



INDICE

Editorial

- 3** Una reforma con contenido real y amplio apoyo parlamentario

Noticias Marítimas

- 4** Situación del mercado
- 6** Nacional
- 10** Internacional
- 25** Actividades ANAVE
- 26** Agenda

Tribuna Profesional

- 18** Reflexiones para 2010. BIMCO (The Baltic and Maritime Council).

Cuaderno Profesional Marítimo

Páginas centrales

Problemática de los desechos de los buques.

Nuevo régimen de inspección del MOU de París.

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

UNA REFORMA CON CONTENIDO REAL Y AMPLIO APOYO PARLAMENTARIO

El pasado día 4 de marzo, los grupos parlamentarios socialista y popular entregaron en el Congreso de los Diputados un conjunto de más de 420 propuestas de enmiendas al proyecto de modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos, que constituye, en realidad, una revisión completa del proyecto presentado en 2009. En el mes de abril es previsible que culminen las negociaciones para su aprobación con un amplio apoyo por el Congreso.

ANAVE ha valorado favorablemente en su conjunto estas enmiendas, en primer lugar por el hecho de que hayan sido consensuadas entre los dos partidos más representativos, lo que parece aseguraría al marco legal de nuestros puertos la estabilidad que tantas veces hemos pedido. Y también que se proponga un modelo de tasas que, siendo común para todos los puertos, cuente a la vez con mecanismos suficientes para permitir que cada puerto pueda modular la cuantía de las mismas para adaptarlas a sus necesidades específicas.

Es, asimismo, positivo, que se propongan pasos adelante en el marco regulador del servicio de estiba, que, tal y como se han formulado, podrían traducirse en mejoras notables y necesarias de la competitividad de nuestros puertos, especialmente en los tráficos de corta distancia.

El capítulo de las tasas, como es sabido, viene muy condicionado por la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE que declaró ilegales las bonificaciones en las tasas a los tráficos intracomunitarios respecto a los tráficos con países terceros. ANAVE ha realizado una evaluación del impacto del nuevo modelo, del que se deduce que, si bien en la mayoría de los tráficos las tasas sufren pocas variaciones respecto de la situación actual, subirían notablemente en los tráficos entre la Península y Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Este aumento sería especialmente grave, en términos cuantitativos, para los servicios ferry y de contenedores en

dichos tráficos, de especial importancia para las empresas navieras y los usuarios españoles. Se modificarían también drásticamente las tarifas del servicio de recogida de residuos, eliminando, en particular, la posibilidad de negociar dichas tarifas con las empresas que prestan el servicio, lo que sin duda no redundaría en una mayor eficiencia del mismo.

ANAVE ha propuesto una serie de modificaciones, principalmente a este título de las tasas, a los grupos parlamentarios de PSOE y PP, cuya acogida ha sido ciertamente positiva y abierta. Ambos han confirmado que no hay intención de introducir aumentos en las tasas y que están dispuestos a estudiar nuestras propuestas para que sea así. Parece que han quedado atrás tiempos pasados en los que a las propuestas de enmienda de los interesados se les hacía caso... pero omiso. Si se solucionasen estos aspectos, que, siendo muy importantes, son ciertamente puntuales en un proyecto legal tan amplio, ANAVE estaría en condiciones de apoyar plenamente esta reforma legal.

Ello no quiere decir, ni mucho menos, que este marco nos parezca perfecto. Hay aspectos, como la "autosuficiencia económica" del sistema portuario español, que se mantiene como un axioma y que desde el punto de vista de las empresas del sector perjudica su competitividad con otros modos de transporte. Las empresas navieras dedicadas al tráfico internacional preferirían, desde luego, una redefinición aún más amplia del concepto de "autoprestación", etc. Pero es evidente que no se trata de diseñar un marco al dictado de un sector concreto, sino de compaginar los intereses afectados, diversos y en algunos puntos contradictorios, para buscar un lugar de encuentro de los mismos que, siendo razonablemente aceptable para todos, suponga un paso adelante en la competitividad. Confiamos en que se pueda alcanzar este objetivo sin desvirtuar los aspectos fundamentales de esta propuesta. ■