

## **El fin de las Conferencias Marítimas**

*Jaime González Presto\**

El 18 de octubre de 2008 llegó a su fin en la Unión Europea (UE) una de las instituciones marítimas más antiguas e importantes del transporte internacional: las “conferencias marítimas”. En busca de una mayor transparencia y de la vigencia de los principios de libre competencia en los mares, la UE ha implementado medidas que afectan a empresas navieras localizadas dentro y fuera del viejo continente. Este paso ha sido catalogado como uno de los cambios más importantes en la historia del comercio marítimo.

Veamos primero un poco de historia. Las conferencias marítimas eran esencialmente “carteles” de líneas marítimas que tenían como finalidad principal fijar tarifas y condiciones de transporte uniformes, racionalizar los itinerarios y en algunos casos adoptar acuerdos de distribución de cargas, de reparto de fletes o de prorrateo de utilidades. Todo ello a los efectos de evitar una competencia ruinosa entre las empresas que operaban en el mismo tráfico internacional. En definitiva, las “conferencias” eran utilizadas por las compañías como formas de protegerse a través de la acción unificada. La primera Conferencia Marítima se estableció en 1863 entre Liverpool y Nueva York.. Para la década del ochenta del siglo XX, ya eran más de 360 las conferencias existentes.

En la actualidad, el objetivo buscado con el fin de las conferencias es estimular la competencia, mejorar la diferenciación de los servicios y la calidad, eliminar las operaciones ineficientes y crear un ambiente donde las líneas marítimas estén libres de fijar sus propias estrategias y decisiones comerciales de acuerdo a las necesidades de los clientes. La violación de las “buenas prácticas” recientemente establecidas por la UE conlleva la posibilidad de la aplicación de graves multas para las líneas marítimas.

¿Qué consecuencias tiene este paso para las empresas marítimas, las cuales se encargan de transportar el 90% del total del comercio mundial de mercaderías?

En primer lugar, las líneas marítimas ahora deben producir tarifas en consonancia con sus estrategias comerciales, el mercado y sus costos operativos: deberán determinar cómo establecen los sobrecargos (“surcharges”), cómo los calculan y cómo los implementan. Además, deberán determinar cómo ganar competitividad frente a sus rivales, no solamente en el precio, sino también en la calidad del servicio, los rangos y el desarrollo del mismo. Deberán, asimismo, eliminar ineficiencias y disminuir sus costos. Estas medidas han llevado a las compañías marítimas a reformular completamente la manera en que elaboran sus tarifas de transporte internacional.

Una de las primeras apreciaciones de esta nueva era de “postconferencias”, es que el péndulo de la negociación se mueve hacia los clientes, quienes ahora tendrían la oportunidad de estar más cerca de las tarifas. En segundo lugar, algunos especialistas sostienen que las navieras no podrán librarse de la noche a la mañana de las prácticas que han desarrollado a lo largo de la existencia de las conferencias.

No obstante, esta nueva era para el transporte marítimo se produce en un contexto de crisis económica internacional que ha golpeado duramente al sector marítimo. Tras el récord en 2007 de 8 mil millones de toneladas transportadas, en el 2008 el comercio marítimo global cayó sustancialmente, arrastrado por la crisis. Un buen indicativo de esto es la disminución del “Índice Seco del Báltico”, compuesto por los precios del transporte marítimo de carga seca, que en noviembre del 2008 estaba a 891 puntos, mientras que en mayo de ese año había alcanzado los 11.973. En cifras, un estimado global de un flete para un contenedor de 40 pies se encontraba en US\$1.681 en febrero de este año, luego de estar en US\$2.098 en Noviembre 2008. Un año antes se había ubicado en US\$ 2.629.

Como consecuencia de ello, las líneas marítimas han desatado una guerra de precios en el mar, en vista de la disminución del volumen del flete marítimo y sus ganancias. En definitiva, la nueva normativa de la UE, unida a la crisis económica mundial, ha terminado de dar el golpe de gracia a las conferencias marítimas. De cualquier forma, estos hechos son buenas noticias para los exportadores de países en desarrollo, quienes podrán verse beneficiados al acceder a fletes más económicos y compensar en algo la baja de precios que han sufrido los commodities en los últimos meses.

*\* Operador en Comercio Exterior  
Estudiante avanzado de la  
Licenciatura en Estudios Internacionales de la  
Universidad ORT Uruguay*