

¿Es rentable el modelo actual de los puertos?

Is the current model of ports profitable?

Carolina Oliva Luis

Grado de Contabilidad y Fianzas
Curso 2016-2017

Tutor: Víctor Rodríguez Delgado
La Laguna, 9 de junio de 2017

RESUMEN

El objetivo principal de este trabajo es comprobar si es rentable el modelo actual que propone Europa para que el Gobierno de España aplique en sus puertos marítimos. Concretamente en la función que realizan los estibadores.

Lo que se le plantea a España es que debe de liberalizar la estiba porque el modelo actual pone restricciones a la libertad de establecimiento de las empresas, que no pueden contratar a quién quieran, sino que están obligadas a contratar a trabajadores puestos a su disposición por las sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios (SAGEP), en cuyo capital las empresas están obligadas a participar por lo que su contribución es el doble.

El nuevo sistema establece la libre contratación de los trabajadores, pero los sindicatos consideran que la reforma planteada por el Gobierno supone un ERE encubierto subvencionado con fondos públicos, a través de las autoridades portuarias.

Por consiguiente, el resultado clave es verificar si las propuestas planteadas por ambas partes son rentables o no y qué consecuencias puede acarrear al consumidor, que es al final el gran beneficiario ó el gran perjudicado.

Palabras clave: Libre contratación, Gobierno, Sociedades de gestión de trabajadores portuarios y costes de mercancías

SUMMARY

The main objective of this work is to demonstrate if the current model proposed by Europe for the Government of Spain to apply in its seaports is profitable. Specifically in the role of stevedores.

What is posed to Spain is that it must liberalize the stowage because the current model imposes restrictions on the freedom of establishment of companies, who can not hire anyone they want, but are obliged to hire workers made available to them by management companies of port dockers, in whose capital these companies are obliged to participate, so their contribution is double.

The new system establishes the free hiring of workers, but the labor unions consider that the reform proposed by the Government involves an undercover dismissal program subsidized with public funds through port authorities.

The key result, therefore, is to verify whether the proposals put forward by both parties are profitable or not and what consequences it may have for the consumer, who is ultimately the great beneficiary or the great loser.

Keywords: Free hiring, Government, management companies of port dockers and Cost of goods

INDICE

RESUMEN.....	
SUMMARY.....	
1. Introducción	
1.1 Objetivos	4
1.2 Justificación del tema.....	4
1.3 Metodología.....	4
2. Concepto y evolución.....	4
2.1 Antecedentes históricos.....	5
2.2 Subsistemas de una terminal.....	5
3. Régimen legal hasta la fecha que regula la Estiba.....	7
4. Decisión de Europa.....	8
5. Régimen sancionador.....	10
6. Conflicto con el Gobierno.....	11
6.1 Ministro de Fomento.....	11
6.2 Los costes y privilegios de la estiba.....	12
6.3 Ventajas de liberalizar la estiba.....	14
6.4 El impacto de la liberación.....	15
7. El trabajo de un estibador.....	16
7.1 las reivindicaciones de los estibadores.....	16
8. Tipos de contenedores marítimos más usuales	
8.1 Estándar.....	18
9. Ejemplo Real.....	18
10. Conclusión.....	25
Bibliografía.....	27

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivos

Mi propósito es analizar las propuestas establecidas tanto por la Comunidad Económica Europea, el Gobierno de España y la de los Estibadores portuarios; diferenciar cada una de sus ideas y sacar la conclusiones más justas, rentables y beneficiarias para las partes.

1.2 Justificación del tema

Mantengo que hoy en día siguen habiendo muchas injusticias y abusos en los diferentes puestos de trabajo. Aún siguen habiendo discriminaciones y las remuneraciones de los asalariados que configuran la gran masa salarial en España son escasas para mantener un nivel de vida acorde a la sociedad actual.

Mi primer planteamiento es el siguiente: ¿Existe realmente una concienciación sobre los riesgos laborales a los que nos exponemos diariamente en los puestos de trabajo? ¿Hay una necesidad de cubrir lo que realmente es importante y que al final todos ganemos?

Puede ser que esta tendencia comenzara como una pequeña moda que ha ido calando en nuestra sociedad poco a poco, pero podemos observar que se ha convertido en un movimiento de concienciación, para todos.

Las distintas profesiones intentan innovar y diferenciarse de su competencia para potenciar la captación y fidelización de clientes.

Por lo tanto, el objetivo de mi trabajo será conocer cómo funciona la Estiba y su situación respecto a España y con la posición de los demás miembros de la Comunidad Económica Europea.

1.3 Metodología

El trabajo se ha realizado a través de un estudio de los Puertos marítimos en España mediante documentación bibliográfica sobre de las reivindicaciones de los estibadores y el Gobierno.

He intentado con este estudio conocer las distintas opiniones de ambas partes en el sector. Para ello analizamos la evolución que ha tenido esta profesión y lo que ha llevado a generar este gran conflicto nacional y que de una manera especial y específica nos afecta.

2. CONCEPTO Y EVOLUCIÓN

La navegación y los puertos son factores esenciales para el comercio internacional.

El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española define puerto como “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.”.

Así mismo, la Unión Europea define un puerto como “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”.

En este trabajo se va a utilizar únicamente el concepto de puerto marítimo. Estos actúan como intercambio entre los modos de transporte marítimo y terrestre, formando parte de una extensa red logística, en la que se realiza el almacenaje, inspección, carga y descargas de mercancías.

2.1 Antecedentes históricos

El origen de los puertos está íntimamente ligado a la historia de la navegación y del comercio. El desarrollo de la navegación contó desde su comienzo con determinados lugares de la costa, bahías y desembocaduras de ríos, que ofrecieron la posibilidad de atraque y refugio seguro a las primitivas embarcaciones.

Pueblos esencialmente navegantes como fenicios, griegos, vikingos y polinesios, hicieron un amplio uso de estos lugares, tanto en su comercio y actos de piraterías, como en sus migraciones.

Los fenicios fueron los que dotaron de faros a los puertos naturales para favorecer la navegación nocturna, además de iniciar la construcción de los primeros puertos artificiales. Pero el auge de la infraestructura portuaria llegó con el imperio romano, durante el cual se construyeron grandes obras marítimas que no pudieron ser igualadas en los 1500 años posteriores y de las que aún quedan algunos restos.

Durante la Alta Edad Media no se producen grandes avances en la construcción portuaria. Es a partir de los siglos X y XI cuando comienza a producirse un resurgimiento del comercio en el Mediterráneo, y durante el siglo XIII se originan una serie de ordenanzas y reglamentos para regular las actividades marítimas y comerciales.

Poco a poco los puertos fueron incorporando nuevas instalaciones adecuadas a las necesidades del creciente tráfico marítimo. El descubrimiento de América y la posterior apertura de nuevas rutas marítimas y comerciales aumentaron el tamaño y calado de los buques, que provocó, a partir del siglo XVI, la construcción de muelles para facilitar la carga y descarga de mercancías.

Durante el siglo XIX, la invención de la máquina de vapor hizo que se dejara de utilizar el viento como modo de propulsión y, además, los buques pudieron aumentar su tamaño y capacidad de carga. Esto trajo como consecuencia la necesidad de mejorar todas las instalaciones portuarias.

En cuanto a operativa portuaria, hasta mediados del siglo XIX la mercancía transportada debía tener un reducido volumen, ya que las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba se realizaban manualmente.

A partir de este momento, empiezan a usarse con mayor frecuencia elementos mecánicos en estas operaciones, y a principios del siglo XX comienza a ser frecuente disponer de grúas al borde del muelle.

