



Juicio a la estiba.

Por Enrique Arráiz Curbelo.

“Change is inevitable”, es la frase que más se escucha en la comunidad portuaria a nivel global. En los puertos españoles se ha constatado que queda mucho por hacer, sin embargo, la competencia, tanto en el Mediterráneo como en África; avanzan a pasos agigantados.

La ola de innovación y agitación regulatoria en la que se encuentran los puertos españoles sólo se halla sobre el papel, es decir, **no hay respuesta inmediata a los problemas reales que afectan a la gestión de recursos o a la adecuación de los medios humanos a las nuevas tecnologías** a través de la formación.

Un grupo de empresarios lanzaba una duda en relación con el nuevo panorama regulatorio en la estiba; **¿hasta cuándo debemos seguir dependiendo de una Sagep?**, espetaban señalando la ineficacia que provoca los costes de la manipulación de la carga sobre la competitividad de sus empresas.

¿Hasta cuándo perdurará la exclusividad de los nuevos centros portuarios de empleo?, asentían este colectivo de empresarios de la comunidad portuaria.

Desde el punto de vista jurídico y legislativo, **el 20 de mayo de 2020 finaliza la transición hacia un modelo liberalizado en la manipulación de la carga**, según se establece en la “Disposición transitoria segunda relativa al periodo transitorio de adaptación” del Real Decreto-ley 8/2017. Pero **hay que matizar**.

Esta situación transitoria cumple la función de **regular un proceso de cambio de un sistema jurídico-legal a otro** y que tiene por objeto dar cumplimiento a la resolución del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 2014.

Se pretende, en cierta medida, reducir un posible vacío legal que afecte a los Derechos fundamentales, por el contrario, estas disposiciones transitorias tienen sus límites en el tiempo.

La constante dilación de las negociaciones entre sindicatos y empresas para la firma del V Acuerdo marco, **está llevando a la estiba hacia un supuesto vacío legal**, por esa causa, la CNMC ha planteado ante el TJUE una “cuestión prejudicial”.

Se trata de un mecanismo del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE) que tiene por objeto la interpretación del Derecho comunitario frente a disposiciones del Derecho interno de los estados miembros de la Unión Europea. El objetivo es **que una norma sea interpretada y aplicada de la misma manera en toda la extensión de la UE**.

En el concreto caso de España, **la CNMC plantea sus dudas sobre la legalidad de los acuerdos alcanzados en 2017 en el ámbito de la negociación colectiva** entre empresas y trabajadores, así como su capacidad para sancionar como organismo regulador independiente.

Hay que resaltar el punto tres de la cuestión prejudicial donde **la CNMC argumenta sus planteamientos sobre jurisprudencia de ese Tribunal sobre la “primacía” del Derecho de la UE ante la intención, término en Derecho que ha ignorado permanentemente el sindicato mayoritario al imponer la subrogación obligatoria a las empresas**.

Lo importante hoy en día no son las **consecuencias para la estiba** de éste nuevo proceso sino el tiempo de respuesta por parte del TJUE.

[OPINE POR WHASTAPP 699841052](#)

**LAS MAS LEIDAS DE LA
HEMEROTECA.**

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 28/06/2019

Órdago y Venganza.



La CNMC denuncia al Tribunal Europeo la Reforma de la Estiba del PSOE.

Fuerte conflicto jurisdiccional con el Gobierno.

Marín Quemada devuelve el golpe a Rallo.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 28/06/2019

Anesco responde al ataque.



Anesco desautoriza a la CNMC, su capacidad y admisibilidad.



REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 28/06/2019

Aún es pronto para conocer si el TJUE aplicará los artículos 105 a 107 de su "Reglamento de Procedimiento" para decidir **si la consulta realizada por la CNMC debe tramitarse mediante procedimiento acelerado o urgente** en cuyo caso la respuesta se obtendría en un año.

Si el TJUE acuerda aplicar la vía ordinaria, **existe la posibilidad de una demora de hasta veinte meses** conduciendo a los estibadores hacia un vacío legal desde mayo de 2020 frente a los estibadores privados que están surgiendo.

