



INDICE

Editorial

- 3 El Proyecto de modificación de la Ley de Puertos requiere una revisión

Noticias Marítimas

- 5 Situación del mercado internacional
- 9 Nacional
- 16 Internacional
- 29 Actividades ANAVE
- 30 Agenda

Tribuna Profesional

- 21 Informe del CNC sobre el Anteproyecto de modificación de la Ley 48/2003

Cuaderno Profesional Marítimo

Páginas centrales

Directrices para armadores que deciden amarrar temporalmente un buque

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

EL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA LEY DE PUERTOS REQUIERE UNA REVISIÓN

El pasado día 27 de marzo, el Gobierno aprobó y remitió a las Cortes el Proyecto de modificación de la Ley 48/2003, un texto que incorpora algunas modificaciones al Anteproyecto que fue sometido a consulta en diciembre. Se han tenido en cuenta algunas de las alegaciones formuladas por ANAVE para paliar los efectos de la eliminación de las bonificaciones a los tráficos insulares, interinsular y de corta distancia. No obstante, estas modificaciones resultan inaplicables o insuficientes para un buen número de tráficos de importancia. Sin entrar en grandes detalles, cabe indicar que en el Proyecto aprobado se han introducido, entre otros, los dos cambios siguientes:

- Dos coeficientes diferentes en la tasa del buque, uno general y otro específico para “tráficos de corta distancia” con arreglo a la definición legal de los mismos en la UE, que es tan amplia que engloba todos los tráficos de cabotaje (incluso los insulares e interinsulares). Sin embargo, el coeficiente a aplicar a estos tráficos se aprobaría por cada una de las Autoridades Portuarias, no habiendo, a priori, garantía de que suponga una reducción de las tasas, comparable con las actuales bonificaciones.
- Un coeficiente reductor en la tasa del buque de 0,2 (equivalente, por tanto, a la actual bonificación del 80%) para servicios regulares que unan puertos de una misma Autoridad Portuaria con más de 400 escalas/año. El mismo coeficiente (0,2) se aplica a la tasa a la mercancía y, en el caso de la tasa al pasaje, se fija en el 0,5. En estos dos últimos casos el número de escalas requerido sube a 500. Lamentablemente, quedan fuera de este tratamiento los tráficos con Ceuta y Melilla, los transportes entre dos puertos canarios de diferentes AA.PP. y los transportes con puertos dependientes de las Comunidades Autónomas.

Sobre el servicio de estiba, no sólo no se atiende a la petición de ANAVE de algún avance en la eficiencia del marco laboral, sino que se reintroduce, entre las funciones de las APIEs, la formación de los trabajadores, se exige que cuando la relación laboral sea ordinaria los contratos sean necesariamente indefinidos y se elimina el aumento progresivo del porcentaje mínimo de trabajadores en relación laboral común, aspectos todos que no podemos valorar favorablemente.

Hay, además, elementos adicionales importantes a tener en cuenta:

- La Comisión Nacional de la Competencia (CNC) ha publicado un informe que resalta la importancia económica de los servicios portuarios para la economía española y que es muy crítico con diversos aspectos de este proyecto de Ley (libertad tarifaria, servicio de estiba, etc.). Por su interés hemos dedicado a este informe la Tribuna Profesional de este número.
- Además, el gobierno de las islas Canarias ha anunciado que convocará la Comisión Bilateral Estado-Canarias para “evitar el perjuicio económico que se derivaría de la eliminación de las bonificaciones que se aplican en los puertos canarios”.

Teniendo en cuenta todos estos elementos y que el proyecto resulta claramente insatisfactorio para las empresas navieras españolas, el Comité Directivo de ANAVE ha acordado que, en lugar de limitarnos a proponer meramente una serie de enmiendas puntuales al texto del proyecto, sería más lógico pedir a las nuevas autoridades del ministerio de Fomento que este proyecto de Ley pueda ser objeto de una revisión en profundidad, con el fin de garantizar que se evita en todos los tráficos el perjuicio derivado de la eliminación de las bonificaciones y también avanzar hacia un marco más estable y eficiente para la operación de los puertos españoles. ■