Durante este siglo, sucedieron diferentes acontecimientos que aceleraron de manera drástica la evolución y desarrollo de los puertos. Entre los más importantes está la aparición del contenedor en el transporte marítimo, que junto con el uso de equipamiento especial para su manipulación, hicieron que los procesos de carga y descarga de un buque fueran mucho más rápidos.

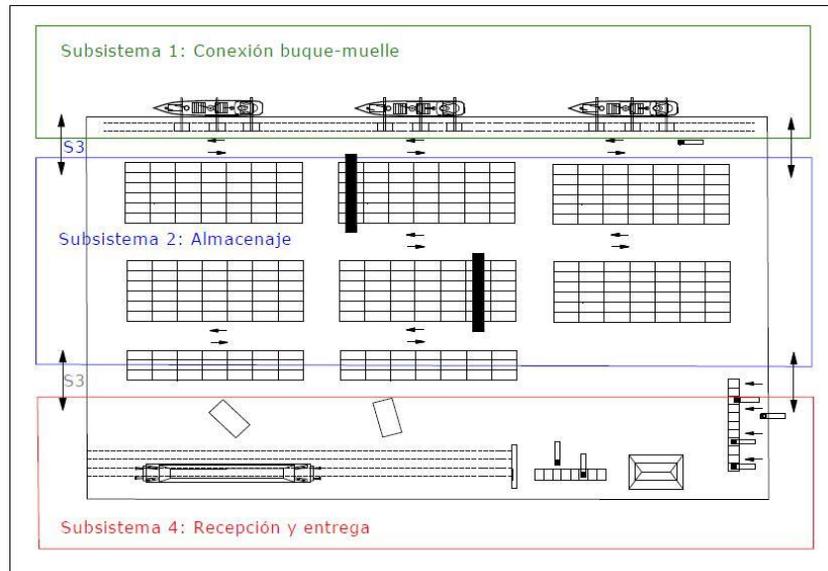
Esto hizo que el tiempo de estancia de los buques en el puerto fuera mucho menor, pero en cambio, se necesitaban grandes explanadas para el depósito de contenedores.

2.2. Subsistemas de una terminal portuaria

El objetivo fundamental de una terminal de contenedores es proporcionar los medios y la organización necesaria para que el intercambio de contenedor entre los modos de transporte terrestre y marítimo se produzca en las mejores condiciones de rapidez, eficiencia, seguridad, respeto al medio ambiente y economía.

Para poder entender el funcionamiento y la gestión de una terminal portuaria es necesario dividirla en diferentes subsistemas de manera que cada una se encargue de realizar su tarea.

En la siguiente imagen se muestran los distintos subsistemas que forman parte de una terminal portuaria.



Los subsistemas son los siguientes:

1. Subsistema de Carga y descarga (conexión de buque-muelle).

Donde se realiza la carga y descarga de la mercancía de los buques que llegan al puerto.

2. Subsistema de almacenamiento.

En ella se almacenan los contenedores de manera temporal. Es la que ocupa la mayor parte de la superficie de la terminal, y su disposición y extensión están estrechamente relacionadas con el tráfico de contenedores y con los medios de manipulación que en este subsistema vayan a trabajar.

3. Subsistema de transporte Interno. (Interconexión y transferencia de contenedores).

En este subsistema se llevan a cabo las operaciones entre muelle-almacenaje y almacenaje-acceso terrestre, es decir, comprende el uso de vehículos para el traslado de la mercancía desde el muelle hacia la zona de almacenamiento.

4. Subsistema Recepción y entrega.

Subsistema en el que los contenedores son transportados, cargados y descargados hacia otros medios de transporte.

Estibar o desestibar no es cargar o descargar un barco. Es una actividad profesional que requiere especialización y logística de los puertos. Una tarea esencial para la distribución y manejo de las mercancías por vía marítima. Un gigantesco "tetris" cuyas piezas se mueven con precisión y seguridad o no encajarán. Los estibadores dependen de un hilo en función de cómo se aplique la sentencia europea que obliga a España liberalizar el sector de la estiba. Si por la vía del Decreto o la negociación y el acuerdo.

3. RÉGIMEN LEGAL HASTA LA FECHA QUE REGULA LA ESTIBA

Los servicios de estiba y desestiba es la existencia de una relación laboral especial entre los trabajadores, las sociedades estatales y las sociedades mercantiles dedicadas a las operaciones de estiba.

El art 10 del Real Decreto-Ley 2/1986 diferenciaba dos clases de relación laboral entre trabajadores del sector de estiba y las empresas: Una relación laboral "común" por un lado y una relación laboral "especial", por otro. La relación laboral común implica la integración del trabajador en la plantilla de una empresa estibadora, quedando en suspenso la relación laboral especial que mantiene con la sociedad de estiba.

La relación laboral especial que mantiene el trabajador con la Sociedad Estatal de Estiba, se caracteriza por los siguientes rasgos:

- a) Esta relación, se establece entre la sociedad estatal y los trabajadores portuarios, que son contratados para la realización de las tareas de estiba y desestiba de buques exclusivamente.
- b) La relación laboral entre los trabajadores y la sociedad estatal de estiba únicamente se puede establecer durante un tiempo indefinido.¹
- c) Los trabajadores son cedidos a las empresas estibadoras; a estas empresas les corresponde el poder de dirección y el control de la actividad laboral durante el tiempo que dura la cesión. Por lo general la duración de la cesión de trabajadores no supera la jornada de trabajo o la finalización de la obra, es decir; La carga o descarga, estiba o desestiba de un buque.²
- d) La Sociedad Estatal mantiene la condición de empresario durante la cesión de trabajadores a las sociedades de estiba.³

Todos los trabajadores una vez acrediten la superación de las pruebas técnicas y los requisitos de formación exigidos, deben ser inscritos en el Registro Especial de Trabajadores Portuarios, a disposición en las Oficinas de Empleo para poder ser contratados por la Sociedad Estatal de estiba.

En esta clase de contratos el empresario se compromete a realizar una serie de actividades diversas como el almacenamiento, la carga y descarga o el traslado de la mercancía por zonas portuarias a cambio de una contraprestación. De ahí deriva la complejidad de esta clase de contratos que puede dar lugar a considerar la posibilidad de someter cada una de las prestaciones típicas que se identifican, como un contrato en sí mismo sometiendo a un régimen específico: Contrato de Depósito, contrato de Obra, contrato de Almacenamiento.

¹ Art. 14. Real Decreto-Ley 2/1986 de 23 de mayo. Duración del contrato de trabajo.

El contrato de trabajo en el ámbito de esta relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido.

²Art. 17. Real Decreto-Ley 2/1986 de 23 de mayo Dirección y control de la actividad laboral.

Cuando los estibadores portuarios desarrollen tareas en el ámbito de las empresas estibadoras de acuerdo con lo previsto en esta norma, las facultades de dirección y control de la actividad laboral serán ejercidos por la correspondiente empresa durante el tiempo de prestación de servicios en su ámbito.

³ Art.18. Real Decreto-Ley 2/1986 de 23 de mayo

"Cuando los estibadores portuarios desarrollen tareas en el ámbito de las empresas estibadoras, de acuerdo con lo previsto en esta norma, corresponderá a tales empresas garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad e higiene en el trabajo.

4. DECISIÓN DE EUROPA

Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, de 11 de diciembre de 2013 determina la planificación, el desarrollo y la explotación de las redes transeuropeas de transporte cuyo objetivo de la Unión es la Estrategia Europea 2020 y el Libro Blanco de la Comisión «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible». Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente y sostenible de los recursos.

El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión del transporte internacional. Para garantizar la movilidad internacional de pasajeros y mercancías, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse, eliminarse y crear enlaces de infraestructuras entre los Estados Miembros y cuando proceda con aquellos países candidatos.

