

# Los flecos que quedan para determinar las tasas portuarias



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

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

**H**az tú las leyes, y déjame a mí los Reglamentos”, decía Álvaro de Figueroa y Torres, conde de Romanones, quien debía saber de lo que hablaba, ya que entre otros cargos ocupó las presidencias del Congreso, del Senado y tres veces la del Consejo de Ministros.

Esta bien conocida frase podríamos aplicarla a la determinación de las cuantías de las tasas portuarias. Aunque en agosto se publicó y entró en vigor a muchos efectos la Ley 33/2010, en estos momentos ni las Autoridades Portuarias ni los usuarios de los puertos saben aún a ciencia cierta las tasas portuarias que se van a aplicar el año próximo.

En concreto, todas las AAPP deberán proponer, en el marco de su Plan de Empresa anual, tres coeficientes correctores, que se aplicarán, respectivamente, a las cuantías básicas de la tasa del buque, del pasaje y de la mercancía, de acuerdo con las condiciones que se fijan en el artículo 7.g de la Ley 33/2010. Estas condiciones los ligan a la rentabilidad de la AP (a mayor rentabilidad, mayor posibilidad de bajarlos, y viceversa), sin establecer un tope mínimo, mientras que el límite máximo absoluto se fija en 1,3. Están

aún pendientes de desarrollo, mediante Orden de Fomento, los criterios generales que deben regir las propuestas de las AAPP sobre estos coeficientes correctores. Una vez se determinen, los coeficientes para cada puerto deberán ser aprobados en la ley de Presupuestos Generales del Estado para 2010.

Además, una enmienda transaccional estableció que las bonificaciones para tener en cuenta la condición de insularidad deberán acordarse en el Plan de Empresa, a propuesta del Consejo de Administración de cada AP insular (Baleares, Ceuta, Las Palmas, Melilla y Santa Cruz de Tenerife), con los límites máximos establecido en el art. 19.5 de la Ley.

La situación actual, establecida en la Ley 48/2003, fija unas bonificaciones por las circunstancias de alejamiento e insularidad en las tasas del buque (50%), pasaje (60%) y mercancías (40%) respectivamente, que son aplicables en el puerto insular, en todo caso, y también en el peninsular, cuando la mitad de la mercancía cargada/descargada haya sido embarcada/desembarcada en puertos insulares. La Ley 33/2010, sólo contempla esta bonificación en el puerto insular, únicamente establece

unos límites máximos, que resultan inferiores a la bonificación actual y, además, deja a criterio de cada AP insular definir la bonificación concreta que aplicarán.

Quiere esto decir que las AAPP tendrán que proponer, y Puertos del Estado que aprobar, todos esos coeficientes y bonificaciones, de cuyo valor dependerán, en muy gran medida, las tasas que finalmente se apliquen en cada puerto.

De todo lo anterior se deduce que todos los afectados como sujetos pasivos por las tasas portuarias deberían preocuparse “activamente” porque estas propuestas y decisiones se tomen en un sentido que favorezca sus intereses, es decir, que las tasas se mantengan en niveles lo más moderados que sea posible.

Las decisiones más importantes a estos efectos se van a tomar por parte de los Consejos de Administración de cada una de las AAPP. Y los afectados son, por una parte, las empresas navieras y, por otra, los usuarios de los servicios de transporte, tanto si se trata de grandes como de pequeños cargadores. Todos ellos se juegan mucho en el uso que se haga de esas vías reglamentarias.

## Editorial

Los flecos que quedan para determinar las tasas portuarias. **3**

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **7**

Internacional **12**

anave.es



Boletín informativo de Anave n° 503 octubre 2010

## Actividades

**21** ANAVE

**22** Agenda del mes

## Tribuna Profesional

**17** El papel de la industria naviera. Economía del transporte marítimo y lugar de España. Por D. Adolfo Utor.

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

Convenio de Agua Lastre: faltan sistemas de gestión para los buques más grandes

Foto portada: Metanero “Castillo de Santisteban”, de Empresa Naviera Elcano S.A.