



## INDICE

### Editorial

- 3 ANAVE pide que la nueva ley se utilice para mejorar la competitividad de los puertos

### Noticias Marítimas

- 4 Situación del mercado  
6 Nacional  
11 Internacional  
23 Actividades ANAVE  
24 Agenda

### Tribuna Profesional

- 15 Mayor eficiencia en el proyecto y operación del buque. Soluciones avanzadas basadas en TICs. Por V. Bertram, K. Fach (FutureShip) y T. Büsow (GL Maritime Software).

### Cuaderno Profesional Marítimo

#### Páginas centrales

Memorándum de París:  
Informe del año 2009

Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 – 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

## ANAVE PIDE QUE LA NUEVA LEY SE UTILICE PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS

Cuando el gobierno aprobó este proyecto de Ley, en marzo de 2009, desde ANAVE valoramos el mismo como “claramente insatisfactorio”, porque:

- No era el resultado de un consenso con amplio apoyo parlamentario.
- En el apartado de las tasas, resultaba gravemente perjudicial para las navieras españolas y sus clientes, especialmente en los tráficos con territorios españoles no peninsulares y en los intracuropeos de SSS.
- Dejaba excesiva libertad a cada AP para fijar las cuantías de las tasas, sin mecanismos que protegiesen a los usuarios cautivos.
- No incluía ningún avance hacia una mayor eficiencia en la regulación del servicio de estiba.

El texto aprobado en el Congreso, el pasado 20 de mayo:

- Es el resultado de un consenso entre los grupos parlamentarios de PSOE y PP.
- Reduce, en gran medida, el impacto económico de la adaptación de las bonificaciones en las tasas a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, salvo en algunos tráficos concretos que son importantes para algunas navieras españolas y para los territorios insulares, especialmente Canarias.
- Mantiene, en principio, la uniformidad de las cuantías básicas de las tasas para todos los puertos, aunque permite a las distintas AAPP introducir unos coeficientes generales de corrección y fijar las bonificaciones a los tráficos insulares.
- Amplía el concepto de “autoprestación” en el servicio de estiba para las líneas regulares en tráficos de corta distancia y excluye de su ámbito a los “vehículos sin matricular”, si bien, en ambos casos, sujetos a serios condicionantes.

Si lo comparamos con el proyecto de marzo de 2009, la mejora es muy importante. Si lo hacemos con la situación actual, bien poco es lo que cambia en los aspectos fundamentales.

Es positivo que se haya alcanzado un acuerdo en los dos partidos mayoritarios

sobre este proyecto de Ley, porque el marco regulador de los puertos debe tener un carácter estable en el tiempo.

Es positivo que se reformule el capítulo de las tasas en términos compatibles con la normativa comunitaria, aunque los pocos cambios encarecen las tasas, principalmente a las empresas españolas, y en tiempos de crisis de demanda se debería evitar cualquier subida.

Está por ver el uso que hagan las diferentes AAPP del mayor margen de variación de las tasas de que van a disponer. Algunas llevan tiempo pidiendo autonomía para bajar sus tasas y competir con sus vecinas. ¿Lo harán realmente? ¿O sólo a los contenedores internacionales, a costa de los tráficos cautivos?

Es una lástima que dicho marco estable no suponga un mayor avance en la estiba y que el procedimiento seguido para la negociación con los sindicatos haya reforzado, una vez más, la posición de éstos, sin marcar ningún objetivo futuro de mayor liberalización.

Cuando las navieras piden menores tasas y mayor eficiencia y competitividad de los servicios portuarios, no hacen sino trasladar las demandas de sus clientes. En la grave crisis en la que estamos inmersos, es imprescindible e inaplazable mejorar los índices de productividad/coste, aproximándolos a los de los puertos europeos más eficientes. Sean muchos o pocos los cambios en el marco legal, persiste la necesidad de mejorar la competitividad y todos los agentes implicados (autoridades portuarias, empresas y trabajadores), deberemos buscar fórmulas que permitan conseguirlo dentro de las posibilidades que ofrece la ley.

Además, la situación económica hace exigible que los mismos esfuerzos que se están imponiendo a otros colectivos se apliquen también a las Autoridades Portuarias, con una política de austeridad en el gasto y racionalidad en las inversiones, como acaba de pedirles Puertos del Estado. ■