

Alberto Camarero Orive*

Pascual Pery Paredes**

Federica Tarsitani***

ADECUACIÓN DE LOS HORARIOS DE TRABAJO Y CONTRATACIÓN DE LA ESTIBA EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

La estiba en los puertos españoles se caracteriza por ser un sector que se rige por una legislación específica, ajena a la general de otros sectores. La conflictividad laboral surgida a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014 y el posterior Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, han vuelto a poner en discusión la eficiencia de la estiba portuaria. El presente artículo analiza las implicaciones económicas que se derivan de la rigidez en la contratación de las manos portuarias en cuanto a la adecuación de los horarios de trabajo a las necesidades reales de la operativa portuaria.

Palabras clave: *eficiencia portuaria, régimen laboral portuario, competitividad portuaria.*

Clasificación JEL: *L92, R41.*

1. Antecedentes

La estiba en los puertos españoles ha sido objeto de una gran atención por parte de los medios de comunicación y de la población en general, que parece que, por fin, se han dado cuenta de la trascendencia del tema, más allá del ámbito marítimo portuario.

Sin embargo, esta atención ha estado desviada de las causas y consecuencias reales de la situación de

los puertos, especialmente en los de mayor tráfico. Ha tenido un mayor protagonismo las percepciones de los estibadores como elemento distorsionador del coste del paso de la mercancía por los puertos, olvidando otros puntos de vista, como el económico, muy importantes.

El recientemente aprobado Real Decreto-ley 8/2017 de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, ha vuelto a poner en discusión la eficiencia de la estiba portuaria. La rigidez que caracteriza a la estiba

* Profesor Titular. Departamento de Ingeniería Civil. Transporte y Territorio. Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

** Profesor Emérito de la Universidad Politécnica de Madrid

*** Investigadora de la Universidad Politécnica de Madrid.

portuaria desde el punto de vista de la contratación de las manos portuarias para las operaciones de carga y descarga hace necesario un estudio de la adecuación de los horarios de trabajo a las necesidades reales de la operativa portuaria, con el fin de eliminar las ineficiencias del sector, mejorando su productividad, y en consecuencia la competitividad de nuestros puertos.

2. El sistema portuario español

La importancia del sistema portuario español queda patente con el volumen de mercancías, tanto de importación y de exportación, que pasan por nuestros puertos cada año, así como por su posición geográfica para el transbordo.

El sistema portuario español está constituido por 46 puertos de interés general administrados por 28 autoridades portuarias, de las cuales cinco concentran más de la mitad del tráfico total y, consecuentemente, los buques de mayor capacidad.

La Ley define como puerto de interés general a los que tengan las siguientes características:

- Aquellos que se dedican a actividades marítimas comerciales internacionales.
- Aquellos que tengan influencia comercial en más de una comunidad autónoma.
- Aquellos que sirvan a industrias estratégicas.
- Aquellos que sean relevantes para la economía española.
- Aquellos que sean esenciales para la seguridad del tráfico marítimo.

Todas estas autoridades portuarias tienen, entre otras muchas, la competencia de prestación de los servicios generales en los puertos, además de la gestión y control de los servicios portuarios, entre los que se encuentra el servicio de manipulación de mercancías de los buques que atracan en los puertos españoles, de modo que se desarrollen en condiciones de eficiencia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

3. Un poco de historia sobre la estiba portuaria

El tráfico marítimo, y en consecuencia el trabajo de estiba y desestiba, ha sido hasta hace muy poco tiempo, en medidas históricas, un trabajo que se puede considerar irregular y discontinuo, consecuencia de la aleatoriedad de la llegada de los buques. Por otra parte, los trabajos de operación de los buques se llevaban a cabo por unos actores, consignatarios, caballeteros, etc., que precisamente por la misma discontinuidad del trabajo no disponían de los medios ni equipos de movimiento de mercancías que merecieran este nombre. Cuando se fueron mecanizando los puertos en los muelles públicos de uso general, fueron las administraciones portuarias las que los adquirieron y los pusieron a disposición de los usuarios, conjuntamente con la línea de atraque, en lo que se conocía como el modelo de gestión tipo *toolport*, que se desarrolló en la segunda mitad del Siglo XX.

Sin embargo, los muelles llamados de «particulares», por lo general vinculados a una industria (siderurgia, química, etc.), se dotaron de sistemas de manipulación específicos, que eran manipulados por personal propio de la empresa sometidos a la legislación laboral general, y no por estibadores portuarios.

