

Grado en RELACIONES LABORALES  
Facultad de Derecho  
Universidad de La Laguna  
Curso 2016/2017  
Convocatoria de JULIO

[EL CONFLICTO DE LOS ESTIBADORES: APLICACIÓN DE LA SENTENCIA  
DEL TSJUE]

[THE DOCKWORKERS CONFLICT: THE CJEU JUDGMENT APPLICATION]

Realizado por los alumnos

D. NAUZET AGUILAR RODRÍGUEZ  
D. ALEJANDRO CASTRO GONZÁLEZ.

Tutorizado por el Profesor D. JORGE RODRÍGUEZ GUERRA.

Departamento: SOCIOLOGÍA Y ANTROPOLOGÍA.

Área de conocimiento: SOCIOLOGÍA DEL TRABAJO.



# ÍNDICE

RESUMEN .....	1
INTRODUCCIÓN .....	3
CAPÍTULO I. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ESTIBA .....	5
CAPÍTULO II. SINDICALISMO Y ESTIBA: HISTORIA DE LA LUCHA SINDICAL DE LA ESTIBA EN ESPAÑA. ....	9
II.1. El periodo franquista. ....	10
II.2. Caída del régimen, inicios de la democracia y creación de la Coordinadora. ....	11
II.3. Fin de la transición democrática y etapa socialista en el gobierno. ....	12
II.4. Cambio de mentalidad y de forma de proceder de la Coordinadora. ....	14
CAPÍTULO III. LOS PUERTOS EUROPEOS EN LA ACTUALIDAD .....	17
CAPÍTULO IV. LA MECANIZACIÓN EN LA ESTIBA .....	22
IV.1. El pensamiento sociológico de la relación entre la máquina y el trabajador. ....	24
IV.2. Valoración específica de la mecanización en la estiba. ....	27
IV.3. Hacia dónde se dirige el trabajo en el sector. ....	28
CAPÍTULO V. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL CONFLICTO .....	29
CAPÍTULO VI. VERSIÓN DE LOS PRINCIPALES AGENTES IMPLICADOS .....	35
VI. 1. Postura por parte de la Patronal. ....	36
VI.2. Postura de los trabajadores. ....	39
CAPÍTULO VII. MEDIOS DE COMUNICACIÓN EN EL CONFLICTO DE LOS ESTIBADORES. ....	42
CONCLUSIONES .....	47
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	51
Libros. ....	52
Artículos periodísticos. ....	54
Normativa. ....	56
ANEXOS	



Universidad  
de La Laguna

Facultad de Derecho



## **RESUMEN.**

En el año 2014, como consecuencia de la denuncia interpuesta por la Comisión Europea, el Tribunal de Justicia de la UE publicó la sentencia que obligaba al Reino de España a modificar el régimen de la estiba, alegando la vulneración del derecho de establecimiento consignado en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la UE. El periodo de negociaciones que siguió a la resolución judicial se vio complicado por los intereses de dos bandos opuestos y desiguales; por un lado, el Gobierno y la Patronal, en connivencia con los grandes medios de comunicación y, por otro, los representantes de los estibadores. Finalmente, la aprobación del Decreto-Ley 8/2017 supuso la liberalización del sector y, en consecuencia, la precarización de las condiciones laborales de los estibadores y el debilitamiento del sindicato que los agrupa.

**Palabras clave:** Estiba, Sindicato, Coordinadora, ANESCO, Liberalización.

## **ABSTRACT.**

In the year 2014, as a consequence of the demand made by the European Commission, the Court of Justice of the European Union published the judgement that obliged the Kingdom of Spain to modify the stowage regime, alleging the right of establishment infringement, which is recorded in the 49 article of the Treaty on the Functioning of the European Union. The negotiations' period that followed the judicial resolution was complicated by the interests of two opposed and diverse groups; on the one hand, the government and management, together with the media and, on the other hand, the dockworkers representatives. Finally, the Decree-Law 8/2017 approbation supposed the liberalization of the sector, which resulted in the precarity of the dockworkers labour conditions and the weakening of the trade union that gather them.

**Key words:** Stowage, Trade Union, Coordinadora, ANESCO, Liberalization.



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se centrará en el estudio de la estiba y desestiba portuaria, sus principales sucesos a nivel histórico, las relaciones que se establecen en torno a la estiba en lo tocante al empleo en el sector, la conflictividad y los principales factores que intervienen. Todo ello para más adelante intentar discernir hacia dónde se dirigen las relaciones laborales en la estiba.

Empezaremos con un repaso histórico desde los inicios de la estiba y las relaciones laborales del sector. Haremos mención especial a los gremios, que son muy importantes en este caso en particular, ya que tienen unas especificidades que son difícilmente reconocibles en otros sectores. Estas son la longevidad de dichas organizaciones (algunas llegando hasta los siglos XIX y XX) y el poder del que disponían en la contratación. Pasaremos luego a hacer un recorrido por la historia reciente en España, para ver cómo ha ido evolucionando la estiba en nuestro país, poniendo el acento en los conflictos que han tenido lugar después de la Transición y en el sindicato Coordinadora, el cual, es de lejos el más representativo e importante del sector en la actualidad y desde hace ya casi 40 años.

Continuaremos con las repercusiones que tiene el sindicalismo y la regulación del sector en la Unión Europea, pues obviamente la estiba es muy sensible a la coyuntura de los países de su entorno. Veremos aquí las regulaciones y el tipo de sindicalismo en los países de la UE. Luego abordaremos el origen del conflicto actual del sector en España: la sentencia del “Tribunal de Justicia de la Unión Europea” que obligó a España a liberalizar el sector. Comentaremos entonces el aprovechamiento de la situación por parte de la Patronal, con la ayuda del Gobierno de corte neoliberal, para privar a los trabajadores de sus derechos.

Llegados a este punto estudiaremos el papel que ha jugado la mecanización del trabajo portuario a lo largo de la historia y cómo este proceso puede traer consecuencias negativas en relación al empleo. Posteriormente analizaremos el conflicto, contraponiendo los argumentos a favor y en contra de la transposición de la sentencia

europea al ordenamiento jurídico español y el poder que ejercen los medios de comunicación en la opinión pública (lo que dificulta muchísimo el trabajo de los sindicatos). Estos están muy influenciados por los poderes económicos, sesgando de esta manera la información que llega a los ciudadanos.

Finalmente, con la información reunida, se expondrán una serie de conclusiones en las que se retomarán las hipótesis planteadas al inicio de la investigación a la luz de lo analizado a lo largo del trabajo: los continuos intentos de reformar el sector de la estiba responden más a la búsqueda de ruptura del poder sindical en los puertos que a cualquiera de los argumentos aportados por Gobierno y Patronal a lo largo de los años. Procesos como el de mecanización o la última reforma laboral han ayudado a ello y podrán tener consecuencias nefastas para el empleo del sector.



# **CAPÍTULO I.**

## **EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ESTIBA.**

La historia<sup>1</sup> de la estiba va ligada a la navegación marítima y al uso de embarcaciones para transportar mercancías. Desde la antigüedad, dicha actividad ha sido primordial para el mantenimiento del comercio y en lo sucesivo del capítulo estudiaremos cómo ha evolucionado a lo largo de los siglos.

Ya desde la antigua Grecia existen manifestaciones artísticas donde se representan barcos cargados con ánforas de vino y aceite colocadas en el centro del navío que hacen ver como ya entonces se usaba el tráfico marítimo para el comercio. Si se tiene en cuenta que la estiba y desestiba es consustancial al comercio por mar, podría afirmarse que dicha labor se realiza desde hace miles de años. En el arte del Antiguo Imperio Romano también existen multitud de ejemplos donde se representa tal actividad.

En lo que respecta a la Edad Media, el fin de las invasiones bárbaras, protagonizadas por sarracenos y vikingos desde el siglo VII hasta finales del siglo XI, unido a la mejora de los sistemas en la agricultura, propiciaron un resurgimiento del comercio marítimo. Las condiciones de los tradicionales barcos de vela que no podían acercarse a los muelles obligaban a efectuar las operaciones de carga y descarga de mercancías por medio de barcazas, imposibilitando de esta manera que las operaciones antes mencionadas fueran realizadas por tripulantes de los bancos mercantes. Además, propició que los trabajadores se especializaran en las mercancías con las que se comerciaba en cada lugar y —no menos importante— que se hicieran conocedores expertos en las particularidades que tenía su muelle. Esto facilitaba el trabajo enormemente a marinos y comerciantes; a los primeros porque les reducía costes en mantenimiento y en trabajadores necesarios, y a los segundos porque el grado de especialización alcanzado disminuyó los tiempos en las operaciones. También se evitaban los robos de mercancías, pues los gremios se comprometían con los comerciantes a responder ante posibles actos de pillaje de sus componentes.

---

<sup>1</sup> En este capítulo seguiremos básicamente el trabajo de MENÉNDEZ DE LA CRUZ, C. (2015), *La estiba y desestiba portuaria, un estudio desde el derecho administrativo*. Dirigida por Juan Francisco Mestre Delgado. Tesis publicada en internet <http://roderic.uv.es/handle/10550/50644>. Univesitat de València. Departament de Dret Administratiu i Processal. p 81-125.

En el plano de la administración, vieron una fuente importante de ingresos en el cobro de impuestos al comercio por mar, siendo en muchos casos los estibadores quiénes cobraban dichos impuestos. Ello dio como resultado la creación de gremios de estibadores que nacían como forma de colaboración entre los trabajadores, para fundamentalmente fijar salarios, jornadas, ayuda mutua, etc. Más tarde también fijaron restricciones en la contratación y monopolios ayudados por las administraciones de cada lugar.

En esta época ya se empieza a repartir el trabajo por listas rotativas, disponiendo de bolsas de trabajadores ocasionales en las labores de estiba y desestiba para las temporadas donde la lista rotativa no llenaba el cupo necesario. Dicha bolsa de trabajo servía también como forma de reclutamiento, pues, generalmente, se cubrían las vacantes del gremio con los trabajadores de ésta. El poder que alcanzaron los gremios fue una de las causas que dificultaron su erradicación y así se mantuvieron hasta el siglo XIX.

Con el advenimiento de la Edad Moderna y la llegada a América, que trajo consigo la consecuente apertura a nuevas vías comerciales, el auge del comercio marítimo no hizo más que aumentar. La presencia de monarquías absolutistas en Europa aumentó la intervención pública en las operaciones comerciales. En este período, en España se crean las Administraciones Públicas encargadas de gestionar el tráfico por mar y los puertos. Estos eran muy deficientes, pues no se invertía lo suficiente en ellas debido al afán recaudatorio de los monarcas.

El aumento de las operaciones comerciales por mar, que condujo a un incremento importante del empleo total en las operaciones de estiba y desestiba, no se tradujo en la mejora de las condiciones laborales del colectivo. Debido, en gran medida, a la inmigración llegada desde el campo por la continua mejora de los sistemas agrarios que cada vez hacía necesario el empleo de menos mano de obra, se favoreció que los recién llegados a los puertos aceptaran peores condiciones laborales y, puesto que estaban acostumbrados al trabajo duro, se inició una época de precarización del trabajo en los puertos.

Así pues, los gremios, que en esta época ya se habían especializado dentro de los diferentes grupos de estibadores (por tipos de carga, normalmente) eran los que proveían a los trabajadores de la estiba la ayuda necesaria para paliar la precariedad de la época. Esto es, crearon las típicas mutualidades de socorro mutuo y de ayuda a los trabajadores que no conseguían el sustento básico para las familias si no llegaban a un mínimo de jornales.<sup>2</sup> Esa especialización, llevada a la práctica por medio de sistemas de evaluación que, una vez completados, convertían en maestro al trabajador, también paliaba el intrusismo, ya que los trabajadores de otros sectores en temporada baja acudían a los muelles en busca de jornales: “Cuando escaseaba el trabajo en otros sectores, los trabajadores acudían en masa a los puertos para encontrar trabajo en ellos”<sup>3</sup>.

Más adelante, ya después de la Segunda Guerra Mundial, con el nacimiento del llamado “Estado del Bienestar”<sup>4</sup>, se hace hincapié en la necesidad de mejora de las condiciones laborales de la ciudadanía en general y, por tanto, también la de los estibadores. Se produce así, a nivel internacional, una “*estabilización laboral y un control en el trabajo portuario*”<sup>5</sup>. Esta situación de control se vio también afectada por la pujanza del comercio de manufacturas por mar después del conflicto global, lo cual ayudó a la normalización del transporte por contenedor. Paulatinamente se fueron ejecutando las obras para la adaptación de los muelles a las nuevas tecnologías, lo que, sumado al aumento del transporte de las manufacturas, hizo de los muelles zonas de tránsito muy sensibles, en relación a su productividad, a los parones en estos movimientos de carga. Ello ayudó a que los estibadores crearan en esta época sindicatos con los que controlar la demanda de trabajo, pues la nueva especialización de su oficio jugaba una vez más a su favor.

