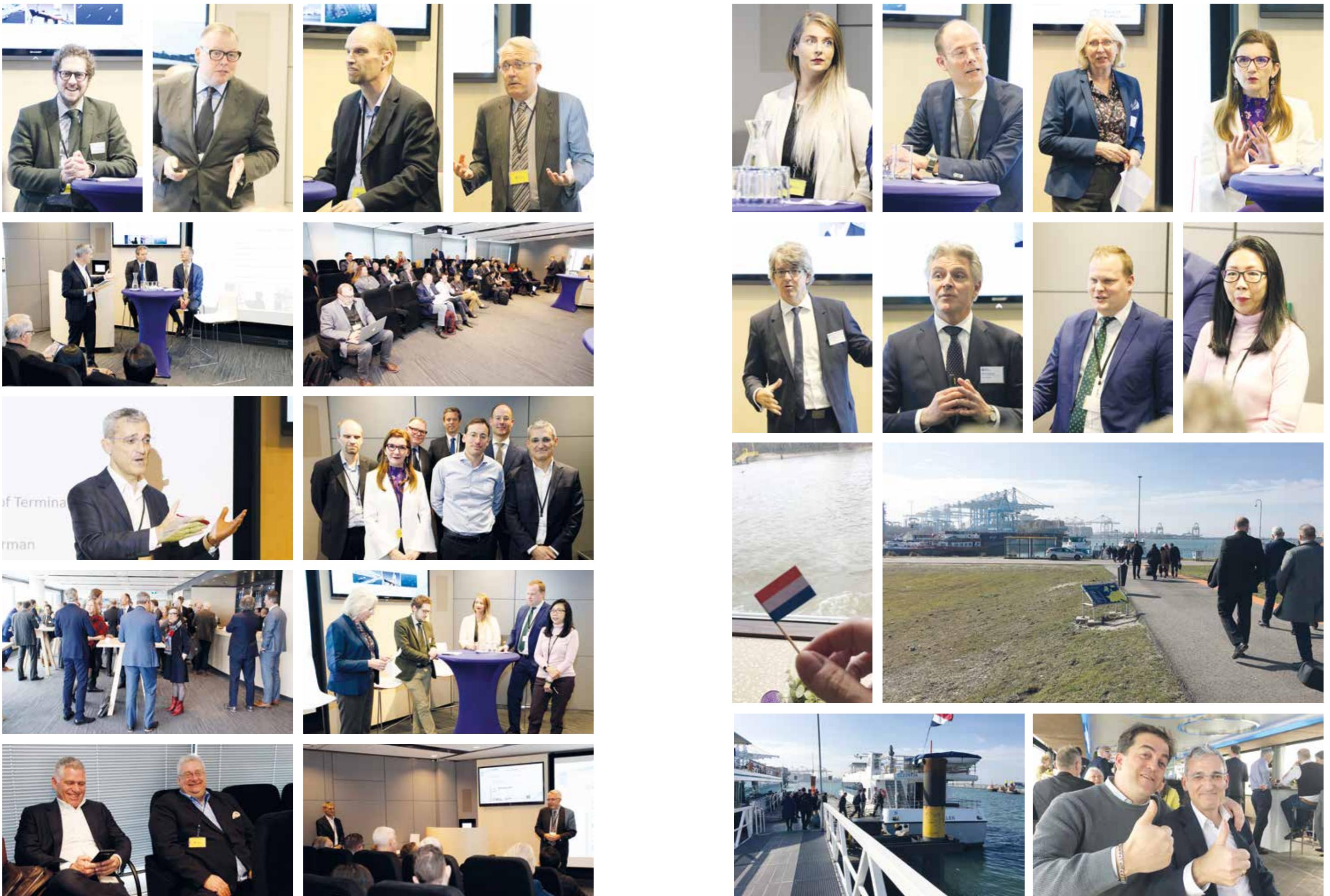
parte del presidente de ESC, y del CEO del Puerto de Rotterdam, abre la sesión, Itai Rabinovici, Policy Officer de la Comisión Europea DG Comp en la presentación del marco legislativo actual el CBER y el trabajo

de observación llevado a cabo desde ésta. El panel de debate siguiente, bajo el epígrafe de la transparencia y con un título que la menciona literalmente: TRANSPARENCY: THE MEETING POINT FOR COMPETITION constata las diferentes visiones de la autoridad reguladora en contraste con los actores del juego normativo. El panel, integrado por Stijn Rubens (Drewry), Bart Kuipers (Erasmus University), Lamia Kerdjoudj-Belkaid (FEPORT), Jurgen Huygh (OTM & ESC), Lodewijk Wisse (KVNR, Dutch Shippers Association) y moderado por Jordi Espín (ESC), comenta la situación actual de impaso en la relación entre navieras y el resto de los agentes logísticos. Con la constatación de que sólo una naviera en la actualidad está centrando el esfuerzo en cambiar al modo de atención al cliente, el resto de las compañías ignoran las demandas del resto de actores logísticos. La Comisión Europea reitera el compromiso con los actores en un comentario de revisión del % de participación posible del BER, ahora en el 30% pero sin ningún atisbo de posible cambio en cuanto a la transparencia y adecuación a los criterios de mercado actuales. La segunda mesa redonda, dedicada a la gestión de la huella de carbono y su vi-



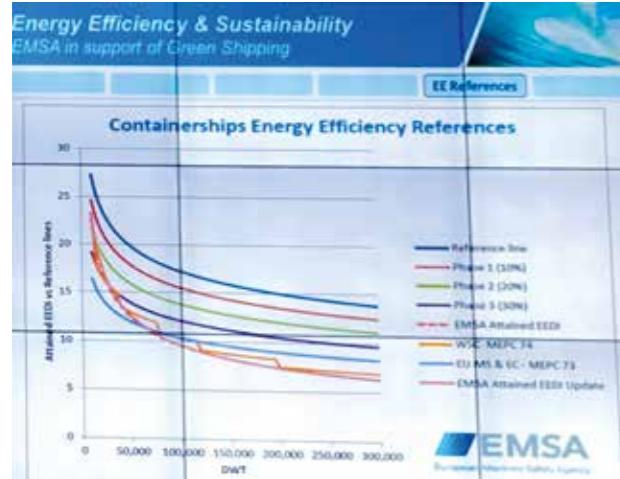
sión desde las empresas cargadoras, parte del título CLIMATE CHALLENGE: HOW THE MARITIME INDUSTRY SAVES THE PLANET. Con la participación de Antoine Kedzierski (Comisión Europea), Nick Lurkin (Royal Association of The Netherlands Shipowners), Ghanyapad Tantipipatpong (Asian Shippers' Alliance) es moderado por Anne Lexelius (ESC). En este debate se demuestra la preocupación de las empresas cargadoras, su activación y liderazgo en actuar proactivamente para mitigar los efectos climáticos al mismo tiempo que impriman una cadena de reacción en la cadena de suministro que les sigue hasta llegar al cliente final. La jornada se cierra con una presentación de contexto de Ronald Backers (Business Intelligence Rotterdam Port) sobre el Puerto de Rotterdam y su actividad en contra de los efectos del cambio climático. La sesión continuará en una segunda parte más lúdica con una visita al Puerto de Rotterdam en una visión privilegiada desde el mar.





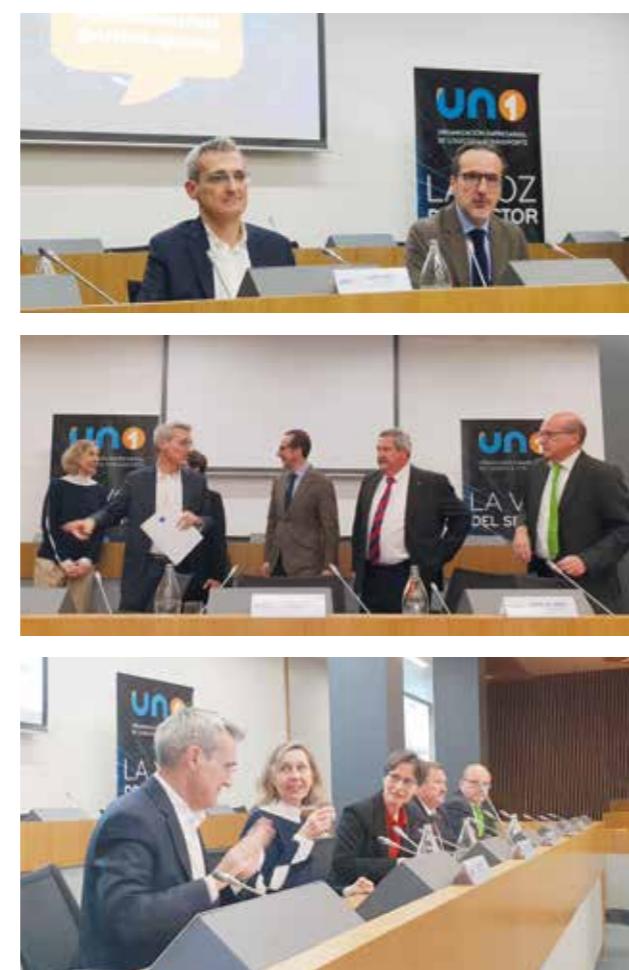
IMO GHG EMISSIONS REDUCTION STRATEGY (MEPC74) WORKSHOP
2 de abril, Bruselas

Participación como ponente en la reunión de preparación del encuentro IMO- MEPC74 en representación de la voz del cargador sobre los requerimientos a presentar ante el IMO en su próxima reunión en el debate sobre la reducción de emisiones IMO GHG emissions reduction. La importancia de esta reunión reside en que la reducción de emisiones por cada naviera afecta al total de la flota disponible para transportar mercancías, por lo tanto, en un mecanismo de temas que deberían ser homologados en el momento que esta política se convierte en costes, que deberán soportar las empresas cargadoras. Los objetivos tendrían que objetivizar la composición de cada flota de cada una de las navieras y estimularlas en invertir en barcos más ecológicos. El debate está servido ya que la posición del cargador es que la monitorización debe ser atribuible a nivel de cada barco, y por ello exportar el dato afectado teniendo en cuenta los parámetros siguientes: optimización de transporte (optimización de capacidades, blank sailings, ...), eficiencia del transporte (capacidad de los barcos y rutas), eficiencia de la energía (motores, velocidad,) y los factores de control de emisión de la energía (CO2 por KM suministrado, fuel, gas, biofuel, biogas, hidrógeno,...). la petición es que los shippers estén involucrados en la decisión tomada a partir de este momento.



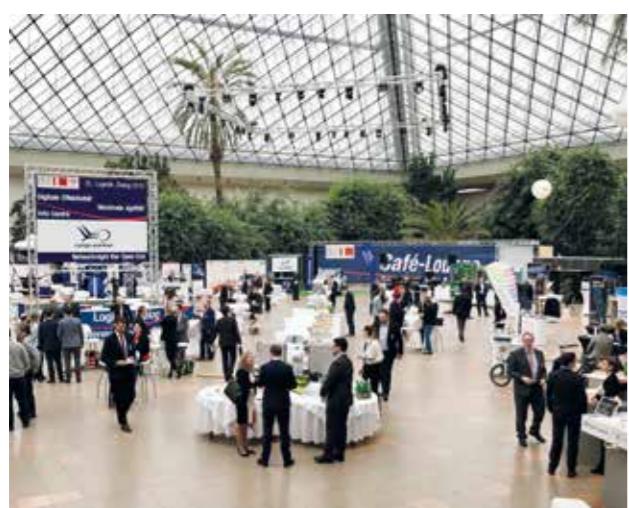
LAS 44 TONELADAS A DEBATE - UNO JORNADAS DE DIFUSIÓN
5 de abril, Madrid

Siendo las 44T uno de los ejes fundamentales de actuación de TRANSPRISE Spanish Shippers' Council, organizamos una sesión conjuntamente con UNO para continuar manteniendo este tema en la agenda de todos los agentes involucrados. Esta jornada cuenta también con un componente de benchmarking, la participación del Swedish Shippers' Council en la explicación de los pesos y dimensiones en Suecia, de como se ha llegado al punto actual y de los retos de futuro que nos esperan a España en su implantación. Se invita a todas las partes afectadas, también a la CETM que declinan participar en el evento como ponente y sólo como público asistente. Asiste también la DGT, Pere Navarro, el Ministerio de Fomento con Mercedes Álvarez y las mesas redondas cuentan con AECOC y AEUTRANSMER.



EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL - ASAMBLEA GENERAL 10-12 abril, Viena

Se celebra la reunión de asamblea general de European Shippers' Council en Viena, con ocasión de la Feria de la Logística Austríaca. La participación activa de ESC en esta edición de la feria culmina con una asamblea general abierta, en el modo de actualización de puntos relevantes de logística y transporte en Europa, con especial atención al BER y al Paquete de Movilidad de la Comisión Europea.



GLOBAL LINER SHIPPING 13-15 de mayo, Hamburgo

El Global Liner Shipping es el evento de referencia mundial sobre el transporte marítimo y las navieras. Asistir a él en calidad de representante de los cargadores es toda una proeza por el mero hecho de resistir a todas las provocaciones y estar completamente solo en el evento de las grandes compañías navieras mundiales. Es la expresión del punto de vista de las navieras y es su prisma particular de interpretación del mundo lo que da sentido a esta conferencia que siempre se traslada a la visión comercial del mundo operacional. El evento de 2019 está marcado por la irrupción en el panorama marítimo de Digital Container Shipping Association (DCSA) y las expectativas que genera su participación activa como marcador de pautas. Desde European Shippers' Council, participamos directamente en dos sesiones de debate, la primera "IMO2020 will shippers pay the



bill?" en la que, asumiendo que la premisa que inauguraba el debate, Jordi Espín, Policy Manager de ESC abrió la sesión con la confirmación de que los shippers siempre, siempre pagan la factura. La segunda mesa redonda se titula "Consortia Block Exemption Regulation, what to expect, what to find" en la que Denis Choumert, Presidente de ESC defiende la posición de una revisión de la legislación hacia un nuevo modelo de transparencia entre los actores implicados. Es remarcable que aunque la Comisión Europea, representada por Stephan Simon, reconoce que el límite de establecer alianzas es demasiado generoso en un 30% no apunta a una revisión posible de la normativa.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM GLOBAL LOGISTICS MARITIME DIALOGUE

Mayo, Julio, septiembre, Noviembre, Diciembre, Leipzig, París, Bruselas

Participación en la creación de estándares marítimos de evaluación del performance y de la gestión del servicio. A partir de la importancia de definición de "maritime logistics" se estima necesario definir un lenguaje común de relación en la praxis del transporte marítimo muy fraccionado en su gestión e interdependiente en la relación de todos los actores que intervienen en su proceso. De todos los indicadores que existen referentes al sector marítimo, no todos ellos analizan los mismos términos y tampoco son de servicio o interés a los agentes que intervienen ya que son especialmente usados en macro estadísticas de indicaciones generales de la economía. En la creación de indicadores de interés para la comunidad logística internacional, de foro abierto y accesibles por todas las partes implicadas, es el trabajo de este grupo. Se pretende disipar emociones para analizar con datos el servicio ofrecido, también desde el análisis de cada uno de los motores, incluyendo a los cargadores también en términos de análisis de gestión de previ-





sión y "document accuracy". La mayoría de empresas cargadoras están interesadas en la mejor calidad del supply chain marítimo, según los últimos datos suministrados por Hapag Lloyd, la calidad es mas importante que el resto de temas.

MoS TODAY & TOMORROW, MOTORWAYS OF THE SEA FORUM - ESSF 21 de junio 2019, Bruselas

La Comisión Europea organiza una sesión a analizar el estado del arte de las redes de transporte transeuropeas y para identificar las tendencias actuales y también los problemas que las afectan. Esta primera sesión está dedicada al entorno, económico, medioambiental y empresarial. Cómo las medidas de lucha contra el cambio climático afectan a las autopistas del mar, a su uso y su futuro inmediato. Los puertos, las navieras y los actores que operan en este medio están en un estrés constante para rebajar su huella de carbono, al mismo tiempo que son recomendadas como herramienta vital para mejorar la conectividad y ahorrar congestión en las redes terrestres. Como cargadores, nuestra visión es



clara, y está comentada en las diapositivas adjuntas a este apartado, la carga siempre tiene que esperar, siempre es la última en ser considerada y siempre paga el precio máximo para poder transitar.



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

MAIN DRIVERS

- 1 SUSTAINABILITY
- 2 EFFICIENCY
- 3 COORDINATION

• AREAS OF DEVELOPMENT

ESC

SIL BARCELONA: SUSTAINABILITY, TRANSPORT AND LOGISTICS: HOW TO COMBINE THESE THREE ELEMENTS 27 de junio, Barcelona

Esta jornada del SIL la organizamos con un esquema diferente a los anteriores, contamos con un keynote speaker de referencia, Alan McKinnon, que nos presenta su libro en una explicación sintetizada de como debe ser la descarbonización en la logística

KLU
KELLOGG LUMINAIR

Zero carbon logistics: is it possible?
Professor Alan McKinnon

SIL Barcelona 2019 Expo and Congress
Barcelona
27 June 2019

KLU
KELLOGG LUMINAIR

Zero carbon logistics: is it possible?
Professor Alan McKinnon

SIL Barcelona 2019 Expo and Congress
Barcelona
27 June 2019

ca: How to Decarbonize Logistics. Su keynote para el SIL se organiza bajo el título: Zero Carbon Logistics, is it possible?

La sesión prosigue con un segundo keynote a modo de como los cargadores en Europa combinan sostenibilidad, transporte y logística en un mismo punto convergente. Machiel van der Kuij, vicepresidente de European Shippers' Council explica el proyecto COMPOSE, punto de encuentro entre todos los agentes logísticos, también las acciones de liderazgo en la remisión de datos y peticiones a la Comisión Europea en la elaboración del Paquete de Movilidad.