El Libro Blanco regula un despliegue de tecnología de información y comunicación relacionada con el transporte para asegurar una gestión mejorada e integrada del tráfico y para simplificar los procedimientos administrativos mediante una mejor logística del transporte de mercancías, el seguimiento y la localización de la carga, y una programación y flujos de tráfico optimizados. Puesto que dichas medidas fomentan la gestión y el uso eficientes de las infraestructuras de transporte, deben entrar en el ámbito del presente Reglamento.

Esta política de la red transeuropea de transporte tiene que tener en cuenta la evolución de la política de transporte y la titularidad de las infraestructuras. Los Estados miembros siguen siendo la entidad principal responsable de la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte.

La red transeuropea de transporte debe desarrollarse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, la rehabilitación y la mejora de las infraestructuras ya existentes y mediante medidas que promuevan una utilización de la misma basada en el consumo eficiente de recursos.

La mejor forma de desarrollar la red transeuropea de transporte debe ser mediante una estrategia de doble capa consistente en una red global y otra básica, basada en una metodología común y transparente, ya que ambas capas representan el nivel máximo de planificación de infraestructuras en la Unión.

A más tardar en 2030 debe determinarse la red básica y deben tomarse las medidas oportunas para desarrollarla con prioridad dentro del marco que ofrecerá la red global. Dicha red básica debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global.

Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuirán al logro de la red transeuropea de transporte y al logro de los objetivos y que corresponden a las prioridades establecidas en las orientaciones.

Durante la planificación de las infraestructuras, es importante que los Estados miembros y demás promotores de proyectos presten la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación que mejoren adecuadamente la resiliencia ante el cambio climático y las catástrofes medioambientales.

Considerando todo lo anterior se adopta el siguiente Reglamento, en el que cabe destacar los siguientes objetivos:

1. Las orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte con una estructura de doble capa, consistente en la red global, y la red básica, que se establece sobre la red global.
2. Determina proyectos de interés común, lo que incluye la especificación de los requisitos que se han de cumplir para la gestión de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.
3. Las orientaciones establecen las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea.
4. Establece medidas para la ejecución de la red transeuropea de transporte. La ejecución de los proyectos de interés común depende de su grado de maduración, del cumplimiento de los procedimientos legales de la Unión y nacionales y de la disponibilidad de recursos financieros, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.

Siguiendo con el presente reglamento hay otra serie de objetivos relacionados con la red transeuropea de transporte que se debe tener en cuenta:

La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

a) cohesión, a través de:

- La accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas.
- La reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros; tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local.
- Unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas.

b) eficiencia, a través de:

- La eliminación y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos; la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte; la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte.
- El fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a unas competitividades mayores.
- La utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes.
- La aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores.

c) sostenibilidad, a través de:

- El desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo.
- La contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente.
- La promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO₂ de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂.

d) aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:

- La satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países.
- La garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías.
- El apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate.
- El establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte.
- La accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

5. RÉGIMEN SANCIONADOR

Por lo que el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, de 15 de febrero de 2017 plantea que los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán esas medidas a la Comisión a más tardar el 24 de marzo de 2019, y le notificarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.

Al aprobarse el nuevo Decreto Ley. España no se expondrá a una sanción económica que, hasta el momento, ascendía a cerca de 21 millones de euros. Por otra parte el Gobierno se enfrentaba a otra multa adicional de 134.000 euros diarios. Dinero que, en todo caso, hubiera salido de los fondos públicos.

Art. 19. Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo. Capítulo IV. DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES.

6. CONFLICTO CON EL GOBIERNO

El principal objetivo del conflicto es precisamente que se abra una negociación. Este problema comenzó en diciembre del 2014, cuando el Tribunal Superior de justicia de la Unión Europea emitió una resolución que obligaba a liberalizar el sector para garantizar la competencia. La sentencia establece que España tiene que modificar la legislación portuaria que regula la prestación del servicio de manipulación de mercancías de los puertos nacionales, de forma que las empresas estibadoras puedan contratar libremente a sus trabajadores y participar en el Capital de una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios. Lo que esta modificación conlleva es a la posibilidad de crear una reserva de trabajadores gestionada por empresas privadas, que funcionen como agencias de empleo temporal y que pongan trabajadores a disposición de las empresas estibadoras.

6.1 Ministerio de fomento

Para cumplir la normativa y evitar una sentencia de la UE de al menos 21 millones de euros. El Ministerio de Fomento trabaja en una reforma de la estiba. Son conscientes de que este sector ha estado controlado por más de 6000 trabajadores y que gestionan la carga y descarga que se realiza en los puertos de España.

Esta reforma viene impuesta por un mandato europeo. No obstante, Fomento considera que la reforma permitirá mejorar la competitividad de un sector fundamental para la economía. Los puertos regularizan el 86% de las importaciones y el 60% de las exportaciones del país.

Como he ido nombrando anteriormente la Estiba en España se rige por un sistema único: Sociedades de gestión de trabajadores portuarios (SAGEP). Estos son los que controlan a los estibadores y además todos ellos representados por un único sindicato. Es lo que conocemos como el sistema actual. Las empresas no pueden contratar a quien quieran, sino que están obligadas a emplear a los trabajadores puestos a su disposición.

Lo que realmente quieren conseguir es la desaparición de las SAGEP o bien su conversión en centros portuarios de empleo, una especie de empresa de trabajo temporal. Los trabajadores podrán subrogarse a las estibadoras o bien pasar a estos nuevos centros de empleo.

Fomento, a través de Puertos del Estado, reconocerá su capacitación profesional y garantizará la antigüedad y las condiciones y derechos laborales del colectivo de estibadores. El gestor portuario abonará la correspondiente indemnización si un estibador es despedido. No obstante, la reforma busca también reducir los costes de la estiba, que suponen más de la mitad (entre el 55% y el 56%) del coste total de la manipulación de mercancías en los puertos, por encima de otros países como Alemania (de entre el 37 y el 40%).

Sin embargo Alemania es uno de los países europeos más influyentes en el transportes de mercancías por vía marítima ya que cuenta con cinco puertos. Cada uno de ellos realiza una función y un transporte distinto.

La manipulación de la carga en los puertos alemanes la llevan a cabo compañías privadas. La mano de obra portuaria se rige por la Ley sobre el Establecimiento de un empresario Especial de Trabajadores Portuarios desde el 3 de agosto de 1950. Fecha en la que se establecieron las bolsas de trabajos y los estatutos.

Todo ha sido un proceso de fases y de cambios hasta llegar al sistema actual donde las bolsas de trabajo y los estatutos pueden ser establecidas por las empresas portuarias, donde la mano de obra la lleva a cabo, por medio de acuerdos escritos a través de asociaciones de empresas y sindicatos o por los empresarios y sindicatos.

Los principales objetivos son la creación de empleo estable para estibadores ocasionales y garantizar una distribución eficaz y justa de la mano de obra en el lugar de trabajo.

Las empresas sólo pueden emplear a trabajadores permanentes a condición de que la duración prevista de su empleo sea por lo menos de dos meses. Además, estos trabajadores sólo pueden realizar un trabajo dentro de la empresa, a menos que se otorgue una exención.

A todos se les exigen y a parte son conscientes de que deben estar preparados y cualificados en las distintas maquinarias que manipulan. El ministerio Federal de Economía y Tecnología apoya un importante proyecto en tecnologías innovadoras en los puertos marítimos. Por lo que establecen escuelas profesionales donde se ofrecen un programa de formación modular para los trabajadores.

