

# La posible regulación europea de los puertos, complicada para España



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

**A**diferencia del transporte marítimo, que fue regulado en 1986 (transporte internacional), en 1992 (tráficos de cabotaje nacional) y en 1997 y 2004 (ayudas de Estado), hasta ahora, y a pesar de las diversas iniciativas que ha puesto en marcha la Comisión Europea, no existe propiamente una política de puertos de la Unión Europea.

Ello no quita para que, como ha reconocido el Tribunal de Luxemburgo, las reglas generales del Tratado de Funcionamiento de la UE sean aplicables a los puertos. En particular, en materia de libertades (no en vano dicho Tribunal declaró que la legislación española del servicio de Estiba es contraria a la Libertad de Establecimiento), y también en materia de Ayudas de Estado (las reglas generales sobre ayudas del art. 107 del Tratado también se aplican a los puertos). Pero no existe aún ninguna norma específica sobre la aplicación de dichas reglas a los puertos.

Pero podríamos estar cerca de un cambio muy notable en esta situación. El Parlamento Europeo ha aprobado (con numerosas enmiendas) una propuesta de Reglamento que se refiere, por una parte, al ac-

ceso a la prestación de los servicios portuarios y, por otra, a la transparencia de la gestión económica de los organismos rectores de los puertos. Las asociaciones europeas de navieros (ECSA), han criticado duramente el texto emanado del Parlamento porque, además de añadir a las exclusiones de partida de los servicios de Estiba y Pasaje la del Praticaje, se introducen una serie de elementos restrictivos, en particular en aspectos laborales, que son contrarios a los intereses de los usuarios de los puertos. Por otra parte, se consagrará la libertad tarifaria plena de las Autoridades Portuarias, algo que resultaría jurídicamente muy complejo de aplicar en España, dado que aquí esas tarifas son precios públicos (tasas) que deben regularse por ley en el Parlamento.

Y, hace pocas semanas, la Comisión ha sacado a consulta una propuesta para modificar un reglamento de 2014 sobre Ayudas de Estado con el fin de regular específicamente las concedidas a los puertos. Se permitirían estas ayudas de Estado únicamente para infraestructuras abiertas al uso público general, y no a las terminales para uso privativo. Se establecerían unos topes máximos a

las aportaciones públicas para infraestructuras portuarias, en porcentaje de la inversión, mayores para inversiones de baja cuantía (hasta el 100% en proyectos de hasta 20 millones de euros) y menores cuanto mayor fuese el importe de la inversión total (50% en proyectos de más de 50 millones de euros). Y, aspecto importante y que probablemente será conflictivo, se permiten ayudas a operaciones de dragado necesarias para la puesta en servicio de una infraestructura, pero no para el mantenimiento de infraestructuras comerciales.

En suma, la Comisión propone declarar la legalidad del uso de fondos públicos para las infraestructuras portuarias, y con límites bastante generosos. Habrá que ver si esto influye sobre la situación en España, donde los puertos son, por ley, auto-suficientes económicamente. Y, en paralelo, como consecuencia de un reglamento que prácticamente no regula nada, España se puede encontrar con la obligación de reconocer libertad tarifaria plena a las Autoridades Portuarias. Después de tantos años sin ninguna regulación europea sobre puertos, ahora nos viene todo de golpe.

## Editorial

La posible regulación europea de los puertos, complicada para España

3

## Noticias Marítimas

Situación del mercado 4

Nacional 6

Internacional 9



Boletín informativo de Anave nº 569 abril 2016

## Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

15 La piratería en 2015: El sudeste asiático registró el 60% de los incidentes

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
El apoyo al GNL como combustible cobra impulso

Foto portada: Operaciones de dragado durante la ampliación del puerto de Rotterdam