La jornada finaliza con una mesa redonda moderada por Josep M^a Fortuny, Subdirector d'Ordenació del Transport de la Generalitat de Catalunya y cuenta con un panel con todos los actores presentes en la cadena de suministro para dar su voz y opinión al respecto de la mejor fórmula para combinar los tres elementos mencionados en el título de la jornada. Joan Guasch de Torres y como Presidente de TRANSPRIME Spanish Shippers' Council introduce las coordenadas actuales, sobre la premisa no siempre acertada que una mejora en la eficiencia siempre acaba significando un aumento de costes. Pedro Cucurella de Carburos Metálicos explica su visión particular del mundo de transporte de las mercancías peligrosas complementando por Ramón Valdivia de ASTIC. Massimo Marsili, Director General de XPO Logistics, aporta su visión de operador logístico que finalmente es complementada por Pere Padrosa, Director General de Transports de la Generalitat que aporta la visión englobadora de los oradores precedentes.



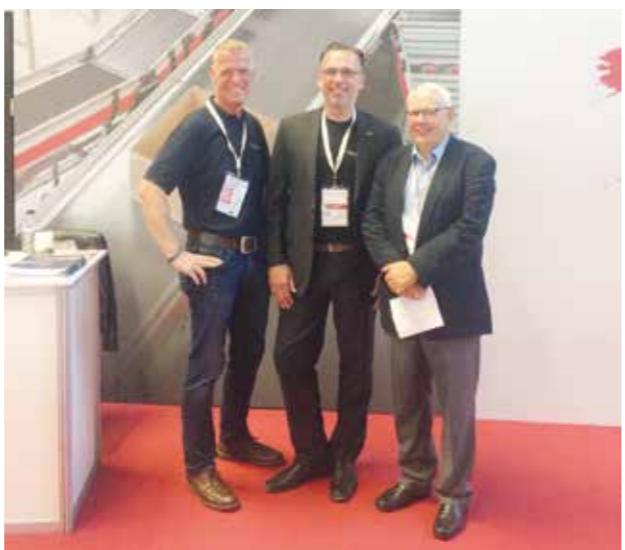
SIL BARCELONA: PREMIO A CELSA EN EL MEJOR PROYECTO DE ECONOMÍA CIRCULAR
27 de junio, Barcelona

Celsa Group en España contribuye de forma destacada a la preservación del medioambiente utilizando la tecnología de producción de acero más sostenible, reciclando los productos de acero al final de su ciclo de vida, reutilizando y valorizando los subproductos de procesos de fabricación que utilizan acero como materia prima, fabricando productos completamente reciclables y operando sus instalaciones de modo eficiente. En 2018, más del 90% de la producción del Grupo provino de material reciclado. Todo ello ha destacado para recibir el premio al mejor proyecto de economía circular entre todas las propuestas y candidaturas presentadas. El premio es otorgado por durante la celebración de La Nit de la Logística que tiene lugar en el MNAC.



SIL BARCELONA: TAPA EMEA CRIME IN SPAIN
28 de junio, Barcelona

Transport Asset Protection Association, la asociación de protección de mercancías más importante del mundo asiste a SIL Barcelona, de la mano de TRANSPRIME Spanish Shippers' Council por primera vez en la historia del congreso de la logística de Barcelona. En esta jornada analizan conjuntamente con Mossos d'Esquadra y la Guardia Civil, la situación del crimen organizado en España, los incidentes que tienen lugar, los modos de funcionamiento y como puede hacerse para mitigar los riesgos que el transporte de mercancías sufre diariamente.



OBSERVATORIO ANUAL DE LA LOGÍSTICA - CIMALSA
10 de julio, Barcelona

CIMALSA presenta tu Observatorio de la Logística en Cataluña, un acto celebrado en el WTC y en el que TRANSPRIME Spanish Shippers' Council participa de manera destacada al tener 3 indicadores exclusivos creados en este observatorio que son de uso referencial para las empresas cargadoras, especialmente el del análisis de los kilómetros en vacío.



ADMC - AGENDA DE LA DIGITALITZACIÓ DE LA MOBILITAT A CATALUNYA
18 julio, Institut Cerdà, Barcelona

Participación en el estudio/proyecto que estudia como se puede impulsar desde la administración la transformación digital del sistema catalán de movilidad en todas sus vertientes, con el objetivo de ofrecer una mayor eficiencia final y experiencia al usuario, potenciar sus capacidades y la competitividad de los operadores de servicios/infraestructuras y mejorar la gestión y capacidad de las infraestructuras. Este proyecto estudia como se puede potenciar la transformación digital del transporte en el impulso ofrecido por la Administración Pública y que formará parte de la Agenda de la Digitalización de Cataluña (ADMC)

DIGITAL CONTAINER SHIPPING ASSOCIATION

27 agosto, Barcelona

Reunión de trabajo con el CEO de Digital Container Shipping Association DCSA, Thomas Bagge, la asociación de estándares marítimos creada en 2019 para la uniformización de criterios y creación de un lenguaje estándar en el mundo del transporte marítimo. Esta primera reunión de aproximación sirve para cambiar el signo de entendimiento entre las navieras y los cargadores y lanzar un mensaje de colaboración en lo que los clientes demandan y lo que es posible ofrecer en combinación con la mejor opción disponible en el supply chain marítimo. El camino a trazar a partir de aquí es la participación en el comité modal de ESC de 1 de octubre, la participación en la jornada de Smart Ports y la realización de una nueva reunión de seguimiento y avance en primavera de 2020, en combinación con la implantación de la normativa IMO 2020.

COMISIÓN DE INTERMODALIDAD

5 septiembre, Madrid

Grupo de trabajo de la intermodalidad marítima. Grupo de trabajo de la intermodalidad terrestre: autopistas ferroviarias. Resaltar la necesidad de su implantación en España para mejorar los flujos de transporte y compensar densidades del mismo en puntos radiales. También es de consideración importante la labor en la integración de este tema en la vida laboral de los conductores, por su sana integración co-modal y por las ventajas que puede aportar a toda la cadena de suministro.

COMITÉ DE SERVEIS MULTIMODALS

6 septiembre, Barcelona

Presentación del estudio de la Potenciació de l'Operador de Transport Multimodal al Corredor del Mediterrani, impulsado por el Pacte Nacional per a la Indústria. Sesión de

JORNADA DE TREBALL

El proper divendres 6 de setembre, a partir de les 9h, se celebrarà a l'Auditori de la Cambra de Comerç de Barcelona (Av. Diagonal 452) una jornada de treball organitzada pel Comitè de Serveis Multimodals (CSM) amb els següents punts d'interès:

- Presentació de l'estudi **Potenciació de l'operador de transport multimodal al Corredor del Mediterrani**, impulsat pel Pacte Nacional per a la Indústria.
- **Treball en grups: el futur del transport multimodal a Catalunya**

Aquesta jornada de treball s'adreça a totes les empreses i entitats interessades en el transport multimodal de mercaderies a Catalunya.

Inscripcions: info@csmmed.cat. Aforament limitat.

Informació: <http://www.csmmed.eu/agenda/>

Amb la col·laboració de:

Amb el suport de:



trabajo para la definición del libro blanco del transporte multimodal en Cataluña en el debate de mesas de reflexión que debaten sobre la evolución del transporte multimodal en Cataluña y Europa, contemplando todos los escenarios a corto y medio plazo: evolución de la demanda (mercado local vs mercado europeo, servicios convencionales vs autopistas ferroviarias, regulación del transporte por carretera, nuevas rutas, segmentos, deslocalización; análisis sectorial, industria ferroviaria, tracción y gestión de la cadena de suministro, efectos de la liberalización, alianzas de operadores, integración vertical, modos de gestión de terminales; análisis de la competencia, evolución de la interoperabilidad, autopistas ferroviarias

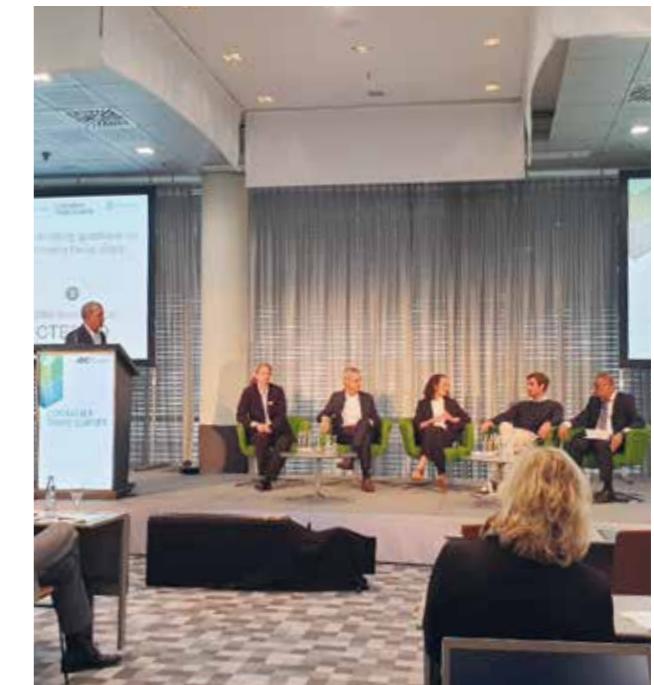
vs camiones reforzados, efectos barrera y cuellos de botella, escasez de conductores, desarrollos de terminales y suelo logístico, transición energética, vehículos eléctricos, autónomos, megatrucks, platooning.

JOC CONTAINER TRADE EUROPE 2019

18 septiembre, Hamburgo

Jordi Espin
Policy Manager, Maritime Transport
European Shippers' Council

Jordi Espin is the maritime transport policy manager at the European Shippers' Council and the secretary general of TRANSPORTE-Spanish Shippers' Council. Espin is currently a member of the European Shippers' Council Executive Committee and also serves as a member of the Spanish National Transport Council and a member of the Spanish Port Services Observatory. Additionally, Jordi has been involved in the private sector, managing transport flows and security requirements, for more than 20 years. His holds a bachelors degree in cultural industries and humanities. His main areas of interest are creating policy and awareness on the changes happening in the industrial freight world as well as fostering cooperation and dialogue amongst industry, public, and private logistics stakeholders.



IMO 2020 NEW MARPOL VI REGULATIONS

19 septiembre, Lisboa

Key note speaker en la jornada organizada por el Concejo de Cargadores Portugués al amparo de la nueva regulación IMO 2020 en el que se tratan los temas de emisiones de sulfuro a partir de 2020, los nuevos límites, restricciones, implicaciones de coste, atención a las perturbaciones posibles en el mercado y en el transporte marítimo, alertar a todos los agentes implicados en el transporte marítimo de las responsabilidades directas e indirectas relacionadas con esta normativa. Por parte de las empresas cargadoras es importante comunicar que este no es un "policy issue" es un "industry issue" y por lo tanto conviene actuar en cuanto a la recolección de mejores prácticas, datos, modos diversos de actuación y en la reclamación de transparencia en todo el mercado de transporte. Más allá de

los puntos expuestos sobre la regulación IMO2020, la ponencia desde el punto de vista del shipper se basa en la transparencia y también en la localización de IMO2020 dentro de la constelación de temas importantes en el panorama marítimo mundial: slow steaming, BER, container cleanliness, Demurrage, Detention. Es sólo el inicio de un debate y un tema que cambiará el escenario de negociación para siempre a partir de enero 2020 pero en el que es importantísimo sentar las bases de las relaciones que regirán entre navieras y empresas cargadoras.

WEBINAR interno TRANSPRI ME Spani-



sh Shippers' Council: CONDICIONES DE TRANSPORTE 25 septiembre, Webinar interno en TRANSPRI ME

Celebración de un webinar sobre la mejor condición de transporte y como el e-commerce está dejando sin conductores la distribución del mundo del transporte. Activación de un “taskforce” para continuar con el debate y el benchmarking interno en la monitorización de la evolución del tema a partir de las aportaciones de los miembros asociados.

EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL - COMITÉS MODALES 1, 2 de Octubre, Bruselas

Celebración de la reunión periódica de los comités modales de European Shippers' Council, con especial énfasis en esta ocasión en dos puntos concretos: a) Block Exemption Regulation, la reacción necesaria para provocar la atención del mercado y de la autoridad competente DG Comp, mediante la creación de una alianza de asociaciones, actores principales en el escenario europeo: CLECAT y FEPOR T, en un mensaje común de necesidad de revisión de la legislación, por su mirada anacrónica al mercado y por la legislación obsoleta que invita a comportamientos poco éticos y nada transparentes; b) IRU & ESC Charter, la creación de un manifiesto conjunto entre ambas asociaciones para mejorar la vida laboral de los conductores en una alianza que permitirá la adhesión de compañías



cargadoras en establecer parámetros de coordinación entre transportistas y cargadores. La falta de conductores es un tema muy relevante en el que todos los actores deben cooperar y buscar soluciones para mejorar las condiciones actuales de trabajo y colaboración entre perfiles, actores y agentes involucrados.

PUERTO DE AMBERES- CREACIÓN DEL COMITÉ DE ESTRATEGIA PORTUARIA 3, 4 de octubre, Amberes

Participación estable desde European Shippers' Council en el Comité de Estrategia Portuaria y en el análisis de las tendencias actuales del mercado marítimo. El debate con otras autoridades portuarias y la aportación de información a partir de economistas y analistas de reconocido prestigio sienta las bases del análisis para la andadura del Comité a partir de 2020. La primera reunión se basa en la situación actual comercial del eje transpacífico para obtener lecciones aprendidas en su aplicación al flujo Asia-Europa.

COMISIÓN EUROPEA: DIGITAL TRANS-



PORT DAYS 7, 8, 9 de octubre, Helsinki

Los Digital Transport Days son un evento anual patrocinado por la Comisión Europea que se celebra como marca y promoción de la transformación digital del transporte en todos sus ámbitos, medios y aplicaciones. Todas las posibilidades, reales, actuales y futuras están representadas en este foro, que cuenta en esta edición con la atención especial a la situación portuaria y marítima, al encontrarnos en el momento de la renovación del Block Exemp-



tion Regulation y de la entrada en vigor del IMO2020. Manuel Maroñas, Import-Export Manager de GB Foods participa en estas jornadas en la sesión marítima con el título: Towards Optimising Port Ecosystems, moderada por Magda Kopczynska, Directora de Transporte Marítimo de la Comisión Europea, DG Move. Las conclusiones de la jornada sitúan la situación actual en el deseo de mejorar los ecosistemas portuarios, es necesario actuar en ellos para que todos los actores tengan la importancia compartida. El flujo transparente de las mercancías, al mismo tiempo que la información, son puntos de trabajo esenciales para establecer los pilares de funcionamiento correcto de los ecosistemas portuarios en los que falta, todavía, un camino de trabajo e integración de todos los elementos existentes bajo un mismo paraguas considerativo. Se constata la necesaria y estricta transparencia que debe gobernarlos para que existan realmente y sean una realidad, a partir de la necesidad, mediante la aportación de servicio, valor añadido y conexión a todos los actores que forman parte de ellos.

ESC - DREWRY IMO2020 TOOLKIT GROUP

14 octubre. Zoom

Reunión para la monitorización y creación de la fórmula ideal del BAF referente al IMO2020. La promoción de estándares transparentes y cooperativos es el punto principal de esta iniciativa que constata la necesaria colaboración entre actores para un marco transparente y cooperativo.

ZONA DE BAIXES EMISSIONS, PACTE PER LA MOBILITAT

15 de octubre, Ajuntament de Barcelona

Presentación de la Zona de Baixes Emissions en el marco del Pacte per la Mobilitat. Inicio del debate con el Ajuntament en las alegaciones y petición que el marco regulatorio de la transición al nuevo concepto de movilidad sea más atento con las posibilidades reales de llevarlo a cabo. Primer

contacto de los que seguirán con el Ajuntament en la mejora del plan presentado.

MOTORWAYS OF THE SEA FORUM - THE



MARITIME DIMENSION OF THE TEN-T NEWTORK

30 de octubre, Madrid, MITMA

En esta jornada, convocada por la Comisión Europea en el MITMA, en Madrid, se concentran todos los principales actores y agentes logísticos europeos para debatir con los coordinadores europeos Kurt Bodewig, Iveta Radicova y Pat Cox cual es la situación del momento en el mediterráneo y con todas sus implicaciones desde el punto de vista de conexiones, medioambientales, de hinterland y de conectividad con los países no europeos. Desde TRANSPRI

ME Spanish Shippers' Council y ESC formamos parte del panel y de la visión del cliente, y defendemos la posición que la coordinación es indispensable para que los flujos de mercancías no se interrumpan y sean considerados el motor esencial de los corredores de transporte. No es aceptable que la mercancía siempre tenga que esperar, sufrir desperfectos y descoordinaciones de los medios de transporte sólo por una mala concepción del mapa logístico necesario.

PREMIOS ANUALES EL VIGÍA



6 noviembre, Barcelona

Participación en el evento anual de entrega de premios de El Vigía. La sesión siempre es el punto de encuentro de los actores logísticos españoles en el debate y la promoción de la logística como vector principal del impulso económico. Especial mención a VIIA, miembro adherido a TRANSPRI

ME Spanish Shippers' Council, en la recepción de un premio durante la jornada en su labor de promoción de la intermodalidad y la sostenibilidad, ejes fundamentales del transporte en los próximos tiempos.

ESPO CONGRESS ANNUAL EVENT



13 noviembre, Bruselas

Colaboración en el evento anual de la Asociación Europea de Puertos, en colaboración con European Shippers' Council en escenificar la necesaria colaboración entre los puertos y los clientes, que aún no siendo sus clientes directos deben estar presentes en sus planes estratégicos y de funcionamiento.

SMART PORTS - PIERS OF THE FUTURE



20, 21 de noviembre, Barcelona.

Organización de la jornada sobre sostenibilidad y transparencia del transporte marítimo bajo el título: Policy & Sustainability ahead: IMO2020, Transparency & Digitization en la que los ponentes dedican toda una jornada a explorar el futuro modelo

del panorama marítimo.