---

<sup>2</sup> HEERMA VAN VOSS, L. y VAN DER LINDEN, M. (2003). “Estibadores: Configuraciones 1790-1970”. *Historia Social*. Nº 45, pp. 35-52.

<sup>3</sup> SEWELL, WH. “Unuven development”, citado en VAN VOSS, L. y VAN DER LINDEN, M., op. cit., p. 60. “

<sup>4</sup> Véase RODRÍGUEZ GUERRA, J. (2001), *Capitalismo flexible y Estado de Bienestar*, Comares, Granada.

<sup>5</sup> MENÉNDEZ DE LA CRUZ, C. (2015), op cit., p. 114.

**CAPÍTULO II.**  
**SINDICALISMO Y ESTIBA:**  
**HISTORIA DE LA LUCHA**  
**SINDICAL DE LA ESTIBA EN**  
**ESPAÑA.**

Para comprender la situación actual de la estiba a nivel estatal, es necesario hacer un recorrido histórico<sup>6</sup> por la negociación colectiva, haciendo hincapié en las huelgas más importantes que vinieron dadas por los sucesivos intentos de reforma del sector. Dichas luchas sindicales, aunque se remontan prácticamente al origen del sector, consiguieron verdadera importancia, en gran medida, desde la asociación en un sindicato propio, la Coordinadora Estatal de los Estibadores, que, hoy en día, es el sindicato más representativo del sector con una gran diferencia (en torno al 85% de afiliación)<sup>7</sup>.

### II.1. El periodo franquista.

En esta época, uno de los primeros grandes hitos conseguidos, fue la implementación del sistema de rotación, que disminuía el efecto arbitrario que producía el anterior sistema de reparto del trabajo que, básicamente, consistía en la elección por un superior de las personas que iban a formar parte de las manos<sup>8</sup> ese día. Dicho método consistía en unas listas a las que las empresas estibadores debían acudir a contratar trabajadores obligatoriamente. En un primer momento, dicha asignación del trabajo se hizo al azar y luego rotando los trabajadores faltantes, de ahí su nombre.

Aun en la época del sindicato vertical, los trabajadores del mar eran bastante beligerantes, si se tiene en cuenta las dificultades del sindicalismo en esa época. Con la muerte del dictador Francisco Franco en 1975, se abre un nuevo espacio, pero las desavenencias con las grandes centrales sindicales (CCOO y UGT), unidas al formato asambleario que recibían las reuniones de los trabajadores del sector, tuvo como resultado diversas formaciones sindicales exclusivas de trabajadores de la estiba que,

---

<sup>6</sup> Véase BORRÁS, M. (productor). VALLS, T. (director). (1998). *La Coordinadora, 20 años en los puertos*. Coordinadora estatal de los trabajadores del Mar. España.

<sup>7</sup> Dato aportado por la Coordinadora a través de la Oficina Electoral de la Dirección General de Trabajo.

<sup>8</sup> SUÁREZ BOSA, M. (1997). “La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891 -1980)”. p, 308.

En: <https://repositorio.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/1276/1/564.pdf>

“Una mano podía estar formada por varias taifas (tres trabajadores), hasta un máximo variable entre 9-15 hombres. (Ver “Régimen de Trabajo...”; BOPLP, 6-4-1932, p. 3; también “Proyecto de Bases de Trabajo...”, BOPLP, 2-1 1-1 934, p. 7.”

más tarde, en 1978, se unieron para formar la Coordinadora estatal de los trabajadores portuarios.

## II.2. Caída del régimen, inicios de la democracia y creación de la Coordinadora.

La democracia trajo consigo numerosos cambios políticos y económicos. España se abría a Europa y al mundo y se materializa su adhesión a la Unión Europea, lo que conllevó la reestructuración del sistema productivo, que en muchos casos se tradujo en la práctica en la pérdida de empleos.

A pesar de que este nuevo panorama aumentó el transporte marítimo de mercancías, el Gobierno de entonces, presidido por Adolfo Suárez, anunció el desmantelamiento del sistema de rotación vigente, como primer paso para la privatización del sector. Fue en ese momento cuando se creó la Patronal ANESCO<sup>9</sup>, que se negaba a negociar un convenio estatal, a sabiendas de que, negociando convenios en cada puerto, tendría más poder en los diferentes pactos. Esto impulsó el sindicalismo del sector a nivel estatal, pues los trabajadores sabían que era la única forma de luchar eficazmente por sus derechos, dando lugar a la Coordinadora Estatal de los Trabajadores del Mar.

Ese intento de reforma tuvo como resultado la primera huelga desde la creación del sindicato que, dado el carácter estatal de la nueva organización, fue ampliamente secundada. Empezaron a usar métodos novedosos de lucha, como fueron la difusión de sus ideas por medio de panfletos y, mayormente, dificultar el comercio en las ciudades portuarias. Ello para intentar disminuir el efecto que el esquirolaje producía en el conflicto. La muerte de una niña<sup>10</sup>, hija de un estibador, intensificó las hostilidades. Tras año y medio de lucha, finalmente, se consigue el ansiado convenio sectorial. Esta victoria de los trabajadores queda empañada por la aprobación del RD de reforma de los puertos días más tarde, que dejaba en vilo a 12.000 trabajadores, lo que produjo el inicio de una nueva huelga, la cual tuvo varios incidentes violentos en diferentes partes de la geografía española. Un año más tarde, las empresas dan marcha atrás y acceden aplicar

---

<sup>9</sup> Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques.

<sup>10</sup> SUÁREZ BOSCA, M. (1997) op. cit. p. 313.

el convenio negociado. En esta lucha, las familias de los trabajadores (en especial, sus mujeres) fueron decisivas en la consecución de sus intereses. Además, los asesores jurídicos con que contaban consiguieron tumbar definitivamente el Decreto en los tribunales.

### II.3. Fin de la transición democrática y etapa socialista en el gobierno.

Ya en 1982, se convocan elecciones sindicales, donde la Coordinadora, con sus victorias recientes, obtiene el respaldo mayoritario en la mayoría de los puertos. Ante las inminentes elecciones legislativas, el Gobierno abandona las posturas beligerantes contra el sector e inicia una lucha en la sombra, desoyendo sus obligaciones en los puertos, para favorecer que el sector se desestabilice y facilitar llevar a cabo los planes que tenía anteriormente. También se afianza el sindicalismo a nivel internacional, dando apoyo a los mineros ingleses que este momento luchaban contra las políticas de Margaret Thatcher en su país.<sup>11</sup>

La supuesta calma que iba a traer al sector la llegada al Gobierno del PSOE de Felipe González<sup>12</sup>, se torna en tempestad cuando se descubre que el nuevo ejecutivo planea llevar a la práctica el fallido Decreto de Suárez con una estrategia diferente. Ante este panorama, la Coordinadora comenzaba las movilizaciones para pedir la creación de una empresa pública donde serán subrogados los trabajadores, además de exigir la continuidad del modelo de rotación y exclusividad que se venía llevando a la práctica. Esta situación trajo de vuelta las hostilidades violentas del pasado en enfrentamientos, en su mayor parte con la policía. Las medidas de presión más comunes eran la quema de mercancías e imposibilitar la descarga de mercancías percederas.

---

<sup>11</sup> CLAVÉ-MERCIER, V. (2014). “*La Huelga Minera Británica de 1984-85: Análisis de un Movimiento Social*”. Academia.edu.

En: [http://www.academia.edu/9172812/La\\_Huelga\\_minera\\_brit%C3%A1nica\\_de\\_1984-85\\_An%C3%A1lisis\\_de\\_un\\_movimiento\\_social](http://www.academia.edu/9172812/La_Huelga_minera_brit%C3%A1nica_de_1984-85_An%C3%A1lisis_de_un_movimiento_social)

<sup>12</sup> En el comentario al libro de OWEN, J. (2012). *Chavs. La demonización de la clase obrera*. Capitán Swing Libros, Madrid, J. SOLA explica cómo los propios miembros del PSOE se enorgullecen de haber sido precursores de una especie de “*Tercera Vía*”. SOLA, J. (2013), “*Owen Jones Chavs. La demonización de la clase obrera*”. *Sociología Histórica*. Núm 3, pp. 601-607.

El propio A. GIDDENS reconoció este hecho en unos cursos que impartió en El Escorial, Madrid, en 1999.



El Gobierno acordó entonces con los sindicatos CCOO, UGT y ELA-STV, la puesta en marcha de un nuevo sistema, sin contar con la Coordinadora, por lo que dicho sindicato se opuso de pleno, poniendo sobre la mesa las siguientes reivindicaciones:

- Contar con todos los agentes para evitar aumentar las divisiones ya existentes.
- Retirar el Decreto.

En ese contexto, la Coordinadora se arriesgaba sometiendo la aceptación del nuevo convenio en referéndum, para lograr solo un 2% de aprobación entre los trabajadores, con lo que se ponía de manifiesto la falta de legitimación de los firmantes. A pesar del aplastante resultado, el conflicto continuaría. Así, se acrecentaron las medidas de presión hacia las empresas que seguían queriendo aplicar el convenio, para finalmente ceder ante las peticiones sindicales. Sin embargo, la creación de las sociedades de estiba siguió adelante por parte del ejecutivo, ante lo cual los trabajadores ya no lucharon, puesto que la situación de bloqueo había llegado a tal punto que sectores enteros que dependían del comercio por mar estaban en peligro. Ello llevó a la aceptación negociada de las siguientes cláusulas:

- Nuevo Convenio Estatal para el sector.
- Los trabajadores tanto fijos como rotativos fueron contratados por la Sociedad de Estiba.

Así en 1988, tras años de luchas y huelgas, Gobierno, Patronal y Coordinadora firmaban el primer Acuerdo Marco del sector de la estiba. Más adelante, en 1993, se negociaría un nuevo acuerdo, por el cual, se reestructuraban las plantillas mediante jubilaciones anticipadas y se empezaron a aplicar las partes del Estatuto de los Trabajadores que permitían flexibilizar el empleo, como movilidad funcional y geográfica. A cambio, los trabajadores consiguieron incorporar nuevamente tareas que serían realizadas exclusivamente por los trabajadores de las sociedades de estiba. También se reguló la formación profesional.

#### II.4. Cambio de mentalidad y de forma de proceder de la Coordinadora.

Hoy en día, la Coordinadora, después de todo el camino recorrido, ha cambiado su posición acerca de la forma en la que hay que proceder en los conflictos. Con una negociación colectiva que desde la transición ha cambiado mucho (por suerte, a mejor para los intereses de los trabajadores), el sindicato ha sabido cuándo ceder en cuestiones secundarias para ganar en lo principal, y quizá sea ese el secreto de su éxito, pues, en la actualidad, con una afiliación del 100% en el sector de la estiba, tiene el 85% de apoyo entre los trabajadores del sector. Es importantísimo que este sindicato tenga la fuerza que tiene, pues no está exento de poder de decisión sobre el propio modelo productivo de los puertos del Estado.

¿Qué tipo de sindicalismo practica la Coordinadora en la actualidad? Como ya se ha referido a lo largo de este trabajo, la Coordinadora ha ido adaptando su forma de proceder a las circunstancias y a su propio aprendizaje como sindicato. Así, aunque las principales características que le dan una identidad propia se han mantenido desde el principio, se han ido moldeando y hoy en día se definen “como una organización de clase de trabajadores de carácter unitaria, independiente, democrática, representativa, asamblearia e internacionalista”<sup>13</sup>

La Coordinadora, a lo largo de los años, como se ha podido comprobar en la evolución histórica, ha funcionado como un auténtico sindicato de clase, con trabajadores comprometidos y participativos. En tiempos donde el sindicalismo no alcanza su máximo esplendor, aunque la situación no es tan traumática como pueda parecer, quizá porque nunca fue demasiado buena.<sup>14</sup> Es destacable que, en tiempos donde la afiliación sindical de trabajadores no llega al 20% en los países de nuestro entorno —y mucho menos en el nuestro—, los datos para el sector de la estiba alcancen

---

<sup>13</sup> Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, (CEEP). Coordinadora CETM. Santa Cruz de Tenerife, España. <http://www.coordinadora.org/coordinadora-cetm>

<sup>14</sup> RICHARDS, A. (2008). “El sindicalismo en España”, *Laboratorio de alternativas*. (online). Nº 135. Disponible en: <http://www.fundacionalternativas.org/actividades/seminarios/el-laboratorio-de-alternativas-organiza-un-seminario-para-hablar-de-sindicalismo-en-espana>

el 100%, quedando patente que la salud sindical, y con ella, “el poder sobre” (Hyman, 1981)<sup>15</sup>, son excelentes para el sector.