Puede parecer que los puertos en Alemania funcionan excepcionalmente y que son un modelo a seguir. Pero es funcionamiento plantea restricciones y prácticas laborales:

1. Sólo los trabajadores que poseen tarjeta de un trabajador del puerto pueden ser empleados legalmente.
2. En algunos casos, las empresas no tienen libertad para decidir sobre el número y tipo de trabajadores que se van a emplear.
3. Se aplican algunas restricciones al desplazamiento de los trabajadores entre las tareas y los buques en el curso de un turno.
4. No se permite la autoasistencia por las tripulaciones de los buques.
5. Las empresas no deben subcontratar trabajadores y las agencias de trabajo temporal no están en condiciones de suministrar estibadores con el perfil requerido dado lo peligroso del puesto si no hay preparación.
6. Las empresas estibadoras, por regla general no se les permite hacer intercambios de trabajadores entre ellas mismas.

En conclusión se destaca que no deben privar las bolsas de trabajo y los estatutos (los Gesamthafenbetriebe) de su sustrato económico. Su función de asegurar un empleo estable para los trabajadores portuarios no debe ponerse en peligro, debe estar habilitada para continuar sus actividades y a los Estados miembros se les debe permitir promulgar leyes con este fin, sin imponer restricciones indebidas a la libre elección de los empleados.

Por lo que me anticipo a decir que la política portuaria de la Unión Europea no debería poner en peligro las inversiones, el empleo o la competitividad de las empresas. Por lo que argumento que la productividad de los puertos en gran medida depende del equipamiento tecnológico y las habilidades de los trabajadores.

6.2 Los costes y privilegios de la estiba

La SAGEP es considerada un privilegio porque le otorga a esta entidad un enorme poder que ha sido aprovechado durante muchos años para elevar sus sueldos muy por encima del precio de mercado y lograr diversas ventajas y privilegios laborales, además de controlar de forma férrea quién entra y quién no en este reducido y exclusivo sector. Aunque en las últimas negociaciones se han bajado los sueldos como parte de la negociación.

La impotencia que genera este conflicto y a su vez llegar a una solución acertada es que ellos son los únicos que están autorizados a descargar mercancías de los buques, por lo que pueden paralizar la actividad y ocasionar inmensas pérdidas.

Según los estudios recogidos sobre la competitividad de los puertos españoles y las ventajas de liberalizar el sistema actual de los puertos españoles ocasiona varios problemas graves:

1. **Costes por encima de la media europea:** los costes de estiba en España suponen un 53% del total de costes de manipulación de las mercancías, mientras que en las terminales europeas esta cifra supone de media un 38,8%.
2. **Rigidez e ineficiencia en la prestación de los servicios:** las empresas que operan las terminales portuarias no pueden contar con su propio personal estibador, ya que están obligadas por ley a ser accionistas de las SAGEP del puerto correspondiente y a contratar a sus trabajadores para la carga y descarga de buques. La nula capacidad de las compañías a la hora de definir la organización del trabajo genera un gran incremento en los costes de sus servicios.
 - **Turnos de trabajos fijos e indivisibles:** los estibadores suelen ser contratados en bloques de 6 en 6 horas, generando en muchos casos el pago por horas no trabajadas. Sin embargo esta afirmación los estibadores aclaran que no es cierta. Ellos trabajan como tú y como yo partiendo de su jornada laboral, Si tienen que realizar una hora más está negociado con las empresas, por tanto se le paga esa hora demás para evitar el pago de otras “manos” (equipos de trabajo) completa de trabajadores por seis horas,
 - **Organización ineficiente del trabajo:** la composición de los equipos de estibadores (número, rol y categoría profesional de los operarios) es establecida por la SAGEP y no puede ser ajustada por los contratantes en función de las necesidades. Cada equipo de estibadores es asignado a un turno y a un barco concreto y no pueden prestar servicios a otros barcos aunque todavía no haya acabado su turno y no tengan más trabajo.
3. **Ausencia de requisitos de acceso uniformes y objetivos:** el sistema de contratación de los estibadores por parte de las SAGEP sufre de falta de objetividad y transparencia, haciendo muy difícil el acceso a la profesión a aquellas personas que no tengan vinculación alguna con los estibadores ya contratados. Tampoco hay ninguna formación específica.
4. **Costes salariales fuera de mercado:** los salarios medios de los estibadores son elevados en comparación con los del resto de profesionales en otros sectores de actividad. Además, sus estructuras salariales (salario mínimo garantizado más pluses) les incentivan a presentar niveles de productividad. En algunos casos los sueldos, sumando extras, pueden llegar a superar ampliamente los 100.000 euros al año.

Por el contrario según el sindicato del sector, la Coordinadora de Trabajadores del Mar, el salario medio de uno de estos trabajadores está entre 30.000 y 40.000 euros brutos al año.

En realidad, los sueldos están vinculados a la productividad, es decir, existe un mínimo fijo, que depende del convenio del puerto en el que se. Por ejemplo, en Las Palmas este se fijó 1.800 euros brutos mensuales, en Barcelona 1.100, en Bilbao de 2.100. Además hay una variable en función del trabajo que efectivamente se realice y las condiciones (nocturnidad, doble turno...).



5. **Un modelo de estiba anticuado frente al resto de Europa:** existen amplias diferencias en sueldo, horario, organización y modernización en comparación con otros países europeos. Así, en España, el peso de la mano de obra en los costes de manipulación de mercancías es del 51%, frente al 25% en Reino Unido, el 37% en Alemania o el 44% Italia.
6. **Problemas de adaptación a la modernización en el transporte marítimo de mercancías:** los nuevos mega-buques precisan de una rápida manipulación de las mercancías para que las inversiones realizadas puedan recuperarse. La falta de eficiencia puede decantar a las navieras que operan este tipo a buques a optar por otros destinos en detrimento de España

6.3 Ventajas de liberalizar la estiba

1. **Cumplimiento de la normativa europea:** el sector de la estiba se encuentra ante la necesidad de abordar una profunda reforma que permita su liberalización y, por tanto, el libre acceso al mercado de trabajadores y empresas, tal y como recoge la resolución emitida por el Tribunal de Justicia Europeo en diciembre del 2014.

Esta sentencia determina que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE (Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea), al obligar con carácter general a las empresas estibadoras que operan en los puertos de interés general españoles a inscribirse en una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (en lo sucesivo, «SAGEP») y, en todo caso, al no permitirles recurrir al mercado para contratar su propio personal, ya sea de forma permanente o temporal, a menos que los trabajadores propuestos por la SAGEP no sean idóneos o sean insuficientes.

2. Adopción de los modelos europeos de contratación:

- **Aprobación de criterios de acceso:** el sistema actual excluye a muchos trabajadores debido a la falta de transparencia en la contratación, generando situaciones de contratos "amistoso" cuando se requiere cubrir una vacante o la exclusión de las mujeres en las SAGEP. Por tanto, deben establecerse requisitos y objetivos que promuevan la profesionalidad y la igualdad de género en el sector.

- **Titulación específica:** diseño de un itinerario formativo y una titulación mínima exigible (ej. FP, o Estudios universitarios) para poder acceder a trabajar en la estiba, evitando el intrusismo.

3. Organización eficiente del trabajo, en función de la demanda:

- **Adaptación de los horarios a la demanda real:** posibilidad de programar los horarios y turnos de trabajo en función de la carga de trabajo.
- **Flexibilidad en las "manos" para ser eficientes:** posibilidad de adaptar la composición de las cuadrillas o equipos de trabajo a la demanda existente en cada terminal y cada momento.

4. Mejora de la competitividad:

- Proceso de **ajuste salarial** a niveles equivalentes a los de otras profesiones similares y a los de nuestro entorno europeo.
- Necesidad de aportar **seguridad jurídica** a los inversores, lo que favorecerá la inversión extranjera y mejorará la posición geopolítica y económica de España.

5. Unificar Autoridades Portuarias por fachadas o nodos marítimos:

evitar la competencia impositiva entre las administraciones, garantizando la "unidad de mercado". Además, una contabilidad de costes común para todas las Administraciones Públicas en España. Conocida con las siglas (AAPP) del sistema español permitiría que cada Autoridad Portuaria pueda fijar sus tasas en función de sus costes.