Abre la jornada Denis Choumert, Presiden-

A detailed agenda for the "SMART PORTS - PIERS OF THE FUTURE" event. The agenda includes sessions on IMO 2020, Transparency, Digitization, and various keynote speeches from industry leaders like Jose Fernández, Sergio Alda, and Henning Schleyerbach. Logos for Smart Ports, GSA, ESC, and Port of Barcelona are displayed at the bottom.

te de European Shippers' Council en la que marca las líneas principales del evento, en la importancia de la transparencia en los ámbitos normativos para generar una cadena de confianza entre los actores del panorama marítimo y logístico. José Fernández, Policy Officer de la Comisión Europea, DG Move, explica el marco regulatorio para los próximos años desde la Comisión y que se enmarca con claro acento en la sostenibilidad y el Green Deal en la que todas las políticas lanzadas desde la Comisión Europea tendrán la pátina verde y sostenible. Sergio Alda, Project Officer the EMSA, la Sociedad Europea de Seguridad explica la aplicabilidad de la normativa IMO2020, los métodos de control, la verificación y el cumplimiento de la normativa en base a los estándares de regulación. Olaf Merk, Administrador de Ports and Shipping de International Transport Forum (ITF) el think tank del transporte de la OCDE, resalta las tensas costuras relationales de los actores

que, con la entrada de la nueva normativa, pueden tensarse definitivamente a no ser que se establezca un modelo cooperativo y transparente, mas necesario que nunca. La jornada hace un giro de 90° ante el en-



foque de Pyers Tucker, Corporate Development de Hapag Lloyd AG, con su presentación Customer Centric Shipping, en la que se antepone la atención del cliente antes que otra ninguna consideración. El marco histórico de cómo se ha llegado hasta el punto actual, las dos versiones de una misma realidad, proveedor y cliente, con las imposibilidades de cumplir según que objetivos operativos y de atención al cliente al tener que focalizarse en los marcos de las corporativos y también los de las alianzas marítimas, otro actor de extrema importancia al que no se le dedica el protagonismo que merece. Economías de escala para reducir costes, incremento de capacidades, decremento de los port-pairs, que en definitiva aumentan el riesgo de percepción de uniformidad del servicio marítimo, sin ninguna peculiaridad que responda a las necesidades de los clientes. Pyers muestra un estudio de mercado en el que se observa una necesidad del cliente en pagar por servicios peculiares que satisfagan sus pe-

A graphic showing a line graph titled "Our 'Quick Quotes' has been very well received by our customers" with data from January 2010 to December 2019. The graph tracks "Volume" and "Quotations" over time, showing a significant increase. Below the graph, five "quality promises" are listed under the heading "We are focusing single-mindedly on quality and customer needs": Responsive service, Timely and accurate documentation, Booked and loaded as agreed, Reliable transport, and Issue resolution. A note at the bottom states "The most important promise is 'on-time delivery' at the shipment level".

taciones ya que no todo el mercado de la contratación marítima está orientado sólo a precio y costes.

Pyers explica el cambio de orientación de Hapag Lloyd en situar al cliente en el centro del objetivo del servicio, hecho que categoriza la calidad en 5 ámbitos distintos: respuesta al cliente, documentación sin errores, compromiso, fiabilidad y resolución de incidencias. El control de la saturación de la información y la dedicación al detalle de la atención del cliente muestran el cambio en la percepción de los usuarios en una mejora relacional, de calidad y de mejora en todo el calendario del supply chain. La mejora en la calidad del cliente, tiene repercusiones en toda la cadena, en la sostenibilidad en la mejora de costes y con el objetivo de cumplir con el compromiso adquirido.

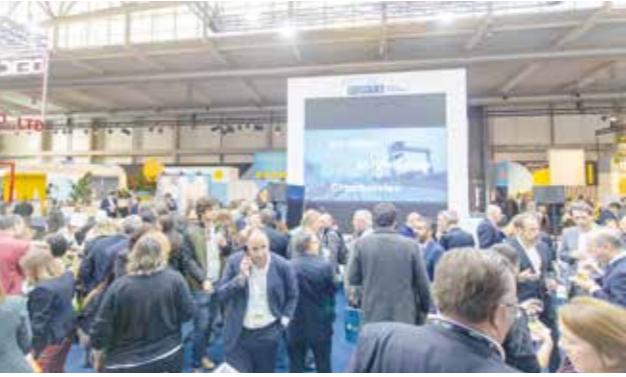


Henning Schleyerbach, COO de Digital Container Shipping Association, cierra las presentaciones desde el punto de vista de la estandarización como tema clave en las futuras relaciones proveedor-cliente. No podemos digitalizarnos si no tenemos una semántica común sobre el flujo de transporte. Debemos lanzar una misma idea y concepto que no sea interpretable ni apropiable por ningún actor en su beneficio. El flujo de operacional debe estar guiado y alimentado por estándares que aporten información sintética, coherente y llena de valor a los receptores de la información generada. Esta presentación es el embrión de la labor de cooperación entre ESC y DCSA en 2020 para mejorar el campo de colaboración entre navieras y cargadores. La jornada se cierra con un debate moderado por Leticia Astudillo de Drewry Shipping

Consultants que incluye los panelistas anteriores y Nicolette Van der Jagt, Directora General de CLECAT. El debate concluye en la necesidad de obtener una mejora opera-

cional del transporte marítimo a partir de la atención a la voz del cliente en combinación con el compromiso al proveedor.

FEPORT- DO WE NEED A BIG BANG FOR



THE EUROPEAN MARITIME LOGISTICS STRATEGY?

28 de noviembre, Bruselas

Colaboración en la jornada de FEPORTE, en la que se exploran los retos actuales, el cambio climático, demografía, empleo, nuevas densidades de la demanda y cohesión interna con la continuidad de los flujos de transporte. Los agentes del transporte marítimo se encuentran en esta jornada para debatir sobre el futuro a medio plazo y de cómo se verá afectado el marco relacional de los actores implicados. Los ponentes de la jornada, desde científicos a agentes sociales, no sólo logísticos, presentan un objetivo no positivo del futuro, a menos que se desarrollen iniciativas de cooperación entre actores para fluidificar el entendimiento y la comunidad de objetivos.

CERCLE D'INFRAESTRUCTURES. 15 ANI-



VERSARIO

4 diciembre, Sabadell

El Cercle d'Infraestructures, entidad muy destacable en el escenario asociativo y de difusión de la logística en el uso de las infraestructuras en Cataluña, celebra su 15º aniversario con una jornada de homenaje a todas las personas que han ayudado a la entidad a crecer, entre ellas TRANSPRISE Spanish Shippers' Council.

PRESIDENCIA PORT DE TARRAGONA RE-



UNIÓN CON EL PRESIDENTE DE TRANSPRISE SPANISH SHIPPERS' COUNCIL EN TORRES

12 de diciembre, Pacs del Penedès

Con el objetivo de programar ejes de colaboración para 2020, el Presidente del Port de Tarragona, Josep M. Cruset, se reúne con el Presidente de TRANSPRISE Spanish Shippers' Council en Torres.



DOCUMENTOS DE OPINIÓN, REFERENCIA Y POSICIÓN

- **Artículo de opinión: Alianzas marítimas y servicio al cliente: ¿misión imposible?**
- **Recomendaciones legislativas para la Comisión Europea**
- **Recomendaciones legislativas al Gobierno del Estado**
- **European Shippers' Council & Drewry SENTIMENT SURVEY**
- **European Shippers' Council llama a la aceleración de reducción de emisiones**
- **Consortia Block Exemption Regulation - Análisis Jurídico**
- **TAPA EMEA para la creación de áreas de descanso seguras en Europa**

TRIBUNA

Es razonable preguntarse si el BER cumple sus objetivos

Jordi Espin
Director de Transprime-Spanish Shippers' Council



La legislación general de la Unión Europea prohíbe establecer consorcios que incumplan con los protocolos de competencia en el mercado. El sector marítimo es el único que ostenta el privilegio en el que se pueden crear consorcios, bajo unas condiciones concretas especificadas en la normativa Consortio Block Exemption Regulation (BER). La Comisión Europea está revisando en este momento esta regulación, vigente desde hace casi un cuarto de siglo, para estimar su eficacia y concluir si las condiciones a las que esta apela son todavía necesarias y aplicables en vistas a su renovación, o no, prevista para 2020.

La normativa BER permite a las compañías navieras formar consorcios, popularmente conocidos como alianzas marítimas, en unas condiciones concretas que aporten a sus clientes mejores servicios. Pero, ¿reciben realmente las empresas cargadoras la mejora en calidad? ¿Obtienen las empresas cargadoras una diversificación o mejoría de la prestación de los servicios marítimos contratados? La opinión de los cargadores europeos, European Shippers' Council (ESC) y de todas sus delegaciones nacionales, es que no, que esta legislación no ha contribuido a mejorar el servicio y debe ser reformada con criterios de transparencia y cumplimiento o, ante su imposibilidad, debe ser derogada completamente.

European Shippers' Council representa los intereses de más de 75.000 empresas cargadoras en la Unión Europea para los que el transporte de mercancías es un servicio indispensable de conexión con sus clientes y está representada en España a través Transprime-Spanish Shippers' Council, en calidad de delegación nacional española.

EL IMPACTO DE LA REGULACIÓN BER

La normativa BER ha establecido, desde sus inicios en el año 1995 hasta nuestros días, el marco de relación entre las navieras y sus clientes para lograr incremen-



PUERTO DE BREMEN

tos de productividad que fructifiquen en mejores servicios para los usuarios. El objetivo principal es aportar una mayor eficiencia a las operaciones de transporte, al mismo tiempo que los beneficios de estas mejoras sean restituídos directamente al mercado y los shippers. Lamentablemente, 24 años más tarde el mercado no se comporta bajo estas premisas ya que el escenario marítimo actual muestra un panorama evidente donde se ha concentrado la oferta, se ha restringido la competencia y se ha tendido a una uniformización de servicios marítimos en las líneas desde/hacia Europa.



La situación de mercado actual, tal y como demuestran los informes públicos de servicios marítimos, está severamente marcada por la baja calidad: *blank sailings, cut and run, booking crunch*, poca fiabilidad y una baja orientación a la voz del cliente. A todo ello, es necesario añadir la larga lista de recargos adicionales (*surcharges*) que pueden ser utilizados como instrumento para esquivar las condiciones estipuladas en los contratos de transporte. Otro factor que hemos denunciado desde ESC a las autoridades de Bruselas es la semblanza de mecanismos de costes y la posible asimilación de patrones tarifarios, hecho que diluye la diferenciación de proveedores.

Al analizar grandes alianzas que están exentas de la aplicación de la legislación general de monopolios de la UE gracias a esta normativa, es razonable preguntarse si el BER ha cumplido sus objetivos. Es paradigmático que esta importante duda no pueda ser probada ni contrastada con datos aportados por las mismas alianzas, ya que los informes de cumplimiento de dominio de mercado son privados y nunca son compartidos con agentes logísticos ni con las autoridades competentes, hecho que esquiva un ejercicio básico de transparencia: la monitorización y comprobación real de rendimientos y buenas prácticas. El último informe de ITF publicado este mes de marzo sugiere que solo cuatro de las 27 alianzas analizadas están ciertamente por debajo del umbral máximo permitido del 30% de dominio de mercado. Esta opacidad manifiesta en datos de referencia sobre las alianzas, sitúa a las empresas cargadoras, en una posición de clara indefensión. Las navieras, hoy, informan sobre una "ausencia de demanda y cooperación del cliente", afirmación que contrasta con la denuncia de las empresas cargadoras sobre la erosión de prestaciones, la poca diferenciación entre los servicios y la nula singularidad de ellos.

DESEQUILIBRIO DE TRATO LEGAL

La normativa BER aporta un desequilibrio de trato legal en el que sitúa en una posición privilegiada a las alianzas marítimas en comparación con el resto de actores, conlleva una ausencia de diálogo, disipa el encuentro de soluciones que mejoren el servicio y concluye en una imposibilidad manifiesta de encontrar soluciones acordadas. Las empresas cargadoras reclaman transparencia como pilar fundamental de relación que establezca un clima de confianza y resitúe las relaciones de mercado en un marco de equilibrio. La normativa BER confronta hoy dos posiciones distantes. Por un lado, la parte que reclama una renovación de la misma contra la que exige su derogación. Desde la Asociación Europea de Empresas Cargadoras (ESC) solicitamos su reforma con criterios de clarificación, transparencia, medición verificable

y concreción de objetivos. También requerimos la inclusión de mecanismos constatables que aseguren que los beneficios de esta regulación sean debidamente restituídos al mercado, a los clientes, empresas cargadoras y agentes involucrados, tal y como define la regulación. En el caso de que esta reforma no pueda ser llevada a cabo, nuestra posición desde la asociación europea de cargadores es la petición de derogación de la Consortia Block Exemption Regulation ante el fracaso manifiesto de cumplimiento de objetivos para los que fue creada. 



EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL

ESC recommendations for DG MOVE for the new legislation term

INTRODUCTION

For shippers, it is important that their goods arrive at the destination at the right time in the right condition, and with a limited impact on the environment. According to most expectations, transport will grow considerably in the years to follow. When no action is taken, it will result in more congestion, more negative impact on the environment, and a lack of personnel.

ESC calls for DG MOVE to focus on the main priorities to keep the European Union an attractive destination to do business, as well as to live in.

ROAD: MAKING TRANSPORT MORE EFFECTIVE

- Infrastructure: investment, innovation, and legislation
- Posting and cabotage: harmonisation and efficiency
- Single window: simplification of customs procedures

Infrastructure

The damage to the economy caused by congestion is already up to 100 billion Euro annually. More steps should be taken to bring this figure down. To improve the current situation in road transport, ESC encourages the EC to focus on:

- Investment
- Innovation
- Legislation

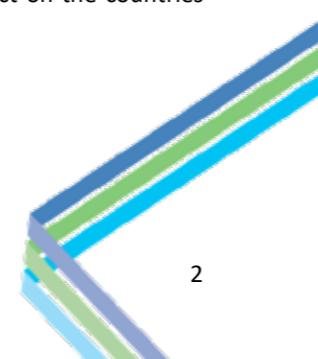
Investments should be foreseen in *infrastructure development, automation, and digitalisation*. *Road charging* as proposed in the framework of the Mobility Package could generate resources for the investment in infrastructure. *Earmarking* is, therefore, indispensable to safeguard that the revenues are actually used for investments in infrastructure.

Innovation - further *piloting of autonomous cars and platooning* - could increase the capacity of infrastructure. Innovation approach in the use of the available resources should also prevail, for example, the use of the European Modular System.

Legislation within the EU should be harmonised to allow transport user to follow the same legal rules in the EU Member States.

Posting and cabotage

Wages as well as social security measures deviate from Member State to Member State. For mobile professions such as transport, these differences create unfair competition between the Members States and have a negative impact on the countries where the renumeration is high.



At the same time, the renumeration should not depend on the nationality of the service provider. In the current situation, ESC supports the principle of the same pay for the same service at the same location independently of the nationality of the service provider.

Cabotage is a possibility to increase the capacity of transport and drivers available and to bring more efficiency in logistics processes. Thus, **cabotage** should be possible. Vehicles should not be forced to return home unnecessarily.

Single window

The new legislation on Maritime (and Aviation) Single Windows harmonises the practices in the EU Member States.

ESC encourages the European Commission to aim at a single window environment in road transport allowing for the simplification of customs procedures - all information on import and export of goods would need to be submitted only once.

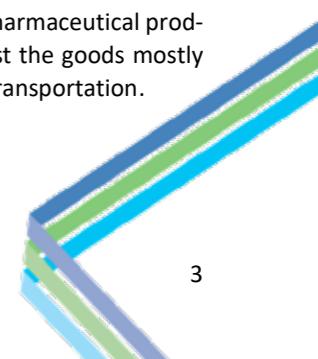
For the coming years, a dovetailing with the customs' maritime should take place.

AIR: INCREASING AIRPORT CAPACITY FOR AIR CARGO

- No discrimination between passengers and cargo
- Legislation on allocation of slots
- Better use of belly planes – major airports
- Better quality of infrastructure/services – secondary airports
- Level playing field on taxation

Importance of air cargo

Air transport is generally used for high-value goods or perishables. Pharmaceutical products, high tech machines, flowers, fruits, and vegetables are amongst the goods mostly transported by air. This type of cargo requires specific conditions of transportation.





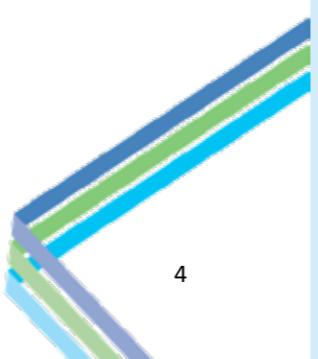
A lack of capacity

Compared to passenger flights, airport capacity available for flights carrying only cargo (full freighters) is diminishing. Full-freighter flights, therefore, have to deviate from the EU hubs to secondary airports where adequate infrastructure is lacking. The result is the sub-optimal treatment of goods, congestion, and hinderance for the residents near these airports.

Measures to foresee

To ensure a timely delivery of perishable goods and medicine, ESC encourages the EC to address capacity issues focusing on:

- An adequate legal basis addressing capacity issues. It is vital that **the European legislation does not discriminate between passengers and cargo**.
- **European legislation on the allocation of slots**
Member States should have more influence in the way slots are allocated on the basis of sustainability, network quality, and an economic output of the designated flight.
- **A better use of belly planes for cargo in major airports**
- **Increasing the quality of infrastructure/services in secondary airports**
- **Level playing field on taxation in aviation**
A possible taxation on aviation can only be enforced on a European level, otherwise the level playing field within the EU aviation market gets disturbed. Revenues from the tax should flow back into direct investments in sustainability and innovation in aviation.
- **Alternative transport modes for passengers**, especially for shorter distances, to create more space for intercontinental flights, including cargo (belly and full freighters).