Las estrategias que sigue el sindicato para obtener estos resultados son las siguientes:

- Han seguido con la tradición típica, cuyos antecedentes son las asociaciones gremiales de la Edad Media, de sindicatos de oficio, además de estar claramente diferenciados de las grandes centrales sindicales. Ello les ha permitido luchar siempre por sus intereses, sin las interferencias de intereses que surgen en torno a las grandes asociaciones.<sup>16</sup>

- No se han conformado con ser un simple sindicato de servicios, sino que han puesto en marcha numerosas iniciativas que han fortalecido el sentimiento de pertenencia de sus miembros (acciones formativas, voluntariado, ayuda mutua).<sup>17</sup>

- Se han mantenido distanciados de los partidos políticos, pero han sabido negociar cuando la ocasión lo requiera.<sup>18</sup>

- Han conseguido enlazar relaciones sindicales internacionales, ayudando en ocasiones a compañeros de otros países en sus reivindicaciones, como los mineros en la época de Thatcher, y en otras se han beneficiado de esas alianzas, consiguiendo que sus medidas de presión fueran más eficaces. Por ejemplo, en las numerosas huelgas que se han vivido en la historia reciente, estibadores de otros puertos europeos han vetado los

---

<sup>15</sup> Citado en KÖHLER, H-D. MARTÍN ARTILES, A. (2007). *Manual de la sociología del trabajo y de las relaciones laborales*. Delta. Madrid, España (pp 425-465).

<sup>16</sup> MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003). “Cien años de lucha portuaria. Aproximación histórica al sindicalismo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife”. Centro de la Cultura Popular Canaria. Santa Cruz de Tenerife. Cap.XXIII. Pp, 165-170.

<sup>17</sup> MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003). Op. Cit. A lo largo de este libro se explica como en las situaciones más difíciles los estibadores se han unido para ayudarse entre ellos, por ejemplo, en el caso de las huelgas o evitar el analfabetismo entre otras cosas.

<sup>18</sup> MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003). Hacia el final del libro cuando se explican los conflictos más importantes del sector después de la transición, podemos ver como los trabajadores dejan de lado a las grandes centrales sindicales debido al hartazgo por la falta de respuesta ante sus reivindicaciones.

productos que salen de los puertos españoles para ayudar a las reivindicaciones de los trabajadores locales.<sup>19</sup>

- Han usado la formación como forma de empoderamiento de los trabajadores pues, al obtener conocimientos específicos de cada puesto, se consigue que unos trabajadores concretos se hagan más necesarios.

- Han ligado el 80% del salario a la productividad, es decir, han conseguido que la maximización del beneficio empresarial se vea reflejada también en los empleados.<sup>20</sup>

- Han sabido sobreponerse al principal problema del sindicalismo en la actualidad, el cual es la baja afiliación.

- Pese a la mediatización del conflicto, que provoca, como veremos en el siguiente capítulo de este trabajo, que sus reivindicaciones se tergiversen en los medios y se alejen muchas veces de la realidad, provocando que la opinión pública se les ponga en contra, han sabido jugar bien sus cartas.

---

<sup>19</sup>MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003). Op. Cit.

<sup>20</sup>Convenio Colectivo de la estiba de Santa Cruz de Tenerife. BOP 24-IV-2006. [http://conv.coordinadora.org/admin/admin\\_ficheros/0400083900.pdf](http://conv.coordinadora.org/admin/admin_ficheros/0400083900.pdf)

# **CAPÍTULO III.**

## **LOS PUERTOS EUROPEOS EN LA ACTUALIDAD**

A partir de la década de los ochenta, los puertos europeos entraron en un proceso de modernización y liberalización que, aún hoy, continúa produciéndose. En este sentido, las innovaciones integradas por los nuevos inversores y el cambio de las mecánicas de trabajo hicieron necesario un cambio en la mano de obra, tradicionalmente poco cualificada y de la que, en adelante, se precisaría una alta especialización. Este fenómeno —no solo presente en Europa, sino también en el resto del mundo— se vio acompañado, inevitablemente, por la regularización de los empleos de los estibadores, antes dependientes del trabajo disponible. No obstante, lo anterior contrasta con la realidad de que el trabajo de la estiba cada vez precisa de menos mano de obra, lo que no ha cesado de generar conflictos en los puertos comunitarios.

Las principales fuentes del derecho de la legislación portuaria europea son las normas de ámbito estatal y algunas de ámbito inferior a éste, siempre que no convengan los dictados europeos (como el Tratado de Funcionamiento de la UE)<sup>21</sup>, pasando por las normas de la OIT (entidad que ha tenido una relevancia capital en materia portuaria), entre las que se encuentra el Convenio 137, sobre el trabajo portuario<sup>22</sup>, que ofrece un marco general relativo a la estiba. (Aunque, en no pocas ocasiones, los pronunciamientos de la UE y de la OIT no parecen ser del todo coherentes entre sí).

Atendiendo a su gestión<sup>23</sup>, se pueden identificar cuatro tipos de puertos en la Unión Europea: el primero, conocido como puerto de servicio (presente en Eslovenia, es cada vez menos frecuente), es aquel en que el mismo puerto ofrece todos los servicios, incluyendo la manipulación de mercancías (huelga decir que es un sistema eminentemente público); el puerto herramienta destaca por la titularidad de la infraestructura por parte del puerto, mientras que la carga y descarga de mercancías, además del mantenimiento de las infraestructuras, corren a cargo de las empresas privadas con licencia para prestar servicios portuarios (Chipre); el puerto propietario, por su parte, enormemente extendido, y del que son ejemplo Alemania, Francia, Italia y

---

<sup>21</sup> VERSIÓN CONSOLIDADA DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA.(2012) C 326/47 de 26 de octubre de 2012. Diario Oficial de la Unión Europea.  
En: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=ES>

<sup>22</sup> OIT. Convenio sobre el trabajo portuario, de 25 de junio de 1973.

<sup>23</sup> VAN HOOYDONK, E. (2013), “*Port Labour in the UE-Final Report*”. Comisión Europea. Bruselas.

España, se basa en la mezcla de lo público y lo privado, de manera que el Estado actúa como concesionario ante empresas privadas que realizan las operaciones portuarias y mantienen e instalan las estructuras y edificios para la explotación de sus negocios; por último (quizá como el modelo más infrecuente), se puede distinguir a aquellos puertos que, como ocurre en Reino Unido, el mismo territorio del puerto es propiedad de las empresas, llegándose, en algunos casos, a transferir la regulación de los mismos a las propias compañías.

Una de las características más reseñables de la estiba es la subcultura que se genera entre sus trabajadores, independientemente del lugar del que provengan —como señala Miller—, entre los que se encuentran la solidaridad y lealtad con sus camaradas, la desconfianza ante la dirección y el intrusismo, el sindicalismo militante, la presencia de líderes carismáticos o la ideología progresista en lo político pero conservadora en cuanto a cambios en las prácticas laborales.<sup>24</sup> Todo lo anterior convierte al colectivo en una fuerza indiscutible en los muelles de todo el mundo, llegando a influir decisivamente en la organización del trabajo y demás aspectos relacionados con el mismo. Estas consideraciones, pese a las connotaciones negativas que pueden acarrear, también han posibilitado la consolidación de un sindicalismo fuerte que ha impedido la precarización de sus condiciones laborales, resistiendo el músculo propagandístico y político que se les antepone.

La mayoría de estibadores a nivel mundial están integrados en la asociación International Dockworkers Council (IDC), fundada en Santa Cruz de Tenerife en el año 2000. Así, trabajadores de África, Canadá y Estados Unidos, Europa, Sudamérica y Oceanía reúnen más de 80 mil afiliados, cuyos intereses se centran en las reivindicaciones globales y las negociaciones<sup>25</sup>. Pero esta no es la única manifestación de asociacionismo que se puede encontrar en el mundo de la estiba. Por otra parte, durante la duración del conflicto de la estiba en España, muchos puertos europeos

---

<sup>24</sup> MILLER, R.C. (1969) "The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross -Cultural and Cross -Time Generalization". *Comparative Studies in Society and History*. Vol . 11, No. 3. 302-314.

<sup>25</sup> Evolución de IDC. 2016. *Anuario de Coordinadora 2015*. pp. 67-69.

convocaron huelgas en apoyo a sus compañeros españoles<sup>26</sup>, quedando patente la insólita solidaridad y la cohesión del colectivo.

Entre las muchas críticas que suscita el modelo de la estiba en la mayoría de países de Europa (entre ellos España), se incluye lo restrictivo del acceso al trabajo bajo sistemas de “pools” que, en muchos casos, están controlados por los propios estibadores, lo que generaría situaciones como la presencia de más trabajadores en tareas que no requerirían tanta fuerza de trabajo. Relacionado con esto, la cerrazón que se ha referido al comienzo de este capítulo favorecería la protección de los puestos de trabajo en una época en que cada vez se precisa de menor cantidad de operarios, lo que también ha levantado suspicacias en torno al nepotismo que puede generar dicha situación.

En Francia se consideró que el sistema de reserva de trabajadores vulneraba el principio de competitividad. Lo mismo ocurría en Italia, detectándose, además, una serie de fraudes en la contratación de trabajadores no cualificados. Finalmente, sería la UE quien tomaría cartas en el asunto, denunciando ante el Tribunal de Justicia determinados modelos como el español y el belga, especialmente por no respetar la libertad de establecimiento recogida en el Tratado de Funcionamiento de la UE. Por ello, se alumbró la posibilidad de sustituir esas “agencias” de trabajadores por Empresas de Trabajo Temporal (ETT) que aseguraran la igualdad en el acceso al empleo.

El texto señalado anteriormente —elaborado por Miller— recoge una serie de estadísticas que resultan de sumo interés aquí. Esos datos arrojan que, en el continente, al menos la mitad de países presentan preferencia en el empleo para los llamados “pools” de trabajadores (Bélgica, España, Italia...). Si se atiende a la implantación de los mismos, se puede distinguir entre puertos que presentan un sistema de “pool” rígido, como España o Bélgica, o un modelo más laxo propio de países como Dinamarca, Francia y Holanda, y que representa la mayoría de casos. También comienzan a cobrar relevancia los puertos que muestran un mercado liberalizado, como el ya citado Reino Unido. Resulta curiosa la información del mismo informe que señala que son

---

<sup>26</sup> “Los estibadores europeos reiteran su apoyo a los estibadores españoles.” 1 de junio de 2017. *Estibadores Canarios*. Recuperado de [www.estibadorescanarios.com](http://www.estibadorescanarios.com)



precisamente esos países con mayor rigidez en cuanto a la contratación, los que requieren unas necesidades de formación muy superiores a las de aquellos que gozan de más libertad, como el Reino Unido. Cabe destacar que, normalmente, la gestión de la formación se realiza de manera conjunta en la mayoría de países, coincidiendo con los que tienen un modelo de gestión de propiedad. Por último, cabría señalar una carencia especial común a casi todos los ejemplos anteriores: el déficit de estadísticas relativas a los salarios y a los accidentes de trabajo alrededor de la estiba.<sup>27</sup>

En lo que a legislación respecta, países como España, Francia, Alemania o Italia poseen una ley de estiba, mientras que otros como Reino Unido o Países Bajos, no. Al mismo tiempo, en muchos puertos se han celebrado convenios entre los trabajadores y el Estado (España, Dinamarca, Bélgica) o incluso con la empresa estibadora (Alemania, Francia). A este último caso se ha incorporado el Reino de España, como consecuencia de la reforma de la estiba. Por otra parte, algunos Estados únicamente tienen convenio con las empresas (Eslovenia, Grecia, Holanda, Reino Unido...)<sup>28</sup>

En vista de los acontecimientos sucedidos en España en los últimos meses, además de los distintos problemas que han sufrido los modelos de la estiba de países como Bélgica y Noruega<sup>29</sup>, todo parece indicar que la tendencia europea es la liberalización de los puertos y el debilitamiento de uno de los colectivos con mayor poder sindical y de solidaridad profesional con otros países de cuantos existen en la actualidad.

---

<sup>27</sup> MILLER, R.C. (1969). Op. Cit.