6. Eliminación de inversiones improductivas:

dados los altos niveles de sobrecapacidad del sistema, las Autoridades Portuarias deberán reducir los niveles de inversión hasta únicamente los niveles que se consideren necesarios para mantener un sistema portuario moderno y eficiente.

6.4 El impacto de la liberalización

Lo que se pretende conseguir con estas series de propuestas es efectuar un cambio y por consiguiente un impacto positivo sobre los costes portuarios en España. Es decir minorar sus costes. Estos costes se verían reducidos a un 30.2%. Es decir pasarían de 6,9 euros por toneladas a 4,8 euros.

Para ello nombro una serie de reformas que hacen ver el beneficio que generaría anualmente:

- Incremento de la competitividad de las empresas españolas, que se traduciría en una **reducción del nivel de precios** de la economía española del -0,087%.
- Incremento medio del **PIB real** del 0,22%, que supone **2.409 millones** de euros.
- **Aumento de las exportaciones** en un 0,19%, que supone un incremento de 678 millones de euros con respecto a la cifra actual.
- Aumento de la **balanza comercial** de 609 millones de euros.
- Creación de **18.129 empleos**, incluyendo tanto asalariados como autónomos.

- Incremento de la renta de los trabajadores, asalariados y autónomos, en 878 millones de euros, lo cual representa un crecimiento de su **poder adquisitivo** del 0,17%.
- Aumento de la **recaudación fiscal** en 486 millones de euros, así como una reducción del gasto en prestaciones por desempleo de 52 millones de euros.
- Incremento del **tráfico de mercancías** en los puertos españoles de un 4,99%, que supondría un incremento de unos 24 millones de toneladas.

7. EL TRABAJO DE UN ESTIBADOR

La estiba se define como la recolocación de contenedores en la zona de almacenaje de las terminales portuarias. Su objetivo es conseguir que sea transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación. Ya que normalmente, los contenedores no se encuentran apilados según el orden de carga en el medio de transporte correspondiente. Estas operaciones de recolocación conllevan a realizar habitualmente un gran número de desplazamientos. Por lo tanto, se busca minimizar el número de movimientos necesarios para trasladar un contenedor desde su posición original a otra ubicación. De esta función se encarga un estibador que es la persona que tiene por oficio cargar o descargar las mercancías de las embarcaciones y se ocupa de la adecuada distribución de los pesos.

España cuenta con un total de 6.000 estibadores. Para ser un estibador la formación que se precisa es muy específica cuyos requisitos aunque no sean excesivos con ser mayor de edad y tener el carnet de camión es suficiente, pero si es cierto que desde el primer día que entras al puerto a trabajar estás en una formación constante y más que en estos años en que la tecnología y los avances han entrado con tanta fuerza en todos los sectores donde el trabajo manual se ha visto reducido al mínimo.

A priori puede parecer que el trabajo del estibador es sencillo: de descarga, de carga, de apilar que es lo que significa en concreto estibar pero es cierto que no solo trabajan con sustancias peligrosas, tóxicos, mercancías de mucho tonelaje. Estamos concretado que en una jornada a de seis horas que es lo que suele trabajar de media un estibador puede descargar 180 toneladas. 38 contenedores a la hora.

Un estibador lo primero que debe hacer es ir al salón de nombramiento donde les dicen si van a trabajar o no. Ellos no cuentan con una previsión de cuando vas a trabajar o cuando no. Trabajan según la producción que tengan en cada jornada. Es un trabajo donde hay un alto riesgo laboral.

7.1 Las reivindicación de los estibadores

Los trabajadores portuarios con la actividad que eligen tienen la obligación de pertenecer a una SAGEP. Donde las empresas tenían que estar inscritas en ellas y tenían que pertenecer a la finalidad de esas empresas que no tienen otro fin sino poner a disposición esas mismas empresas a esos trabajadores para realizar la labor de estiba efectiva de los barcos.

La SAGEP son sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios cuya fórmula de contratación según la Comisión Europea es restringida y no autoriza a las empresas estibadoras a recurrir libremente al mercado para contratar a su personal.

En ningún momento los sindicatos han dicho que no quieren cumplir esa sentencia. La de modificar la legislación portuaria que regula la prestación del servicio de manipulación de mercancías de los puertos nacionales, de forma que las empresas estibadoras puedan contratar libremente a sus trabajadores. Y además, podrán entrar estibadores de la UE en el mercado español, algo que no sucedía hasta ahora. La sentencia no dice nada de que los trabajadores pierdan el trabajo de un día para otro o en tres años como se está proponiendo. No dice que las empresas que hacen ese trabajo tengan que

convertirse en empresas de trabajo temporal (ETT). Marcan tres puntos que deben de modificarse que son:

- La no obligación de las empresas de pertenecer a esa SAGEP.
- La no obligación de las empresas a tener que contratar al personal que esa SAGEP tiene. Que son los estibadores de España.
- Y no tienen la obligación de tener un tanto por ciento de esos trabajadores fijos en las empresas.

El fallo judicial que determina el modelo portuario español es contraria a la libertad al establecimiento de las empresas y atenta contra la competencia ha puesto el foco sobre los estibadores. Herederos de una profesión histórica. La evolución en el tiempo de este oficio hace que la sociedad desconozca realmente la actividad que hoy se realiza en un puerto muy lejos ya de aquella imagen de hombres con sacos a sus espaldas.

Ese cambio conlleva una especialización de los trabajadores y adaptarse a las nuevas tecnologías. Manipulan grúas de 60 a 70 metros de alturas y eso requiere de una especialización muy importante y una formación de los trabajadores muy específica.

Cada barco es diferente. Cuentan con barcos nuevos que hacen que la manipulación de la mercancía sea más fácil y segura pero también hay barcos viejos que no reúnen todas las condiciones para que su manejo sea seguro. Ahí es donde el trabajador debe estar más pendiente de hacer su trabajo en condiciones y evitar lo que es un accidente.

Por otra parte hoy en día trabajan con máquinas de 2 a 3 millones de euros.

Este trabajo se estructura por grupos. Que se distribuyen de la siguiente manera:

- **Grupo 1:** Realiza el trabajo más duro, más pesado. Se requiere mucha fuerza física. Sería la sujeción de los contenedores que van dentro del barco. Para que a la hora de salir al mar vayan con seguridad y los contenedores no caigan al mar.
- **Grupo 2:** Está relacionado con los medios mecánicos. Camiones o grúas.
- **Grupo 3:** Se trata de recuento de las mercancías que movemos.
- **Grupo 4:** Se encuentra el capataz cuya función es la de controlar la producción y la seguridad.

Ellos cuentan que están orgullosos de su trabajo y que todo no es el salario como se está poniendo. Ellos quieren reivindicar realmente a lo que están expuestos. Ellos deben de estar dispuestos las 24 horas del día. Trabajan día y noche inclusive los festivos. Deben de dar servicios a todos los barcos que entran en el puerto. Hacerlo profesionalmente obviamente.

Son un sector donde tienen un salario fijo un 20% y un 80% que es variable a la producción. Cuanto más trabajo haya más cobran. Evidentemente son conscientes de que no están en un sector deficitario. Saben que son un sector donde se genera mucha riqueza. Añaden que lo que tienen lo han ganado gracias a las negociaciones y quieren seguir manteniéndolo.

Por otro lado se mueven por un mercado competitivo, aunque esté considerado un monopolio. De ellos dependen que el resto de las profesiones funciones. Pero a la vez exigen un grado de formación que permita a los trabajadores cumplir su tarea de producción y seguridad.