RAIL: INCREASING EFFICIENCY FOR RAIL CARGO

- Dedicated rail cargo connections in TEN-T
- Innovation to provide reliability
- Noise legislation

Comparable to air cargo, the capacity for transport of cargo by rail is not always an obvious task to organise. A growing number of commuters using rail creates the capacity scarcity for rail cargo.

Dedicated rail cargo connections in TEN-T

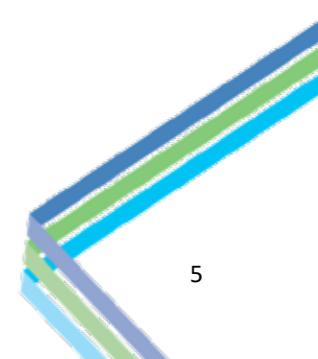
It is important to integrate in the TEN-T programme the option to create dedicated rail connections for cargo. The Dutch "Betuwelijn" can serve as an example but it is still not fully connected with the rest of the corridor. For some commodities such as steel products and chemicals, rail is the only possible mode of transport available.

Innovation to provide reliability

European innovation programmes and legislation should be focused on making rail transport more reliable. Shippers should get tools providing a reliable estimated time of arrival to integrate rail transport into a well-functioning supply chain.

Noise legislation

The adaptation of rail carriages to the new legislation on rail has a high cost impact on the owners of carriages. Next to the costs, the new brakes - especially under winter conditions - will be less durable. It is important that the transition towards more silent carriages does not endanger the shift to rail.





MARITIME: ENSURING LEVEL PLAYING FIELD FOR STAKEHOLDERS

- Protection of shippers' rights
- KPIs as standards of reference of service quality and cooperation
- Shippers' surveys as an evaluation tool

Protection of shippers' rights

In the maritime industry the contract between a carrier and a shipper does not protect the shipper sufficiently. Essential points of the contract such as timetables or ports of call are often not respected. As these are essential elements in the contract, the weaker partners in the contract - the shippers - should be protected, comparable to passengers who use air transportation. These so-called "shippers' rights" might restore the balance between a carrier and a shipper. The balance has been disturbed by legislation such as the Block Exemption Regulation allowing carriers to work together more closely and introduce the economies of scale (mega vessels).

KPIs as standards of service quality and cooperation

With the current market situation and a lack of dialogue amongst the parties, it is essential to agree what Key Performance Indicators are relevant and may be used for common understanding amongst the maritime logistics stakeholders. It is crucial to connect to standards of reference and to have the indicators as main definitions for service quality discussion with customers - shippers.

Shippers' surveys as an evaluation tool

Shippers' logistics aggregated data is usually not under the domain of shippers since it is recorded while shippers' cargo is being carried to its destination by private and public intermediaries. It is important to promote surveys and statistics to show information about customers' volumes and customers' service satisfaction and its evolution over time.



ENVIRONMENT: MEASURING AND REPORTING EMISSIONS

- Using the GLEC Framework as a harmonised approach

Meeting the goals of the Paris agreement will be one of the biggest challenges that industry has been ever facing. More than ever, a harmonised system to measure and report emissions will be needed.

LEARN project - GLEC Framework

Within the framework of the LEARN project, industry has developed *the GLEC Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting*. In the years to come, this framework can provide a harmonised approach on measuring and reporting of emissions. The use of the GLEC Framework should enable a smooth implementation of legislation that could be introduced to meet the Paris agreement.

DIGITALIZATION: CONTINUING THE PROGRESS OF DTLF

The first tranche of the Digital Transport and Logistic Platform (DTLF) has been quite successful. Even within Europe transport and industry are still suffering from different standards and modes of handling specific documents. The European market enabling digital transport documents would be a large step forward.

Additionally on multimodal transport, a multi-modal transport document based on a global multi-modal transport treaty would bring more efficiency to multimodal operations.

Recomendaciones legislativas de las empresas cargadoras al Gobierno del Estado



SPANISH
SHIPPERS'
COUNCIL



RECOMENDACIONES DE LAS EMPRESAS CARGADORAS ESPAÑOLAS PARA EL NUEVO PERÍODO LEGISLATIVO

Documento de posición
- Junio 2019 -

INTRODUCCIÓN

Este documento de posición aglutina las prioridades y objetivos de las empresas cargadoras en el marco de actuaciones y desarrollo para los próximos años. Éste ha sido confeccionado con la voluntad de ser una herramienta útil de resumen de las recomendaciones en el marco de la logística y el transporte en España.

El objetivo principal de las empresas representadas por AEUTRANSMER y TRANSPRIIME Spanish Shippers' Council, es la generación de un entorno eficiente, que responda a los retos actuales de la crisis climática al mismo tiempo que incorpore los puntos esenciales de transparencia y colaboración entre los principales actores en la mejora y atención al entorno del transporte de mercancías en los modos específicos y en los conceptos y actuaciones de afectación transversal.

PAGINA 1/4

1 - MODOS DE TRANSPORTE

Con recomendaciones priorizadas en cada modo de transporte en los que se estima la necesaria atención en los ámbitos descritos a continuación.

A - TRANSPORTE TERRESTRE

Mejora en la eficiencia y competitividad del transporte terrestre a partir de las actuaciones prioritarias en los ámbitos siguientes:

- i. Aumento de las masas y dimensiones. Coordinación con los países vecinos para la fluidez de los flujos de transporte y mejora inmediata de la eficiencia en el transporte terrestre.
- ii. Fomentar la incorporación de nuevos conductores con desarrollos en la mejora de la prevención y coordinación (CAE) de riesgos laborales específica para el transporte, así como la creación de zonas de seguridad y descanso en combinación con los programas de formación. Apoyo del ámbito de transporte europeo: salarios, horarios, vuelta a casa
- iii. Definición de un modelo de transporte sostenible: fiscalidad del combustible, financiación de infraestructuras con un modelo de viñeta para todos los vehículos (pagos por distancia) así como la clasificación ambiental de vehículos, neutralidad tecnológica, LCA (*life cycle analysis*)

Otros temas de consideración importante son también la mejora de la distribución urbana de mercancías en los ámbitos de eficiencia y coordinación interurbana, así como también la Simplificación de la normativa en autorizaciones complementarias y la armonización de calendarios de circulación

B - TRANSPORTE FERROVIARIO

Aumentar el uso de infraestructuras por las mercancías y promoción del uso de este medio de transporte en los ámbitos industriales para su consideración de transporte complementario en el fomento de la intermodalidad y complementariedad.

- i. Incremento de la longitud de los trenes para maximizar capacidades
- ii. Ejecutar los ejes ferroviarios de mercancías: desdoblamiento de plataformas, corredores mediterráneo, atlántico, conexión vasco-francesa
- iii. Implantar el desarrollo del 4º Paquete Ferroviario
- iv. Promover las conexiones ferroviarias industriales para que sean incluidas en los proyectos constructivos y de financiación

Es de importante consideración también la adaptación y desarrollo de la red liberada de pasajeros al transporte de mercancías.

PAGINA 2/4

C – TRANSPORTE MARÍTIMO

Es necesario que la transparencia y el diálogo entre agentes portuarios configuren los ejes conductores de desarrollo del transporte marítimo y las comunidades logísticas portuarias, en la observación también del fomento a la intermodalidad.

- i. Reducción de las tasas portuarias y eliminación de la tasa a la mercancía (no existente en ningún otro país del mundo)
- ii. Agilizar, modernizar, digitalizar y adaptar a un entorno de mercado las operaciones fronterizas: PIF, SOIVRE, Aduanas
- iii. Interoperabilidad entre sistemas de puertos españoles (*Port community systems*)
- iv. Implantación de indicadores de transparencia en los puertos españoles

Es de importante consideración también la mejora de los servicios portuarios de estiba, de condiciones del transporte terrestre portuario con criterios de coordinación, flexibilidad y coste. Desarrollo de la sostenibilidad en el transporte marítimo con la contribución a la Zona ECA en el Mediterráneo.

D – TRANSPORTE AÉREO

La consideración del transporte aéreo como potenciador del e-commerce y de los canales de inspección y aduanas con máxima flexibilidad para fomentar el tránsito de mercancías sin interrupciones.

- i. Impulsar los procesos de certificación para tipologías diferenciadas de productos (singularmente productos farmacéuticos y perecederos), y la dotación de instalaciones específicas en los aeropuertos.
- ii. Disponer suelos logísticos próximos a los aeropuertos para dar respuesta a la creciente actividad de e-commerce.
- iii. Potenciar aeropuertos secundarios para maximizar la red de rápida distribución.

Es de importante consideración también el desarrollo de un sistema de monitorización y control de la calidad de servicio de la carga aérea, con el objetivo de evaluar de forma continuada la posición competitiva con otros aeropuertos europeos, y facilitar el desarrollo de planes de mejora.

2 - MEDIDAS Y CONCEPTOS TRANSVERSALES

Los puntos siguientes se estiman de afectación transversal a los modos de transporte descritos anteriormente por el efecto multiplicador de eficiencia y proyección del nuevo paradigma de logística y el transporte requerido en la actualidad.

A- INTERMODALIDAD

La coordinación entre medios de transporte es vital para mejorar los resultados de eficiencia y afrontar los retos inmediatos así como también la consideración de complementariedad que los medios existentes merecen considerar.

- I. Apoyo a las autopistas marítimas y ferroviarias
- II. Creación de modelos de incentivación: ecobono a las empresas cargadoras, renovación de semirremolques y flotas.
- III. Apoyo de la flota de carga general de corta distancia (*Short Sea Shipping*) y consideración de este medio como complementario a la carretera y ferrocarril.

Es de importante consideración también el desarrollo de terminales intermodales en puertos y nodos ferroviarios y aéreos como paso complementario y agilizador.

B – DIGITALIZACIÓN

La digitalización, no por ser el último punto, es el menos importante, ya que debe ser el pilar básico en el que tengan fundamento los puntos descritos anteriormente.

- i. Digitalización de los documentos de transporte en la normalización europea & coordinación europeas de uso nacional y transfronterizo. Documento de control, documentación técnica de los vehículos, capacitación profesional, permisos de conducir, ITV. Carta de porte ferroviaria. Peticiones de servicios portuarios
- ii. Desarrollo de la ventanilla única aduanera (VUA), *Maritime Single Window* (MSW) para agilizar el despacho de mercancías, basada en la simplificación de procesos administrativos, y la gestión por Aduanas de un punto de entrada único a través del servicio web.

Es de importante consideración también la fluidificación y digitalización de las operaciones en terminales de transporte (nodos de conexión, puertos, estaciones, *hubs*: flujos de vehículos, control de accesos, documentación y facturación. Se estima necesario también el desarrollo de una plataforma digital de intercambio de información entre las empresas de la comunidad de carga aérea, y de éstas con los organismos de la administración involucrados en la actividad.

European Shippers' Council & Drewry SENTIMENT SURVEY



Press release

Satisfaction survey in container transport: Shippers dissatisfied with clarity of surcharges and transit times

London, UK, and Brussels, Belgium, 8 April 2019

The level of satisfaction concerning container carriers among exporters, importers, and freight forwarders falls marginally, according to the third annual shipper satisfaction survey of Drewry and the European Shippers' Council (ESC).

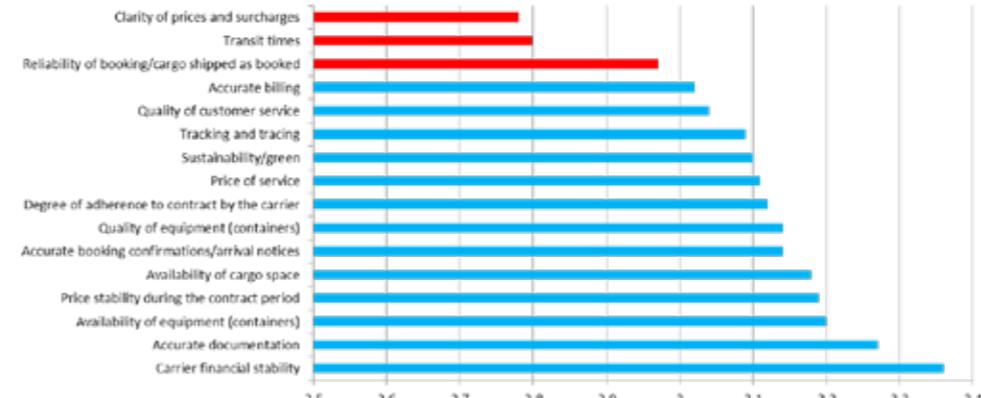
The joint ESC and Drewry survey reveals that the 249 shippers and forwarders who took part in the survey rated *the service of container shipping lines* with a score of 3.1 on average (which is 0.1 lower than last year) on a scale of 1 (very dissatisfied) to 5 (very satisfied).

Customer satisfaction was reported least favourable for *clarity of prices and surcharges*, *transit times*, and *reliability of booking/cargo shipped as booked* scoring between 2.8 and 3 (see chart).

The carrier service attributes which shippers were the most satisfied with were *carrier financial stability*, *documentation accuracy*, and *availability of equipment (containers)*, which received average scores between 3.2 to 3.4.

All the service features were overall awarded mid-range scores; only 4% of customers were "very dissatisfied" with carrier services and only 6% were "very satisfied".

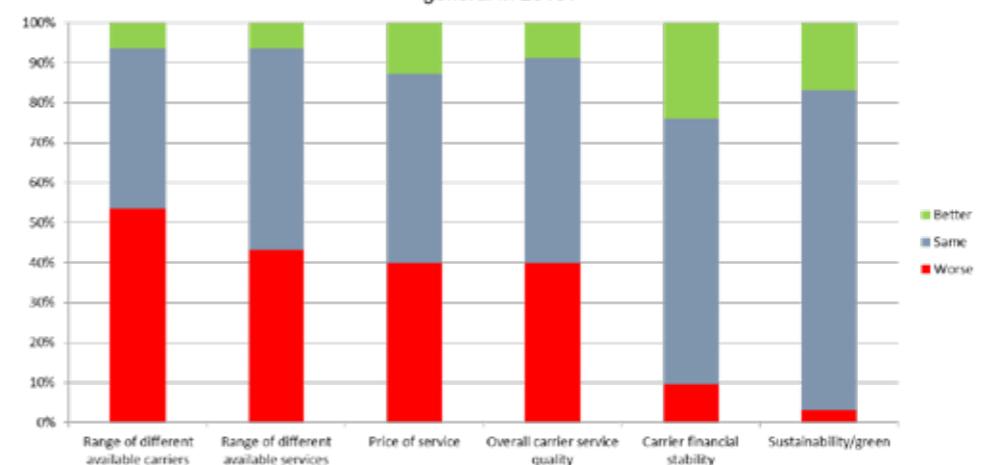
Based on the service you received from carriers in 2018, please tell us how satisfied you are with the carriers on average for each of the service and cost criteria from 1 (very dissatisfied) to 5 (very satisfied):



Source: Drewry-ESC shipper satisfaction survey 2019

Shippers and forwarders also said that carrier performance has deteriorated between 2017 and 2018 in four areas: *the range of different available carriers*, *the range of different available services*, *the price of service*, and *the overall carrier service quality*. But *carrier performance related to sustainability/green* and *carrier financial stability* have improved since 2017, according to the survey respondents.

Compared with 2017, how do you assess the performance of the carrier industry in general in 2018?



Source: Drewry-ESC shipper satisfaction survey 2019

"The survey results reinforce the opinion already expressed in the recent ESC Position Paper and in the message addressed to the EU Directorate-General for Competition on the Consortia BER that more transparency is needed from maritime carriers," said Jordi Espin, ESC Maritime Transport Policy Manager. "Service levels, performance targets, market improvements, and price structuring should be set with a focus on clarity and an open observation analysis," added Jordi Espin.

"It is very clear that clarity of prices and surcharges has become a key topic for shippers and forwarders – particularly medium-sized ones. Starting from the 2018 emergency fuel surcharges and continuing with the current uncertainty over post-IMO 2020 fuel surcharges we expect the conversation between carriers and shippers to remain ongoing in 2019," said Philip Damas, head of the logistics practice at Drewry.

"In the short term, carriers ought to be more transparent in their new BAF matrices and formulae and need to address their customers' growing needs for predictability and visibility of carrier performance in the long run if they want to reach good levels of customer satisfaction," added Damas.

<ENDS>

For further information, please contact:

Drewry
15-17 Christopher Street,
London EC2A 2BS
United Kingdom
Tel: +44 (0)20 7650 1676
Fax: +44 (0)20 7987 9396
E-mail: harley@drewry.co.uk

European Shippers' Council
Bluepoint Building
80, Bld. A. Reyers
1030 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 706 8186
Email: k.kliuyeva@europeanshippers.eu

About Drewry

Drewry is a leading international provider of research and consulting services to the maritime and shipping industry. From its origins in 1970 London to a 21st century maritime and shipping consultancy, Drewry has established itself as one of the most widely used and respected sources of impartial market insight, industry analysis and advice. Offering a unique combination of sector knowledge, rich market insight and commercial awareness

Drewry is able to consistently deliver the performance, profitability and competitive advantage its clients seek.

Drewry serves its clients through four business units: Drewry Maritime Research, publishing market-leading research on every key maritime sector; Drewry Maritime Advisors, supporting the needs of shipping and financial institutions; Drewry Supply Chain Advisors, providing sea freight procurement support to retailers and manufacturers; and Drewry Maritime Equity Research, delivering an Investment Research Service on listed companies operating in the industry.

Drewry has a truly global perspective of the maritime sectors and areas of expertise it covers and employs over 100 professionals across an international network of offices in London, Delhi, Singapore and Shanghai.

About the ESC

European Shippers' Council was founded in 1963 to represent the logistic interests of manufacturers, retailers, and wholesalers, collectively referred to as shippers, in all modes of transport. ESC Members are national shippers' councils, key European commodity trade associations, and corporate members. Thus, European Shippers' Council represents the freight transport interests of some 100,000 companies.