<sup>28</sup> MOLINERO, D. (4 de mayo de 2017). ¿Cómo funciona el sistema de la estiba en los estados miembros de la Unión Europea? *Naucher Global*. Recuperado de [www.naucher.com](http://www.naucher.com)

<sup>29</sup> El Tribunal de la EFTA dicta sentencia contra los pools de estibadores de Noruega. 26 de abril de 2017. *Naucher Global*. Recuperado de [www.naucher.com](http://www.naucher.com)

# **CAPÍTULO IV.**

## **LA MECANIZACIÓN EN LA ESTIBA**

Desde la Revolución Industrial, los procesos de mecanización del trabajo han sido constantes. Invencciones como la máquina de vapor permitieron paulatinamente que se fuera eliminando la fuerza humana y animal por fuerza mecánica. En adelante, analizaremos cómo ha afectado este proceso al trabajo en el sector de la estiba, cómo han tratado los trabajadores estos adelantos y cómo han repercutido en su trabajo.

Los primeros cambios tecnológicos de calado se dieron después de la invención de la máquina de vapor y sus respectivas modificaciones<sup>30</sup>. El aumento del tamaño de los buques y el consiguiente aumento gradual de las cargas que podían transportar, propició la revolución industrial, la cual no fue ajena a los puertos, factor clave del comercio de manufacturas. Además, también propició la generación de corriente eléctrica que, unido a las invenciones de la época, favorecieron también la proliferación de maquinaria movida por motores eléctricos, lo que fue muy importante para la estiba y desestiba de cargas en los muelles. No en vano es en esta época cuando se comienza a eliminar parte de la fuerza animal y humana, que es reemplazada por grúas mecánicas. Anteriormente a esto, aunque ya existían grúas, éstas eran movidas por fuerza animal o por los propios trabajadores, lo cual, facilitaba el trabajo, pero seguía siendo este durísimo a efectos físicos, más aún si tenemos en cuenta que las grúas eran escasas y solo solían usarse para mover bultos que eran demasiado pesados o voluminosos para ser descargados por los trabajadores y las bestias de las que se ayudaban.

Leyendo los párrafos anteriores podría generarse la errónea idea de que la mecanización en la estiba ha sido conflictiva históricamente. Dicha conflictividad solo se ha visto con las modificaciones técnicas más recientes, es decir, con la introducción en el sector de estándares<sup>31</sup> en el transporte marítimo mundial. Veamos a continuación un fragmento del 4º Congreso Europeo de Estibadores celebrado en Goteborg en abril de 1980:

“Existen ya pruebas y datos suficientes de que el peor enemigo del portuario es el container. Esta caja de hierro es la principal responsable de la

<sup>30</sup> CHAVES PALACIOS, J. (2004). “Desarrollo tecnológico en la primera revolución industrial”, *Norba. Revista de Historia*. Vol. 17, pp, 93-109.

<sup>31</sup> INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION. (2017). ISO-668. En: <https://www.iso.org/search/x/query/668>

disminución de manos y plantillas de nuestro sector. Y prueba rotunda de ello fue la proyección de un ingeniero alemán de Racionalización del trabajo en el transporte, de una película sobre la Terminal de Containers de Hamburgo. Nos quedamos sorprendidos al comprobar que dicha terminal funcionaba “SIN UN SOLO PORTUARIO Y SIN UN SOLO HOMBRE, SIN NADIE”. Por medio de una computadora controlan y movilizan toda clase de mercancías, toda clase de máquinas orientando situaciones, remociones, destinos, movimientos y miles de containers y repito, sin un solo portuario. La financiación corre a cargo del total apoyo del gobierno y tardará u8nos años en perfeccionarse.”<sup>32</sup>

Entonces, si sabemos que la mecanización en el sector ha sido un proceso constante y gradual desde la Revolución Industrial, cabe preguntarnos: ¿por qué las reticencias a la mecanización del trabajo solo se han dado a partir de la estandarización de los procesos? Intentaremos arrojar luz a la cuestión planteada en la siguiente parte del capítulo.

#### IV.1. El pensamiento sociológico de la relación entre la máquina y el trabajador.

La relación entre la máquina y el obrero ha sido fuente de creación científica desde los propios inicios de la sociología y más concretamente de la rama del trabajo de dicha disciplina de las ciencias sociales. Analizaremos por tanto en esta parte del capítulo como han visto dichas relaciones los teóricos de la sociología más importantes, y así, en el siguiente epígrafe, con las causas ya analizadas intentar comprobar por qué la mecanización ha ido (por lo menos hasta ahora) de la mano de los trabajadores en los puertos y no en su contra como en la mayoría de los casos.

Al hablar de la relación entre máquina y trabajador, el primer autor que se viene a la mente es Karl Marx que tras sus investigaciones en economía política fue uno de los precursores de la Sociología del Trabajo. Intentaremos explicar brevemente la teoría

---

<sup>32</sup> Fragmento del Boletín de la Coordinadora Estatal de los Estibadores Portuarios. Nº 3 de julio de 1980. Dicho fragmento ha sido sacado de MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003). “*Cien años de lucha portuaria. Aproximación histórica al sindicalismo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Portuarios de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife. P, 164.

que explica en su obra *Trabajo asalariado y capital*<sup>33</sup> para posteriormente llevar su teoría al sector de la estiba.

Tal y como Marx decía la lógica reproductiva del capitalismo juega en contra del obrero. El capitalista en su búsqueda de la maximización del beneficio intenta simplificar los procesos del trabajo, para así, poder aumentar la maquinaria que se use en este. Ello consigue que la fuerza de trabajo que es lo que aporta el obrero y de lo que vive, sea una mercancía, que por mucho que consiga aumentar su precio hace que los intereses entre capitalistas y proletariado estén enfrentados irreconciliablemente, aunque esta relación (que es la de la sociedad misma) no siempre se encuentre en un conflicto candente.

Para explicar entonces por qué el capitalista no ha conseguido eliminar la fuerza de trabajo humana a día de hoy (si esta es de hecho una de sus metas) debemos analizar varias cuestiones. La primera de ellas y la más importante es la que hace que al capitalista le salga rentable dicha sustitución. Empezaremos hablando entonces de la velocidad de la lógica reproductiva del capitalismo, si el capital siempre busca maneras de diversificar el trabajo simplificando este, debemos pensar que una de las razones por las que el trabajo no haya sido totalmente cambiado por la máquina, es que dicha reproducción, por lo menos hasta ahora ha sido más rápida. Ello sin duda se ha dado por las múltiples estrategias que ha tomado el capital en relación al consumo (al capital le sale rentable que haya obreros, pues son estos los que consumen los productos que ellos mismo producen y hacen un efecto multiplicador de la lógica reproductiva). Hay que aclarar que las condiciones del trabajador no han mejorado ni de lejos como lo han hecho los beneficios del capital, pues siguiendo la lógica marxista, la cantidad de mano de obra disponible ha aumentado de tal forma que los gastos de existencia y reproducción del obrero, debido a la inflación, han aumentado mucho más que los gastos que el capital tiene en relación a la producción, lo que significa que los niveles de

---

<sup>33</sup>MARX, K. ENGELS, F. (2004). *Trabajo asalariado y capital*. El Cid Editor. Córdoba, Argentina. ProQuest ebrary. Web.  
En:<http://site.ebrary.com/accedys2.bbt.ull.es/lib/bull/reader.action?docID=10050574>

productividad han aumentado notablemente pero a los trabajadores solo les llega una parte ínfima de esa mejora.

Autores como Jeremy Rifkin<sup>34</sup>, quizá con un pesimismo demasiado exacerbado<sup>35</sup>, han dado cuenta de que el fenómeno conocido como “Tercera revolución Industrial”, está empezando a quebrar la lógica reproductiva del capitalismo, es decir, las nuevas incorporaciones técnicas al capital están eliminando más trabajo del que crean, con lo que en unos años podríamos llegar a ver la ruptura de la propia sociedad.

Hasta ahora estos aumentos de la productividad se habían basado en que la división técnica del trabajo propiciada por la mecanización del mismo, desplazaban la fuerza de trabajo que destruían hacia otros sectores, y si bien esta práctica debilitaba las condiciones del proletariado, no eliminaba del todo su condición pues emigraban a otros nichos de mercado.

Esto era hasta que los nuevos sistemas informáticos han eliminado esa lógica para reproducirse entre ellos, es decir, máquinas desplazan humanos, que crean máquinas que también desplazan humanos, lo que progresivamente va eliminando puestos de trabajo, o en el mejor de los casos degradando estos enormemente, debido a lo que a Marx decía en el siglo XIX. La fuerza de trabajo es una mercancía y el capitalista se aprovecha del exceso de oferta para comprarla más barata.

Así pues, ante un panorama de pérdida de empleo, al trabajador, no le queda más remedio que aceptar las condiciones del capitalista, pues como hemos visto en párrafos anteriores, la pérdida de empleos por la mecanización provoca desajustes en el mercado,

---

<sup>34</sup> RIFKIN, J. (1994). *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. Ediciones Paidós Ibérica. Barcelona. Primera Parte. Pp 23-67. Sobre toda esta problemática y el debate en torno al “fin del trabajo”, véase RODRÍGUEZ GUERRA, J. (2006), *La transformación de la sociedad salarial y la centralidad del trabajo*, Talasa, Madrid.

<sup>35</sup> MÍGUEZ, P. (2008). “Las transformaciones recientes de los procesos de trabajo: desde la automatización hasta la revolución informática”. *Trabajo y sociedad*. Nº11. Vol. X. Este autor critica el excesivo pesimismo de Jeremy Rifkin en relación con la pérdida de empleos derivada de la mecanización y las nuevas tecnologías.

se produce un exceso de oferta de trabajo, con lo cual los oferentes tienen que aceptar las condiciones que les imponen los demandantes.<sup>36</sup>

#### IV.2. Valoración específica de la mecanización en la estiba.

Desde hace siglos los procesos de mecanización han afectado a las labores de estiba y desestiba de los buques. A cualquiera que estudie la conflictividad entre la mecanización y los trabajadores le resultará llamativo que, en el sector de nuestro objeto de estudio, la conflictividad ligada a este proceso solo se ha visto con los últimos avances tecnológicos, pasemos entonces a intentar desenmascarar esta cuestión.

Primero que nada, hay que ver cómo se ha venido contando en este trabajo como ha evolucionado la relación entre las máquinas y los obreros en la estiba. Así vemos como durante siglos el trabajo fue casi en su totalidad manual, siendo la fuerza de los hombres la clave del proceso. Más tarde, aunque se añade la fuerza animal al proceso el trabajador es el eje central. Con la llegada de la maquinaria industrial al trabajo, como es el caso de las grúas, el trabajador podría haber perdido protagonismo, siendo esta la clave del tema que tratamos, pero no fue así y la máquina se convierte en un aliado del obrero pues le facilita la tarea y hace menos dura las labores de estiba y desestiba. Dicho fenómeno (pérdida del poder obrero por la mecanización) no se produce porque el aumento del transporte de mercancías por mar crece a unos ritmos mucho mayores de los que harían rentable al capitalista eliminar fuerza de trabajo<sup>37</sup>. Ello unido al control histórico que primero tuvieron los gremios y luego los sindicatos en la contratación por medio de monopolios en la misma<sup>38</sup>, hicieron que los estibadores tuvieran el poder de, por un lado, evitar la pérdida de trabajos como consecuencia de la mecanización y por otro al tener ese poder obrero dificultó el intercambio de trabajo humano por capital, fue por ello que pudieron negociar mejores acuerdos salariales. Ello propició que se firmaran acuerdos del salario ligados a la productividad pues a los capitalistas les salía rentable (los aumentos de la productividad en el comercio por mar han sido notables) y los trabajadores estaban en una buena posición negociadora, pues como ya se ha dicho

<sup>36</sup> McCONNELL, C. BRUE, S. MACPHERSON, D. (2010). *Economía laboral*. McGraw Hill. Madrid. Capítulo 5 pp.120-161.

<sup>37</sup> Fenómeno de reproducción del capital de Karl Marx en su obra “Trabajo y Capital” op. Cit.

<sup>38</sup> HEERMA VAN VOSS, L. y VAN DER LINDEN, M. (2003). Op. Cit.

en este trabajo, los trabajadores por medio del monopolio en la contratación pudieron fijar los requisitos de entrada y además por medio de la formación, hacerse indispensables en el proceso del trabajo.

#### IV.3. Hacia dónde se dirige el trabajo en el sector.

Una vez mencionados los factores que han incidido en el poder del intercambio de trabajo por capital, que han tenido los trabajadores de la estiba hasta ahora, es necesario que hagamos una extrapolación de los sucesos que acontecen y han acontecido en los últimos tiempos para intentar discernir hacia donde se dirige el factor trabajo en la estiba.

