



Biden firma el “Ocean Shipping Reform Act”
Alerta Temprana
Eddie Tapiero/ Comisión de Investigaciones Logísticas
Junio 16, 2022.

El 16 de junio de 2022, el Presidente Biden firmó el Ocean Shipping Reform Act, una Ley introducida por la Senadora Amy Klobuchar (demócrata de Minesota) [S.3580, y el Congreso No. 117](#) que busca mejorar la competitividad en la industria marítima en EE. UU.

La Ley, fortalece la autoridad de la Comisión Marítima Federal, que es la agencia reguladora de la industria, para regular el transporte marítimo de una manera que impulse el crecimiento y desarrollo de las exportaciones de EE.UU. Esto lo realiza asegurándose de que el sistema marítimo es competitivo, eficiente y económico.

Entre otras cosas, la Ley le permite a la Comisión, investigar quejas sobre los cargos de detención y demoras que imponen las navieras 2) determinar si los cargos son razonables 4) ordenar retornos de dinero por cargos que considere que no son razonables.

La Ley también prohíbe a las navieras, operadores marítimos y a transportistas intermediarios cancelar o no permitir espacio a carga cuando el mismo esté disponible o cancelar espacio utilizando otros métodos discriminatorios. Además, incluye una cláusula que indica que la Comisión puede trabajar en cualquier otro problema que considere necesita evaluar o ajustarse por medio de leyes.

La Ley:

- Fortalece el registro de mercados de carga marítimos estadounidense. e inmuniza a los dueños de la carga de retaliaciones por parte de las navieras.
- Aumenta la transparencia, requiriendo que la comisión presente un informe trimestral de las toneladas de importación y exportación y de los contenedores vacíos y llenos por buque operado y naviera. Además, cada puerto, operador de terminal, y dueño de chasis o proveedor de chasis con flotas mayores a 50 también reportaran la data a la Comisión.

A más tardar el 1 de abril de 2023, la Comisión Marítima Federal deberá celebrar un acuerdo con la Junta de Investigación de Transporte de las Academias Nacionales de Ciencias, Ingeniería y Medicina en virtud del cual la Junta de Investigación de Transporte llevará a cabo un estudio y desarrollará las mejores prácticas para grupos de terminales de chasis o cercanos a la terminal que brindan servicio a operadores de terminales marítimos, auto transportistas, ferrocarriles y



otras de las partes interesadas que utilizan los grupos de chasis, con el objetivo de optimizar la eficiencia y eficacia de la cadena de suministro

Un artículo interesante es el artículo 24: USO DE PUERTOS INTERIORES DE LOS ESTADOS UNIDOS PARA ALMACENAMIENTO Y TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES DE CARGA.

El artículo indica que:

(a) Reunión.—A más tardar 90 días después de la fecha de promulgación de esta Ley, el Subsecretario de Política de Transporte, en consulta con el Administrador de la Administración Marítima y el Presidente de la Comisión Marítima Federal, convocará a una reunión de representantes de las entidades descritas en la subsección

(b) para discutir la viabilidad y las estrategias para identificar terrenos federales y no federales, incluidos los puertos interiores, con el fin de almacenar y transferir contenedores de carga debido a la congestión portuaria.

Los que apoyan la ley la perciben como una manera de reducir una de las más grandes fuentes de inflación y el de tratar de reducir las presiones en las cadenas de valor. Los que se oponen, indican que la situación actual son resultados del mercado y que el gobierno continúa con su tendencia de intervenir en el mercado.

Sin embargo, una opinión más profunda es que la Ley es otro paso más hacia la desglobalización. El transporte marítimo ha evolucionado hacia mayor complejidad con muchísimos actores que incluyen no solo a las navieras, los puertos y a los operadores de las terminales, sino también a muchos intermediarios y agentes que se encargan de consolidar, distribuir, financiar, almacenar y hasta empaquetar ciertas cargas.

En los últimos dos años, las cadenas de valor han estado congestionadas por episodios especiales como el COVID-19 y más recientemente la guerra entre Rusia y Ucrania. El expandir el poder para la regulación de la industria basada en términos como “eficiente”, “económico” y “razonable”, es muy difícil dada la relatividad de esos términos.

Además, dado que los buques son en realidad plantas móviles con banderas, tripulaciones, dueños y banqueros que se pueden encontrar en distintas partes del mundo, el impacto puede ser negativo en cuanto a que los costos de monitorización, compliance y hasta seguros, pueden aumentar y no se sabe si también pueden incluirse quejas sobre cargos por rutas especiales en el exterior o no. Esta situación es parecida (no similar) a cuando se comenzaron a regular los ferrocarriles, lo cual resultó en una caída significativa en los márgenes y un deterioro en la eficiencia del sistema ferroviario que tuvo que ser apoyado por subsidios.



Un aspecto más oscuro, es que la Ley también se enfoca en la promoción de las importaciones y de las exportaciones y esto puede crear espacios para que la geopolítica limite el transporte de ciertas partes del mundo y con ello, el comercio marítimo en general.

Para Panamá, la ley es una alerta. El mundo globalizado está cambiando hacia una desglobalización. Esto tiene el potencial de reducir el comercio marítimo, la inversión y el crecimiento económico a largo plazo. Por esta razón, se debe mejorar y actualizar la Estrategia Logística 2030 para incorporar, principalmente, los cambios geopolíticos en el entorno.