European Shippers' Council llama a la aceleración de reducción de emisiones



PRESS RELEASE

Shippers' and forwarders' associations commit to accelerating logistics emissions foot printing and reduction

Brussels, Belgium, 15 April 2019

Given the increasing urgency to step up decarbonisation efforts in the logistics sector, European shippers and freight forwarders are committed to logistics emissions footprinting and reduction. ESC and CLECAT stand for a universal methodology to calculate emissions from logistics operations, provided by the GLEC Framework, and support upgrading it into an ISO standard. However, this should remain a voluntary initiative led by the industry.

CLECAT and ESC actively contributed to the [LEARN project on logistics emissions accounting](#), which kicked off in October 2016 and finished in March 2019. The objective of the LEARN project was to mobilise companies to measure and report on the carbon footprint of their logistics supply chains in a transparent way, with a view to influence meaningful emissions reduction actions.

The LEARN project focused largely on advancing the business uptake of the [Global Logistics Emissions Council \(GLEC\) Framework](#), which provides companies with a universal methodology to calculate emissions from logistics operations across their global supply chains.



As part of the project, the practical applicability of the GLEC Framework was tested by over 30 companies that represent both customers and providers of freight and logistics services across different transport modes. Accordingly, the testing results demonstrated that logistics emissions accounting works for business and is instrumental for improved efficiency and emissions reduction. Many companies have now formally adopted the GLEC Framework, including the largest European freight forwarders and service providers such as DB Schenker, DP-DHL, Geodis, Kuehne+Nagel and SNCFLogistics.

Although the LEARN project on logistics emissions accounting has come to an end, ESC and CLECAT will continue advocating for the universal adoption and implementation of the GLEC Framework, as well as the upgrade of the GLEC Framework into an ISO standard and the alignment with the EN16258 standard. Furthermore, ESC and CLECAT will promote incentivising policy action at different levels of governance, while emphasising that carbon accounting and reduction should remain a voluntary initiative led by the industry.

Consortia Block Exemption Regulation - Análisis Jurídico



Joint Submission in response to the consultation by DG Competition of 20 November 2019 on its proposed prolongation of the Consortia Block Exemption Regulation (CBER) based on its findings in the Evaluation of the CBER presented in the Staff Working Document by CLECAT, FEPOR, ESC and ETA

Introduction and Summary

This legal analysis has been prepared for CLECAT, FEPOR, ESC and ETA in relation to the Commission's proposal published on 20 November 2019 to prolong the existing block exemption of liner shipping consortia (i.e. the Consortia Block Exemption Regulation, "CBER") from the application of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union¹, without any modifications to the version of the CBER prolonged in 2014.

The purpose of this Joint Submission is to challenge the legal grounds for the conclusions of the Evaluation of the CBER in the Staff Working Document (SWD)². It takes the form of a legal analysis (procedural and substantive) exposing the fundamental flaws in the SWD, and in particular in relation to the five criteria applied in the SWD Evaluation on which the reasons for its conclusions on the CBER are based:

- Its effectiveness in facilitating consortia agreements in the market place
- Its efficiency in reducing compliance costs to carriers
- Its relevance in the current market conditions
- Its coherence with other aspects of EU competition law and wider policies
- Its added value to the role of the EU as competition regulator

The legal analysis is made taking into account the Commission's latest Consultation Summary³ and its Evaluation Roadmap describing the context, purpose and scope of the Evaluation as well as the Better Regulation Consultation Strategy⁴ including data collection and methodology. The next section highlights the lack of transparency of the consultation over a period of nearly two years and its failure to focus on the market developments relevant to the application of Article 101(3) by a BER.

In summary, it will be demonstrated that the Commission has failed:

- (1) to obtain the relevant price and market share data and information readily available from the carriers to enable it to review the operation of the CBER in the light of the major developments in the industry since the last review in 2014;

¹ Commission Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), OJ L256/2009, 29.9.2009, p.31-34.

² European Commission SWD (2019) 411 [412] final, 20.11.2019.

³ See, for example, "Consultation strategy for the evaluation of Consortia Block Exemption Regulation" relating to the consultation period to be launched in Q3 2018 on DG Competition's website , and the more recent entry on the DG Competition website "Consultation on the evaluation of the consortia Block Exemption Regulation, from 27.09.2018 to 20.12.2018.

⁴ Ares(2019)7161206, the "Evaluation Roadmap" on the DG Competition website with a start date of Q2 2018 and end date of Q4 2018, stating in the section on B. Better Regulation, Consultation strategy that "An evaluation Staff Working Document will be published in Q4 2018". In fact, the SWD was not published until 20.12.2019.

- (2) to recognize that a BER is the application of competition law by legislation of general application to a category of defined agreements but is not a self-standing law in the same way as standard EU legislation subject to the EU Better Regulation policy and the related Evaluation process;
- (3) to assess the five Evaluation criteria accurately and in a balanced way, in any event, in particular because of the failure to obtain the available relevant data and mainly by ignoring important changes in the liner shipping market since 2014. Without any, or at least any adequate explanation, the SWD has wrongly excluded, Global Alliances from the evaluation of the CBER. Alliances have through investment in ULCV's largely changed the economics of international liner shipping, which in turn has changed cost structures for logistics and infrastructure providers;
- (4) to recognize, despite the evidence provided in the relevant ITF reports including its report on the Impact of Mega ships (2015) and the more recent ITF study on liner shipping alliances, that the reduced possibility of costs rationalisation has resulted in a continuous deterioration in the quality of service and therefore an erosion rather than increase in economic benefits to share with users;
- (5) to analyze the impact of liner shipping consortia on ports operations and landside transportation.

Commission Summary of Consultation

The Commission's Consultation Summaries and its various Evaluation Roadmaps describe the context, purpose and scope of the Evaluation as well as the Better Regulation Consultation Strategy including data collection and methodology.⁵ The roadmaps raise questions about the timetable followed by the Commission since the consultation period is said to have ended in December 2018 (when the Roadmap stated that the Evaluation Report would be published) but the Evaluation in the form of the SWD was not published until 20 November 2019. It is not clear what happened in the intervening period and whether or not the Commission changed its conclusions.

However, the Commissions Consultation summaries and Roadmaps highlight how the Commission's has wrongly given precedence to the five Better Regulation criteria rather than focused on reviewing the competition law issues relevant to any prolongation of a 25 year old BER, and whether it still complies with the four conditions for exemption in Article 101(3). In particular, the SWD has paid too much attention to the carriers' arguments about the legal costs of competition compliance rather than carried out a thorough analysis of the relevant major market developments since the last review started in 2013.⁶

⁵ See, Footnotes 3 and 4 above.

⁶ Purpose of the document

The purpose of this evaluation is to assess whether in view of the general policy of harmonizing competition rules and considering the major developments in the liner shipping industry in recent years, the Consortia BER is still relevant and delivering on its objectives, and whether it is doing so in a coherent, effective and efficient manner, creating EU added value. This evaluation will inform the decision of whether to let it expire or prolong it and if so, under which conditions. Allowing the Consortia BER to expire would not mean that consortia agreements would become unlawful, but that they would be examined under the general rules on competition just as cooperation agreements in other sectors. (emphasis added)

The criteria that the Commission will apply in its evaluation of the current Consortia Block Exemption Regulation are:

Effectiveness: considering the major developments in the industry, does the Consortia BER still facilitate economically efficient cooperation that also benefits consumers?

Efficiency: what is the effect of the Consortia BER on costs? Does it help undertakings to cut costs or conversely does it increase compliance costs? Which policy option would cause less burden or complexity?

Relevance: is the Consortia BER still relevant considering the major developments in the industry and the modes of cooperation between carriers?

(1) The Commission has failed to obtain the relevant price and market share data and information readily available from the carriers to enable it to review the operation of the CBER in the light of the major developments in the industry since the last review in 2014.

The Commission's current legal conclusions regarding the limitations to the Evaluation Assessment methodology, the first type consisting in "the objective limitations of data collection" which it says were most pertinent to the collection of overall service price and the calculation of precise market shares, because of the role of business secrets (See, Section 4.3, pages 15 to 16), ignores its use of targeted questionnaires sent to six carriers. However, as there is no non-confidential summary of the four carrier responses that the Commission appears not to have received, but which should have been required, it is interesting to note the questions asked by the Commission in the carrier targeted Questionnaire used in the last CBER review in 2013. Here, the Commission's approach was to obtain information through formal requests for information under Article 18(2) of Council Regulation 1/2003 used in its targeted questionnaires sent to stakeholders, including the Questionnaire to Carriers,⁷ as part of its information gathering procedure in 2013 for its 2014 review of the CBER.

• **The 2013 Request for Information Covering Letter**

The 2013 Request for information to carriers reveals how the Commission does not appear to have followed the normal procedure available to it in the present review of the CBER to obtain the relevant price and market share data from the carriers that it says it does not have for its evaluation in the SWD:

1. The objective of the review is to establish whether the conditions attached to the block exemption regulation on maritime consortia (the "Consortia BER") continue to be in line with present day market conditions and fulfil the four cumulative conditions of Article 101(3) TFEU.
2. In order to achieve this objective, the Commission is dependent on information received from stakeholders. We would be grateful if you, as a carrier, could provide the information requested in Annex 1. This information will assist the Commission in establishing the most appropriate legal framework for the application of competition rules to liner consortia, in full knowledge of the facts in their economic context.
3. Please be assured that the Commission will not disclose the information you provide to third parties, if you so request, [and supply a non-confidential version of any business secrets or confidential information] and will not use it for any other purpose than that of reviewing the Consortia BER.
4. This letter is a formal request for information made in accordance with Article 18(2) of Council Regulation No 1/2003, of which the relevant extracts are attached (Annex IV). Article 18 empowers the Commission to require undertakings and associations of undertakings to provide all necessary information whether or not they are suspected of any infringement of the competition rules." (emphasis added)

Coherence: Is the Consortia BER coherent with the general policy of harmonizing competition rules and replacing sector-specific rules with measures (BERs or guidelines) providing general guidance on the application of Article 101 TFEU?

EU added value: what is the added value of the Consortia BER considering the Commission's measures of providing general guidance on the application of Article 101 TFEU?

⁷ HT.3754 – Review of the 2009 Block Exemption Regulation for Liner Shipping Consortia (Consortia BER)

1.1 Commission failure to use its power to request information from carriers properly under Article 18(2) Council Regulation 1/2003

The Commission's defective procedure failing to use its power to request information from the carriers makes it impossible for other stakeholders to comment on the data that it says it has used because it claims, on the one hand, that "the overall (final) prices cannot be established or calculated with precise certainty. Similarly, it was not possible to calculate carriers' market shares with full precision. This is due to the possible divergence between capacity and volume figures (known only to individual carriers), and to the fact that the information is not granulated enough to have accurate market share calculations."(emphasis added). On the other hand, the Commission seems to contradict the evidential issue that it has identified by concluding: "however, considering information in the context of its activities in the sector, i.a, merger control decisions, this first type of limitation is not expected to have any material impact on the evaluation." (see SWD, Section 4.3 page 16). Not only has the Commission not revealed what particular information it has received in the context of recent maritime merger control filings, but this information is unlikely to be as complete as the carriers could each provide if sent an appropriate Request for Information (RFI) under Article 18(2) of Council Regulation.

As the Commission SWD demonstrates, it is unclear which consortia are still covered by it since it is difficult to monitor whether or not the 30% market share threshold condition is met. One of the reasons for this legal uncertainty is that the Commission uses the "combined market share" of the consortia lines on a specific trade, which takes into account the complicated cross-linkages between consortia. Olaf Merk, in his article of 17 December 2019, emphasises this problem by reference to his Figure 3 "Ranges of uncertainty on combined market shares on consortia covering Europe" which sets out the range of possible market shares on the trades serving Europe. As the parties to this Joint Submission, he concludes that the Commission recognises that it does not have the necessary data to reach the conclusions it does in its SWD and that collecting it from the carriers would help to provide legal certainty.

• **The 2013 Carrier targeted Questionnaire**

Paragraph 35 of the Guidelines on the application of Article 101(3) TFEU states that the parties to an agreement are relieved from their duty under Article 2 of Council Regulation 1/2003 to show that their agreement fulfils the four cumulative conditions for exemption in Article 101(3) where they can prove that their agreement meets the conditions of an applicable BER. This means that the carriers bear the burden to prove that their consortia agreements meet the conditions of the CBER. As the Commission says the carriers have not provided it with sufficient relevant price and market share data, the carriers have not satisfied the burden of proof. The Commission, therefore, has no legal grounds for concluding in the SWD that the CBER is relevant in the changed market conditions since 2014, nor effective or efficient. Moreover, the further market changes, including market definition, recently anticipated by Commission Senior Vice-President Vestager resulting from globalisation and digitalisation would require the carriers to provide evidence relating to the dominant role of end-to-end services and future market developments, such as connected digital information services.

• **The 2013 Carrier targeted Questionnaire**

The Questionnaire to Carriers annexed to the letter RFI, illustrates its purpose and provides examples of questions regarding market data that the Commission needs to obtain from the carriers, even now, if the current CBER review and evaluation are to be legally valid.⁸

• **A. Purpose of the request**

The purpose of this questionnaire is to assess whether the block exemption regulation on maritime consortia (the Consortia BER adequately reflects current market reality...)" (emphasis added)

The Questionnaire asks the carriers to list for each trade on which the consortium operates the five major competitors to the consortium and to estimate the market share that they have on each trade.

It is to be noted that this question is highly relevant as it indicates that the Commission considered in 2013 that it expected there to be five major competitors on each consortia's trade in order to meet the condition of effective competition required for exemption by Article 101(3) TFEU. It follows that today the market has totally changed in certain trades such as Asia— North Europe. Here the four competitors are said by the WSC to account for only 1% of capacity. This means that effective competition has been eliminated by the consortia operating on that trade, namely the three Global Alliances.

The Questionnaire also asked the carriers what are the economic considerations at the basis of the industry trend towards increasing vessel size and capacity and does this trend have an impact on the incentive to enter into consortium agreements. This is a key question that the Commission does not appear to have asked the carriers in the course of the present lengthy consultation, while apparently not accepting the view of ITF and the four parties to this Joint Submission that, but for the CBER, the carriers

C. Questions

I. Contact details and undertaking information market share

5. Please list your ten main clients in terms of volume for the three last years. (emphasis added)

II. Questions regarding consortia to which your company participates

6. Please list all liner-shipping consortia to and from Europe in which your company participates. Please also indicate the trade(s) on which they operate. (emphasis added)

7. Please provide copies of each of the consortium agreements. (emphasis added)

8. Please submit the service schedules of each consortium, including all ports of call. (emphasis added)

...Transport capacity and volumes

15. Please indicate your estimation of the total transport capacity (in TEU) of each trade on which the consortium operates for the years 2010, 2011 and 2012. (emphasis added)

16. ...total transport capacity of the consortium (in TEU) on each trade...

18. ...estimation of how much cargo (in TEU) was carried in total on each trade...

19. ...how much cargo (in TEU) the consortium as a whole carried on each trade...

1. 20. ...how much cargo (in TEU) your company carried within the consortium, and if different the total transport capacity of your company, for each trade

21. ...how much cargo (in TEU) your company carried on its vessel(s) on behalf of other members of the consortium ...distinguish between space that was (i) exchanged, (ii) sold or (iii) cross-chartered.

Competitors

22. Please list for each trade on which the consortium operates the five major competitors to the consortium. Please estimate the market share that they have on each trade. (emphasis added)

Port terminals (35, 36)

Computerized data exchange systems (37)

...Individual Service Contracts or equivalent (42 – 44) ...

III. Questions regarding the Consortia Block Exemption...

52. What are the economic considerations at the basis of the industry trend towards increasing vessel size and capacity and does this trend have an impact on the incentive to enter into consortium agreements? Please explain? (emphasis added)

would not have continued to invest in ULCVs and collaborated in three mega Global Alliances, as well as consolidating the market through mergers.

1.3 World Liner Data Limited has been ignored

Further, as the ITF clearly explains in its 2019 Report ("Container Shipping in Europe: data for the Evaluation of the EU Consortia Block Exemption Regulation", page 10 and Box 1), the World Liner Data Limited (WLDL) collects and manages the volume and rate data of its 18 global carrier members. The Commission needs to use its power to request information under Article 18(2) of Council Regulation 1/2003 to obtain all the WLDL data that it needs for its evaluation of the CBER. In particular, the Commission needs to obtain and verify all the relevant commercial data included in the WLDL database as identified by the ITF 2019 Report Box 1, on page 10, and the terms of the information exchange agreements which expressly extend to discussions and meetings, reminiscent of the Voluntary Discussion Agreements (VDAs) that the carriers have operated until recently on Asia and Pacific trades, such as the now defunct Transpacific Stabilisation Agreement.

The Commission support for the carriers' promotion in other jurisdictions of co-operation agreements relying on the CBER, (see paragraph 5.5, page 33, "EU added value") is misplaced. The carriers have abused the precedent of the CBER in jurisdictions such as Singapore and Japan which allow Voluntary Discussion Agreements (VDAs, including prices). However, the tide is turning after the Hong Kong Competition Authority rejected the carriers' lobbying for a BER for VDAs using unattractive written threats not to call Hong Kong, available on the Hong Kong authority's website. The situation in Australia may result in stricter application of the competition rules by the ACCC but the carriers may successfully pressurize Australia with threats of excluding Australian ports just as they pressurized New Zealand to go beyond the CBER and allow shipping cartels when they had proposed reforms, because these countries' ports are not generally of a sufficient size to take ULCVs.

The evidence to date is that the carriers have used the CBER as a basis to extend the exemption to Voluntary Discussion Agreements, which include prices. The Commission should be obtaining the relevant information on the WLDL agreements and the Carriers discussion powers to see if they provide for the discussion of prices in Europe either directly or through the application of the effects doctrine, which gives the Commission jurisdiction over agreements made overseas but which have the effect of restricting competition within the EU.