No es casualidad que la conflictividad en la mecanización haya empezado en el uso de estándares de carga en todos los puertos del mundo. Ello es así, porque es ahora cuando el trabajo empieza a peligrar en el sector, pues la técnica ha evolucionado de tal forma que ya hoy en día hay sistemas informáticos y maquinaria capaces de realizar las labores de estiba y desestiba sin ayuda humana o con la mínima cooperación de esta. Con lo que el intercambio de trabajo por capital se podría dar de inmediato.

Por ello cabe preguntarse si los intentos de desestabilizar el poder sindical del sector son casuales, ya que, un incesante acoso y derribo por parte de los medios (a favor de la Patronal por razones ya expuestas), y unas adaptaciones nada imparciales de la ya flexible normativa europea. Sumando a ello la última reforma laboral, hacen vislumbrar un futuro nada halagüeño que desentrañaremos en las conclusiones de este trabajo.



# **CAPÍTULO V. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL CONFLICTO**

Hasta el año 2017, el régimen de la estiba era concebido como una relación especial de trabajo en el ordenamiento jurídico español, según el ya derogado artículo 2.1 h) del Estatuto de los Trabajadores. Los motivos para su reconocimiento como tal fueron la consideración de la penosidad de las labores de estiba y desestiba, evitar el empleo casual y la temporalidad del trabajo, además de la enorme relevancia que la actividad portuaria posee. El Real Decreto-Ley 2/1986, junto con el Real Decreto 371/1987, recogían las consideraciones anteriores, ofreciendo un marco legal que refrendaba la estiba como relación laboral especial, duración del contrato, retribuciones, etc.

El Real Decreto-Ley 2/1986 contenía, además, en su Título III y IV, la regulación de las denominadas Sociedades Estatales, a las que se puede considerar como predecesoras de las recientemente desaparecidas Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP), ya que su naturaleza y funcionamiento eran muy similares. De hecho, ese documento ya contemplaba la contratación de mano de obra a través de las sociedades estatales mediante un registro de trabajadores, aunque se reservaba la posibilidad de que las empresas estibadoras efectuasen la contratación por sí mismas (en cuyo caso, no se consideraría una relación laboral especial).<sup>39</sup>

Las SAGEP como tales se configuraban en la Ley 33/2010, que imponía a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (con un 51% del capital social) y a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (de gestión privada, con un 49%) la obligatoriedad de constituirse en sociedades anónimas con la denominación de SAGEP, a efectos de favorecer la contratación de estibadores como personal en plantilla de las empresas titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías.

Concretamente, estas SAGEP tenían “por objeto social la gestión de la puesta a disposición sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que dichos accionistas soliciten para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías que no puedan realizarse con personal de su plantilla.”<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> CABEZA PEREIRO, J. (2000), “Algunas Consideraciones sobre la relación laboral especial de estiba portuaria”. *Dereito.*, vol. 9, nº1, p. 7-12.

<sup>40</sup> EGUINO DE SAN JUAN, R. (2012). *La gestión de los puertos de interés general*. Atelier. Barcelona, España. p. 373.

Al anterior motivo podrían añadirse otros, como la formación, pero ninguno tan principal. De esta manera, el artículo 134.1 de la Ley 33/2010 recoge la obligatoriedad de participar en el capital de las SAGEP para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías (bajo el régimen especial del art. 2.1 h) del Estatuto de los Trabajadores), con excepción de las empresas con licencia para autoprestación (mediante el régimen laboral común). Si bien, es este último caso, la contratación debía ofertarse prioritariamente a los trabajadores de la SAGEP (art. 134.1 Ley 33/2010).

La norma que articulaba las SAGEP nunca terminó de contar con el visto bueno de las empresas estibadoras, a pesar de haber sido aprobada con el consenso de todos los agentes negociadores. Tampoco en Bruselas se mostraron satisfechos con el modelo de las SAGEP. Tanto es así que, en septiembre de 2012, la Comisión Europea remitió a España un dictamen motivado en el que se pone de manifiesto la preocupación del organismo comunitario por lo que consideraban una vulneración de la libertad de establecimiento por "obligar a las empresas estibadoras que operan en varios puertos españoles a participar financieramente en el capital de las empresas privadas que gestionan la provisión de estibadores, impidiéndolas recurrir al mercado para contratar a su personal, a menos que la mano de obra propuesta por tal empresa privada sea inadecuada o insuficiente."<sup>41</sup> Además, se advertía a España de que, de no informar a la Comisión en un plazo de dos meses sobre las medidas que adoptaría, ésta podría poner el asunto en conocimiento del Tribunal de Justicia de la UE. Se trataba de la segunda comunicación que el organismo realizaba al respecto de la estiba, después de que, en noviembre de 2011, la Comisión Europea enviara un escrito de requerimiento al país por el mismo motivo. La respuesta desde la Coordinadora fue clara: "Pueden hacerse ajustes a la ley (...) pero siempre desde el consenso y desde el respeto a los puestos de trabajo. Lo que no tiene sentido es destruir un pool de trabajadores que funciona, como demuestran las cifras, para que hagan la labor otros en peores condiciones".<sup>42</sup> Al mismo

---

<sup>41</sup>"Dictamen de la Comisión Europea, de 27 de septiembre de 2012, por su incumplimiento del Tratado de la UE en relación con el régimen que organiza la contratación de trabajadores portuarios (estibadores)". *Diario Oficial de la Unión Europea*. Comisión Europea.

<sup>42</sup>"La Ley de Puertos española ante el Tribunal de Justicia de la UE". (1 de diciembre de 2013). *La Estiba*. N°2. p. 12. En: [www.laestiba.info](http://www.laestiba.info)

tiempo, se veía lastrada la inscripción del IV Acuerdo Marco del sector, en el que ya se cedía en algunos puntos a favor de los empresarios.

En diciembre de 2012, el Ministerio de Fomento remitió a la Comisión Europea un documento consensuado por la Comisión Técnica de la Estiba (ANESCO, Coordinadora, CCOO y UGT) y rubricado por el presidente de Puertos del Estado. Se trataba de un informe de consideraciones jurídicas en el que se señalaba la legalidad de la legislación portuaria española. Así y todo, en junio de 2013 la Comisión Europea decidió hacer efectiva su amenaza y acudió al Tribunal de Justicia de la UE para interponer una denuncia contra el sistema portuario español, alegando que “los proveedores de manutención de carga de otros Estados miembros que deseen establecerse en puertos españoles podrían no hacerlo a causa de las prácticas laborales restrictivas.” Al mes siguiente, se aprobaría el IV Acuerdo Marco de la Estiba, en parte urgidos por la posibilidad de una sentencia del Tribunal de Justicia de la UE desfavorable para los intereses de los trabajadores.

Finalmente, en el plazo récord de un año y medio, el 11 de diciembre de 2014, se publicó la sentencia del tribunal europeo que, en su Fallo, recogía lo siguiente: “(...) el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 49 TFUE, al imponer a las empresas de otros Estados miembros que deseen desarrollar la actividad de manipulación de mercancías en los puertos españoles de interés general tanto la obligación de inscribirse en una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios y, en su caso, de participar en el capital de ésta, por un lado, como la obligación de contratar con carácter prioritario a trabajadores puestos a disposición por dicha Sociedad Anónima, y a un mínimo de tales trabajadores sobre una base permanente, por otro lado”. En resumen, el tribunal declaraba el incumplimiento del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la UE, que versa sobre la libertad de establecimiento. En su resolución judicial, el tribunal contemplaba también alternativas al modelo portuario español, como “la gestión por las propias empresas estibadoras de oficinas de empleo para disponer de mano de obra, de modo que dichas empresas puedan contratar libremente trabajadores permanentes o temporales, o la creación de una reserva de trabajadores gestionada por empresas privadas, que funcionen como

agencias de empleo temporal”. De este modo, se iniciaba un periodo en que los distintos agentes sociales debían dialogar sobre una posible reforma de la estiba. Sin embargo, las tensiones entre ellos no hicieron más que aumentar, mientras se empezaban a conocer los detalles sobre la multa coercitiva que afectaría España por la no adaptación de su legislación, a contar desde el día en que se publicó la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (más de 27 mil euros diarios). Cabe destacar que, de no realizarse dicha adaptación, la suma se incrementaría significativamente hasta alcanzar los 134 mil euros por día de incumplimiento.<sup>43</sup>

A pesar de las protestas y acciones de los estibadores (entre las que se incluyen huelgas encubiertas por descenso de productividad), y habiendo fracasado la negociación colectiva que se llevó a cabo con la mediación del presidente del Consejo Económico y Social, el Gobierno aprobó, sin consenso con el sindicato, el Real Decreto-ley 4/2017, que daba cumplimiento a los dictados europeos. La principal reivindicación de la Coordinadora pasaba por el mantenimiento de los puestos de trabajo de los estibadores, mientras que la Patronal ANESCO se afirmaba en dicho compromiso que, según los primeros, el texto legislativo incumplía. Por su parte, en el punto V de la Exposición de Motivos del documento del Gobierno se preveía que: “la extinción en cualquier momento posterior a la entrada en vigor de este Real Decreto-Ley de los contratos laborales de trabajadores portuarios (...) dará derecho a una indemnización de cuantía equivalente a la prevista para la extinción del contrato por causas objetivas, que será asumida como obligación ex lege por la Autoridad Portuaria competente en el ámbito geográfico de la SAGEP de que se trate”. Lo anterior merece dos consideraciones; la primera es que el Decreto plantea la posibilidad de realizar un expediente de regulación de empleo (ERE) por causas objetivas, sin indicarlo expresamente; la segunda, que el inmenso costo de esa medida recaería sobre la Autoridad Portuaria. Por otra parte, el articulado defendía, esencialmente: “la creación de los centros portuarios de empleo (CPE) cuyo objetivo era el empleo regular de los estibadores, así como su formación y cesión temporal a empresas titulares de licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autorización de

---

<sup>43</sup> “Las exigencias de la CE en la nueva denuncia contra la estiba hacen la multa inevitable”. (1 de septiembre de 2016). *Diario del Puerto*. Recuperado de <http://www.aeutransmer.com>.

servicios comerciales portuario que actuarían como compañías de trabajo temporal específicas para el sector.

El proceso de cambio en la contratación contaba con un período transitorio de adaptación de tres años, desde la entrada en vigor del Real Decreto-Ley, en el que las SAGEP subsistirían hasta su extensión o hasta su regulación como Empresas de Trabajo Temporal (ETT).<sup>44</sup>

No obstante, este Decreto no logró superar la barrera del Congreso de los Diputados, conque, con 142 votos a favor, 175 en contra y 33 abstenciones, quedó derogado. Esta situación se vivió como un triunfo por parte de los estibadores contra el régimen. Sin embargo, en mayo del mismo año, logra aprobarse el Real Decreto-Ley 8/2017 que, ahora sí, obtendría la convalidación de la cámara baja. De este modo, se liberalizaba el sector de la estiba, que dejaría de considerarse una relación especial de trabajo y quedaba sujeto a las condiciones que se expondrán en el siguiente capítulo.

---

<sup>44</sup>“Sala de Prensa del Congreso de los Diputados”. (16 de marzo de 2017). El Congreso deroga el Real Decreto-Ley por el que se modifica el régimen de los estibadores. Recuperado de [www.congreso.es](http://www.congreso.es)

# **CAPÍTULO VI.**

## **VERSIÓN DE LOS PRINCIPALES**

### **AGENTES IMPLICADOS**

## VI. 1. Postura por parte de la Patronal.

A pesar de haberse mantenido en un plano más bien discreto, la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO) es una de las grandes afectadas por la liberalización de la estiba, con base en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE de septiembre de 2014. En la primera parte del presente capítulo se estudiará cuál es —y ha sido— la posición de la organización durante ese complejo proceso.

