

# Tribuna Profesional

## COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE ANAVE ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS SOBRE EL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE PUERTOS (2 de diciembre de 2009)

Buenas tardes, Sr. Presidente, Señorías, Sras. y Sres.:

Quiero comenzar agradeciendo muy sinceramente la invitación del presidente de la Comisión de Fomento, D. Salvador de la Encina, para que ANAVE participe en esta sesión parlamentaria y felicitarle por la iniciativa de organizar estas comparecencias. No conocemos un precedente similar en relación con la legisla-



Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



ción sobre puertos o transporte marítimo, pero nos parece muy positivo que se dé a las principales organizaciones empresariales afectadas la oportunidad de expresar sus puntos de vista directamente ante los grupos parlamentarios.

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que presido, defiende los intereses de los transportistas marítimos, que somos, junto con los cargadores, los principales usuarios de los puertos. De ahí que esta modificación legal nos afecte de forma muy directa y relevante. ANAVE no sólo tiene una representatividad prácticamente total en este sector en España, sino que participa muy activamente en las organizaciones internacionales del mismo (hasta el punto de que el anterior presidente de ANAVE es ahora presidente electo de la asociación europea de navieros, ECSA). Por ello, creemos poder manifestar aquí el punto de vista general del sector naviero sobre este proyecto.

*“Agradecemos y nos parece muy positivo que se nos dé a las principales organizaciones empresariales afectadas la oportunidad de expresar sus puntos de vista directamente ante los grupos parlamentarios.”*

Desde la época de la elaboración de la ley 48/2003, que ahora se pretende modificar, ANAVE siempre ha venido manifestando que los puertos y los servicios portuarios tienen una gran importancia para la economía española, tanto por sí mismos, como por su incidencia en las calidad y coste del transporte de importación y exportación y, por ende, en la competitividad de la industria española. Por este motivo, mantenemos que los puertos españoles precisan un marco económico que promueva al máximo su eficiencia.

Al mismo tiempo, es importante tener en cuenta que las infraestructuras y servicios portuarios requieren inver-

*“Los puertos y los servicios portuarios tienen una gran importancia para la economía española, y, por ello, precisan un marco económico que promueva al máximo su eficiencia y sea lo más estable posible en el tiempo.”*

ble en el tiempo, porque sólo así se facilitará que afluayan a los puertos españoles las necesarias inversiones.

Por ello, siempre hemos defendido que la ley que regule el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos españoles se debería consensuar al máximo entre los partidos políticos, para evitar que, como ha venido ocurriendo, cada alternancia en el poder suponga una revisión en profundidad de dicha ley, lo que sería totalmente contrario al marco estable que propugnamos.

Por consiguiente, felicitamos a los dos partidos mayoritarios en este Congreso por su reciente acuerdo de principio para consensuar el texto de esta ley. Estamos seguros de que ello ha de ser muy positivo para el desarrollo del transporte marítimo en España y de nuestros puertos y, en la medida de lo posible, quisiéramos que este acuerdo contase con el apoyo de otros partidos. Dicho esto, que me parecía importante, y dado que el tiempo de que dispongo es muy limitado, voy a concentrarme, si ustedes me lo permiten, en varios aspectos ya muy concretos del proyecto de ley, en el bien entendido de que tengo que referirme al texto que ha tenido entrada en el Congreso.

En primer lugar, debo referirme al Capítulo 3 del Título 1, que regula las tasas por los servicios prestados por las Autoridades Portuarias, que es el que afecta más directamente a los usuarios navieros. Sobre el mismo quiero manifestar lo siguiente:

- Aunque nos resulten familiares los esfuerzos de los 4 o 5 principales puertos por captar los tráficos de las grandes líneas internacionales de contenedores, ello no debe engañarnos: en nuestro país, y con pocas excepciones, la gran mayoría de los tráficos son cautivos de un determinado puerto. Ese es el caso de todos los tráficos de graneles, tanto sólidos como

siones muy elevadas y que se amortizan en un período de tiempo muy largo, con frecuencia más de 20 años. De ahí que ese marco normativo, además de promover la eficiencia, deba ser lo más estable posi-

líquidos, y de todos los servicios regulares de cabotaje nacional, especialmente los servicios de pasaje y mixtos de pasaje y carga. Por ello, nos preocupó que el Proyecto propugnase conceder a las Autoridades Portuarias la facultad de poder fijar las cuantías de sus tasas y una de nuestras propuestas de enmienda solicita que se establezca un mecanismo de protección que evite subidas excesivas sobre los tráficos cautivos.