En tal caso, **las negociaciones para la consecución del "V Acuerdo marco" entre empresas y sindicatos debe suspenderse hasta que el TJUE haya emitido su fallo** de tal manera que no se podría firmar acuerdos sindicales entre Coordinadora y Anesco.

Quedarían en el aire las exigencias por parte de Coordinadora en puntos tan relevantes como el control de la formación y las nuevas incorporaciones a los CPE. Por el contrario, **las prejubilaciones y la posibilidad de la libre contratación mantendrían su vigencia**, tal y como se establece en las distintas disposiciones reglamentarias dictadas hasta la fecha.



Aspectos como la imposibilidad de recurrir las decisiones del TJUE o personarse en el procedimiento, quedan **fuera del alcance de sindicatos y empresas que deberán esperar al pronunciamiento del "Tribunal"** cuyo tiempo de respuesta suele dilatarse con graves consecuencias para los trabajadores.

Ahora, **el gobierno que resulte de las pasadas elecciones, deberá inclinarse bien por el apoyo a las reclamaciones de los estibadores o defender la competitividad de los puertos** cerrando el proceso liberalizador de la estiba.

Por otro lado, **o bien las empresas dan la vuelta a la tortilla y comienzan a aplicar los términos de la liberalización** en lo relativo a la libre contratación y gestión de sus operaciones portuarias **o de lo contrario se caerán muchos puestos en competitividad.**

Nadie duda que **el próximo paso será exigir al Gobierno seguridad jurídica** frente a las posibles acciones del mayor sindicato de la estiba en España, que tilda de ilegal" los procesos de transformación de las terminales hacia el automatismo.

Las nuevas habilidades o "soft skill", están en manos de las empresas **ahora que será imposible contar con un nuevo convenio sindical**, al menos durante el próximo año y medio.

Las nuevas terminales como las de Valencia totalmente automatizadas, requerirán de nuevas competencias o "hard skills" (habilidades duras), **formación que sólo las empresas pueden gestionar frente a la Administración laboral** y que quedan fuera del control de los sindicatos.

¡Todo queda **visto para sentencia!**

Enrique Arráiz Curbelo
Estibador
Docente en Formación Profesional para el Empleo
Cursa un Máster de Dirección logística y de la cadena de suministros
En IMF INTERNATIONAL BUSINESS SCHOOL

Noticias relacionadas

[Comparte esta página en Facebook](#)

OPINE O APORTE DE INMEDIATO EN NUESTRO NUMERO DE WHASTAPP 699 84 01 52.

SI TIENE INFORMACION CONFIDENCIAL SOBRE ESTE ASUNTO ENVÍENOSLA AL CORREO ANONIMO investigacion@logisticaytransporte.es

SI LO QUE QUIERE ES APORTAR UNA OPINION O COMENTARIO SOBRE ESTA NOTICIA DE FORMA ANONIMA HAGALO EN EL FORMULARIO. PERO SI DESEA QUE SE LE CONTESTE DIGALO EN EL TEXTO Y PONGA SUS DATOS DE EMAIL Y TELEFONO SI NO ES IMPOSIBLE CONTACTAR CON USTED. RECUERDE SI NO PONE SU EMAIL O DATOS COMO NOMBRE Y TELEFONO SU RESPUESTA ES ANONIMA. SI DESEA EL ANONIMATO NO SE IDENTIFIQUE. SI DESEA RESPUESTA ENTONCES PONGA SUS DATOS.

NO PONGA COMILLAS, NI CARACTERES EXTRAÑOS EN SU OPINION. NO LOS COGE EL GESTOR E INTERRUMPE LA OPINION, Y NO LLEGA ENTERA.

Malestar y
alarma
entre los
estibadores.



Coordinadora
lamenta el
planteamiento de la
CNMC a la UE sobre
el Acuerdo Marco de
la Estiba.



REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 27/06/2019 premium

La cuentas
de las
Autoridades
Portuarias
españolas.



Resultados
comparativos
curiosos.

Barcelona el que
más factura, pero
Las Palmas de los
más eficientes.

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 27/06/2019 premium

El Puerto
de Huelva
sigue con
crecimiento de
tráficos con un
aumento del 6,6%.