Con la publicación de la Sentencia y los encuentros entre los agentes sociales que se sucedieron desde entonces, la postura de la Patronal portuaria ha resultado ser, de cara a la opinión pública, excesivamente hermética. No obstante lo anterior, la visión de ANESCO era clara ya desde antes de la explosión mediática del conflicto. Básicamente, se sustentaba en tres ideas: el cumplimiento sin mayor dilación de lo expresado por el Tribunal de Justicia de la UE, el respeto a la igualdad en cuanto a los requisitos que deben reunir las empresas estibadoras para contratar y realizar sus actividades y, finalmente, el convencimiento inamovible de que la Administración Pública debería ser quien asumiera el coste social que se derivase de la aplicación de la resolución judicial.<sup>45</sup>

En esa misma época (2015), durante la celebración de un foro en la isla de Tenerife, ANESCO insistía, a través de su entonces director gerente, en que una liberalización total de la estiba sería “incompatible con el sistema de concepción del servicio público portuario e insolidario tanto desde el punto de vista empresarial como laboral”. (Lo cierto es que, de llevarse a cabo, estas empresas podrían verse ampliamente beneficiadas). Las pretensiones de la Patronal perseguían, principalmente, “concesionar a empresas de trabajo temporal la dotación de estibadores a los puertos”.<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> PARRA, E. (19 de septiembre de 2015). “Las empresas urgen a Fomento a que acabe con la exclusividad de la estiba y cumpla la sentencia europea “. *Valenciaplaza*. Recuperado de: [wwwepoca1.valenciaplaza.com](http://wwwepoca1.valenciaplaza.com)

<sup>46</sup> LLORENTE, S. (16 de febrero de 2015). “Anesco considera insolidario implantar una liberalización absoluta en el modelo de la estiba”. *El Vigía*. Recuperado de: [www.elvigia.com](http://www.elvigia.com)



El periodo posterior estuvo marcado por las tensas negociaciones con el sindicato de estibadores y las autoridades portuarias. Se sucedieron, asimismo, las huelgas y otras medidas de presión como método de protesta (todo ello con un Gobierno central en funciones y, por tanto, ciertamente debilitado). Y, aun habiéndose producido acercamientos y consensos entre las partes implicadas, en la mayoría de ocasiones quedarían en nada; unas veces por las exigencias comunitarias y otras debido a diferencias con la Coordinadora o con los representantes públicos (cuando no con ambos). Ya a principios de 2017, las empresas de la Patronal se lamentaban de las acciones ejercidas por los trabajadores en los siguientes términos: “La asociación nacional de empresas estibadoras y consignatarias de buques (ANESCO) denuncia públicamente las intolerables medidas de presión que están sufriendo individualmente sus empresas asociadas, mediante acciones de huelga ilegal encubierta y selectiva que se están produciendo en las terminales españolas durante los últimos días”<sup>47</sup>, al mismo tiempo que urgían a los demás implicados a sacar adelante la reforma de la estiba.

Algunas de las empresas más influyentes integradas en la Patronal ANESCO son: Algeposa, el grupo Bergé (presente en diversos sectores, es también el mayor importador de vehículos del país), Ership (con la mitad de su capital extranjero, fue avalista para la fianza de Rodrigo Rato), OHL, Noatum (recientemente adquirida por la china COSCO), Boluda, etc.<sup>48</sup>

En el mes de marzo de 2017, tras la no convalidación del Decreto que modificaba el sector de la estiba propuesto por el Gobierno, y tras un corto periodo de negociaciones con la Coordinadora, el sindicato expresó su negativa a seguir dialogando debido a la propuesta de ANESCO que, según los representantes de los trabajadores, implicaba una reforma brutal en contra de sus intereses. Además, un punto crucial en torno al que giraban las conversaciones, la subrogación de trabajadores (esto es, que “El cambio de titularidad de una empresa, de un centro de trabajo o de una unidad productiva autónoma no extinguirá por sí mismo la relación laboral, quedando el nuevo

---

<sup>47</sup> ANESCO denuncia las medidas de presión que están sufriendo sus empresas asociadas. (9 de febrero de 2017). *Sala de prensa de ANESCO*. Recuperado de: [www.anesco.org](http://www.anesco.org)

<sup>48</sup> TISERA, F. (16 de febrero de 2017). “Una oligarquía industrial y fondos multinacionales, tras la guerra de los estibadores y Fomento”. *Bez*. Recuperado de [www.bez.es](http://www.bez.es)

empresario subrogado en los derechos y obligaciones laborales y de Seguridad Social del anterior”, artículo 44.1 del Estatuto de los Trabajadores), quedaba fuera de los planes del Gobierno, lo que, pese a beneficiar enormemente a las empresas incluidas en ANESCO, decantó el alejamiento de los estibadores.

Cuando, finalmente, se aprobó en mayo el Real Decreto que —ahora sí— liberalizaría el sector de la estiba, ANESCO no dejó pasar la oportunidad de criticar al Gobierno no haber contado con el texto legal antes. En cualquier caso, como se ha referido al término del Capítulo V, la negativa de la Patronal ante la posibilidad de subrogación de los trabajadores, además de las otras medidas que la Coordinadora había puesto sobre la mesa de negociación, comenzó a ceder en el mes de junio, al haberse producido acuerdos entre empresas contenidas en la Patronal (Noatum, Maersk...) <sup>49</sup> y representantes de los trabajadores en los distintos puertos españoles. De este modo, terminarían por aceptar la subrogación siempre que “previamente se acuerde un ajuste de la plantilla de este colectivo y una bajada del 10% en su sueldo” <sup>50</sup>, como grandes pilares de una serie de mejoras competitivas, puesto que no se incluía a la totalidad de trabajadores.

Ante el cariz que comenzaba a cobrar la situación, algunas de las grandes empresas anteriormente referidas, como Bergé y Ership, abandonaron ANESCO, sin que se sepa muy bien qué va a ocurrir en adelante.

Para concluir, el interés de las empresas integrantes de la Patronal en que se desregulara la estiba se justifica en la libertad de actuación que dicha situación implica, especialmente en lo que respecta al salario y a la contratación de trabajadores. Y es que las empresas invocan su derecho de contratar a los trabajadores que ellos decidan, y no a los que impongan los propios estibadores, en las condiciones que las empresas entiendan que son adecuadas. Uno de los grandes objetivos para ANESCO es lograr que los costes salariales se reduzcan como consecuencia de la aplicación del nuevo Real Decreto, para gran contento de las empleadoras. En cuanto a la cuantía de las

---

<sup>49</sup> MORET, X. (20 de junio de 2017). El Puerto de València se libra de la huelga tras pactar los estibadores con Noatum. *Valenciaplaza*. Recuperado de: [www.valenciaplaza.com](http://www.valenciaplaza.com)

<sup>50</sup> “Anesco acepta subrogar estibadores, pero tras ajustar su número y su sueldo”. (20 de junio de 2017). *El Economista*. Recuperado de: [www.eleconomista.es](http://www.eleconomista.es)

remuneraciones (punto este no exento de una gran polémica) no existe consenso sobre a cuánto ascienden, dándose grandes diferencias entre los datos ofrecidos por las empresas estibadoras y por los sindicatos.

Otra de las críticas más habituales por parte de la Patronal se orienta hacia la baja productividad que, según estas, ofrecen los estibadores. Ello se debe al sistema rotatorio de los trabajadores de las SAGEP, según el cual “un estibador no vuelve a trabajar hasta que lo hacen todos los demás que están en la SAGEP del puerto”<sup>51</sup>. De manera que, en muchas ocasiones, se encomiendan tareas a más trabajadores de los que realmente se precisan para llevarlas a cabo. Sea como fuere, serán las consecuencias de los últimos acontecimientos los que decanten la balanza de un lado o de otro.

#### VI.2. Postura de los trabajadores.<sup>52</sup>

Tras haber explicado la escalada del conflicto desde el punto de vista de los intereses de las empresas, parece también conveniente dar cabida a lo que los estibadores entienden ya no como una maniobra para arrebatarles poder, sino para finalmente disminuir sus condiciones laborales en aras de los intereses millonarios de las empresas. Durante la visita que mantuvimos en el mes de abril con el señor Víctor Díaz, abogado de los estibadores, en las instalaciones de Jusocán Abogados en Santa Cruz de Tenerife, se nos puso tras la pista de los muchos contubernios que existen en torno a la liberalización del sector de la estiba. Más concretamente, pudimos conocer acerca de la relación que guarda el cambio de régimen de los trabajadores representados por la Coordinadora con importantes entidades internacionales.

En 2016, Radio Televisión Española (RTVE) publicaba la siguiente noticia: “Atenas vende el Puerto de El Pireo al gigante estatal chino COSCO por 368

---

<sup>51</sup> ESTÉVEZ, M. (17 de febrero de 2017). “Casi todo lo que querías saber sobre los estibadores”. *El Diario*. Recuperado de [www.eldiario.es](http://www.eldiario.es)

<sup>52</sup> En un principio se planteó para este apartado una hipótesis que, por la naturaleza cambiante de los acontecimientos estudiados, terminó por hacerse realidad antes de ponerla negro sobre blanco. Por ese motivo, el presente apartado se reformulará con base en una estructura cronológica y no, como se había ideado, de manera especulativa.

millones”<sup>53</sup>. Así se sellaba la adquisición por un periodo superior a tres décadas y con una participación del 67 por ciento, del puerto más importante de Grecia. Esto se produjo en una tesitura económica sumamente delicada, durante la cual el Gobierno heleno se ha visto obligado a obtener liquidez de todas las fuentes posibles. No obstante, esa no fue la primera incursión de la compañía COSCO en El Pireo, sino que hace algunos años, en los momentos más acuciantes de la crisis económica, la empresa adquirió parte del puerto. Nikos Georgiou, representante de los trabajadores, describía la nueva situación en los siguientes términos: “Hemos perdido un volumen importante del manejo de carga y también de trabajadores. Ahora la gente trabaja con los chinos sin tener un acuerdo laboral colectivo, sin seguridad social ni horas de trabajo específicas”.<sup>54</sup>

Algunos años atrás, en 2010, la financiera JP Morgan se hacía con el control de Dragados<sup>55</sup>, compañía que, poco tiempo después, cambiaría su denominación por la de Noatum. La posición de JP Morgan como operador portuario principal del continente europeo a través de Noatum no fue óbice para que se planteara su venta por una suma más que millonaria a otra gigante del sector: la china COSCO. Sin embargo, las condiciones de trabajo que disfrutaban los estibadores españoles no eran vistas con buenos ojos por la compañía asiática, que no estaba dispuesta a acometer la operación en tales circunstancias. Ahora bien, con la reforma del modelo de la estiba en España, y la consiguiente precarización de los trabajadores, sí estaría interesada en operar en los puertos nacionales.

Fue a partir de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE de 2014, cuando a JP Morgan se le presentó la oportunidad de llevar a cabo la operación. Valiéndose de su posición preeminente en el sector, presionaría para que la adaptación de la normativa española se inclinase más hacia el abaratamiento de la mano de obra y al debilitamiento del colectivo que a la trasposición de lo estrictamente recogido en la Sentencia europea.

---

<sup>53</sup> “Atenas vende el Puerto de El Pireo al gigante estatal chino COSCO por 368 millones”. (8 de abril de 2016). *RTVE*. Recuperado de [www.rtve.es](http://www.rtve.es)

<sup>54</sup> “Privatizan el mayor puerto griego”. (24 de julio de 2012). *Rusia Today*. Recuperado de: <https://actualidad.rt.com>

<sup>55</sup>PATÍÑO, M.Á., MORÁN, C. (6 de agosto de 2010). “ACS vende su filial de puertos, Dragados SPL, a JP Morgan por más de 720 millones”. *Expansión.com*. Recuperado de [www.expansion.com](http://www.expansion.com)

Un ejemplo de la influencia de JP Morgan en el conflicto sería —desde el punto de vista de los estibadores— el nombramiento de un consejero de Noatum como presidente de la Patronal<sup>56</sup>. De este modo, tanto ANESCO como JP Morgan, que ya tenían intereses comunes evidentes, remarían en una sola dirección en connivencia con el Gobierno, mientras que, frente a ellos, en la mesa de negociación, se encontraría el colectivo de los estibadores, los mal llamados privilegiados, con todo el poder que se les imputa y que, comparado con el de sus adversarios, de repente parece quedar en nada.

Como se ha dicho con anterioridad en este proyecto, tras un intento fallido y no pocos conflictos entre las partes interesadas, el 12 de mayo de 2017 se publica el Real Decreto-Ley 8/2017, que sustituye el régimen anterior de la estiba, haciendo más atractiva la inversión de empresas como la china Cosco que, ahora sí, logró hacerse con el 51 por ciento de Noatum en junio de ese mismo año<sup>57</sup>.