- Sin embargo, por lo que se ha anunciado públicamente del mismo, entendemos que el acuerdo entre PSOE y PP iría en la línea de que las tasas se apliquen de forma prácticamente homogénea por todas las AAPP, sin perjuicio de que exista un margen limitado de variación o la posibilidad de bonificar a determinados tráficos para promover su desarrollo. Esto nos parece, sin duda, un enfoque acertado, que apoyamos.
- Por la misma razón, no nos parece adecuado que la posibilidad de aplicar bonificaciones en las tasas para promover el desarrollo de determinados tráficos, prevista en el art. 19.3 del Proyecto, venga limitada a una relación cerrada de ellos, de la que quedan excluidos precisamente los tráficos potencialmente cautivos. En consecuencia, en otra de nuestras propuestas de enmienda pedimos que dicha relación se elimine o se amplíe para incluir los posibles tráficos cautivos.

*“En España, la gran mayoría de los tráficos son cautivos de un determinado puerto. Es el caso de todos los tráficos de graneles, tanto sólidos como líquidos, y de todos los servicios regulares de cabotaje nacional”.*

- Más aún, la experiencia nos indica que, actualmente, existen divergencias muy notables en las interpretaciones que las diferentes AAPP hacen de ley 48/2003 en materia de tasas. Esto genera una inseguridad jurídica notable en las empresas navieras e incluso puede conducir a fenómenos de distorsión de competencia, lo que es muy serio teniendo en cuenta que se trata de tasas. De ahí que otra de nuestras propuestas concretas de enmienda solicite que se encomiende expresamente al Organismo Público Puertos del Estado el papel de emitir aclaraciones que faciliten una interpretación lo más uniforme posible por todas las AAPP.

Siempre sobre las tasas, se ha alegado que la Comisión Europea ha dictaminado que las actuales boni-



*“La ley actual, 48/2003, que a los efectos de tasas entró en vigor en 2005, supuso aumentos muy importantes, especialmente de la tasa al buque”.*

sario eliminarlas. Posteriormente, y ante la protesta manifiesta del gobierno de Canarias, se ha dicho que posiblemente el carácter ultraperiférico de las islas Canarias podría justificar un tratamiento diferenciado.

Lo cierto es que las actuales bonificaciones por razón de insularidad pretenden compensar el extracoste de la misma y tienen todo fundamento con arreglo al art. 138 de la Constitución española y a los Estatutos de Autonomía de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Su derogación sin más conduciría a que en algunos tráficlos las tasas se multiplicasen por 5 y el impacto de ese aumento puede ser tan importante que no resulta admisible, especialmente teniendo en cuenta que su eliminación no se debería a la voluntad del Gobierno, sino, como queda dicho, a su inadecuación a las normas de la UE.

Otro bloque de estas bonificaciones tienen como fin promover el desarrollo del tráfico marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, un instrumento de la política de transportes de la UE para conseguir un sistema europeo de transportes más sostenible, objetivo que cuenta con el apoyo expreso del ministerio de Fomento español.

Además, hay que tener en cuenta que la entrada en vigor de la actual ley 48/2003, que entró en vigor a los efectos de tasas en 2005, supuso aumentos muy importantes de las mismas, especialmente de la tasa al

ficaciones a los tráficlos insulares y de corta distancia con la Unión Europea resultan contrarias a la normativa comunitaria y, por ello, se considera necesario

buque. Los navieros difícilmente podemos asumir nuevas subidas, mucho menos del importe que resultaría de eliminar estas bonificaciones y menos aún en la actual situación de la economía y dado que repercutirían sobre todo en determinados territorios

*“Pedimos que se instrumenten mecanismos que, siendo compatibles con la normativa comunitaria, permitan mantener las actuales bonificaciones en todos los tráficlos insulares que actualmente las disfrutan y esencialmente con los valores actuales”.*



*Salvador de la Encina, presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados*

específicos, como son los insulares, cuya economía se está viendo muy especialmente afectada por la crisis del turismo y la construcción.

Por tanto, pedimos que se instrumenten en la ley otros mecanismos que, siendo compatibles con la normativa comunitaria, permitan mantener los actuales costes en todos los tráficlos que actualmente las disfrutan y esencialmente con los valores actuales. Aunque pueda resultar laborioso, ello es, a nuestro criterio, posible.

Así, aunque las normas de la UE no permiten diferenciar en función de los orígenes o destinos de los tráficlos, cabría diferenciar por la frecuencia de los servicios, el tipo de buque, etc. También se podría ampliar el concepto de “Autopista del Mar” definido en la Ley y hacer uso del mismo para introducir elementos de compensación a ciertos tráficlos.

