



**EUROPEAN  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION**

---

**Posición de la ETF  
sobre la evaluación del  
Reglamento de exención por categorías para  
los consorcios**

---

# Posición de la ETF sobre la evaluación del Reglamento de exención por categorías para los consorcios

El Reglamento de exención por categorías para los consorcios (RECC) de la UE para el transporte marítimo de línea existe desde 1995 y fue revisado en 2010. Desde entonces, se ha renovado, sin modificaciones, cada cinco años.

En marzo de 2020, la Comisión Europea decidió renovar el RECC sin modificaciones por otros cuatro años, haciendo caso omiso del resultado de la consulta a las partes interesadas, que emitió una opinión muy crítica sobre la forma en que se conceden las exenciones a los consorcios.

Como resultado de la exención renovada, se siguió permitiendo a los transportistas intercambiar información entre las líneas marítimas que operan en consorcios para permitir el uso compartido del espacio en los buques y la coordinación de los horarios de navegación.

La ETF se opuso enérgicamente a la prolongación del RECC, reiterando el hecho de que es necesario un análisis adecuado del impacto de los consorcios de transporte marítimo de línea en las operaciones portuarias y en el transporte terrestre, y pidiendo a la Comisión Europea que actúe en consecuencia.

En los hechos, la razón de ser del RECC es permitir que los consorcios de transportistas gestionen conjuntamente la capacidad "para adaptarse a las fluctuaciones de la oferta y la demanda" (CE, 2009), mientras que las normas antimonopolio de la UE prohíben en general los acuerdos entre empresas que restringen la competencia. El trato favorable sólo se aplica a las compañías navieras con una cuota de mercado combinada inferior al 30% en un corredor comercial concreto.

Sin embargo, aunque la Comisión Europea declara que el RECC ya no se aplica a dos de las tres alianzas globales, los consorcios con cuotas de mercado superiores al 30% son una práctica común desde hace tiempo<sup>1</sup> en muchos corredores comerciales hacia y desde Europa.

La Comisión Europea no debería perder de vista el hecho de que el poder de negociación de las compañías navieras se ha hecho cada vez más poderoso frente a los operadores de terminales en los últimos años, debido a la economía de escala, a las subvenciones al sector marítimo y, más recientemente, a los efectos de la pandemia de Covid-19 y a las enormes perturbaciones en la cadena de suministro de la logística marítima mundial que le siguieron.

---

<sup>1</sup> Merk y Teodoro, 2022

Los trabajadores portuarios, que nunca dejaron de desempeñar sus funciones durante la pandemia, asegurándose de que las mercancías esenciales y los suministros médicos llegaran a su destino, tuvieron que pagar el coste de las interrupciones de la cadena de suministro marítima mundial: la creciente presión relacionada con el enorme número de salidas en blanco en 2020, junto con el empeoramiento de los niveles de disponibilidad de capacidad y fiabilidad de los horarios en 2021 y 2022, provocaron un importante deterioro de sus condiciones de trabajo, debido a los picos de actividad cada vez mayores.

Además, la Comisión Europea no puede pasar por alto el hecho de que el panorama de la industria del transporte marítimo de línea ha cambiado: los transportistas no limitan sus servicios a los de puerto a puerto, sino a los de puerta a puerta, expandiéndose en diferentes modos de transporte a lo largo de las cadenas de suministro, como el transporte aéreo y el transporte ferroviario; también intercambian datos sobre los servicios que se relacionan con el puerto y la tierra, lo que se facilita con el desarrollo en los sectores del “big data” (datos) y de la inteligencia y el análisis empresarial.

En este escenario, la agregación de las compañías de línea en consorcios fomenta el establecimiento de oligopolios que crean distorsiones en el mercado: los consorcios suelen estar integrados verticalmente y ejercen un papel dominante al beneficiarse de la aplicación del impuesto sobre el tonelaje para las operaciones en las terminales.

Este hecho se traduce en una presión sobre las condiciones laborales de todos los trabajadores a lo largo de la cadena de suministro: en la mar, en tierra, en los puertos y en el sector logístico.

Por lo tanto, creemos que la Comisión Europea debería analizar adecuadamente el impacto de los consorcios de transporte marítimo de línea en las operaciones portuarias y en el transporte terrestre, específicamente a la luz de lo siguiente:

## Cambios en el mercado

La consolidación del transporte marítimo, el aumento de la concentración y el creciente tamaño de los buques (los “*Ultra Large Container Vessels*” o ULCV, por sus siglas en inglés) tienen un impacto significativo en el poder de negociación de las líneas marítimas de contenedores frente a las terminales y otros proveedores de servicios, solicitando importantes inversiones a las terminales y a los gestores de infraestructuras para adaptarse a las necesidades de las alianzas marítimas, mientras se observa un deterioro de los parámetros de la competencia (precio, calidad).

Esta situación provoca un efecto en cascada al presionar a la baja las condiciones de trabajo y la seguridad laboral en los puertos.

La salud y la seguridad laboral también se ven afectadas, ya que las alianzas y el uso de buques gigantes provocan mayores picos en la manipulación de los contenedores. Los regímenes laborales vigentes en varios puertos europeos garantizan la disponibilidad constante de estibadores cualificados para hacer frente a los picos de actividad, asegurando al mismo tiempo la flexibilidad y la continuidad laboral de los trabajadores. Por lo tanto, la Comisión Europea debería promover políticas y legislación orientadas a mantener empleos estables y de buena calidad en el sector portuario.