Otra de las críticas que reciben los estibadores es la dificultad de acceso a nuevos trabajadores que no estén vinculados de ninguna forma a este colectivo. Concretamente las mujeres que luchan por sus derechos.

8 TIPOS DE CONTENEDORES MARÍTIMOS MÁS USUALES

8.1 Estándar

Contenedor estándar. STANDARD 20' x 8' x 8'6"						
Contenedores disponibles y preparados para cualquier carga seca normal, como pallets, bolsas, cajas, etc.						
Dimensiones	Largo	5,898 mm	Ancho	2,352 mm	Alto	2,393 mm
Apertura puerta			Ancho	2,340 mm	Alto	2,280 mm
Tara	2,300 kg		Capacidad	33.2 m3		
Peso bruto máximo de carga	28,180 kg		Peso bruto máximo total	30,480 kg		

Contenedor estándar. STANDARD 40' x 8' x 8'6"						
Contenedores disponibles y preparados para cualquier carga seca normal, como pallets, bolsas, cajas, etc.						
Dimensiones	Largo	12,032 mm	Ancho	2,352 mm	Alto	2,393 mm
Apertura puerta			Ancho	2,340 mm	Alto	2,280 mm
Tara	3,750 kg		Capacidad	67.7 m3		
Peso bruto máximo de carga	28,750 kg		Peso bruto máximo total	32,500 kg		

Contenedor estándar. STANDARD HIGH CUBE 40' x 9' x 9'6"						
Contenedores disponibles y preparados para cualquier carga seca normal, como pallets, bolsas, cajas, etc.						
Dimensiones	Largo	12,032 mm	Ancho	2,352 mm	Alto	2,698 mm
Apertura puerta			Ancho	2,340 mm	Alto	2,285 mm
Tara	3,940 kg		Capacidad	76.4 m3		
Peso bruto máximo de carga	28,560 kg		Peso bruto máximo total	32,500 kg		

9 EJEMPLO REAL

Una vez finalizado todo el proceso que ha generado este estudio, la mejor manera de ver la repercusión del coste de la Estiba en el coste final de un producto es a través de un simple ejemplo.

Para ello cuento con la documentación facilitada por una empresa productora de la península. En este caso se trata de transportar paja prensada y picada cuyo destinatario es una empresa de Tenerife, ubicada en La Laguna.

Con esta documentación pretendo plasmar los costes que se ocasionan como consecuencia de la estiba del producto.

- **Coste de compra de mercancías en Península**

25.160 kg x 0,072 €/kg = 1.811,52€

- **Coste de la Estiba**

Fletes, despacho de exportación, tramitación fitosanitario, etc.	→	1.000€
Agencias de aduanas	→	134,46€
Total Estiba	→	1.134,46€

Coste total: 1.811,52 + 1.134,46 = 2.945,98€

Coste por kg de mercancías: 2.945,98 / 25.160 = 0,117 €/kg

Diferencia de precios = 0.117 - 0.072 = 0.045€/kg

Incremento del precio como consecuencia de la estiba es del 62.5%

FACTURA 2014/ 246
FECHA 2-12-2014

DENIS MARTIN S. L. 12

EMPACADOS HNOS. REBECA S.L. ✓
CIF/ B-91721555
C/ CARRERA Nº 64
FUENTES DE ANDALUCIA
41420 SEVILLA
TELEFONO 627705952

CLIENTE: DENIS MARTIN S. L.
CIF / NIF B 38327136
Domicilio CTRA. GRAL. NORTE, KM 1
LOS RODEOS LA LAGUNA
Localidad 38297 STA. CRUZ DE TENERIFE
TELF 922260753

CONCEPTOS

Descripcion	Cantidad	Precio €/TN	TOTAL EUROS
-------------	----------	-------------	-------------

TESU-160305-3 paja prensada y picada PRECINTO FABRICA NUM 0096 PRECINTO PUERTO NUM, CONTIENE 80 PACAS FLETE PAGADERO EN DESTINO PARTIDA ARANCELARIA: 1213000010 CODIGO REA: 121300009000	25,16 ↓ 25.160 kg	72,00	1.811,52 € 180- 22026/pa
--	-------------------------	-------	--------------------------------

MATRICULA: 4555 CGM

DESTINO: TENERIFE

TOTAL EUROS

Operación exenta de IVA conforme al art. 21 Ley 37/1992

FORMA DE PAGO: RECIBO 30 DIAS

BASES	
I.V.A.	
TOTAL FACTURA	1.811,52 €

Inscrita en el Registro Mercantil de Sevilla, Tomo 4837, Folio 30, Hoja SE-77380

6-1-15

EMPACADOS
HERMANOS REBECA, S.L.
Venta y empacado de paja y heno
CIF: B-91721555
C/ Carrera, 64
41420 Fuentes de Andalucía
(Sevilla)

Alisios Shipping Lines, S.A.U.

CARGADOR	EMPACADOS HNOS. REBECA, S.L. CARRERA, 64 41420 - FUENTES DE ANDALUCIA (Sevilla) ESPAÑA	FECHA Y LUGAR	SEVILLA, 12/12/14	VIAJE 69130
	RECEPTOR	DENIZ MARTIN S.L. CRTRA.GRAL.DEL NORTE KM.11,8 38200-LA LAGUNA-LOS RODEOS (TENERIFE) ESPAÑA	CONOCIMIENTO	014013595
NOTIFICADO		BUQUE	KALINA	
		ZONA DE CARGA	PTO. CARGA	SEVILLA
		PTO. DESCARGA	STA CRUZ TENERIFE	
		DESTINO FINAL	SU REFERENCIA	
		Nº ORIGINALES		
		ORIGEN	SERVICIO A REALIZAR	DESTINO
		PUERTA <input type="checkbox"/>	MUELLE <input checked="" type="checkbox"/>	VEHICULO <input type="checkbox"/>
		PUERTA <input type="checkbox"/>	MUELLE <input checked="" type="checkbox"/>	VEHICULO <input type="checkbox"/>

Ignoro peso, contenido, calidad y estado de la mercancía y no respondo de roturas ni derrames o mojaduras. Flote adquirido a todo evento.
El Cargador y Receptor de la mercancía responden solidariamente al pago del flete.

DATOS DECLARADOS POR EL CARGADOR

EQUIPO	TEUS	DESCRIPCION MERCANCIA	BULTOS	KG.	G
TESU1603053 40' PWHC MC14016704 96	2,0	PAJA PRENSADA Y PICADA	121300009000 80 PK	25.160	2
			80	25.160	

NOTA PARA EL CLIENTE:
Los contenedores disponen de una franquicia de 2 días naturales desde la descarga del buque. A partir de entonces se cargará por ocupación de muelle y uso de contenedor las siguientes cantidades - diarias -

Container 40' (Ocupación + Uso Container) - Container 40' (Ocupación + uso Container)
Del 3 en adelante 8,70 EUR (1,20 + 7,50) 17,40 EUR (2,40 + 15,00)

COPIA

Denz

FLETE A PAGAR POR	AGENCIA DE COBRO ALISIOS SHIPPING LINES SCT
DENIZ MARTIN S.L. CRTRA.GRAL.DEL NORTE KM.11,8 38200-LA LAGUNA-LOS RODEOS(SANTA CRUZ-DE TENERIFE) ESPAÑA	DATOS DEL CARGADOR NIF/DNI: B38327136 4300000167 Fact.: 2STSV01360

IMPORTE DEL SERVICIO A PAGAR (Concepto, Importe, IVA)

FLETE	396,59	0
B.A.F.	190,00	0
CONOCIMIENTO /O	10,00	0
T3 - SALIDA /O	35,18	0
T3 - ENTRADA /D	39,86	0
DESPACHO EXPORTACION /O	26,46	0
CANON /D	16,91	0
THC /O	120,00	0
THC /D	133,00	0
ISPS /O	6,00	0
TRAMITACION FITOSANITARIO /O	25,00	0

El Cargador	El Receptor	BASE 0%	1.000,00
Firmado _____	Firmado _____	TOTAL NETO	1.000,00 EUR

AGENCIA YAZELI, S.L.
Tránsitos, Aduanas y Consignaciones

C.I.F.: B - 38529418

Villalba Hervás, n.º 9 - 3.º • Puerta n.º 5

Edificio Camacho

Tfnos.: 922 24 14 75 - 922 24 14 76 • Fax: 922 24 37 67

E-mail: trans@yazeli.com

38002 SANTA CRUZ DE TENERIFE

3.1

NAV

+ Insq. fito

ok

ente:43000006
IZ MARTIN, S.L.
A. GRAL. DEL NORTE KM 11,8
LAGUNA
97 TENERIFE
B38327136

Factura:1403380
Fecha :29/12/2014
Pagina :1

ente: 264

Expediente:N4-2935
Bultos :80
Kilos :25160 ✓
Valor :1811,52
Mercancía :PAJA PICADA
Transporte:KALINA
Contenedor:TESU-160305/3
País :ESPAÑA
Fecha :16/12/2014
Prov/Dest.:EMPACADOS HNOS.REBECA S.L.

SEVILLA

IVE	CONCEPTO	IGIC	IMPORTE
4	COMISION	7,00	24,05
1	IGIC IMPORT.	0,00	22,64
14	TRAMITACION CERTIFICADOS REA	7,00	24,04
17	INSPECCION FITO	0,00	60,36

Base	Tipo	Cuota	SUBTOTAL :	IMPORTE
83,00	0,00	0,00	131,09	
48,09	7,00	3,37	IGIC :	3,37
			TOTAL :	134,46 ✓

AGENCIA YAZELI, S.L.

C.I.F.: B-38529418

Villalba Hervás, 9, 3º Pta. 5

Tfnos.: 922 24 14 75/76/77

38002 SANTA CRUZ DE TENERIFE

Los datos que figuran en el presente documento, han sido incorporados a un fichero cuya titularidad y datos de contacto figuran en la cabecera, con la finalidad de prestar los servicios pactados y consiguientes gestiones administrativas. En cumplimiento de la LOPD, puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación o cancelación mediante comunicación por escrito acreditando su identidad.

CARTA DE PORTE PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA
(Orden FOM 2861/2012 de 13 de Diciembre)

CARGADOR CONTRACTUAL		
DENIZ MARTIN, S.L. B38327136 CRTA. GRAL. DEL NORTE KM 11,8 LA LAGUNA 38297 - TENERIFE Tif.:		
TRANSPORTISTA EFECTIVO		
Lugar de origen del transporte	Lugar de destino del transporte	
TERMINAL DE CONTENEDORES DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	DENIZ MARTIN, S.L. B38327136 CRTA. GRAL. DEL NORTE KM 11,8 LA LAGUNA 38297 - TENERIFE Tif.:	
MATRÍCULA DEL VEHÍCULO	MATRÍCULA DEL SEMIRREMOLQUE	
CAMBIO DE VEHÍCULO O SEMIRREMOLQUE		
MATRÍCULA DEL VEHÍCULO SUSTITUTO	MATRÍCULA DEL SEMIRREMOLQUE SUSTITUTO	
NATURALEZ DE LA MERCANCÍA	PESO DE LA MERCANCÍA	VOLUMEN M3
Nº CONTENEDOR: TESU1603053 PAJA PICADA	25160 ✓	
OBSERVACIONES DEL TRANSPORTISTA	OBSERVACIONES _____	
Firma y sello del cargador	Firma y sello del transportista	Fecha realización transporte:
		Recibo de las mercancías:
		Fecha, firma y sello del destinatario

H

COMUNIDAD EUROPEA

N4-2935/1

A ADUANA DE DESTINO

Ejemplar para el Destinatario	8 Expedidor / Exportador Nº EMPACADOS HNOS. REBECA S.L. CARRERA 64 41420 FUENTES DE ANDALUCIA SEVILLA ESPAÑA		I DECLARACION CO A 3 Formularios 4 List. de carga		14 ES 003891 3 595544 0			
	8 Destinatario Nº ESB38327136 DENIZ MARTIN, S.L. CRTA. GRAL. DEL NORTE KM 11,8 38297 LA LAGUNA TENERIFE ESPAÑA		9 Responsable financiero Nº		7 Número de referencia			
	14 Declarante / Representante Nº ESB38529418 [3] AGENCIA YAZELI, S.L. NUMERO AUTORIZACION: 3891000908		15 País de expedición / exportación ESPAÑA		15 Cod. Rexped/export a ES b 17 Cod. país de destino a b 67			
	18 Identidad y nacionalidad medio transporte a la llegada BARCO: KALINA (16/12/2014)		19 Ctr. 1		20 Condiciones de entrega FOB SEVILLA			
	21 Identidad y nacionalidad medio transporte activo en frontera		22 Divisa e importe total factura EUR 1.011,52		23 Tipo cambio			
	25 Modo transporte en frontera 1		26 Modo transporte interior		27 Lugar de descarga			
	29 Aduana de entrada		30 Localización de las mercancías 3891953100		28 Datos financieros y bancarios			
	14 Indicación especial/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones		N380-ES-2014/246-02/12/14; N705-ES-C14013595; N830-14ES0041111251414; 1106-ES-3683382875; N851-3811421060; 7003:1.011,52;		32 Partida Nº		33 Código de las mercancías 12130000 10 Joe	
	17 Cálculo de los tributos		Clase Base imponible Tipo Importe MP		34 Cód. país de origen a ES b 35 Masa bruta (kg) 25.160 Joe 36 Preferencia 0.85		37 REGIMEN 49.00 38 Masa neta (kg) 25.160 39 Contingente	
	40 Documento de carga/Documento precedente X 3891-4-506444/4/		41 Unidades suplementarias		42 Precio del artículo 1.011,52		43 Cod. M.E.	
44 Valor estadístico 2.566,14		45 Ajuste 754,62		46 Valor estadístico 2.566,14		47 Valor estadístico		
48 Aplazamiento de pago		49 Identificación depósito		8 DATOS CONTABLES 305GGB38529418C REA: -1.011,52		50 Obligado principal Nº Firma:		
51 Obligado principal Nº		52 Obligado principal Nº		53 Obligado principal Nº		54 Obligado principal Nº		
55 Obligado principal Nº		56 Obligado principal Nº		57 Obligado principal Nº		58 Obligado principal Nº		
59 Obligado principal Nº		60 Obligado principal Nº		61 Obligado principal Nº		62 Obligado principal Nº		
63 Obligado principal Nº		64 Obligado principal Nº		65 Obligado principal Nº		66 Obligado principal Nº		
67 Obligado principal Nº		68 Obligado principal Nº		69 Obligado principal Nº		70 Obligado principal Nº		
71 Obligado principal Nº		72 Obligado principal Nº		73 Obligado principal Nº		74 Obligado principal Nº		
75 Obligado principal Nº		76 Obligado principal Nº		77 Obligado principal Nº		78 Obligado principal Nº		
79 Obligado principal Nº		80 Obligado principal Nº		81 Obligado principal Nº		82 Obligado principal Nº		
83 Obligado principal Nº		84 Obligado principal Nº		85 Obligado principal Nº		86 Obligado principal Nº		
87 Obligado principal Nº		88 Obligado principal Nº		89 Obligado principal Nº		90 Obligado principal Nº		
91 Obligado principal Nº		92 Obligado principal Nº		93 Obligado principal Nº		94 Obligado principal Nº		
95 Obligado principal Nº		96 Obligado principal Nº		97 Obligado principal Nº		98 Obligado principal Nº		
99 Obligado principal Nº		100 Obligado principal Nº		101 Obligado principal Nº		102 Obligado principal Nº		

DECLARACION REALIZADA POR EDI. ART.4BIS
AUTENTIC. INFORMATICA, ART.199.2 R.CEE 2454/93
Autenticación : ZWTE5ZJU98DBU9T2
Fecha Admisión: 22/12/2014 10:31:00
Fecha Levante : 23/12/2014 ✓

VALIDO A EFECTOS DEL REF

54 Lugar y fecha S/C DE TENERIFE
22/12/2014
Firma y nombre del declarante / representante
AGENCIA YAZELI, S.L.
P.P.MAVILIO R. ORNELAS DE ABREU
NIF:78728640P

10 CONCLUSIÓN

Para concluir con este estudio retomo el objetivo principal de este trabajo, que consiste en comprobar si el modelo actual que propone Europa para que el Gobierno de España aplique en sus puertos marítimos es rentable.