Esta situación de trabajo continuo pero sin fijeza, y la descapitalización de las empresas, dio lugar a una estructura laboral de tipo gremial, al igual que en otros sectores productivos extensivos en mano de obra. De este modo fueron consiguiendo una estructura de trabajo más acorde con los intereses del grupo que con la operación portuaria de interés general. Este proceso fue aceptado por los operadores, sin demasiados inconvenientes, debido principalmente a que los tráficos eran prácticamente cautivos y sus ingresos eran proporcionales a los gastos. Se les podía considerar más como comisionistas que como verdaderos empresarios.

Naturalmente, las costumbres que rápidamente se convirtieron en normas se dirigían más a satisfacer las situaciones del colectivo que a las necesidades reales del trabajo.

La división del colectivo en una gran cantidad de grupos (bordo y tierra, terrestres y marítimos y así más de 15 grupos de especialistas), y la necesidad de igualar las jornadas de cada uno de ellos, hacen de la organización del trabajo portuario un verdadero galimatías, incomprensible para cualquiera que no estuviera dentro del propio sistema portuario. La descompensación de los grupos y las distintas cuantías de las primas según la naturaleza de las mercancías movidas provocaban composiciones de manos descompensadas con exceso de personal en alguna de las actividades.

La llamada por turno y la asignación de trabajadores solamente a un buque, sin que se pudiera cambiar a otro dentro de la misma empresa y jornada, y el excesivo número de ellos en cada operación, provocaban situaciones de falta de personal para atender más de un turno al día, especialmente cuando se cambia la jornada partida de ocho horas por la continua de seis.

Todo este proceso se va desarrollando a lo largo del tiempo de forma paulatina a través de acuerdos entre los estibadores, con la asociación en sindicatos y los consignatarios y operadores. Todo ello en función de las circunstancias y los tráfico que se producían a lo largo del tiempo.

Después de la Guerra Civil y la aparición de los sindicatos verticales, los trabajos portuarios no siguen ese camino, sino que toman la forma de organismo autónomo dentro del Ministerio de Trabajo: la Organización de Trabajos Portuarios (OTP), cuya misión era uniformizar el sistema en todos los puertos, ordenar el acceso a la profesión, garantizar la percepción de un mínimo de jornadas a los trabajadores y, sobre todo, dotarles de un sistema de protección social, sanitaria, de jubilaciones, etc., que no estaba integrada en el sistema general del Instituto Nacional de Previsión.

De esta manera los trabajadores se convertían de hecho en empleados del Estado, que asumía las funciones de una empresa que en realidad se dedicaba al prestamismo laboral, actividad que estaba prohibida.

En cada puerto se constituyó una comisión formada por el delegado de trabajo, el comandante de marina,

en su condición de capitán de puerto, el director del puerto, y los representantes de las empresas y los trabajadores. Esta comisión tenía la misión de ordenar principalmente las operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba, además de otras operaciones portuarias, que se derivaban de las facultadas que las Leyes de Puertos y normativa de trabajo atribuían a las tres llamadas «autoridades», que en este caso se sometían a consenso.

Lo normal era que se ratificaran los acuerdos previos de las empresas y trabajadores y, en caso de discrepancia, mediar entre ellos. La aplicación de la normativa de los convenios colectivos, que en este caso eran solamente de la OTP con los nacientes sindicatos marginando a las empresas, no hizo más que complicar las cosas.

La existencia de una caja común que garantizaba las percepciones, independientemente de su indudable carácter social, no era el marco más adecuado para fomentar la racionalización de las operaciones, lo que fomentaba la ampliación de plantillas cada vez que se presentaba una punta, y que siempre acababa por consolidarse.

Este sistema especial no desentonaba en un sistema laboral general muy intervenido y en el que se convivía con otras actividades productivas de parecidas características de discontinuidad e intensivas en mano de obra.

Ese tipo de funcionamiento y aplicación de normas no hizo más que rigidizar el sistema de trabajo en la estiba, que no evolucionó de la misma manera que el resto de las relaciones laborales regidas por la normativa general.

Los primeros síntomas de desajuste se presentaron con el comienzo de la mecanización de las operaciones con maquinaria propiedad de las empresas, al comenzar la política de los puertos de prescindir de la maquinaria pública, en un camino de transformación hacia el conocido como modelo de gestión tipo *landlord*. Aparecieron nuevos puestos de trabajo en los que se ponía en manos del personal, que no era siempre

el mismo y que no se responsabilizaba de su mantenimiento ordinario, todos los nuevos equipos adquiridos por las empresas, como las grúas de muelle. La figura del fijo de empresa, que hubiera solucionado este problema, nunca fue bien recibido por el colectivo, y desde luego nunca para operaciones directas de operaciones en buques.

El problema se agrava cuando el modelo *landlord* se extiende a los muelles en concesión. A estas nuevas instalaciones, operativamente iguales a los muelles de particulares que ya existían y estaban exentas de recurrir al censo de la OTP, no se les aplica esa cláusula, alegando que la mercancía movida no era propiedad de la empresa concesionaria. Las nuevas tecnologías y las grandes inversiones en material de manipulación, y el hecho de realizarse en un centro único de trabajo, no fueron suficiente causa para cambiar sustancialmente ni el sistema de contratación ni la composición y organización de las manos de trabajo.

Con la nueva tecnificación y posterior automatización de las operaciones portuarias se abre la discusión de cuáles son las operaciones sometidas a ese reglamento, pretendiendo incluir en ellas la operación general de las terminales y la gestión de la recepción y entrega de las mercancías.

En este nuevo escenario la estiba queda como el único residuo de un sistema gremial en un mercado de trabajo que se rige por otras regulaciones más acordes con los tiempos actuales.

A este cambio de la situación laboral general se une la gran revolución que se ha producido en el tráfico marítimo en los últimos 25 años. Con la generalización del contenedor para la mercancía general se normalizan las operaciones y se abre el camino a la automatización, además de cambiar totalmente el régimen de escalas, que pasan de ser aleatorias a necesitar unos horarios de tiempos de estancia ciertos, dado el funcionamiento en red de las líneas marítimas. Por otra parte, la naturaleza de la mercancía deja de tener importancia en la definición de rendimientos y primas, puesto que todas se tratan de la misma forma.

Esta mecanización de operaciones, muy importante en la mercancía general, se ha producido también en el tráfico de graneles con el uso de instalaciones especiales prácticamente generalizado.

Con todo, esta nueva situación es incompatible con la rigidez de los horarios de contratación día a día, y de seguir considerando que la unidad de trabajo es un buque y no una terminal.

4. La legislación portuaria en materia de estiba

La legislación ha ido cambiando a lo largo del tiempo a través de las siguientes disposiciones y leyes:

— Ordenanza de Trabajo de los Estibadores Portuarios, de 29 de marzo de 1974.

— Ley 32/1984, de 2 de agosto, sobre modificación de determinados artículos de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de Trabajadores.

— Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

— Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

— Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

— Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

— IV Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales en el Sector de la Estiba Portuaria.

Las labores de la estiba y desestiba de buques empezaron a prestarse en los puertos españoles con mano de obra no especializada, aunque conforme pasó el tiempo se agrupó en estructuras gremiales. Poco a poco, debido a las duras condiciones de trabajo a las que estaban sometidos los estibadores, en cada puerto empezaron a formar agrupaciones sindicales para defender sus derechos, que variaban según el puerto.

CUADRO 1
RESUMEN DE LAS SOCIEDADES DE ESTIBA IMPLANTADAS POR CADA LEY

| Tipo de sociedad | Ley | Participación del Estado o AA PP | Relaciones laborales existentes | Obligatoriedad participación capital social | Obligatoriedad contratar personal | Tipo de servicio estiba |
|------------------|-------------|----------------------------------|--|---|-----------------------------------|-------------------------|
| SEED | RDL 2/1986 | Sí (mínimo 51%) | Especial con la SEED. Común con el operador | Sí | Sí | Público esencial |
| APIE | Ley 48/2003 | No | Especial con la APIE. Común con el operador | Sí | Sí | Portuario básico |
| SAGEP | Ley 33/2010 | No | Especial con la SAGEP. Común con el operador | Sí | Sí | Portuario |

FUENTE: Elaboración propia.

La Organización de Trabajadores Portuarios fue el único organismo competente en materia laboral de los puertos.

Con la Ley 32/1984 se modificó el entonces vigente Estatuto de los Trabajadores para incluir la estiba dentro de las profesiones reguladas mediante relación laboral especial, con la idea de dotarla de cierta regularidad dentro de su desempeño.

Poco tiempo después, con la Ley 2/1986 se empezaron a sentar las bases del actual panorama del sector estibador en los puertos españoles, con la disolución de la OTP y transfiriendo la competencia a cada uno de los puertos de interés general con la creación de una Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba (SEED).

A partir de la aprobación de esa ley pasaron muchos años sin que se produjera ningún cambio importante en la legislación relativa al sector estibador. No obstante, con la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en el año 1992 se crearon las actuales autoridades portuarias, a las que fue transferido ese 51 por 100 de participación que poseía el Estado español de las SEED.

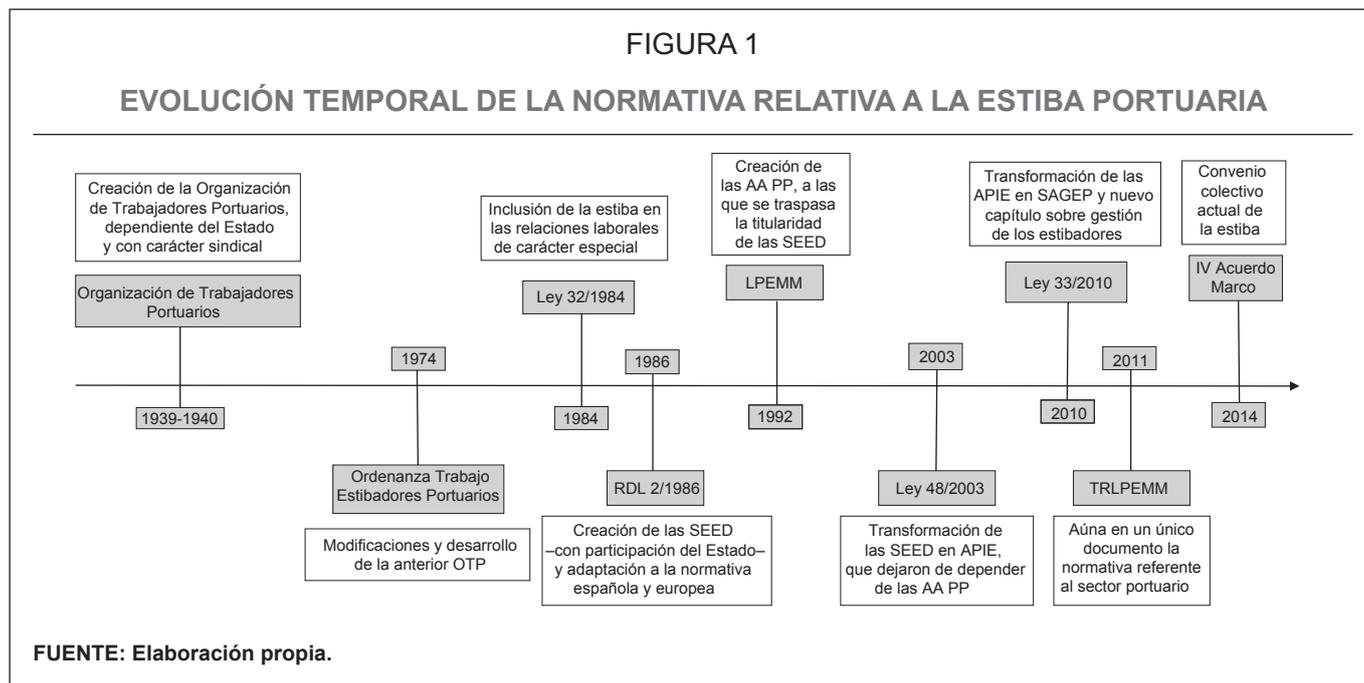
El siguiente paso fue transformar las SEED en la Agencia Portuaria de Interés Económico (APIE) a raíz

de la entrada en vigor de la Ley 48/2003. En estas nuevas agrupaciones dejaba de existir la participación de las autoridades portuarias, de modo que todo el capital social procedía de empresas privadas que quisieran prestar el servicio de estiba en los puertos españoles de interés general. Se incluía también en esta ley un nuevo capítulo sobre la gestión del trabajo de los estibadores.

Las similitudes y diferencias que existen entre las diferentes sociedades que cada una de las leyes ha ido implantando se recogen en el Cuadro 1.

Con la aprobación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) en 2011 se consigue aunar en un documento único toda la normativa referente al sector portuario en España, que hasta ese momento se encontraba dispersa y diseminada en diversos títulos de varias leyes y textos.

Por último, el IV Acuerdo Marco aprobado en el año 2014 es el convenio colectivo vigente que regula todos los aspectos relativos a la relación laboral existente entre los trabajadores portuarios y sus



empleadores (Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios o SAGEP, y empresas estibadoras), así como el que establece la clasificación según la categoría profesional que se ha expuesto en el apartado 3.

De esta evolución normativa se deduce que solo ha cambiado el estatus legal del sistema, pero siempre se ha mantenido intacta la estructura laboral de la estiba. Nada que se parezca al resto de las actividades económicas y laborales del resto del país.

A modo de resumen de cómo ha ido evolucionando la normativa referente al sector de la estiba portuaria en España, en la Figura 1 se presenta una línea temporal en la que ubicar toda esa información

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), de 11 de diciembre del año 2014, condena el incumplimiento por parte del Reino de España del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento

de la Unión Europea (TFUE) por el que se determina la libertad de establecimiento de filiales, sucursales, sociedades, etc. de cualquier país miembro en otro país miembro.

El actual RDL 2/2011, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, como hemos comentado, restringe dicha libertad de establecimiento, al obligar a las empresas estibadoras a tener recursos financieros para participar en el capital social de la SAGEP del puerto en que desee prestar servicios, y a contratar a los trabajadores de dicha SAGEP (incluido un número mínimo de estibadores que deben contratar de forma permanente en función de su volumen de actividad).

Como se especifica en el primer punto de la sentencia, no se permite a las empresas estibadoras la contratación de su propio personal, ya sea de forma permanente o temporal, a menos que los trabajadores de la SAGEP sean inadecuados o ineficientes.

Esto supone para las empresas extranjeras la necesidad de modificar su estructura de empleo, la plantilla de la empresa y sus políticas de contratación, lo que

puede tener consecuencias financieras en dichas empresas. Además de la posibilidad existente de que se produzcan perturbaciones en su funcionamiento hasta el punto de llegar a disuadirlas de prestar servicios de manipulación de mercancías en cualquiera de los puertos españoles de interés general.

La sentencia europea obliga a eliminar de la legislación española el carácter preceptivo de participación por parte de las empresas que deseen operar en España en las SAGEP, la exclusividad en la intermediación laboral y la obligación de incorporar de forma permanente a la plantilla de la empresa estibadora un número mínimo de trabajadores en régimen laboral común.

El Reino de España expone dos razones con las que justificar la restricción de la libertad de establecimiento que impone el régimen portuario español. Por un lado, establece que el servicio portuario de manipulación de mercancías constituye un servicio de interés general, sujeto a obligaciones de servicio público, con el fin de garantizar la prestación del servicio en condiciones de regularidad, continuidad y calidad. Y por otra parte, se añade un segundo argumento al asegurar que la restricción es imprescindible para poder garantizar la formación de los trabajadores, lo que conforma una «razón imperiosa de interés general».

Hay que señalar que los argumentos que da la Administración para mantener el sistema se podrían aplicar con mayor razón a otros campos, como el transporte por carretera o ferrocarril, la energía eléctrica, la recogida de basuras u otros muchos que, sin embargo, se rigen y regulan por la legislación ordinaria.

Con base en lo anteriormente expuesto, se considera que la restricción a la libertad de establecimiento que se deriva del actual régimen portuario español, objeto en este sentido del recurso por incumplimiento interpuesto por la Comisión, constituye una limitación que va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos que el Reino de España persigue con el actual sistema, no estando, por lo tanto, justificado de ninguna manera. En otras palabras: que se apliquen las normas laborales generales del país.

Por consiguiente, la Comisión declara que el Reino de España ha incumplido las obligaciones que se le imponen mediante el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por el hecho de imponer a las empresas estibadoras de otros Estados miembros que deseen desarrollar la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en los puertos españoles de interés general la obligación de inscribirse en las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios. Y, además, participar en el capital social de estas. También se considera una restricción la obligación impuesta de contratar con carácter prioritario a los trabajadores puestos a disposición por dichas SAGEP para el desarrollo de sus actividades y, no solo eso, sino también a tener contratados a un mínimo de esos trabajadores de forma permanente en régimen laboral común.

En el Cuadro 2 se muestra un resumen de las exigencias que impone el TJUE, así como de las justificaciones que da el Reino de España de la existencia del actual sistema en la estiba.

5. Metodología

Con el fin de realizar el análisis de cómo la rigidez de horarios de la estiba supone una clara falta de competitividad y un derroche de los recursos empleados, se han considerado las operaciones portuarias realizadas en las terminales de contenedores de dos de los principales puertos españoles correspondientes al año 2016. Para ello se ha definido el caso de una autoridad portuaria tipo, cuyos datos han sido procesados con el objetivo de modelizar la interacción entre las operaciones del buque en el atraque y la prestación del servicio de estiba.

La metodología se ha desarrollado en las siguientes fases:

Fase 1: recopilación de la información relativa tanto al desarrollo de los trabajos de estiba, como a la estancia de los buques en los puertos. Los datos suministrados por las autoridades portuarias son los correspondientes

CUADRO 2

RESUMEN DE LAS EXIGENCIAS DEL TJUE FRENTE A LA JUSTIFICACIÓN ESPAÑOLA

| Tribunal de Justicia de la UE | España |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Restricción de la libertad de establecimiento de filiales, sucursales, sociedades... de cualquier país miembro en otro país miembro. ● Obligación de contratar preferentemente al personal de la SAGEP, ya sea de forma permanente o temporal. ● Exclusividad de las SAGEP en la intermediación laboral. ● Formación de los trabajadores gestionada por las propias empresas estibadoras o por alguna institución pública. ● Empresas estibadoras a cargo de las oficinas de empleo en los puertos donde se creen. | <ul style="list-style-type: none"> ● Necesaria para garantizar las obligaciones de servicio público en condiciones de calidad y regularidad. ● Imprescindible para garantizar la protección de los trabajadores. ● Cargas financieras importantísimas a las empresas estibadoras. ● Elevado nivel de formación y profesionalización. ● Calidad y seguridad del servicio. ● Cualificación mínima exigida prevé unos requisitos mínimos muy generales. ● Las SAGEP como intermediadores entre los estibadores y los operadores del servicio. |

FUENTE: Elaboración propia.

a las escalas del año de estudio, detallando los siguientes puntos:

- Nombre del buque y características físicas: GT, eslora, manga, puntal y calado.
- Muelle de atraque: nombre, longitud y calado.
- Día y hora de atraque y desatraque de cada buque.
- Día y hora de inicio y final de las operaciones.
- Número y tipo de contenedores en operaciones de carga, descarga y remoción.

Fase 2: definición de la capacidad de atraque del muelle (número proporcional), en función de su longitud (dato obtenido de la Memoria de la autoridad portuaria) y de la eslora media de los buques atracados en dicho muelle (suma total de las esloras / número de buques atracados).

Fase 3: modelización de la prestación del servicio de estiba, en línea con las prescripciones de la normativa vigente del sector, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Los estibadores solo pueden ser contratados en bloques de seis en seis horas: (8:00 h a 14:00 h; 14:00 h a 20:00 h; 20:00 h a 2:00 h y 2:00 h a 8:00 h).

— Cada equipo de estibadores es asignado a un turno y a un buque concreto, por lo que no se permite la prestación del servicio a otros buques, aunque el equipo haya completado el trabajo en el buque asignado antes de la finalización de su turno, por lo que se considera acabado el tiempo de trabajo, aunque no corresponda con el final del turno contratado. Igualmente ocurre con el inicio de los trabajos.

Para el desarrollo numérico realizado se ha empleado la herramienta MATLAB, un *software* matemático con lenguaje de programación propio, que ha permitido el tratamiento de los datos disponibles mediante la implementación de códigos de cálculo. Gracias a los datos numéricos generados se ha podido caracterizar la actividad de los equipos de estibadores a lo largo del intervalo temporal considerado. En este contexto, el dato más relevante para el presente estudio resulta ser el cálculo del desfase temporal entre el inicio y fin del turno de un equipo de estibadores y el inicio y fin de las operaciones del buque asignado, *gap in* y *gap out*, respectivamente.

Los datos obtenidos han sido procesados para obtener tres diferentes grupos de resultados:

CUADRO 3

TIEMPO CONTRATADO Y NO OPERADO EN LA OPERATIVA PORTUARIA DE CARGA Y DESCARGA RESPECTO DE LOS HORARIOS DE LOS TURNOS PORTUARIOS

Puerto nº 1, 2016

| | <i>Gap in</i> (min) | <i>Gap out</i> (min) | Total (min) | % <i>Gap in</i> | % <i>Gap out</i> |
|--------------------|---------------------|----------------------|------------------|-----------------|------------------|
| Atraque 1..... | 350.906 | 313.168 | 664.074 | 52,80 | 47,20 |
| Atraque 2..... | 171.958 | 146.853 | 318.811 | 53,93 | 46,07 |
| Atraque 3..... | 28.466 | 23.950 | 52.416 | 54,30 | 45,70 |
| Atraque 4..... | 640.459 | 566.414 | 1.206.873 | 53,06 | 46,94 |
| Total | 1.191.789 | 1.050.385 | 2.242.174 | 53,15 | 46,85 |

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 4

TIEMPO CONTRATADO Y NO OPERADO EN LA OPERATIVA PORTUARIA DE CARGA Y DESCARGA RESPECTO DE LOS HORARIOS DE LOS TURNOS PORTUARIOS

Puerto nº 2, 2016

| | <i>Gap in</i> | <i>Gap out</i> | Total | % <i>Gap in</i> | % <i>Gap out</i> |
|--------------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|
| Atraque 1..... | 283.658 | 225.815 | 509.473 | 55,70 | 44,30 |
| Atraque 2..... | 51.492 | 52.339 | 103.831 | 49,50 | 50,50 |
| Atraque 3..... | 61.211 | 54.157 | 115.368 | 53,00 | 47,00 |
| Atraque 4..... | 333.271 | 306.551 | 639.822 | 52,00 | 48,00 |
| Total | 729.632 | 638.862 | 1.368.494 | 53,30 | 46,70 |

FUENTE: Elaboración propia.

— Un primer grupo se compone de resultados agrupados en función de diferentes intervalos temporales: a lo largo de un año entero, por meses y por semanas.

— Un segundo grupo considera los datos obtenidos en función de la ubicación física de los atraques dentro de la terminal considerada.

— Un tercer grupo se basa en la caracterización de los tiempos de operación de un mismo tipo de buque.

Fase 4: Comparación entre las horas totales de contratación necesarias para cubrir el servicio de la operativa de carga y descarga y las realmente utilizadas.

Cada tipología de resultado permite identificar los aspectos más relevantes de la interacción entre las

actividades de estiba y la presencia del buque en el puerto, ofreciendo además diferentes claves de lectura para los actores del sector marítimo-portuario español.

6. Resultados

Con la metodología planteada aplicada a los datos de los dos puertos se obtienen, inicialmente, los minutos correspondientes a cada escala de buque en que empieza la operación portuaria de carga y descarga (*gap in*) respecto del inicio teórico de la mano de obra contratada. Igualmente, se obtienen los minutos correspondientes al final de las operaciones de carga y

CUADRO 5

TIEMPO TOTAL CONTRATADO Y NO OPERADO EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA Y NÚMERO PROPORCIONAL DE ATRAQUES

| | Puerto nº 1, 2016 | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------------|---------------------------------|
| | Minutos | Horas | Eslora media (m) | Longitud atraque (m) | Número proporcional de atraques |
| Atraque 1..... | 664.074 | 11.067,90 | 243 | 628 | 2,5 |
| Atraque 2..... | 318.811 | 5.313,52 | 222 | 770 | 3,5 |
| Atraque 3..... | 52.416 | 873 | 224 | 2.310 | 10,0 |
| Atraque 4..... | 1.206.864 | 20.114,40 | 169 | 1.660 | 10,0 |
| Total | 2.242.165 | 37.369,41 | 204,75 | 5.368 | 26,0 |

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 6

TIEMPO TOTAL CONTRATADO Y NO OPERADO EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA Y NÚMERO PROPORCIONAL DE ATRAQUES

| | Puerto nº 2, 2016 | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------------|---------------------------------|
| | Minutos | Horas | Eslora media (m) | Longitud atraque (m) | Número proporcional de atraques |
| Atraque 1..... | 509.473 | 8491,22 | 270 | 1.494 | 5,50 |
| Atraque 2..... | 103.831 | 1.730,52 | 189 | 342 | 1,80 |
| Atraque 3..... | 115.368 | 1922,80 | 147 | 388 | 2,60 |
| Atraque 4..... | 639.822 | 10.663,70 | 200 | 650 | 3,25 |
| Total | 1.368.494 | 22.808,24 | 201 | 2.974 | 13,00 |

FUENTE: Elaboración propia.

descarga (*gap out*) respecto del final teórico de la mano de obra contratada (Cuadros 3 y 4).

En el puerto 1, el tiempo contratado y no operado al inicio y al final de la jornada teórica es aproximadamente igual (53,15 por 100 al inicio y 46,85 por 100 al final), siendo un poco superior al inicio de la jornada que al final de la misma.

En el puerto 2, el tiempo contratado y no operado al inicio y al final de la jornada teórica es también muy similar (53,30 por 100 al inicio y 46,70 por 100 al final), siendo ligeramente superior al inicio de la jornada que al final de la misma.

Para cada uno de los puertos se ha calculado el número proporcional de atraques y el tiempo total no utilizado de la operativa de carga y descarga (Cuadros 5 y 6).

El total de horas se corresponde con las horas contratadas y no trabajadas debido a la rigidez de la contratación laboral a los turnos fijos, con independencia de la hora de atraque y desatraque de los buques.

Considerando que las horas útiles de trabajo al año son 8.640 (360 días x 24h/día), al igual que las posibilidades de contratación, y aplicando estas horas al número de atraques proporcionales de cada

CUADRO 7

NÚMERO DE HORAS ÚTILES TOTALES DE TRABAJO, 2016

| | Nº horas /año | Nº proporcional de atraques | Nº horas totales de trabajo en el puerto |
|----------------|---------------|-----------------------------|--|
| Puerto 1 | 8.640 | 26,5 | 228.960 |
| Puerto 2 | 8.640 | 13,0 | 112.320 |

FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 8

NÚMERO DE HORAS CONTRATADAS Y NO TRABAJADAS, 2016

| | Nº horas no trabajadas y cobradas | Nº horas totales de trabajo en el puerto | Porcentaje de horas no trabajadas y cobradas en % |
|--------------------|-----------------------------------|--|---|
| Puerto 1 | 37.369,41 | 228.960 | 16,32 |
| Puerto 2 | 22.808,24 | 112.320 | 20,30 |
| Total | 60.177,65 | 341.280 | 17,63 |

FUENTE: Elaboración propia.

uno de los dos puertos, se obtiene el número máximo de horas que se puede trabajar por las diferentes manos de estiba en todo el puerto (Cuadro 7).

Con base en los datos anteriormente obtenidos se calcula el porcentaje, para cada uno de los puertos estudiados, de las horas contratadas y no trabajadas resultantes de la no adecuación de los horarios de trabajo a las necesidades reales de la operativa portuaria (Cuadro 8).

7. Conclusiones

Como principales conclusiones de este estudio se pueden considerar las siguientes:

— Entre el 16 por 100 y el 20 por 100 del tiempo operativo dedicado a las operaciones de carga y descarga se paga, pero no se trabaja.

— Este tiempo contratado y no operado se reparte aproximadamente igual al inicio y al final de las operaciones de carga y descarga.

— Como consecuencia de lo anterior se necesita flexibilizar el turno de los trabajos, adecuándolos a las necesidades reales de la terminal, es decir, a la llegada y salida de los buques. Así, se considera que la organización del trabajo portuario debe recaer en las terminales, y no en las organizaciones que gestionan la mano de obra.

— El desfase entre los períodos contratados de la mano de obra y el trabajo real efectivo es la verdadera causa del encarecimiento de la estiba, ya que los salarios tienen otros mecanismos de ajuste y control propios del sistema.

Referencias legislativas

- [1] Ordenanza de Trabajo de los Estibadores Portuarios, de 23 de mayo de 1962.
- [2] Ordenanza de Trabajo de los Estibadores Portuarios, de 29 de marzo de 1974.
- [3] Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores.

[4] Ley 32/1984, de 2 de agosto, sobre modificación de determinados artículos de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores.

[5] Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

[6] Ministerio de Fomento. Puertos del Estado (2001). «Recopilación normativa de sector de estiba y desestiba».

[7] Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

[8] Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de La Marina Mercante.

[9] Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014 en el ámbito de la estiba portuaria en España.

[10] Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).

[11] Puertos del Estado (2016). Memoria de las Autoridades Portuarias.