No hay repercusión de las ventajas

Los trabajadores del transporte y los usuarios no comparten en absoluto las ventajas derivadas del RECC: el aumento de los precios y el empeoramiento de la calidad de los servicios demuestran que el trato favorable establecido por el RECC no sólo conduce a la distorsión del mercado de la manipulación de la carga, sino también a una relación desequilibrada entre las compañías navieras que forman parte de las alianzas y los puertos y las empresas que prestan servicios en los puertos. A igualdad de millas marítimas, las tarifas para trasladar un contenedor desde Extremo Oriente a Europa han aumentado un 600% en los últimos años. Este fenómeno debe explicarse con argumentos exhaustivos y transparentes, y la Comisión Europea debería poder demostrar que no existe ninguna correlación entre esta tendencia y la aplicación del RECC.

Las altísimas tarifas de flete durante la pandemia de Covid-19 también pueden definirse como el resultado de una exitosa gestión de la capacidad por parte de las alianzas navieras. Esta gestión de la capacidad, en combinación con la extensión de la aplicación del impuesto sobre el tonelaje a las explotaciones de las terminales y a las actividades portuarias del interior, contribuye activamente a un mercado distorsionado.

La gestión de la capacidad que permite el RECC habilita las alianzas navieras a influir activamente en las tarifas de los fletes marítimos mediante la consolidación de las capacidades, es decir, adaptando la red mediante salidas en blanco con el objetivo de estabilizar las tarifas de los fletes marítimos en caso de una demanda decreciente pero una oferta constante.

Como resultado, se puede estipular que, en contraste con el objetivo original, el RECC ha promovido una distorsión de la competencia en detrimento de los consumidores.

## **Los consorcios no son una forma eficaz de prestar servicios**

El comportamiento de las líneas internacionales y de sus consorcios ha provocado un aumento de las tarifas y una reducción de la disponibilidad de capacidad para los clientes en Europa. Estas tendencias se han hecho visibles especialmente después de la pandemia de Covid-19.

Como documentan los estudios publicados recientemente<sup>2</sup>, por un lado, los beneficios netos de las compañías navieras aumentaron hasta un 50% en 2021; un beneficio neto de 186.000 millones de dólares. Por otro lado, las compañías navieras siguen reduciendo su capacidad hacia Europa, con un empeoramiento de la fiabilidad y la calidad de los servicios.

## **El Covid-19 y las perturbaciones en la cadena de suministro**

El comportamiento y las prácticas de los transportistas de contenedores en los dos últimos años, a la vista de los problemas y las perturbaciones en la cadena de suministro de la logística marítima, deben ser debidamente investigados.

Una de las razones de la congestión de las terminales portuarias el año pasado y de la falta de capacidad de los contenedores es que los transportistas han sido extremadamente selectivos a la hora de asignar la capacidad, transportando contenedores vacíos de vuelta a Asia para conseguir mejores tarifas de flete para las importaciones. Esto dio lugar a horarios poco fiables, con los consiguientes problemas operativos que afectaron a los trabajadores portuarios y a retrasos en la conectividad con el interior, con costes adicionales para otros actores de la cadena de suministro.

---

<sup>2</sup> ITF (2022), "Performance of Maritime Logistics", International Transport Forum Policy Papers, nº 106, OECD Publishing, París.

Si bien la retirada de capacidad de transporte marítimo podría estar justificada en 2020, debido a la disminución de la demanda de transporte, esta argumentación no puede utilizarse para explicar la más baja fiabilidad de horarios de todos los tiempos que ha estado creando congestión y otros problemas en muchas operaciones portuarias en 2021 y 2022.

Aunque la crisis del Covid-19 tuvo objetivamente graves consecuencias económicas para el sector, en nuestra opinión la causa principal de las perturbaciones a las que asistimos hoy en día no es la pandemia en sí misma, sino las decisiones orientadas a la obtención de beneficios que han tomado las compañías navieras, facilitadas por un régimen regulador que les permite quedar exentas de las normas de competencia.

Como Federación que representa a los trabajadores de la mar europeos, creemos firmemente que la evaluación de la Comisión Europea sobre el Reglamento de exención por categorías para los consorcios debería tener en cuenta todos los grandes cambios mencionados que han caracterizado al mercado en los últimos años: la integración vertical, las alianzas oceánicas, los buques gigantes, la adquisición por parte de las navieras de funciones adicionales en la cadena de suministro, la evolución del intercambio de información, la menor disponibilidad y eficiencia de los servicios.

Además, consideramos necesario reiterar que **la aplicación de las exenciones actuales permite a las compañías navieras que participan en los consorcios actuar como si fueran los únicos actores de la industria marítima y utilizar esas ventajas como palanca para aumentar drásticamente sus beneficios a costa del resto de la cadena de suministro**, especialmente después del brote de la pandemia del Covid-19.

De hecho, el coste del transporte marítimo aumentó significativamente en los dos últimos años, mientras que la disponibilidad se ha ido reduciendo progresivamente.

A la luz de lo anterior, consideramos que el RECC ha resultado ser una concesión desproporcionada y excesivamente liberal respecto a las reglas normales de la competencia, que podría seguir causando un daño grave e irreparable a los trabajadores europeos del sector, mientras que el papel de la Comisión Europea debería ser el de garantizar una igualdad de condiciones real.

Por el contrario, creemos que apoyar a los operadores de las terminales y a sus empleados, en lugar de seguir aplicando el RECC, garantizaría una mejor sostenibilidad socioeconómica del sector y unas buenas condiciones laborales para los trabajadores portuarios en Europa.

**Por estas razones, la ETF se pronuncia a favor de la derogación del actual RECC y hace un llamamiento a todos los servicios pertinentes de la Comisión Europea (MOVE, COMP y EMPL) para que inicien un enfoque concertado, basado en la participación de todas las partes interesadas, con el fin de formular políticas portuarias y marítimas capaces de garantizar la futura sostenibilidad social y económica del sector marítimo de la UE en general.**

Bruselas, Septiembre de 2022