1.4 Mega ships preclude further carrier cost rationalisation

As indicated in the ITF market reports referred to by the Commission, but only in part, in its Evaluation Report, this data will confirm that port to port rates have not decreased since the last review of the CBER in 2013/2014 despite the continuing global economic difficulties caused by the banking crisis of 2008. It will also show that any rationalisation from investment in mega ships or Ultra Large Container Vessels (ULCVs) has not been passed on to users, largely because the carriers costs have increased rather than enabled any rationalisation, as required by the CBER. (The SWD actually notes that carriers' costs have reduced by 2% more than their port to port rates.) The ITF has rightly questioned whether in fact the introduction of ULCVs will increase the carriers' costs because no further rationalisation is feasible, undermining the rationale for exemption relied upon by the CBER. The SWD does not address this key issue for the relevance of the CBER.

1.5 The Commission has ignored the impact of miscellaneous charges and surcharges in its evaluation

Freight charges are a relatively small element of the total shipping costs and carriers. It is felt that the carriers abuse their strong position by creating a plethora of surcharges and miscellaneous charges that can be directly linked to the sea freight leg and are clearly part of it. Often, the consignee in the bill of

lading is left with no other choice but to pay related charges in order to avoid delays that would have a more serious impact on the supply chain.

Apart from surcharges and miscellaneous charges there are examples and recent court cases which demonstrate that shipping lines also abuse their position when it comes to demurrage charges. The Federal Maritime Commission of the USA has recently identified how shipping lines take unreasonable advantage of their position (Federal Maritime Commission, Interpretive Rule on Demurrage and Detention under the Shipping Act, 46 CFR Part 545, Docket No. 19-05, RIN:3072-AC76). A number of carriers have reported profits that are very much related to the charging of surcharges and demurrage charges.

1.6 The importance of carriers own self-assessments as a key source of relevant evidence for the Commission's evaluation of the CBER

If the Commission obtained the carriers' own self-assessments regarding the application of the CBER to their consortia agreements, they will show whether the three global Alliances meet the market share threshold condition on any of the trades that they serve. Alliances may only fall within the scope of the CBER if they are treated as multiple consortia agreements with the individual or linked consortia agreements on each trade lane being assessed separately by trade route. It follows that the Commission has failed to establish that the BER is relevant in the container liner shipping market because it has failed to establish data on the prevalence of consortia – footnote 79 in the SWD on the difficulty to establish market shares is an admission that compliance with the BER is not enforceable.

(2) The Commission has failed to recognise that a BER is the application of competition law by legislation of general application to a category of defined agreements but is not a self-standing law in the same way as standard EU legislation subject to the EU Better Regulation policy and the related Evaluation process.

For this reason alone, the Commission has asked itself the wrong questions by limiting its "review" of the CBER to the five Better Regulation Evaluation criteria, and in particular by putting the main emphasis on the "effectiveness" rather than the "relevance" of the CBER. In any event, its analysis of effectiveness results in an unrealistic answer to the question whether the self-assessment required to be undertaken by carriers to satisfy themselves that the CBER applies to their cooperation agreements saves the undertakings significant legal fees when compared to a general competition self-assessment exercise, in the absence of the CBER.

2.1 Commission failure to take into account the significance of the change in legal nature of BERs since the first 1995 CBER following modernisation of competition law in 2004 despite noting it in the SWD (paragraph 2.1, page 4)

The introduction of the Better Regulation process of Evaluation into the review of the CBER has also resulted in the Commission failing to take into account that the very concept of a BER has changed since the modernisation of EU competition law in 2004 by Council Regulation 1/2003. This Regulation repealed Regulation 17/62 and abolished the system of notification driven by the Commission's monopoly of the power to exempt agreements under Article 101(3) which restrict competition under Article 101(1). The monopoly power itself was abolished so that national competition authorities (NCAs) and national courts may apply Article 101(3) to treat agreements as exempt, as may undertakings themselves through the process known as self-assessment.

2.1.1 CBER was not supposed to provide administrative efficiency for the Commission or carriers since 2004

The administrative efficiency of BERs which is assumed by the SWD to have benefitted the Commission in terms of saved administrative resources, as much as the Undertakings concerned who did not need to prepare a notification, was derived from the removal of any need to notify an agreement to the Commission before an individual exemption decision could be granted. The system of the CBER was not created to save undertakings from an individual self-assessment process, because self-assessment was not part of the procedure relating to exemption in 1995 when the Commission adopted the first CBER (Commission Regulation 870/95) on the basis of the Council Enabling Regulation 246/2009.

2.1.2 CBER still requires ordinary self-assessment under Article 101(1)

Just as the Commission could not grant an individual exemption decision to an agreement notified before 2004, if the notifying parties could not demonstrate that the agreement in question appreciably restricted competition (there was the possibility of what was called a negative clearance decision but in most cases of this type the Commission sought to save resources by issuing a non-legally binding so called comfort letter), nor can the CBER apply if the agreement in focus does not restrict competition.

2.1.3 CBER guidance for self-assessment

The only difference between self-assessment with the CBER available as guidance and the ordinary self-assessment process is that the undertakings have to assess for the application of the CBER whether their agreement falls with the scope of the definition of a consortia agreement by virtue of their operational cooperation constituting a "joint operation of a maritime transport service" (what the Commission calls a "joint service") under Article 2. They must also limit any restrictions to activities that do not go beyond those listed in Article 3, subject to the exclusion of hardcore restrictions by Article 4 and meet the conditions specified in Articles 5 and 6 in relation to the 30% market share threshold and termination provisions.

2.1.4 Argument against affirmation by Commission that ordinary self-assessment is not targeted and therefore provides legal uncertainty

For a general self-assessment, the undertakings have to assess their agreement against the four conditions for exemption in Article 101(3) without the benefit of the CBER sector specific application of those conditions but using other available guidance. This would normally include Commission (but there is none since 2014) and European Court past practice, as well as other BERs and Guidelines relating to horizontal cooperation agreements and joint ventures. However, this does not mean that the application of Article 101(3) established by the CBER is irrelevant to the interpretation and application of Article 101(3) to consortia in future. Provided that the four conditions for exemption are met, the same criteria as included in the CBER are likely to justify exemption on a self-assessment.

This is confirmed by the Commission in the section of its Road Map set out above on the Purpose and Scope of the Evaluation process:

"Allowing the Consortia BER to expire would not mean that consortia agreements would become unlawful, but that they would be examined under the general rules on competition just as cooperation agreements in other sectors." (emphasis added)

2.2 Prevalence of consortia to which the CBER does not apply

The real question is whether there are any consortia left on trades to and from the EEA which would satisfy the conditions for exemption in the CBER. The SWD accepts the ITF evidence (ITF EU Report, page 13 and Annex 1) that only 9 (or 15%) of the 61 consortia identified by the WSC (WSC et al Submission, 20 December 2018, page 5 and Annex 1) actually are covered by the CBER clearly. While it may be that a further 20 (making 29 or just under 50%) are covered, this is not clear (and so will require

self-assessment), while 7 (9%) have a market share above 30% so fall outside the CBER and clearly will require self assessment under Article 101(3) (SWD, section 5.3.1 Prevalence of consortia, page 20).

2.3 CBER does not improve legal certainty (effectiveness) because of the difficulties, even the Commission acknowledges it has, in establishing exact market shares

The Commission notes in Section 5.3.1, footnote 79, that "...it is however difficult to estimate the exact market shares of consortia due to lack of accurate data on transported volumes and the complex network of cross-membership between consortia." If the Commission is correct, it raises the question as to how the CBER can improve legal certainty and be more effective and efficient than ordinary self-assessment under Article 101? It is the market share of consortia that indicates whether there is an appreciable effect on competition for Article 101(1) to apply and to ensure that there is effective competition from other carriers for Article 101(3) to exempt any restrictions.

2.4 Small consortia do not need the CBER, falling outside Article 101(1) because they do not normally restrict competition appreciably

In any event, the majority of consortia, as indicated by the Commission are likely to involve carriers outside the top 10 or 12, which used to be 20, that account for 95% of global trades. These consortia agreements are likely to benefit from the De Minimis Notice (ignored by the Commission) because their market shares, as competitors, will not exceed 10%, as determined by the Notice on Minor Agreements (Commission Communication: Notice on agreements of minor importance which do not appreciably restrict competition under Article 101(1) on the Treaty on the Functioning of the European Union, August 2014, paragraph 8, OJ 2014 C291/1, 30.8.2014). This first stage of self-assessment must be engaged in by all consortia agreements to establish whether the agreement in question restricts competition and is unaffected by the CBER. As in the analysis of joint purchasing under the Horizontal Guidelines (which implies that generally joint purchasing will only appreciably restrict competition where the parties to the agreement enjoy market power), referred to by the SWD, consortia agreements between parties who lack market power, and who could not compete on a trade in the absence of cooperation, will not necessarily involve any restrictions of competition, including so-called object restrictions. Moreover, this approach simply involves a calculation, and indeed reasonable estimate, of the market shares of the parties to the relevant consortia agreements.

The Commission's analysis of efficiency gains in the SWD is very weak as it is simply quoting the cost of compliance of one specific carrier. The Commission accepts the argument that it is expensive to exercise self-assessment as an efficiency benefit. However, this argument is not of specific relevance to the liner shipping industry but would apply to any industry which would be given a BER.

(3) The Commission has failed to assess the five Evaluation criteria accurately, in any event, because of the failure to obtain the available relevant data, ignoring the market trends since 2014. In particular, mega ships, or ULCV's, and Global Alliances have made major changes to the economics of international liner shipping. The reduced possibility of efficiencies through rationalisation and the inevitable erosion rather than increase in economic benefits to share with users in terms of increased ports of call and sailing schedules and port delays resulting in the deterioration of the quality of services have all been clearly established by the evidence in the ITF reports.

These flaws mainly relate to the Commission's failure to obtain the relevant available evidence from the carriers and to take into account the major recent developments in the liner shipping industry, of which it has ample undisputed evidence in the ITF reports on Mega Ships and Alliances, culminating in its 2019 CBER submission. The major recent developments include concentration through mergers, consolidation of market power through Alliances culminating in three global Alliances and the self-inflicted overcapacity caused by misguided investment in mega ships, or Ultra Large Container Vessels (ULCVs), peaking now at 22,000 TEUs. It is clear that these developments have been driven by the underlying belief that individual vessel owners, such as the world's largest carrier Maersk which lead

the race to maximise the barriers to new entry (despite no new entry for 40 years), would be able to misuse the parameters of the CBER designed for a bygone age of vessels below 5,000 TEUs, to share the cost burden with other carriers rather than rationalise costs and share the savings with customers through reduced prices and/or increased service quality.

3.1 No more cost rationalisation, reduced service quality for users, discrimination favouring carrier haulage over merchant haulage and squeezed prices for ports and tug services

The CBER was adopted when rationalisation in consortia involved sharing the increased number of vessels necessary to provide a frequent reliable service with extended port coverage which few individual carriers could provide alone, rather than sharing a small number of excessively expensive mega ships, with no longer any scope for cost savings, and therefore for rationalisation. The CBER and Article 101(3) with which it is must be consistent may not benefit agreements which do not involve rationalisation which can be shared with customers. The CBER, therefore, may not benefit agreements that result in reduced sailing schedules and fewer direct ports of call, reducing choice and standardising service quality (in particular, because the contractual right of shippers and freight forwarders to choose their carrier no longer applies), causing disruption to the supply chain through blank sailings increasing shippers costs in warehouse storage for just-in-time customer commitments and delays in ports. Ports are forced to bear the additional infrastructure and cost externalities to avoid the risk of losing their carrier customers to competing ports. Port service providers are forced to accept lower prices for their services because of carriers' joint purchasing market power. Equally, freight forwarders who compete with shipping lines for container haulage transport are exposed to shipping lines abusing their market power to discriminate in favor of carrier haulage, giving preferential treatment to their own subsidiaries involved in the door to door movement of containers. In this context, carrier haulage charges are cross subsidized by ocean freight related charges and surcharges given the benefits of the CBER that freight forwarders do not enjoy. The business has evolved and for any extended CBER the market changes must be taken into consideration to ensure that the CBER and data exchanged between shipping lines remain related to port to port data as competitors related to haulage services do not have the benefit of the CBER.

3.2 Elimination of effective competition

The market power that comes with consolidation and simultaneous competitor co-operation is the consequence of the investment by the few mega global carriers in ULCVs and the associated elimination of effective competition on the trades where they operate. It is hardly surprising that there is no effective competition on Europe's most important trade lane, Asia-North Europe, where the Commission SWD accepts the WSC evidence that there are 4 services competing with the three global Alliances on that trade, but that they enjoy together 1% market share, leaving 99% to the Alliances.

3.3 Alliances are subject to the CBER but increasingly have acquired significant market shares giving them market power so that they are required to carry out self-assessment, making the CBER irrelevant

It is equally disturbing that the Commission SWD concludes that Alliances are irrelevant to its evaluation of the CBER because two of the Global Alliances fall outside the 30% market share threshold on certain trades. The Commission has ignored the relevant papers produced by the ITF in the last five years since the last prolongation of the CBER. These have highlighted the competition issues raised by ULCVs and Alliances, and the role played by the CBER as a technical shield for their agreements which it encouraged, like the P3, but which in reality is a block exemption that has no longer any purpose.

Either the co-operation agreements have given too much market power to the carriers concerned so that the conditions for exemption in Article 101(3) are not met or the parties to consortia are minor carriers whose agreements are unlikely to require exemption. Their market impact is such that it is

unlikely their agreements appreciably restrict competition, and therefore are not contrary to Article 101(1) in the first place.

- (4) **The Commission has failed to recognize, despite the evidence provided in the relevant ITF reports including its report on the Impact of Mega ships (2015) and the more recent ITF study on liner shipping alliances, that the reduced possibility of costs rationalisation has resulted in a continuous deterioration in the quality of service and therefore an erosion rather than increase in economic benefits to share with users.**

4.1 ITF evidence ignored by the Commission and carriers fail to satisfy their burden of proof

The Commission has not cited much of the relevant evidence relied upon by the ITF in its market analyses, especially regarding quality of shipper service and the threats to the continuing businesses of ports, tug owners and freight forwarders. For example, the SWD mistakenly assumes that increased Alliance capacity during the review period when blank sailings increased on certain trades automatically reduces the percentage of actual blank sailings as a percentage of actual cargo carried (SWD, Section 5.3.5.2, Services, page 31). Capacity does not necessarily, without further evidence, reflect cargo volume carried, especially because ULVCs are too big and only appear to require 60% utilisation to be viable. More importantly, since they need to provide the evidence to support prolonging the CBER, the Commission has made no effort to obtain the evidence available from the carriers through its "carrier targeted questionnaires" which it only sent to six carriers and received only four responses.

In the article published on 17 December 2019 as a personal blog by Olaf Merk (ports and shipping expert at the ITF), he explains by reference to his Figure 1 showing "Blank Sailings per month per alliance (2012 – 2019)" and his Figure 2 showing "Overlapping consortia links between carriers (for trades to/from Europe)", "...most of the blank sailings – the cancellation of a scheduled weekly service – are done simultaneously by different consortia and alliances...While some interpret this as joint "capacity adjustments in response to fluctuations in supply and demand", others might suspect concerted action to influence freight rates. Because the different shipping consortia and alliances are heavily intertwined (Figure 2) even detailed coordination between them is not particularly difficult."

(5) The Commission has failed to analyze the impact of liner shipping consortia on ports operations and landside transportation.

The landscape of the liner shipping industry has changed in the sense carriers do not limit their services to port to port services; they also exchange data on services which relate to the port and land side which is made easier with developments in the area of big data and business intelligence and analytics – all of this not available to the liner shipping industry at the time of previous reviews of the BER. The impact of the ongoing vertical and horizontal integration is that the relevant market is no longer a port to port maritime transport service but can also relate to a door to door service. At the same time carriers have through the alliance (and consortia) in which they operate obtained increased buying power which allows them to pressurize their service providers, such as service operators in ports and ports, resulting in a reduction of choice and direct port connections (as confirmed in data from ITF). The Commission dismissed the significance of these developments and has failed to analyze the impact of liner shipping consortia on ports operations and landside transportation.

Conclusions

The carriers bear the burden to prove that their consortia agreements meet the conditions of the CBER. As the Commission says that the carriers have not provided it with sufficient relevant price and market share data, the carriers have not satisfied the burden of proof. It follows that the Commission has no legal grounds for concluding in the SWD that the CBER is relevant in the changed market conditions since 2014, nor effective or efficient because the CBER does not provide legal certainty to the carriers.

The Commission, in concluding that the stakeholders, other than the carriers whom it believes without hesitation, have not proved their complaints, contradicts all the objective evidence gathered and analysis included in the ITF reports that the Commission cites with approval in the SWD. However, it has not cited much of the other relevant evidence relied upon by the ITF in its market analyses, especially regarding quality of shipper service and the threats to the continuing businesses of port service providers and freight forwarders, which impact directly on the European economy and in particular imports and exports that are dependent on the European maritime logistics industry

In the light of the legal and procedural analysis above, it must be concluded that the Commission does not have sufficient evidence to reach the conclusions it makes in its SWD evaluation of the CBER.

Moreover, the further market changes, which require a review of market definition, as recently anticipated by DG Competition resulting from globalization and digitalization would also require the carriers to provide evidence relating to market definition developments in the liner shipping industry. This evidence will need to reflect the shift from port to port services to end to end services with all relevant prices and surcharges as well as future market developments, such as connected digital information services. The Carriers and the Commission will also need to address the concerns of CLECAT, FREPORT, ESC and the ETA expressed in this Joint submission. In particular the Commission needs to recognize that it has failed:

- (1) to obtain the relevant price and market share data and information readily available from the carriers to enable it to review the operation of the CBER in the light of the major developments in the industry since the last review in 2014;
- (2) to recognize that a BER is the application of competition law by legislation of general application to a category of defined agreements but is not a self-standing law in the same way as standard EU legislation subject to the EU Better Regulation policy and the related Evaluation process;
- (3) to assess the five Evaluation criteria accurately and in a balanced way, in any event, in particular because of the failure to obtain the available relevant data and mainly by ignoring important changes in the liner shipping market since 2014.
- (4) to recognize, despite the evidence provided in the relevant ITF reports including its report on the Impact of Mega ships (2015) and the more recent ITF study on liner shipping alliances, that the reduced possibility of costs rationalisation has resulted in a continuous deterioration in the quality of service and therefore an erosion rather than increase in economic benefits to share with users;
- (5) to analyze the impact of liner shipping consortia on ports operations and landside transportation.