Por otra parte, las bonificaciones a las tasas por calidad y por prácticas medioambientales que se proponen en el Art. 19 a las empresas navieras en la tasa al buque (en ambos casos del 3%), son muy inferiores a las aplicables a los titulares de concesiones de terminales portuarias (que son del 10% y 15%). No entendemos esa diferencia y por ello, proponemos igualar ambas bonificaciones.

Finalmente, nos parece necesario aclarar la redacción de las tarifas





por recogida de residuos (artículo 80), que actualmente da lugar a interpretaciones muy diversas y muchos problemas a las empresas navieras. Lo que pedimos es simplemente la aplicación literal de la Directiva comunitaria sobre esta materia.

En otro orden de cosas, creo ineludible referirme al servicio de estiba. Desde nuestro punto de vista, como usuarios del mismo, la relación prestaciones/coste de este servicio es manifiestamente mejorable y se debería hacer lo posible por mejorarla, por su elevada incidencia en el coste total de la escala portuaria.

*“Como usuarios del servicio de Estiba pensamos que su relación prestaciones/coste es manifiestamente mejorable y se debería hacer lo posible por mejorarla, por su elevada incidencia en el coste total de la escala portuaria”.*

hacer lo posible por mejorarla, por su elevada incidencia en el coste total de la escala portuaria.

A nuestro entender, el régimen laboral especial en que se presta no es ni mucho menos positivo para que se mejore en este

campo, como tampoco lo es la existencia de un cupo o pool cerrado de trabajadores con la exclusiva de la oferta de mano de obra en cada puerto.

Por el contrario, no nos parece especialmente relevante que la forma jurídica que adopte la entidad que gestione dicho pool sea una Sociedad Estatal, una Agrupación de Interés Económico o una Sociedad Mercantil de otro tipo.

Pero sí abogáramos porque, cualquiera que fuese dicha figura societaria, tuviese una participación en la misma la Autoridad Portuaria. De lo contrario se estaría poniendo esa exclusividad en manos de entidades totalmente privadas, lo que, como ha señalado la Comisión Nacional de la Competencia, podría ser contrario a las normas sobre defensa de la competencia.

Cabe recordar que el pasado mes de junio la Audiencia Nacional resolvió que el ámbito personal y funcional pactado por las partes en el IV Acuerdo Marco de Estiba, invadía terrenos que excedían a los trabajadores y empresas estibadoras, por lo que fue declarado nulo en buena parte de su articulado.

La presencia de la Autoridad Portuaria podría, a nuestro entender, evitar que se den



casos análogos a nivel de puertos singulares. Por todas estas razones, entendemos que la regulación del servicio de estiba requeriría una revisión en profundidad.

Hay aspectos claramente obsoletos, como la composición de los equipos de trabajo o manos portuarias. Pero pensamos que dicha reforma debería ser el resultado de una negociación y acuerdo entre las partes más directamente afectadas.

Por ello, en nuestras propuestas de enmiendas nos hemos limitado a proponer un nuevo artículo 79bis, para que los horarios de comienzo de la jornada de trabajo de los trabajadores portuarios se adapten a los de los buques y se facture únicamente por las horas reales trabajadas. Pedimos que ello se aplique, como mínimo, a los buques que realicen escalas de duración no superior a 12 h.

Finalmente, y dado que el proyecto incluye la modificación de algunos aspectos de la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, proponemos modificar el régimen de responsabilidad por faltas de la tripulación recogido en el Art. 118.2.b de la Ley 27/1992, cuya redacción es, a nuestro entender, manifiestamente contraria a principios básicos del Derecho sancionador y ha dado lugar ya en su aplicación a serios problemas.

Termino, Sr. Presidente, reiterándole mi agradecimiento por este ejercicio de transparencia.

Hemos redactado una serie de posibles enmiendas concretas al articulado del Proyecto, que esperamos puedan recibir su respaldo.

Estaremos a su entera disposición durante la tramitación de esta Ley por si cualquiera de los Grupos Parlamentarios precisa nuestra opinión sobre cualquier aspecto concreto de estas enmiendas o de otros puntos.

Muchas gracias.

*“La regulación del servicio de estiba requeriría una revisión en profundidad, que debería ser el resultado de una negociación y acuerdo entre las partes más directamente afectadas”.*

*“Pedimos que los horarios de comienzo de la jornada de trabajo de los trabajadores portuarios se adapten a los de los buques y se facture únicamente por las horas reales trabajadas”.*