



# FORO ESPAÑOL DE REFERENCIA MARÍTIMA

**30 de junio de 2021**

## **CREACIÓN DEL FORO ESPAÑOL DE REFERENCIA MARÍTIMA**

Dieciséis organizaciones representativas de las empresas cargadoras de múltiples sectores industriales, usuarios de la logística y del transporte marítimo y actores principales en la cadena de suministro, han constituido el FERM, Foro Español de Referencia Marítima para observar, analizar y ser el interlocutor en el nuevo paradigma del transporte marítimo global surgido a partir de la situación post pandémica.

Este foro nace con la voluntad de comunicar, a través de un único canal y punto de encuentro, la visión crítica de los usuarios del transporte marítimo sobre su actual modelo de funcionamiento: un desordenado, imprevisible y opaco sistema, que se nutre de los flujos de transporte globales para concentrar y controlar los medios disponibles a través de economías de escala, sin rendir cuentas a sus clientes ni atender a los parámetros más básicos de calidad de servicio.

La realidad del transporte marítimo actual está muy lejos ser un campo de juego con unas reglas mínimamente aceptables que el FERM desea proponer, defender y enmarcar a través de la publicación regular de documentos de posición y su exposición en foros de opinión.

El FERM nace también con la voluntad de asumir el rol de interlocutor y altavoz de los intereses de las empresas cargadoras con las Administraciones Españolas, MITMA, Puertos del Estado y CNMC, para exponer la visión crítica sobre la situación actual y proveer documentos de referencia, al mismo tiempo que se establece como contacto directo con el Regulador, la Comisión Europea, y los organismos internacionales, IMO y UNCTAD, para exponer los efectos negativos que la normativa europea existente está causando al no atender los principios básicos de transparencia, competencia, equidad y servicio, consagrados en los tratados constitutivos de la UE.

Dichos tratados reconocen como bien jurídico a proteger en toda la UE la libertad de mercado y la prestación de servicios empresariales libres de prácticas anticompetitivas. El transporte marítimo de mercancías es también uno de esos servicios empresariales de la UE y merece también atención normativa para sus usuarios.

## **EL APAGÓN INFORMATIVO DE LAS NAVIERAS: ELIMINA INTERLOCUCIÓN, PREDICTIBILIDAD Y LA CONFIANZA CON LOS CLIENTES**

Las alianzas marítimas de transporte actuales concentran más del 80% de cuota de mercado en 3 oligopolios principales gracias a un marco normativo Europeo vigente desde 2009 (Consortia Block Exemption Regulation - CBER) que legalmente permite la concentración de medios, la banalización del servicio y la opacidad técnica en el cumplimiento normativo.

En 2016, la quiebra económica de Hanjin Shipping provocó una crisis operacional en el mundo marítimo que inició el cambio de modelo: un nuevo y tenso marco de relación entre las navieras y sus clientes. En 2020 la pandemia provocó una crisis de demanda sin precedentes que alteró los flujos de transporte y eliminó mecanismos de reequilibrio, y que culminó en un nuevo gran colapso operativo en 2021 con el cierre del Canal de Suez. El cierre de los puertos del sur de China (para citar la crisis más reciente del desorden marítimo mundial) y su efecto dominó sobre los tráficos de otros puertos está tensionando de manera extrema las redes globales de transporte: semanas de espera para embarcar, falta de contenedores, rotura de contratos, imprevisiones de calendario, alteraciones de escalas, poca fiabilidad, incremento injustificado del tiempo de tránsito e inconcreción en los puertos de llegada. El transporte marítimo de productos hoy sólo atiende al que pueda pagar sus costes, conjuntamente con sus externalidades, sin emitir juicio ni crítica sobre el servicio recibido. Todo ello se ha transformado hoy en una grave crisis de confianza entre los clientes y proveedores del transporte marítimo.

El apagón informativo actual de las compañías de transporte marítimo es de extrema preocupación a causa de su grave efecto nocivo de relación e interlocución entre los actores : No existe un canal de información sólido entre cargadores y navieras. La información desaparece y se diluye entre las relaciones mercantiles privadas y bilaterales entre oligopolio y cargador, con todas las consecuencias que esto supone.

Los clientes y usuarios del transporte marítimo de mercancías merecen estar puntualmente informados y atendidos. Las empresas cargadoras necesitan planificar las necesidades de las exigentes cadenas de suministro actuales, y este apagón informativo no se puede vehicular sólo a través de simples mensajes de correo electrónico colectivos, ni tampoco con comunicados genéricos en portales web; la situación es grave y merece una solución urgente y visible por parte de las navieras.

Es necesario establecer un flujo de comunicación transparente y fiable en un campo de juego común donde los interlocutores sean identificables, visibles y respondan a la llamada del cliente. Sin este mecanismo básico, el modelo normativo europeo que permite y fomenta este vacío informativo está fallando en sus pilares más fundamentales de garantías de servicio y transparencia.

Para más información contacten con Jordi Espín; [jespin@transprime.es](mailto:jespin@transprime.es)



ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE