



RESOLUCIÓN DEL LA SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD EN EL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON MOTIVO DE LA HUELGA CONVOCADA PARA LOS DÍAS 6, 8 Y 10, 13, 15, 17, 20, 22 Y 24 DE MARZO DE 2017.

Se ha examinado la propuesta de Servicios Mínimos presentada en el Ministerio de Fomento con fecha 1 de marzo de 2017 por Puertos del Estado en relación con la siguiente convocatoria de huelga:

Las organizaciones sindicales Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (la Coordinadora), Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CC.OO.), Confederación Intersindical Galega (CIG) y Confederación General de Trabajadores (CGT), han presentado un preaviso de huelga, convocando a la misma a los estibadores y estibadoras que prestan sus servicios por cuenta y bajo la dependencia de todas las empresas prestadoras del servicio portuario de manipulación de mercancías y a los que lo hacen a través de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios o entidades constituidas con igual función en las Comunidades Autónomas.

Dicha convocatoria prevé tener lugar durante las horas impares en los siguientes periodos:

Desde las 08.00 horas del día 6 de marzo hasta las 08.00 horas del día 7 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 8 de marzo hasta las 08.00 horas del día 9 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 10 de marzo hasta las 08.00 horas del día 11 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 13 de marzo hasta las 08.00 horas del día 14 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 15 de marzo hasta las 08.00 horas del día 16 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 17 de marzo hasta las 08.00 horas del día 18 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 20 de marzo hasta las 08.00 horas del día 21 de marzo de 2017.



Desde las 08.00 horas del día 22 de marzo hasta las 08.00 horas del día 23 de marzo de 2017.

Desde las 08.00 horas del día 24 de marzo hasta las 08.00 horas del día 25 de marzo de 2017.

Hay que destacar que en el preaviso los convocantes señalan que la huelga no afectará al tráfico de pasajeros de líneas regulares.

I.- Normativa de aplicación

Dado el alcance de la convocatoria de la huelga, que afectará a la totalidad de las empresas estibadoras que realicen servicios portuarios de manipulación de mercancías y/o servicios comerciales vinculados a los anteriores, pero igualmente realizados por estibadores portuarios, y a las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios o entidades constituidas con igual función en las Comunidades Autónomas, resulta necesario establecer unos servicios mínimos en relación con los servicios esenciales establecidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, sin perjuicio del libre ejercicio del derecho de huelga de los trabajadores a los que se dirige la convocatoria, y adaptados a los términos de ésta.

El artículo 105 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, dispone que los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, por el que se garantiza la prestación de los Servicios Portuarios esenciales de la competencia de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, deberán ser mantenidos tanto si son prestados por la Autoridad Portuaria como por empresas titulares de las correspondientes licencias.

Esta norma establece, en su art. 2, apartado 2, los servicios esenciales que, en situaciones de huelga, deben ser prestados, y que a continuación se relacionan:

- a) los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal del tráfico de pasajeros de líneas regulares.*
- b) Los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal de las operaciones que afecten a mercancías perecederas, o mercancías peligrosas, cuya permanencia en el puerto pueda representar un riesgo grave para personas o instalaciones.*
- c) Los que sean necesarios para garantizar el desarrollo normal de las operaciones que afecten a aquellas mercancías que, por considerarse de primera necesidad estratégica, figuran en el anexo de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 18 de enero de 1985, sobre la liberación del transporte marítimo o a las que se refiere el párrafo c) del apartado anterior [es decir, los que sean necesarios para garantizar la atención sanitaria y los suministros especiales a los territorios insulares, Ceuta y Melilla], incluido, si fuera necesario, la remoción de otras cargas que permitan la manipulación de aquéllas.*
- d) La atención a situaciones de emergencia o siniestros en buques o mercancías.*



e) Los que sean necesarios para garantizar el suministro de materias y productos imprescindibles para el normal abastecimiento de la población y el desarrollo de la actividad económica, cuando por la duración o intensidad de la huelga e importancia del tráfico marítimo, a tales efectos, estos suministros se viesen gravemente afectados.

A lo anterior ha de añadirse que, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, por el que se garantiza la prestación de los servicios portuarios esenciales de la competencia de puertos del Estado, autoridades portuarias y sociedades de estiba y desestiba:

Artículo 4.

Durante la celebración de la huelga deberá quedar garantizada la seguridad de las personas, de las instalaciones y del material, asegurándose además por el comité de huelga que, a la finalización de ésta, los distintos centros y servicios de los entes públicos y sociedades estatales se encuentran en situación de funcionamiento normal, todo ello de conformidad con las disposiciones aplicables.

II.- Efectos del cese de actividad

Los efectos del cese de actividad en los servicios de manipulación de mercancías se propagan, a través del resto de la cadena logística, a toda la economía nacional, resultando particularmente gravoso para el sector industrial.

Hay que destacar que, en España, el 78% de las importaciones y el 57% de las exportaciones se hacen a través de la red de puertos comerciales; de forma que nuestra economía es especialmente sensible a la continuidad de la actividad portuaria. Así, en el ejercicio 2015 las exportaciones realizadas a través de los puertos españoles alcanzaron la cifra de 146 mil millones de €, lo que representa el 57% del total de las exportaciones de mercancías realizadas por el país que alcanzaron la cifra de 255,4 mil millones de € (23,7% PIB). En relación con las importaciones de mercancías se canalizaron por el sistema portuario por importe de 220 mil millones de € que representan el 78% del total de las importaciones de mercancías realizadas por España que ascendieron a 281 mil millones de € (26,5% PIB).

Cualquier ruptura en dicha continuidad repercute de forma extraordinariamente negativa en los sectores cuya actividad depende de la importación de materias primas u otros insumos, sobre todo en la producción industrial, así como de la exportación de las mercancías fabricadas en España con destino a clientes, que disponen de otras alternativas para proveer sus mercados, por lo que nuestro sector exportador podría verse desplazado. Dicho cese de actividad puede suponer un riesgo cierto de suspensión de la actividad industrial por falta de materiales necesarios para continuar la producción o de espacios para almacenar los productos fabricados, además de la repercusión en el comercio interior respecto de las importaciones de bienes de consumo.

Y estos afectados, a los que se suman tanto empresas como trabajadores dedicados a la logística, sobre los que se hace recaer buena parte de los perjuicios del cese de la actividad portuaria, no disponen de ninguna capacidad de maniobra en relación con las peticiones que aparecen en la convocatoria de huelga. Es decir, los efectos de la huelga impactan no sólo sobre



los empleadores de los trabajadores convocados a la huelga, sino también sobre las empresas que directa o remotamente dependen para su producción o comercialización de la operatividad de las cadenas logísticas.

De forma indicativa, el impacto de una huelga en los principales puertos de interés general españoles puede apreciarse atendiendo a las dimensiones concretas de las siguientes Autoridades Portuarias: Barcelona, en el que realizan actividades 12 empresas estibadoras, resulta básico para la exportación e importación de automóviles y suministro de mercancía general para la industria y abastecimiento de la población; Valencia, en el que prestan servicios 15 empresas estibadoras, es igualmente fundamental para la exportación de automóviles, además de la industria de la cerámica y alimentaria; Bahía de Algeciras, con 8 empresas estibadoras, fundamental para el tráfico con el norte de África y el transbordo de contenedores en el Mediterráneo occidental; Las Palmas, con 12 empresas estibadoras, es un nudo básico en el tráfico con África occidental, y fundamental para el abastecimiento insular; Bilbao, en el que prestan servicio 6 empresas estibadoras, conecta la península básicamente con el Reino Unido y el norte de Europa.

A estos efectos, en los Anexos I y II que se adjuntan, se muestran los tráficos de los puertos de interés general correspondientes al mes de marzo de los ejercicios 2015 y 2016 con objeto de disponer de una comparativa con el mismo mes del año 2017 en el que se convoca, lo que permite apreciar el impacto esperable de la misma en términos cuantitativos.

A ello se suma que se aprecia un incremento del tráfico portuario en el mes de referencia, ascendiendo de marzo de 2015 a marzo de 2016 en un 7.45% y superando incluso en puertos como Algeciras (9.32%), Barcelona (10.15%) o Bilbao (12%) ese crecimiento. Ello redunda en la consideración de que los efectos actuales de la huelga se comunican a toda la economía.

III.- Análisis de la propuesta

Las características de la huelga convocada prevén un cese parcial de la actividad (horas impares) en días alternos (3 días por semana en un periodo de 3 semanas seguidas). Los efectos de una modalidad de huelga de este tipo van más allá del mero cese del 50% de la actividad durante 3 días por semana, ya que dicha huelga se dejará notar en los puertos, ininterrumpidamente, al menos, desde el momento de su inicio hasta la finalización en el último de los días huelga convocados y, fuera de los puertos, desde antes del inicio y hasta tiempo después de su finalización.

Analizados los datos expuestos en los anexos, realizando un estudio específico del mismo mes en años anteriores con datos comparables, así como calculando el porcentaje anual en los puertos más significativos por volumen y puesto todo ello en relación con la afectación que se produce, derivada de las condiciones de la huelga descrita, se hace necesario compaginar el derecho a la huelga de los trabajadores llamados a ella, con el establecimiento de servicios mínimos que atemperen los desproporcionados perjuicios a la población y al desarrollo de la economía.

En cuanto a la intensidad, hay que señalar que la convocatoria alcanza a todos los puertos comerciales en los que se desarrollen actividades integrantes del servicio de manipulación ubicados en territorio español. Cualquier otro modo de transporte no es una alternativa por



cuanto que es incapaz de absorber mínimamente, y eso a un elevadísimo coste, las mercancías que transitan por los puertos españoles. Las posibles alternativas pasarían por el uso de otros puertos europeos añadiendo el sobrecoste del alargamiento de la cadena logística mediante el empleo adicional de camiones o ferrocarril.

Como queda expuesto, la huelga se convoca formalmente por 9 días alternos (excluidos fines de semana) y en horas impares, es decir, al 50%; pero ello no implica que sus efectos se limiten a los periodos de huelga. Adicionalmente, la duración de 9 días en este sector de actividad, del que depende el desarrollo económico y el abastecimiento de la población, es de suficiente entidad como para establecer unos servicios que, por un lado, garanticen dicho abastecimiento y, por otro, no se ocasione un quebranto irreversible en nuestro sector productivo, en atención a los volúmenes de tráfico transcritos y el contenido de los mismos.

Teniendo en cuenta estas premisas, los servicios mínimos han de atender el tráfico insular, Ceuta y Melilla en su totalidad por la particularidad de que no resulta viable abastecer de cualquier otra forma estos territorios, así como en igual medida aquellos servicios necesarios para garantizar las operaciones que afecten a mercancías perecederas y peligrosas, los servicios para atender situaciones de emergencia, y también todos aquellos que tengan por objeto evitar que resulte afectado el tráfico de pasajeros de línea regular, dado que en la misma convocatoria de huelga se excluye cualquier afectación a este tipo de tráfico de pasajeros de línea regular. En concreto, se prevén medidas aplicables a los buques mixtos de carga rodada y pasajeros, debido a que, la falta de operaciones en dichos buques sobre la carga rodada, impediría la salida de los mismos, por lo que, de no tomar dichas medidas, resultaría finalmente afectado el tráfico de pasajeros.

Por otra parte, teniendo en cuenta que la convocatoria llama a la huelga en horas impares, cesando en el trabajo el 50% de la jornada laboral, los resultados de la actividad habrán de ser del 50% del rendimiento habitual, tomando como referencia el promedio de jornada comparable del último año natural.

La complejidad tecnológica y los consumos de tiempo que se producen en cada inicio de turno para acceder y realizar las actividades de puesta en marcha de los medios de carga y descarga (grúas, trastainers, straddle carriers, reach stackers...), y la necesaria comprobación de los indicadores de seguridad que han de ser revisados cada vez que se inicia la actividad, subida y bajada de la pluma de las grúas, etc., hace que el proceso de puesta en marcha de los mismos suponga un consumo de tiempo al inicio de cada jornada laboral.

Por otra parte, también hay operaciones específicas de carga o descarga (por ejemplo, de contenedores o de carga/descarga de graneles con cuchara) que no se pueden interrumpir en mitad de su desarrollo por razones de seguridad, lo cual puede dar lugar a que las mismas ni siquiera se inicien, extendiendo el tiempo efectivo de huelga a estos periodos anteriores al inicio formal de las horas de huelga.

Como con la huelga planteada, al interrumpirse el trabajo cada hora, se produce un proceso de arranque cada dos horas -tres dentro de cada jornada laboral de seis horas-, los efectos prácticos de la huelga pueden ir mucho más allá del 50% de la jornada laboral que consta en la convocatoria, pudiendo llegar incluso al 100% de la jornada laboral.



Como consecuencia de lo anterior, se hace preciso regular los servicios mínimos referentes al apartado e) del art. 2.2 del Real Decreto 58/1994, porque de no ser así, se produciría una evidente desproporción entre los sacrificios que realizan los huelguistas y aquellos otros a los que se impone la huelga.

Conforme lo dispuesto en el Real Decreto 452/2012, de 5 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, la autoridad gubernativa competente en la ordenación general del transporte marítimo es la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Así mismo, y de acuerdo con el art. 2.5.f), compete a la misma la determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

En virtud de lo anteriormente expuesto, y atendiendo a las características de la convocatoria de huelga en el sector de la estiba portuaria a que se hace referencia en la presente Resolución, se ha considerado que los servicios que pueden verse afectados por la misma y deben ser garantizados, son los que seguidamente se relacionan y, en consecuencia, dispongo:

PRIMERO:

Establecer los siguientes servicios mínimos:

- 1.- 100% de los servicios necesarios para garantizar las operaciones que afecten a mercancías perecederas, o peligrosas, cuya permanencia en el puerto pueda representar un riesgo grave para personas o instalaciones.
- 2.- 100% de los servicios que sean necesarios para garantizar el abastecimiento, la atención sanitaria y los suministros especiales y/o esenciales a los territorios insulares, Ceuta y Melilla.
- 3.- 100% de los servicios en el caso de operaciones en buques mixtos, con objeto de no afectar al servicio de pasajeros de línea regular.
- 4.- 100% de los servicios que sean necesarios para atender a situaciones de emergencia o siniestros en buques o mercancías.
- 5.- El porcentaje necesario para garantizar un rendimiento no inferior al 50% del promedio del año natural anterior en jornada comparable (horario y tipo de mercancía).

SEGUNDO:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 58/1994, las empresas estibadoras deberán comunicar a las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios y a las Autoridades Portuarias sus previsiones en cuanto al movimiento de



mercancías comprendidas en el ámbito del art. 2 del mencionado Real Decreto 58/1994, con 24 horas de antelación al primer llamamiento que deberá realizarse en cada jornada. Los Presidentes de las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios designarán al personal necesario para llevar a cabo los servicios mínimos establecidos en la presente Resolución.

TERCERO:

Por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se vigilará el más estricto cumplimiento de lo dispuesto, proponiendo a la vista de las incidencias en su caso surgidas, las medidas que considere conveniente deban adoptarse.

Madrid, 3 de marzo de 2017

EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,

TRANSPORTE Y VIVIENDA



Fdo. D. Julio Gómez-Pomar