No parece descabellado pensar, tomando en consideración lo anterior, en la posible validez del argumento de los estibadores, que defienden que parte de la modificación de su sector obedece a los intereses económicos de las grandes compañías en colaboración con el Gobierno, o que su historia ha estado condicionada por un tira y afloja constante con el Gobierno para la obtención de derechos. ¿Podría pensarse, entonces, que lo peor está por llegar? Sea como fuere, querríamos cerrar este argumento con unas líneas que nos hicieron llegar por correo electrónico a través de FUNESPOR (Fundación de Estudios Portuarios): “No somos empleados públicos. Los sueldos los pagan empresas privadas. Ganamos en proporción a los beneficios que ellas obtienen. Así, se regulan de manera automática en función de la cantidad de trabajado que tengamos. Nunca sabemos lo que ganaremos a final de mes. Este sistema de remuneración incentiva la alta productividad. Ejemplo de ello es el premio concedido en 2016 al puerto de Algeciras como segundo puerto europeo más productivo de Europa en el tráfico de contenedores”.

---

<sup>56</sup>BALLFUGÓ, C. (8 de febrero de 2017). “JP Morgan intenta cambiar la situación de los estibadores españoles”. *Crónica Global*. Recuperado de: [www.cronicaglobal.lespanol.com](http://www.cronicaglobal.lespanol.com)

<sup>57</sup>GUTIÉRREZ, H. (12 de junio de 2017). “La China Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia”. *El País*. Recuperado de: [www.economía.elpais.com](http://www.economía.elpais.com)

**CAPÍTULO VII.**  
**MEDIOS DE COMUNICACIÓN**  
**EN EL CONFLICTO DE LOS**  
**ESTIBADORES.**

Desde que la Sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en 2014 urgiera a las autoridades españolas a adecuar su legislación al principio de libertad de establecimiento (por entenderse vulnerado, en virtud del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea), las tensiones entre los representantes de los estibadores portuarios y el Gobierno han trascendido del plano de la negociación colectiva y de transposición de la Sentencia hasta convertirse en un conflicto mediático. Y, aunque no fue sino hasta hace bien poco cuando los medios de comunicación de masas comenzaron a hacerse eco de la situación, su divulgación ha sido verdaderamente intensiva. Así las cosas, y habida cuenta de que la Sentencia data de hace tres años, ¿no resulta verosímil pensar que la coincidencia entre la explosión mediática a la que se ha hecho alusión y la inminente redacción del Decreto que reformaría el sector de la estiba no es tal, sino que obedecería a una estrategia de posicionamiento de la opinión pública? La base de este razonamiento se sustancia a lo largo del presente apartado, en que se analizará el tratamiento del conflicto por parte de los grandes medios de comunicación, si existen intereses que puedan decantar su mensaje a favor de alguna de las partes involucradas y cuáles son las herramientas con que cuenta cada una de ellas para transmitir su posición a la sociedad.

A partir de las primeras informaciones relativas a los estibadores, y en adelante, no ha sido frecuente contar con la versión de los propios trabajadores o de sus representantes en los medios de comunicación. Sin embargo, tampoco la parte contraria se ha expuesto más de lo necesario, sino que han sido los propios medios quienes han desplegado los argumentos a favor de la reforma del sector de la estiba. Se publicó, por ejemplo, el perjuicio económico que suponía la no adaptación de la normativa española, se habló de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar como un sindicato con vocación criminal e incluso se sacaron a colación los llamados "privilegios" de los trabajadores.

Resulta llamativa la denominación escogida por los medios de comunicación para describir las condiciones laborales de los estibadores, puesto que las connotaciones negativas que dicho término acarrea en este contexto son evidentes, y su empleo ha supuesto una suerte de agravio comparativo por parte de la ciudadanía, quienes, en lugar

de aspirar a equiparar su posición a la de los trabajadores “privilegiados”, se verían orientados a apoyar firmemente la pérdida de sus conquistas laborales. Nada se cuenta sobre que la estiba es la labor que más influye en los costes portuarios y, por tanto, en la competitividad de los puertos<sup>58</sup>, o que sus condiciones laborales son producto de décadas de reivindicaciones cuando nadie quería ser estibador. Tampoco se dijo, en el tiempo que precedió la aprobación del Decreto que modificó el régimen de la estiba, que los trabajadores portuarios sí consentían que se ejecutara el contenido de la sentencia, a saber: dejar de estar integrados en la SAGEV y que sus miembros no tuvieran prioridad para el acceso al empleo, además de la contratación bajo formas que no fueran la indefinida. A lo que realmente se negaban los estibadores era al expediente de regulación de empleo que se planteaba en el Decreto finalmente aprobado en el mes de mayo. A tenor de lo anterior, no deja de ser sorprendente que, tras publicarse el importe diario y hasta el perjuicio que en la economía española suponía la sanción impuesta por la UE mientras no se hiciera efectiva la liberalización de los puertos españoles, no trascendiera, además, que las indemnizaciones por despido como consecuencia de la extinción de los contratos de los estibadores supondrían un impacto siete veces superior (hasta 350 millones de euros)<sup>59</sup> a la suma total de la multa de la UE, ya que dichas indemnizaciones deben ser abonadas por las autoridades portuarias y no por las empresas. Ello por no mencionar la cantidad de penalizaciones que padecen los Estado miembros sin que trasciendan, aun rebasando con creces las cifras previstas por el caso que aquí atañe.

Con todo lo anterior, podría entenderse que existe la tendencia entre los medios de comunicación de masas de relatar el conflicto con los estibadores de la manera menos beneficiosa para el mantenimiento de sus condiciones laborales. Pero, de existir, ¿a qué obedecería esa inclinación? Como se ha visto a lo largo de este análisis, no son pocos los intereses que habría detrás de la liberalización del sector de la estiba, y los medios de comunicación son una herramienta fundamental para decantar el apoyo o la

---

<sup>58</sup> FERNÁNDEZ, S. (14 de marzo de 2017). “¿Es rentable el modelo actual de los puertos?”. *El Mundo*. Recuperado de: [www.elmundo.es](http://www.elmundo.es)

<sup>59</sup> “Puertos del estado asumirá hasta 350 millones de indemnizaciones a los estibadores tras la liberalización del sector”. (3 de febrero de 2017). *El Economista*. Recuperado de: [www.economista.es](http://www.economista.es)



reprobación de los ciudadanos en el asunto que sea. Atendiendo a su propiedad, se puede comprobar la participación directa en el accionariado o la dirección de los grandes grupos de comunicación por parte de entidades bancarias como CaixaBank, empresas como Endesa y grupos de inversión como BlackRock (entre otros muchos)<sup>60</sup>. Ahora bien, en la mayoría de ocasiones, estas últimas entidades influyen de manera más discreta en las empresas y conglomerados empresariales a los que pertenecen las principales televisiones, periódicos y demás medios de difusión.

Una de las vías más comunes que pueden emplear entidades de inversión como JP Morgan —por ser la que interesa a efectos del presente proyecto— con el objetivo de influir en la transmisión de la información, es a través de la participación en empresas que participen, a su vez, en los medios, generando un entramado que dificulta su relación con la ideología de determinadas noticias o de un grupo de comunicación. Pero también pueden darse vínculos de otra naturaleza. Hace unos meses, el diario El País informaba de que un alto directivo de JP Morgan pasaba a ocupar un puesto de relevancia en el esquema del Banco Santander<sup>61</sup>, al mismo tiempo que otro alto cargo de la entidad americana sería el nuevo presidente de Banco Popular que, a la postre, terminaría por ser absorbida por el primero. Pero los vínculos pueden ser aún más estrechos. A modo de ejemplo, en el portal web de Atresmedia Corporación, puede leerse que cuentan con una Consejera Coordinadora en su Consejo de Administración que ejerce como Directora General en JP Morgan. Por último, la citada entidad tiene la capacidad de influir drásticamente en sus clientes a través de sus informes y recomendaciones. Así, JP Morgan emitió recientemente una valoración positiva a favor del grupo Mediaset, así como de otras entidades europeas entre las que se encuentran Banco Santander, Lloyds (Inglaterra) o ING (Holanda).<sup>62</sup> Ni que decir tiene que estas manifestaciones por parte del grupo de inversión, implica un impacto significativo en las empresas del Ibx 35.

---

<sup>60</sup> “Los dueños de la información: ¿Quién está detrás de los grandes Medios de Comunicación?”(8 de septiembre de 2015). *El Despertador*. Recuperado de [www.eldesertador.org](http://www.eldesertador.org)

<sup>61</sup> “Santander ficha a un directivo JP Morgan para banca corporativa”. (21 de febrero de 2017). *Cinco Días*. Recuperado de <https://cincodias.elpais.com>

<sup>62</sup> ZULOAGA, Z. (18 de abril de 2017). “JP Morgan sitúa al Santander entre sus siete bancos preferidos de Europa”. *Voz Populi*. Recuperado de [www.vozpopuli.com](http://www.vozpopuli.com)

Poco comentario merece la hipotética influencia que ejercería la clase política en los medios de comunicación, ya que buena parte de ella forma parte de consejos de administración de varias empresas influyentes o está involucrada de una u otra manera en la comunicación, lo que terminaría por definir, al fin, la línea editorial de los distintos medios. De esta manera, los grandes poderes económicos y políticos compartirían una serie de intereses comunes, resultando relativamente sencillo organizar una supuesta campaña en favor de los mismos. Como resultado de lo anterior, toda solidaridad por parte de los trabajadores de otros sectores quedaría anulada por la percepción de que los estibadores portuarios no son compañeros, sino un grupo de personas a quienes se debe arrebatar sus privilegios, integrados en una organización casi criminal y cuyo enroque suponía un lastre insostenible para las cuentas del Estado.

Retomando una de las primeras ideas de este apartado, la presencia de los estibadores ha sido mínima en los medios de difusión tradicionales. De manera que, si se da por bueno el razonamiento anterior, que señalaba el posible apoyo de los medios a los intereses del Gobierno y la Patronal, cabría preguntarse: ¿cómo comparten los estibadores su punto de vista? En este sentido (si se excluyen, por minoritarios, determinados diarios y medios independientes), las nuevas tecnologías han supuesto el principal impulso para hacer públicas las pretensiones de este grupo de trabajadores. Instrumentalizado a través de su sindicato, el mensaje de la Coordinadora se propaga a través de las distintas redes sociales, donde se comparten enlaces a diferentes artículos, indicadores económicos y hasta vídeos que aportan la visión de los estibadores sobre el conflicto. Además, el Anuario de la Coordinadora ofrece una descripción exhaustiva de la actividad portuaria en un año natural. Sea como fuere, estos esfuerzos por ofrecer una versión más cercana a la de los principales afectados, no suponen gran cosa en comparación con los mensajes provenientes de los grandes medios de comunicación, menos aún si se tiene en cuenta que la actividad a la que se ha hecho alusión parte, principalmente y según palabras de una de las responsables a los autores, de los escasos recursos con que cuentan, incluyendo un despacho de que la Coordinadora hace uso en Santa Cruz de Tenerife.

# CONCLUSIONES

Una vez descrito el conflicto relativo a la reforma de la estiba, se pueden confirmar algunas de las premisas de las que partía el presente proyecto, muchas de las cuales simplemente han ido sucediendo, debido a la coincidencia entre la redacción del mismo y el desarrollo del propio conflicto. De este modo, puede constatarse que la Patronal y el Gobierno han iniciado un proceso para, en síntesis, temporalizar el trabajo en la estiba, situación que se ha visto favorecida por la transposición de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE y la progresiva sustitución de trabajadores por máquinas. Al mismo tiempo, el orden neoliberal<sup>63</sup> surgido a partir de la crisis de los años setenta ha conducido paulatinamente al empeoramiento de las condiciones laborales de la mayoría de trabajadores por cuenta ajena. Pese a ello, y debido a los importantes aumentos de la productividad, además de una fuerte presencia sindical históricamente refrendada, el sector de la estiba y desestiba portuaria había logrado mantenerse al margen de dicho proceso. No fue, sino a partir de la citada Sentencia, que se asestó un golpe decisivo al modelo tradicional de la estiba.

Para acometer la liberalización del sector que nos ocupa, el Gobierno y los grandes medios de comunicación se han visto obligados a allanar el camino a sus propósitos de cara a la opinión pública. En otras palabras, resulta de vital importancia evitar la identificación de la ciudadanía y de otros colectivos de trabajadores con la causa de los estibadores. Así, la actuación ha sido idéntica a la que han padecido distintos sectores cuyas condiciones laborales se han visto seriamente precarizadas. En este sentido, la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE representó la ocasión idónea para que se materializaran los intereses de las grandes empresas en nuestros puertos, motivo por el cual, desde el Gobierno y los medios, se dio al conflicto la cobertura sesgada que recoge el Capítulo VI: se alude a un colectivo lleno de privilegios que actúa como una banda criminal, se insiste el perjuicio económico que acarrea el sostenimiento

---

<sup>63</sup> RODRÍGUEZ GUERRA, J. (2009). "Reubicación espacial, sectorial y social del capital y movimiento obrero". *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*. 2º Época. Nº21. 1er semestre de 2009. Pp51-75.