Because of these significant shortcomings, it is not admissible for the European Commission to simply extend the CBER for another four years. In those four years, the current CBER regime could cause serious and irreparable harm to the European maritime logistics sector. At most, the Commission should extend the CBER for one year, during which a proper review is conducted. If not, the Commission must let the CBER expire in April 2020.

Brussels
20 December 2019

E-TAPA EMEA para la creación de áreas de descanso seguras en Europa



Date: 4 December 2019

TAPA POSITION STATEMENT

SUPPORTING TRUCK PARKING IN EUROPEAN UNION MEMBER STATES

TAPA EMEA strongly support all initiatives, standards and regulatory requirements which promote the safety and security of people, goods, equipment and services in the global supply chain.

One key area, in particular, is addressing the need for more secure truck parking areas across the European Union (EU).

TAPA EMEA supports the work of the European Commission (EC) in creating a new *Safe and Secure Truck Parking Standard (SSTPA)*:

- We encourage our members and the supply chain industry to promote the use of the EU's SSTPA requirements;
- Users and operators of truck parking sites should introduce SSTPA at the earliest opportunity;
- Use of SSTPA provides common requirements and security levels that will provide standardisation and clarity to logistics and transport operators;
- SSTPA will help maintain the focus on the safety and security of drivers and goods;
- TAPA will provide ongoing support to the EC and the EU Members States to roll out and increase uptake of the SSTPA.

TAPA believes it can adopt and deliver the same SSTPA requirements and security levels within its own supply chain security certification programmes. This will give existing or new TAPA certification users an established base of knowledge and experience to call upon and will help promote a faster take-up of certified parking sites across the EU. We hope to achieve this by utilising our Association's existing and proven capability in administering an independent certification scheme (i.e. TAPA Facility Security Requirements and TAPA Truck Security Requirements).

TAPA seeks to achieve this important objective by:

- Seeking support from the EC, our members and supply chain industry associates;
- Adapting TAPA's existing Parking Security Requirements (PSR) by replacing the PSR core requirements with the SSTPA requirements, but retaining TAPA's existing methods of oversight;
- Establishing an agreement with the EC that ensures requirements remain in sync and that co-operation and transparency is maintained at all times.

EC SSTPA and TAPA PSR alignment has been an objective for TAPA for some time and TAPA would welcome the opportunity discuss its ideas and support with the EC.

Therefore, we are now reaching out to the EC to formally start discussions and are looking for support. Many TAPA members have already expressed a keen interest in this approach, especially as TAPA represents end-to-end supply chain members (manufacturers, distributors, logistics service providers, trucking companies, insurers, security equipment providers and parking place owners).

We believe delivering an SSTPA option that will also have proven TAPA best practices built in will receive widespread industry support.

Thorsten Neumann
President and CEO
TAPA EMEA

TAPA EMEA
Rhijngesterstraatweg 40D
2341BV Oegstgeest
The Netherlands

TAPA EMEA Admin Office
1st Floor Cordes House
Factory Road
Newport
NP20 5FA
United Kingdom

DICCIONARIO DE ÁREAS DE TRABAJO

#44T

Activación del “Impulso a la Competitividad en el Transporte” de este mismo diccionario. Coordinación del grupo G27 en la promoción de las 44T y en las actividades de difusión y notificación de la necesidad de su implantación a la administración. Tema debatido en la actualidad en la Mesa tripartita, de la que TRANSPRIME Spanish Shippers’ Council formamos parte en representación de las empresas cargadoras, conjuntamente con transportistas y el Ministerio de Transportes.

ADMC - AGENDA PARA LA DIGITALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN CATALUÑA

Participación en el nuevo grupo creado por el Institut Cerdà para debatir sobre el libro blanco de la digitalización del transporte en Cataluña.

AREA DUM & DISTRIBUCIÓN URBANA

Participación en las reuniones de trabajo del Área DUM del Ajuntament de Barcelona. Actualización en el grupo de trabajo sobre la coordinación de ordenanzas municipales. Proyecto de observación de zonas comunes de trabajo y homogeneización para evitar singularidades locales extremas. La distribución urbana puede volverse insostenible e ineficiente por la proliferación del B2C por los que la participación en iniciativas sostenibles y la coordinación

con los diversos actores nos ayuda a definir casos de éxito, útiles y aplicables a escenarios diversos.

AENOR

Participación en los comités 117: Cajas móviles y contenedores; 152: Transporte, Logística y Servicios. Seguimiento en la evolución de la normativa y propuestas de trabajo.

ACCIÓN DIRECTA

Observación de la implantación de esta medida con el efecto en los cargadores. Debate sobre su aplicación y efecto, así como de las consecuencias en el mercado de transporte y de sus efectos. Acceso y análisis de las sentencias sobre este tema para referencia de los cargadores. Generación de información en los topic reference papers. Vigilancia de la evolución de la situación en colaboración con el bufete de abogados The Lawyers’ House.

ALIANZAS MARÍTIMAS & LINER CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION

Reuniones con DG Comp en la advertencia y petición de análisis y seguimiento de la situación actual de reconsolidación de las alianzas marítimas para la visualización y alerta del límite ocupación del 30% de mercado de los tráficos marítimos. Normativa prorrogada en Marzo de 2020 hasta 2024.

Es necesario reconsolidar la información a enviar a la Comisión Europea para que evalúen y comprendan el concepto "mercado" desde el mismo punto de vista que los participantes en él.

BCL

TRANSPRIME – Spanish Shippers' Council forma parte del nuevo comité ejecutivo del Clúster Logístico de Cataluña.

BGRS - BUSINESS GROUP RESEARCH OF SUPPLY

Participación y liderazgo de TRANSPRIME en el executive board de este grupo de selección de temas de interés y desarrollo de las nuevas tendencias en logística y transporte.

BLANK SAILINGS

Colaboración con DREWRY y expertos internacionales para la monitorización y comparación internacional en el análisis del comportamiento de las navieras internacionales y sus frecuencias de llegadas a los puertos europeos, para observar si las escalas, tiempo de tránsito y flujos de transporte responden a los objetivos y calendarios marcados.

BLOCK EXEMPTION REGULATION (BER)

Regulación que permite la creación de consorcios marítimos en unas condiciones excepcionales de gobernanza que permite a las navieras coordinarse en términos de economías de escala y reporte de beneficios al mercado para mejorar el supply chain marítimo. La renovación de esta normativa que en 2020, se ha prorrogado excepcionalmente por 4 años, hasta 2024, marcará las relaciones entre los agentes de supply chain marítimo en la forma y en la semántica de gestos. Las respuestas a los cuestionarios dedicados a entidades y colectivos específicos, generación de guías de respuesta para acceder al proceso de respuesta y cumplimentación del cuestionario público dirigido a las asociaciones transversales no han servido para que la Comisión

Europea haya modificado una línea de la legislación que es obsoleta en conceptos tan fundamentales como la transparencia y la visión del mercado. Se han generado alianzas con otras asociaciones en la reclamación de la revisión de esta normativa que deberán ser reorganizadas para pautar la relación con la Comisión Europea hasta 2024.

BOOKING CRUNCH

Nuevo efecto detectado en 2017, especialmente con los agentes marítimos de centro y norte Europa, que tiene su punto inicial durante el primer trimestre de 2017, con colapsos de 40 días en salidas de mercancía en contenedor marítimo con destino Asia. Análisis de este efecto, sus causas y posibles consecuencias. Fenómeno en recurrencia constante desde 2017 y que afecta cada vez más al supply chain marítimo.

CAE. COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES RD 171/2004 EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Participación en el grupo de revisión de CAE para una aplicación más específica, racional, efectiva y dedicada al sector del transporte como ocurre en otras normativas, como la Directiva de Trabajadores Desplazados, también específica para el sector del transporte.

COMISSARIA DE MOSSOS D'ESQUADRA - Divisió de seguretat de transport de mercaderies

Coordinación con la Divisió de Seguretat de Transport de Mercaderies y con TAPA Emea para el conocimiento de las tendencias existentes en ámbito de prevención y protección en el transporte de mercancías. Desarrollo y contacto continuado con los cargadores del protocolo unificado de medidas de emergencia de seguridad ante el ataque a camiones y mercancías. Participación en la Comissió de Seguretat en el Transport de Mercaderies.

CENTRO DE PROMOCIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

Participación en el grupo de asociaciones empresariales con el objetivo de impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. Acciones y reuniones periódicas con las instituciones y todos los grupos políticos para fomentar el uso del ferrocarril como medio de transporte. <http://www.cptmf.com/cptmf/>

CHARTER - IRU & ESC

Proyecto lanzado en colaboración con IRU para el desarrollo de la cooperación necesaria en las operaciones de carga y descarga. Un modelo checklist de implantación en las sedes de las empresas cargadoras otorga la distinción de empresa colaboradora con un modelo de colaboración con los conductores basado en unos parámetros de cumplimiento para todas las partes: cargadores, conductores y operadores logísticos.. TRANSPRIME Spanish Shippers' Council es la asociación europea con más adheridos a este proyecto en marcha para el periodo 2020-2024.

CIMALSA. OBSERVATORI DE LA LOGÍSTICA

Profundización y debate del grupo de trabajo con CIMALSA en la generación y aplicabilidad de nuevos indicadores de logística para la presentación anual del Observatori de la Logística en Catalunya de interés para los cargadores para explicar cadenas de costes y movimientos y variaciones de flujos y densidades. <http://www.cimalsa.cat/observatori/observatori.htm>

CLÚSTER DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN CATALUÑA

Colaboración con gerencia para la complementariedad de misiones y objetivos en 2019, TRANSPRIME Spanish Shippers' Council ha entrado a formar parte del Clúster en un movimiento de adhesión recíproca para fomentar la cooperación.

CONSELL CATALÀ DE MOBILITAT

Participación activa en el órgano consulti-

vo, asesor y de concertación de los agentes vinculados a la movilidad del Departament de Territori i Sostenibilitat.

CONSELL DE MOBILITAT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (CMAMB)

Órgano consultivo creado en 2016 que aglutina todos los agentes sociales de la metrópolis Barcelona implicados en la movilidad. Su objetivo es sentar unas bases sólidas y consensuadas para trazar un plan de movilidad sostenible.

COMISIÓN DE CARGADORES. SUBCOMISIÓN DE TRABAJO DE CARGADORES DE LA COMISIÓN DE PUERTOS DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA

Participación en la subcomisión de referencia en representación de TRANSPRIME como delegación de European Shippers' Council para desarrollo de la visión del cargador en los temas siguientes: comparación y estudio de modelos de financiación portuarios, español y europeo, controles aduaneros y de inspección en frontera, digitalización de la información logística, servicios portuarios de carga/descarga.

COMISIÓN NACIONAL DE INTERMODALIDAD

Participación en la Comisión Nacional asesora de la intermodalidad y el trabajo necesario para desarrollar este ámbito en la mejora de las conexiones y servicios.

COMISIÓN NACIONAL DE PESOS Y MEDIDAS

Participación en la Comisión Nacional asesora de cambios legislativos de pesos y medidas en el transporte terrestre.

COMISSION DE SEGURETAT DE TRANSPORTS DE MERCADERIES

Participación activa en la comisión como punto de encuentro de todos los actores de transporte terrestre en la mejora de la seguridad de mercancías, la difusión de sus actividades con los miembros asociados y conexión con los desarrollos y avances en TAPA Emea.

COMISSION DE TRANSPORT FERROVIARI

Participación en la comisión de BCL para la gestión y mejora del tráfico ferroviario.

COMISSION D'INFRAESTRUCTURES DE LA CAMBRA DE COMERÇ

Participación como miembro en ésta con el liderazgo de TRANSPRISE Spanish Shippers' Council en el grupo de "Cercanías y Corredor Mediterráneo", liderado también por FFGGCC y co-liderado con su Presidente, Ricard Font.

COMISIÓN DE LOGÍSTICA SOSTENIBLE. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Acciones de difusión y pedagogía de los indicadores de sostenibilidad y compromiso en colaboración con BCL y CIMALSA, en el hecho remarcable de la necesaria colaboración para la mejora de éstos.

COMITÈ DE SERVEIS MULTIMODALS (CSM)

Coordinación con este agente local para la potenciación del transporte multimodal de mercancías y en su conexión con agentes europeos.

COMPETENCIA. WHITE PAPER ON COMPETITION

Participación activa en la redacción y difusión del documento mencionado, basado en 4 pilares fundamentales: la coordinación entre clientes, la información de shippers a las principales autoridades del ámbito de la competencia, la comunicación entre shippers y navieras y la de coordinar los diferentes planes internacionales institucionales en este ámbito.

CONSELL SECTORIAL D'ESTUDIS DE LOGÍSTICA

TRANSPRISE es miembro de este órgano pensado para proponer, debatir, trazar y acordar los temas del itinerario docente universitario de los grados y posgrados de logística. <https://goo.gl/IVI9w7>

CORE PROJECT (Consistently Optimised Resilient)

Es uno de los mayores proyectos europeos que agrupa más de 70 actores para innovar en el mundo de la cadena de suministro. Proyecto transversal que agrupa varios EU-directorate (DG ENERPRISE, DG MOVE, DG RC, DG REA) y de la que tenemos actualizaciones directas y frecuentes <http://www.coreproject.eu>

DESCARBONIZACIÓN

Observación y debate con Green Freight Europe de los diferentes planes de decarbonisation que existen en Europa para detectar diferencias, similitudes y problemas legislativos que frenen y problematicen el flujo de transportes en Europa. Colaboración con GLEC, el Global Logistics Emissions Council.

DIGITAL CONTAINER SHIPPING ASSOCIATION - DCSA

Asociación creada por las mayores navieras mundiales para la creación de estándares marítimos. Desde ESC estamos en colaboración con ellos para definir una semántica común entre navieras y empresas cargadoras. Con diversos grupos de trabajo para la creación de estándares, están aportando sus frutos en modelos cooperativos, no sólo en el ámbito marítimo, también exportables al transporte terrestre y como ejemplo en la Mesa Tripartita del Ministerio de Transportes.

DIGITAL LOGISTICS TRANSPORT FORUM - DLT

Proyecto de digitalización logística promovido por la Comisión Europea para culminar en 2019 de la que el European Shippers' Council, es el líder del proyecto para la generación, adopción de e-documents. TRANSPRISE participa de manera activa en la definición de parámetros y consenso de posiciones para el debate posterior en las comisiones de trabajo. <https://goo.gl/IVI9w7>

DIGITALIZACIÓN DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE. CMR & eCMR

Análisis de la aplicabilidad del convenio CMR para los cargadores. Observación de la introducción en el CMR electrónico en Holanda a partir del piloto del European Shippers' Council - EVO Fenedex & TRANSFOLLOW & IRU, su utilidad para los cargadores y la implicación que estos necesitan en la traslación a los documentos nacionales de transporte en su proceso de digitalización. Estudio de las diferentes plataformas existentes como PIONIRA que son complementarias en sus servicios, integración y respuesta. Miembro del grupo del Grup de Treball de Digitalització de Documents de Transport desde el que se trabaja para un compás coordinado entre los diferentes agentes implicados, administración, agentes sociales, agentes privados y empresas cargadoras. Participación activa en la plataforma Somosdigitales.info.

ECA & SECA. FUTURA ZONA LIBRE DE EMISIONES EN EL MEDITERRÁNEO 2030.

Difusión de la implicación de la implantación de las zonas de control de emisión de sulfuro y polución a partir del convenio MARPOL para los cargadores. Información disponible con sus efectos de aplicación a partir del 1 de enero de 2015 y su ampliación al arco mediterráneo antes de 2020, con los efectos derivados de ésta, casos prácticos y de éxito, y prospectiva a observar para su futura implantación. Incremento del precio de los fletes, desaparición de flujos marítimos y los cambios modales son temas importantes para ser observados y avisados para tener información avanzada. Actualmente en fase de estudio la implantación de una zona de bajas regulaciones para el Mediterráneo. Es necesario aprender de lo ocurrido en la implantación de las zonas anteriormente mencionadas para realizar un marco de desarrollo del transporte positivo sin penalización específica al transporte de mercancías.

ESTIBA DE LA MERCANCÍA. DIRECTIVA 2014/47UE, RD563/2017, EN 12195

Nueva normativa de implantación en 2018 sobre la estiba de las mercancías en el transporte terrestre con especificación de responsabilidades derivadas. Enlaces de referencia de la normativa:
 Directiva <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ef-65b25e-cf66-11e3-b682-01aa75ed71a1/language-en>
 Real Decreto https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-6512
 Guía Europea de Sujeción de Cargas http://www.guitrans.eus/documentos/GUIA_SUJECION_CARGAS.pdf

ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE CATALUNYA.

Desarrollada por la Conselleria de Territori i Sostenibilitat en colaboración con CIMALSA, TRANSPRISE Spanish Shippers' Council forma parte del consejo de asesores para su cristalización y arranque para su pronta implantación. La creación de la Agència Catalana de la Logística es uno de los puntos principales de debate.

EUROPEAN LOGISTICS PLATFORM

Participación en la Plataforma Europea de Logística con incidencia en las 4AT y la necesidad del cruce transfronterizo con esta modalidad de maximización de volumen en el transporte y en el futuro del transporte de volumen. <http://www.european-logistics-platform.eu>

EUROPEAN MODULAR SYSTEM

Participación en el concepto europeo de extensión de la modularidad de combinación de diversas unidades de transporte en la búsqueda de la mayor eficiencia útil y ecológica transportada. <http://www.modularsystem.eu>

ESSF – EUROPEAN SUSTAINABLE SHIPPING FORUM.