Lo que se le plantea a España es que debe liberalizar la estiba porque el modelo actual pone restricciones a la libertad de establecimiento de las empresas, que no pueden contratar a quién quieran, sino que están obligadas a contratar a trabajadores puestos a su disposición por las sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios (SAGEP).

Sin embargo el conflicto se centra en que el nuevo sistema establece la libre contratación de los trabajadores, pero los sindicatos consideran que la reforma planteada por el Gobierno supone un ERE encubierto subvencionado con fondos públicos, a través de las autoridades portuarias.

Lo que esta modificación conlleva es a la posibilidad de crear una reserva de trabajadores gestionada por empresas privadas, que funcionen como agencias de empleo temporal y que pongan trabajadores a disposición de las empresas estibadoras.

El objetivo es conseguir que la SAGEP desaparezca o bien se inicie una modificación en los centros portuarios de empleo, es decir se convierta en una especie de empresa de trabajo temporal. Donde los trabajadores puedan subrogarse a las estibadoras o bien pasar a estos nuevos centros de empleos. Para ello el Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, reconocerá su capacitación profesional y garantizará la antigüedad y las condiciones y derechos laborales del colectivo de estibadores. El gestor portuario abonará la correspondiente indemnización si un estibador es despedido. No obstante, la reforma busca también reducir los costes de la estiba y por consiguiente producirá un mayor beneficio en los consumidores finales, cuestión que posiblemente podría beneficiar a la economía en general.

Por otra parte están los trabajadores portuarios que junto con los sindicatos defienden que en ningún momento se han negado a cumplir la sentencia. La de modificar la legislación portuaria que regula la prestación del servicio de manipulación de mercancías de los puertos nacionales, de forma que las empresas estibadoras puedan contratar libremente a sus trabajadores. Y además, podrán entrar estibadores de la Unión Europea en el mercado español, algo que no sucedía hasta ahora. La sentencia no dice nada de que los trabajadores pierdan el trabajo de un día para otro o en tres años como se está proponiendo. No dice que las empresas que hacen ese trabajo tengan que convertirse en empresas de trabajo temporal (ETT).

Ellos cuentan que están orgullosos de su trabajo y que todo no es el salario como se está poniendo. Ellos quieren reivindicar realmente a lo que están expuestos. Ellos deben de estar dispuestos las 24 horas del día. Trabajan día y noche inclusive los festivos. Deben de dar servicios a todos los barcos que entran en los puertos. Haciéndolo profesionalmente obviamente.

Por tanto ambas partes se contradicen en cuanto a ese objetivo común. El no llegar a los acuerdos establecidos y que cada uno mire su conveniencia es lo que genera ese bucle de enredos y de no saber apostar por ese beneficio óptimo que haga diferenciarte del resto. Por ser líderes en un sector y que el resto de países apuesten por España por un país que ofrece unas garantías de estabilidad en todos los aspectos ya sean comerciales, económicos o productivos. Un país donde se garantiza el empleo. Un país que sabe que genera riquezas a través del mar. Y no sabe aprovecharlas. El error de España es la tardanza en buscar soluciones. Siempre espera sentirse al borde del peligro cuando las grandes potencias europeas e incluso internaciones les presionan para tomar decisiones. Lo que lleva a que no son respuestas de bien común sino beneficiarias para una sola parte.

Llegado a este punto entiendo y comprendo la lucha de los estibadores. Como estudiante y trabajadora que soy, sé lo que cuesta conseguir las cosas. Los requisitos que te exigen para llegar a ser distinto, buscar esa cualidad que te haga diferente para ser tú el seleccionado. Cada vez es más difícil conseguir ese puesto de trabajo soñado. Es normal que quieras proteger tu puesto. A muchos de los que están ahí les ha costado entrar. Son conscientes de que no están en un sector deficitario. Saben que son un sector donde se genera mucha riqueza. Añaden que lo que tienen lo han ganado gracias a las negociaciones y quieren seguir manteniéndolo. Ellos han tomado sus propias medidas una de ellas ha sido la más hablada. Su sueldo. El cual se lo han minorado. Han intentado llegar acuerdos para que nadie pierda sino para que todos ganen. No se niegan a que otras nuevas generaciones entren al contrario ese puede ser un punto a favor a nuevas mejoras, pero siempre respetando los derechos de los trabajadores. Que antes de ser trabajadores somos personas y tenemos derechos a vivir sin tantas restricciones.

BIBLIOGRAFIA

Publicado en Diciembre, 2012. "Origen y Evolución de los Puertos". Revista ARQHYS.com
<http://www.arqhys.com/construccion/puertos-origen.html>

Publicado el 3 Febrero, 2015 por Ángel Amador. Más que ingeniería
<https://masqueingenieria.com/blog/que-es-una-terminal-portuaria/>

Boletín Oficial del Estado (1986) "Real Decreto Ley 2/1986"
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1986-13027>

Boletín Oficial del Estado (2013) "Real Decreto Ley 1315/2013"
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=DOUE-L-2013-82878

Boletín Oficial del Estado (2017) "Real Decreto Ley 2017/352"
<https://www.boe.es/doue/2017/057/L00001-00018.pdf>

Boletín Oficial del Estado (2017) "Real Decreto Ley 4/2017"
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-1933

Publicado el 2 de Febrero, 2017. "Fomento rompe con el monopolio de los estibadores de los puertos".
Periódico digital Libre mercado
<http://www.libremercado.com/2017-02-03/fomento-rompe-el-monopolio-de-los-estibadores-de-los-puertos-1276591986/>

Página del sistema portuario de Alemania
<http://estibadorescanarios.com/prueba/images/2015/04/Alemania-1.pdf>

Publicado el 8 de Febrero, 2017. "Los privilegios de los estibadores" Periódico digital Libre Mercado
<http://www.libremercado.com/2017-02-08/la-casta-de-los-estibadores-sueldo-medio-de-70000-euros-y-enchufismo-1276592329/>

Sentencia del Tribunal de Justicia (sala sexta). Publicado el 11 de Diciembre de 2014
<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=160562&doclang=ES>

Publicado el 9 de Febrero, 2017 "Liberar la Estiba" Periódico digital Libre Mercado
http://www.libremercado.com/2017-02-09/liberar-la-estiba-creara-18000-empleos-y-elevara-el-pib-en-2400-millones-al-ano-1276592344/?utm_source=ECO_D&utm_medium=bajonoticia&utm_campaign=recomendados

Diferentes entrevistas que ha realizado Antolín Goya Secretario general de la Coordinadora Estatal de los Estibadores Portuarios.
<https://www.facebook.com/CoordinadoraEstatalDeTrabajadoresDelMar/>

Página Marmedsa Noatum Maritime
<http://www.marmedsa.com/tipo-de-contenedores-maritimos-aislantes/>