Grupo de 60 expertos asesores de la Comisión Europea en materia de transporte sostenible. Grupo vigente durante el pe-

riodo 2018 -2023. TRANSPRIIME – Spanish Shippers' Council & European Shippers' Council forma parte de él. El debate de los nuevos combustibles, así como la colaboración y fomento de todos los medios modales forman parte central de debate. La visión de los shippers en este punto es relevante en fijar coordenadas de transparencia y alcance de visión de este concepto abstracto para que llegue de manera clara a todos los actores involucrados en un mismo punto de vista, sin interpretaciones, y por lo tanto, sin crear costes ficticios adicionales en ningún sector afectado.

FREIGHT FORWARDERS FORUM

Participación en el evento anual de ITF, el “think tank” del transporte de la OCDE, en Leipzig y en los seminarios dedicados celebrados durante el congreso. Miembro del Global Logistics Dialogue, grupo cerrado de influencers sobre el desarrollo y las tendencias del transporte marítimo en el marco mundial de conexiones.

G27 - IMPULSO A LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE

Grupo de 27 asociaciones en defensa del incremento de pesos y dimensiones en el transporte por carretera y para la implantación de las 44T, liderado por TRANSPRIIME y con la colaboración de AEUTRANSFER y AECOC. Palanca de representación de todas las asociaciones sectoriales en la Mesa Tripartita del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

GLOBAL SHIPPERS' ALLIANCE (GSA)

Alianza formada por Asian Shippers' Association (ASA), American Association of Exporters and Importers (AAEI) y el European Shippers' Council (ESC) de la que TRANSPRIIME forma parte y que agrupa al 85% de los shippers mundiales.

GLEC

Contacto con el Global Logistics Emissions Council para la equiparación, transparencia, y control de las metodologías existentes

de cálculo de las emisiones contaminantes en sistemas multimodales de supply-chain.

GRAU EN LOGÍSTICA I NEGOCIS MARÍ-TIMS

Colaboración con TECNOCAMPUS, centro adscrito a la Universitat Pompeu Fabra, a nivel de prácticas y desarrollo del grado universitario para la docencia y desarrollos de actos anuales de referencia.

i-Cargo

Participación en el proyecto europeo de sincronización de movimientos y operaciones logísticas para compartir recursos, servicios y fomentar un ecosistema de freight management <http://i-cargo.eu>

IMO 2020

Información de distribución y alerta con los miembros asociados en la implantación de esta política a partir de 2020. Grupos de trabajo, debate, benchmarking y diálogo con las navieras para definir un campo de juego equilibrado, negociable sin problemas añadidos más que en el entorno de la sostenibilidad y la reducción de emisiones. Creación de taskforce europea y española para tratar la aplicabilidad de este tema en el ámbito operacional y de relación con las compañías navieras.

INDUSTRY ALLIANCE FOR MULTIMODAL CONNECTIVITY & LOGISTICS GROWTH (IAM)

Creada en diciembre de 2016, esta alianza es una entidad de colaboración entre diferentes agentes logísticos europeos entre los que se encuentra TRANSPRIIME a través de su representación en ESC.

IRU

Colaboración directa con la IRU en la normativa y la observación de nuevas modalidades de transporte y la necesidad de la regulación, protección y coordinación de los intereses de los cargadores. Validación del curso para homologación de conductores en colaboración con TAPA Emea para

incorporar la visión del cargador y difusión de esta herramienta entre las empresas cargadoras. Lanzamiento del Charter Project, mencionado en este mismo apartado.

LANDSEC. GRUPO DE EXPERTOS DE LA COMISIÓN EUROPEA EN LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

La atención política a la dimensión social en el ámbito del transporte por carretera está centrando la observación del cumplimiento de las normas sociales, especialmente ante la crisis de refugiados, los movimientos migratorios, y el impacto de estos puntos en las operaciones de la cadena de transporte y suministro. Los flujos de supply chain están siendo alterados por las inspecciones fronterizas, seguridad de las personas y la evolución constante de la tecnología de geolocalización. Todo ello nos ha llevado a la creación de este punto de interés, fomentar la pedagogía entre los miembros asociados de la importancia de este tema, y de debate con la Comisión Europea para encontrar la manera de mitigar efectos negativos. Participación activa, contacto e información directa de la Comisión Europea sobre la nueva directiva, en preparación, sobre la ciberseguridad y la utilización de zonas seguras de vigilancia de transporte y mercancías, así como también en las recientes operaciones de control aduanero.

LIBRO BLANCO DE TRANSPORTE

Participación en las consultas de la Comisión Europea sobre la elaboración de este documento para incluir la visión del cargador sobre diversos temas como el cálculo de CO2, ETS, o las configuraciones euromodulares, single markets y estandarización, entre otros temas.

LICITACIONES - TENDERS

TRANSPRIIME Spanish Shippers' Council desarrolla la posición como trust advisor y asesoramiento en las modalidades óptimas de estructuración del esquema de trabajo de organización de licitaciones, con énfasis en diferentes aspectos para resaltar dife-

rentes modelos logísticos e implantar modelos de éxito.

MESA TRIPARTITA. MITMA + CARGADORES + TRANSPORTISTAS

Participación activa y directa en el foro de diálogo para la contextualización de la carga y la descarga conjuntamente con la revisión de pesos y dimensiones y la implantación de las 44T en España, en la que representamos, más allá de las empresas cargadoras, a los miembros del G27 (mentionado también en este mismo apartado).

MESA SECTORIAL DE TRANSPORT

Participación activa en la Mesa Sectorial del Transport de Catalunya para el debate de la situación anual y mejora del transporte donde intervienen todos los agentes implicados.

MIT CENTER FOR TRANSPORTATION & LOGISTICS. MIT-ZARAGOZA INTERNATIONAL LOGISTICS PROGRAM

Establecimiento y desarrollo del convenio de colaboración con ZLC en 3 áreas complementarias: participación en el programa docente a modo de expertos en ejes temáticos de logística, elaboración de un proyecto académico de interés mutuo con datos industriales reales y asistencia a seminarios de interés en temas de investigación logística y de actualidad.

MODELOS LOGÍSTICOS DE GRAN CONSUMO - ANÁLISIS

Ante la implantación de nuevos modelos logísticos en gran consumo que no han sido consensuados con todos los actores que conducen a patrones no óptimos, que desoptimizan el transporte sin aportar ahorros reales, TRANSPRIIME defiende la visión de un punto de vista global fábrica - tienda - consumidor. Las soluciones ideales requieren voluntad de cambio y visión global de la cadena de suministro. Existen modelos eficientes (almacenes multi-distribuidor y almacenes multi-fabricante) que no se abordan con la perspectiva adecua-

da ni con el enfoque de colaboración que requieren. La hoja de ruta va en esta dirección: promover grupos de trabajo para establecer los modelos adecuados y óptimos; realizar tests de concepto para validar cada uno de ellos; expandir los casos de éxito desde una óptica eficiente; medir y ajustar los modelos de colaboración para mejorarlos y adaptarlos a nuevas realidades.

MRV - Monitoring Reporting & Verification of CO₂ Emissions

Estándar de referencia del IMO. Normativa vigente para monitorizar las emisiones de CO₂ en el ámbito europeo.

NORMATIVA APA/447/2019

Normativa de palets fito para envíos a Las Canarias. De despliegue polémico por la no consideración de los flujos de mercancías segregados, ni por la disponibilidad de palets homologados suficientes para su inicio, tuvo que ser retrasada en su inicio por una gestión no adecuada del calendario ni en la búsqueda del consenso con los agentes industriales involucrados.

ON THE MOS WAY

Iniciativa creada en la Comisión Europea para la promoción de las autopistas del mar (MOTORWATS OF THE SEA) de la que TRANSPRIME- Spanish Shippers' Council forma parte. Las iniciativas, más allá de la creación de un newsletter de información agregada, funcionan en un entorno de creación de reuniones y foros con todos los agentes implicados para la mejora, diseño y promoción de esta forma de transporte intermodal. Con reuniones regulares, este foro se ha erigido en el punto de encuentro de la co-modalidad europea.

OBSERVATORIO DE COSTES DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Participación en la redefinición de los baremos de información que generan la información mensual del observatorio nacional

de costes de transporte con participación en las reuniones periódicas del mismo. Aprobación trimestral de los datos aportados por el Ministerio de Transportes con el debate que ello conlleva en el análisis de la situación actual.

OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIO

Asistencia a las reuniones periódicas para la Información generada en este grupo de expertos y foro de debate portuario nacional.

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA

Participación directa y debate con los generadores del observatorio del transporte y la logística, para observar el origen de los indicadores, su aplicabilidad y vigencia. http://observatoriotransporte.fomento.es/OTLE/lang_castellano/

PAQUETE DE MOVILIDAD DE LA UNIÓN EUROPEA

Conjunto de nuevas propuestas legislativas relativas a la gobernanza del transporte comercial por carretera de la Unión Europea que representa el mayor cambio en las normas de transporte de la UE. Abarca muchos aspectos de las actividades industriales como son la revisión del acceso a la profesión y mercado del transporte, las cargas de las infraestructuras, el tratamiento de trabajadores desplazados en el transporte por carretera, la revisión de los tiempos de conducción y descanso, el control, monitorización y mejora de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible. Está en marcha el reglamento del mismo y su implantación a nivel europeo.

PACTE PER LA MOBILITAT

Debate y línea directa de temas transversales de transporte con el Ajuntament de Barcelona. Cambio en la nomenclatura y prioridades en la formulación de los objetivos del Pacte para la inclusión del concepto "logística" en el mismo. Sin un objetivo claro

al respecto del transporte de mercancías, se mueve actualmente en un ejercicio de cohesión de visiones de todos los agentes sociales y empresariales que no encuentra, todavía, el punto de equilibrio necesario para declaraciones profundas, determinativas y comunes.

PJMT. PROJECT FOR NOT JEOPARDISING MAIN TRADE FLOWS

Participación en el grupo de trabajo de nueva creación para destilar los flujos de transporte principales, priorizarlos, revitalizar rutas esenciales sin dañar flujos de negocio y transporte insertados en las redes mundiales de comercio.

PROYECTO TILO

Participación en la definición y priorización de gestión de las terminales ferroviarias con la presentación definitiva de las terminales prioritarias definidas en la Unidad Logística.

PROYECTO CLYMA

<http://www.clyma.eu/ca/> Difusión de las conclusiones del proyecto en la visión del cargador como usuario de las líneas ferroviarias y sus consiguientes fases de implantación.

PROYECTO ICONET. ICT infrastructure and reference architecture to support Operations in future PI Logistics Networks

Nuevo Proyecto de la Comisión Europea en fase de gestación durante 2017 y que saldrá a la luz durante 2018 sobre la arquitectura necesaria de sistemas que demuestren, desarrolle y profundicen en physical internet. TRANSPRIME participa como miembro del advisory board del proyecto.

RAIL FREIGHT DAYS

Jornada anual organizada por la Comisión Europea donde se encuentran los actores principales implicados en el transporte de mercancías por ferrocarril. La tercera edición tuvo lugar el mes de diciembre en

Viena donde TRANSPRIME participa en los debates preparatorios y definiciones de manifiestos.

SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT

Consulta y trabajo para la aplicabilidad de nueva normativa. Cooperación en el calendario anual de restricciones de tráfico y en los episodios extremos de cierre de infraestructuras.

SERVICIOS Y TRÁFICOS FERROVIARIOS

Participación en la información y observación de la adopción de servicios disponibles y en la actualización de los mismos. Reclamación de la solución del infraestructural para dotar de servicios y presencia de este medio de transporte con la delimitación necesaria de concentración de nodos ferroviarios y la no exclusión en referencia a las vías de pasajeros.

SINGLE WAGON POLICY

Debate y alineación común de los cargadores europeos ante la supresión de este servicio en Europa, con su incidencia y reclamación ante los agentes implicados.

SOLAS

Acción y consecuencia extraordinarias ante la revelación de la figura del cargador como agente activo en la reclamación de los flujos informacionales y operacionales ante los diferentes agentes que componen el cosmos portuario. Reconocimiento del cargador como el elemento director de esta normativa que conecta con los demás flujos de acción marítimos a partir de la acción de TRANSPRIME como asociación representativa de los cargadores. Acción directa con los agentes portuarios para la óptima implantación de la revisión del protocolo SOLAS en el objetivo de la eliminación de las barreras inesperadas de implantación operacional encontradas a partir de la publicación de la Resolución de aplicación en junio de 2016. Contacto directo con Marina Mercante en la constitución de diversas reuniones para definir las diferentes opciones de

aplicación del acuerdo marco de consenso desarrollado a nivel internacional, para ser aplicado localmente en cada país y defendido por cada asociación de cargadores nacional, por CEFIC, ESC, CLECAT y GSF en la perspectiva de la mejor opción desde la visión, metodología y responsabilidad del cargador. Grupo de trabajo de contacto con Marina Mercante para consultas y asesoramiento en la tramitación del Real Decreto durante 2017 y su aplicabilidad en 2018. A la espera de la implantación del RD todavía no definitivo (ver también el punto Verified Gross Mass en este mismo apartado).

TAPA EMEA - SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

TRANSPRIME Spanish Shippers' Council es miembro activo de TAPA EMEA (Transport Assets Protection Association), con la creación de reuniones en España sobre los estándares homologados de esta asociación. La definición y separación de los conceptos de safety y security para su gestión con visión de cargador en la implantación de procesos como trust advisor en el análisis de los riesgos y las actividades disponibles en todos los aspectos que se deriven de estos dos conceptos.

TAPA EMEA - Secure Parking Country Ambassador (SPCA)

Establecimiento de TRANSPRIME como SPCA nacional dentro del territorio nacional en la búsqueda, homologación y difusión de áreas de aparcamiento seguras para el industrial transporte de mercancías.

TAULA ESTRATÈGICA CATALANA DEL CORREDOR MEDITERRANI (TECCM)

Participación directa en la creación de este agente, bajo la presidencia del Gobierno de la Generalitat, para la consecución de su materialización más allá de las necesidades regionales para su implantación a nivel nacional y europeo y dar visibilidad a la reclamación de la importancia de su coordinación e implantación. <https://goo.gl/gwJ20O>

TASAS Y GESTIÓN PORTUARIAS

Debate sobre la tasa T3 con las autoridades portuarias y su homologación en la práctica internacional en los diferentes países de la UE. Defensa de la transparencia de la gestión portuarios. Observación de la conceptualización de los cánones portuarios en los diferentes países. Generación de dictámenes jurídicos para definir la correcta aplicación de la normativa existente, así como reclamar la reducción de los costes de suelo portuario. Exigencia de auditorías a los concesionados portuarios para el estricto cumplimiento y verificación de las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

TERMINALES PORTUARIAS

Establecimiento del contacto directo, a partir de la aplicación de la reforma del protocolo SOLAS, entre cargadores y terminales. Trabajo de reconocimiento para generar líneas de cooperación y desarrollo en la mejora y difusión de nuevos y/o servicios existentes.

TRIDENT ALLIANCE

Líneas de trabajo abiertas con esta asociación para la implantación de la normativa SECA de manera eficiente para el encuentro de puntos de verificación y auditoría del cumplimiento de las navieras y tráficos afectados.

UNCTAD

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo. Atención al informe sobre el transporte marítimo anual publicado en 2017 que alerta sobre la situación del comercio marítimo que creció un 2,6% en 2016, alcanzando las 10.300 Mt, aunque el ritmo se ha mantenido por debajo del promedio histórico del 3% y la demanda siguió rezagada con respecto a la oferta. Las previsiones más actualizadas para el cierre de 2017 apuntan a una tasa de crecimiento ligeramente mayor, del 2,8%. Las previsiones a medio plazo están en torno a un crecimiento anual compues-

to del 3,2% entre 2017 y 2022. En el informe apunta que a principios de 2017 la flota mundial creció un 3,2%, y que el desequilibrio entre la oferta y la demanda se mantiene lo que hace que los fletes se mantengan y el beneficio descienda en la mayoría de los segmentos. Es relevante la mención al tráfico de contenedores, que en 2016 registró una pérdida colectiva de 3,5 mil millones de dólares.

VERIFIED GROSS MASS (VGM)

Después de la implantación de la certificación del peso de contenedores y con la responsabilidad de la misma otorgada a las empresas cargadoras, se ha empezado con la comprobación y exigencia de un control y responsabilidad del procedimiento por parte de las empresas cargadoras (ver también el punto SOLAS en este mismo apartado).

RESUMEN SIGNIFICATIVO ANUAL DE PRENSA

TRANSPARENCIA EN EL SUPPLY CHAIN MARÍTIMO

*El Vigía, 4 abril
Puertos y navieras, mayo*

CALIDAD DE CONTENEDORES MARÍTIMOS

El Vigía, 12 febrero

BER – ALIANZAS MARÍTIMAS

*El Vigía, 8 abril
Transporte Siglo XXI, mayo*

ESTÁNDARES & DCSA

ShippingWatch, junio

RENFE Y EL SERVICIO FERROVIARIO EN ESPAÑA

El Vigía, octubre

IMO 2020

*Wall Street Journal, abril
Freightwaves, 2 octubre
Cadena de Suministro, octubre*

SMART PORTS

*Diario del Puerto, 22 noviembre
El Vigía, 22 noviembre*

BLOCK EXEMPTION REGULATION

JOC, 19 marzo

El Vigía, 8 abril

JOC, 28 noviembre

Logística y Transporte, septiembre, octubre

Shippingwatch, 22 noviembre

Lloyd's List, 22 noviembre

ARTÍCULOS DE OPINIÓN

BER or no BER, that is the question

The European, 5 de marzo

Alianzas marítimas y servicio al cliente, misión imposible?

El vigía, 8 de abril



Via Laietana, 32, 3 D81 · 08003 Barcelona
www.transprime.es