Autores como RODRÍGUEZ GUERRA consideran el término "neoliberalismo", como incorrecto, puesto que se trata de una mezcla a partes iguales de liberalismo y conservadurismo con lo que sería más adecuado llamarlo "liberal/conservadurismo. Citamos esta idea porque avalamos la tesis.

de la situación y, basándose en el carácter estratégico de la estiba, se atribuyeron, de paso, connotaciones negativas a un derecho fundamental como es el derecho de huelga.

Habida cuenta de lo anterior, se puede concluir que los intereses económicos de las grandes empresas portuarias han sido decisivos para la liberalización de la estiba. A modo de ejemplo, puede señalarse la compra de Noatum por parte de la compañía china COSCO (la ya propietaria del puerto de El Pireo en Atenas), días después de la aprobación del Decreto-Ley 8/2017. La intención de dicha empresa de operar en los puertos españoles era de sobras conocida, si bien estaba condicionada al cambio de régimen que justificaría el Tribunal de Justicia de la UE. El proceso de liberalización se ha apoyado en los medios de comunicación, muchos de los cuales están financiados por bancos dependientes de grupos de inversión como JP Morgan (antigua propietaria de Noatum), cuando no directamente participados por éstos o con directivos trabajando en ambas entidades.

A la temporalidad de los contratos de los estibadores debe sumarse la intención de la Patronal de rebajar los sueldos de los trabajadores. Estos dos puntos representan las principales diferencias que, durante la negociación, se mantuvieron con la Coordinadora, por entender esta última que la aprobación de la reforma de la estiba contemplaba la posibilidad de un Expediente de Regulación de empleo que destruiría los puestos de trabajo ya existentes y que permitiría, al mismo tiempo, la incorporación de trabajadores en unas condiciones laborales claramente inferiores a las que existían antes de la liberalización de un sector que ha perdido la condición de relación especial de trabajo que le confería el artículo 2 del Estatuto de los Trabajadores. Además, la preferencia por los convenios de empresa, si no se trata con extrema delicadeza, puede suponer un debilitamiento sindical significativo, lo que repercutiría negativamente (entre otros factores) en el poder de negociación del sindicato.

Parece claro que, en un tiempo tan convulso, el desarrollo de los acontecimientos conduce a la liberalización mundial de la estiba, ya que, pese a los logros que el sindicato sigue cosechando, se ve cada vez más encorsetado en los márgenes que le impone la legislación actual, la doctrina europea y, en fin, el contexto

socioeconómico vigente. Es por todo lo anterior, que se puede afirmar que los trabajadores se han visto sometidos a un proceso de acoso y derribo para desestabilizar su gran fuerza colectiva en el sector y así junto con los procesos mediáticos, de flexibilización y la progresiva mecanización hacen vislumbrar un horizonte donde la precariedad y temporalidad sustituirán a las condiciones actuales.

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Libros.

BORRÁS, M. (productor). VALLS, T. (director). (1998). “*La Coordinadora, 20 años en los puertos.*”. *Coordinadora estatal de los trabajadores del Mar*. Santa Cruz de Tenerife.España

CABEZA PEREIRO, J. (2000), “Algunas Consideraciones sobre la relación laboral especial de estiba portuaria”. *Dereito*. Vol. 9, nº1, p. 7-12.

CHAVES PALACIOS, J. (2004). “Desarrollo tecnológico en la primera revolución industrial” *Norba. Revista de Historia*. Vol. 17. Pp, 93-109.

CLAVÉ-MERCIER, V. (2014). “*La Huelga Minera Británica de 1984-85: Análisis de un Movimiento Social*”. *Academia.edu*. En: [http://www.academia.edu/9172812/La\\_Huelga\\_minera\\_brit%C3%A1nica\\_de\\_1984-85\\_An%C3%A1lisis\\_de\\_un\\_movimiento\\_social](http://www.academia.edu/9172812/La_Huelga_minera_brit%C3%A1nica_de_1984-85_An%C3%A1lisis_de_un_movimiento_social)

COORDINADORA ESTATAL DE ESTIBADORES PORTUARIOS. (CEEP). Coordinadora CETM. Santa Cruz de Tenerife, España. <http://www.coordinadora.org/coordinadora-cetm>

“Dictamen de la Comisión Europea, de 27 de septiembre de 2012, por su incumplimiento del Tratado de la UE en relación con el régimen que organiza la contratación de trabajadores portuarios (estibadores).” Comisión Europea. Diario Oficial de la Unión Europea.

EGUINO DE SAN JUAN, R. (2012).*La gestión de los puertos de interés general*. Atelier. Barcelona, España.

EVOLUCIÓN DE IDC. (2016). *Anuario de Coordinadora 2015*. pp. 67-69.

MARTÍN HERNÁNDEZ, U. (2003). “*Cien años de lucha portuaria. Aproximación histórica al sindicalismo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.*” *Portuarios de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife.

MARX, K. ENGELS, F. (2004). *Trabajo asalariado y capital*. El Cid Editor. Córdoba, Argentina. ProQuest ebrary. Web. En:<http://site.ebrary.com/accedys2.bbt.ull.es/lib/bull/reader.action?docID=10050574>

McCONNELL, C, R. BRUE, S. MACPHERSON, D. (2010). *Economía laboral*. McGraw Hill. Madrid.

MENÉNDEZ DE LA CRUZ, C. (2015). *La estiba y desestiba portuaria, un estudio desde el derecho administrativo*. Dirigida por Juan Francisco Mestre Delgado. Tesis publicada en internet <http://roderic.uv.es/handle/10550/50644>. Univesitat de València. Departament de Dret Administratiu i Processal.



MÍGUEZ, P. (2008). "Las transformaciones recientes de los procesos de trabajo: desde la automatización hasta la revolución informática". *Trabajo y sociedad*. N°11. Vol. X.

MILLER, R.C. (1969). "The Dockworker Subculture and Some Problems in Cross -Cultural and Cross -Time Generalization". *Comparative Studies in Society and History*,. Vol. 11, No. 3. 302-314.

OWEN, J. (2012). *Chavs. La demonización de la clase obrera*. Capitán Swing Libros. Madrid.

RICHARDS, A. (2008). "El sindicalismo en España", *Laboratorio de alternativas*. (online). N° 135. Disponible en: <http://www.fundacionalternativas.org/actividades/seminarios/el-laboratorio-de-alternativas-organiza-un-seminario-para-hablar-de-sindicalismo-en-espana>

RIFKIN, J. (1994). *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. Ediciones Paidós Ibérica. Barcelona.

RODRÍGUEZ GUERRA, J. (2001), *Capitalismo flexible y Estado de Bienestar*, Comares, Granada.

RODRÍGUEZ GUERRA, J. (2006), *La transformación de la sociedad salarial y la centralidad del trabajo*, Talasa, Madrid.

RODRÍGUEZ GUERRA, J. (2009). "Reubicación espacial, sectorial y social del capital y movimiento obrero". *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*. 2º Época. N°21. 1er semestre de 2009. Pp51-75.

SOLA, J. (2013). "Owen Jones. Chavs. La demonización de la clase obrera". *Sociología Histórica*. Núm 3. Pp 601-607.

SUÁREZ BOSA, M. (1997). "La organización del trabajo portuario: el caso de La Luz y de Las Palmas (1891 -1980)". En: <https://repositorio.ulpgc.es:8443/bitstream/10553/1276/1/564.pdf>

HEERMA VAN VOSS, L. y VAN DER LINDEN, M. (2003) "Estibadores: Configuraciones 1790-1970", *Historia Social*, N° 45, pp 35-52.

VAN HOOYDONK, E. (2013). "Port Labour in the UE-Final Report". Comisión Europea. Bruselas.

Artículos periodísticos.

BALLFUGÓ, C. (8 de febrero de 2017). “JP Morgan intenta cambiar la situación de los estibadores españoles”. *Crónica Global*. Recuperado de: [www.cronicaglobal.lespanol.com](http://www.cronicaglobal.lespanol.com)

ESTÉVEZ, M. (17 de febrero de 2017). “Casi todo lo que querías saber sobre los estibadores”. *El Diario*. Recuperado de [www.eldiario.es](http://www.eldiario.es)

FERNÁNDEZ, S. (14 de marzo de 2017). “¿Es rentable el modelo actual de los puertos?”. *El Mundo*. Recuperado de: [www.elmundo.es](http://www.elmundo.es)

GUTIÉRREZ, H. (12 de junio de 2017). “La China Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia”. *El País*. Recuperado de: [www.economía.elpais.com](http://www.economía.elpais.com)

LLORENTE, S. (16 de febrero de 2015). “Anesco considera insolidario implantar una liberalización absoluta en el modelo de la estiba”. *El Vigía*. Recuperado de: [www.elvigia.com](http://www.elvigia.com)

MORET, X. (20 de junio de 2017). El Puerto de València se libra de la huelga tras pactar los estibadores con Noatum. *Valenciaplaza*. Recuperado de: [www.valenciaplaza.com](http://www.valenciaplaza.com)

PARRA, E. (19 de septiembre de 2015). “Las empresas urgen a Fomento a que acabe con la exclusividad de la estiba y cumpla la sentencia europea “. *Valenciaplaza*. Recuperado de: [www.epocal.valenciaplaza.com](http://www.epocal.valenciaplaza.com)

PATIÑO, M.Á., MORÁN, C. (6 de agosto de 2010). “ACS vende su filial de puertos, Dragados SPL, a JP Morgan por más de 720 millones”. *Expansión.com*. Recuperado de [www.expansion.com](http://www.expansion.com)

TISERA, F. (16 de febrero de 2017). “Una oligarquía industrial y fondos multinacionales, tras la guerra de los estibadores y Fomento”. *Bez*. Recuperado de [www.bez.es](http://www.bez.es)

ZULOAGA, Z. (18 de abril de 2017). “JP Morgan sitúa al Santander entre sus siete bancos preferidos de Europa”. *Voz Populi*. Recuperado de: [www.vozpopuli.com](http://www.vozpopuli.com)

ANESCO denuncia las medidas de presión que están sufriendo sus empresas asociadas. . (9 de febrero de 2017).“ *Sala de prensa de ANESCO*. Recuperado de: [www.anesco.org](http://www.anesco.org)

“Anesco acepta subrogar estibadores, pero tras ajustar su número y su sueldo”. (20 de junio de 2017). *El Economista*. Recuperado de: [www.eleconomista.es](http://www.eleconomista.es)

“Atenas vende el Puerto de El Pireo al gigante estatal chino COSCO por 368 millones”. (8 de abril de 2016). *RTVE*. Recuperado de [www.rtve.es](http://www.rtve.es)

“El Congreso deroga el Real Decreto-Ley por el que se modifica el régimen de los estibadores”. *Sala de Prensa del Congreso de los Diputados*. (16 de marzo de 2017). Recuperado de [www.congreso.es](http://www.congreso.es)

“Las exigencias de la CE en la nueva denuncia contra la estiba hacen la multa inevitable”. (1 de septiembre de 2016). *Diario del Puerto*. Recuperado de <http://www.aetransmer.com>.

“La Ley de Puertos española ante el Tribunal de Justicia de la UE”. (1 de diciembre de 2013). *La Estiba*. Nº2. p. 12. En: [www.laestiba.info](http://www.laestiba.info)

“Los dueños de la información: ¿Quién está detrás de los grandes Medios de Comunicación?”(8 de septiembre de 2015). *El Despertador*. Recuperado de: [www.eldespertador.org](http://www.eldespertador.org)

“Privatizan el mayor puerto griego”. (24 de julio de 2012). *RT*. Recuperado de <https://actualidad.rt.com>

“Puertos del estado asumirá hasta 350 millones de indemnizaciones a los estibadores tras la liberalización del sector”. (3 de febrero de 2017). *El Economista*. Recuperado de: [www.economista.es](http://www.economista.es)

”Santander ficha a un directivo JP Morgan para banca corporativa”. (21 de febrero de 2017). *Cinco Días*. Recuperado de <https://cincodias.elpais.com>

Normativa.

CONVENIO COLECTIVO DE LA ESTIBA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. BOP 24-IV-2006.

[http://conv.coordinadora.org/admin/admin\\_ficheros/0400083900.pdf](http://conv.coordinadora.org/admin/admin_ficheros/0400083900.pdf)

Real Decreto-Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral. Boletín Oficial del Estado. En: [www.BOE.es](http://www.BOE.es)

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION. (2017). ISO-668. En: <https://www.iso.org/search/x/query/668>

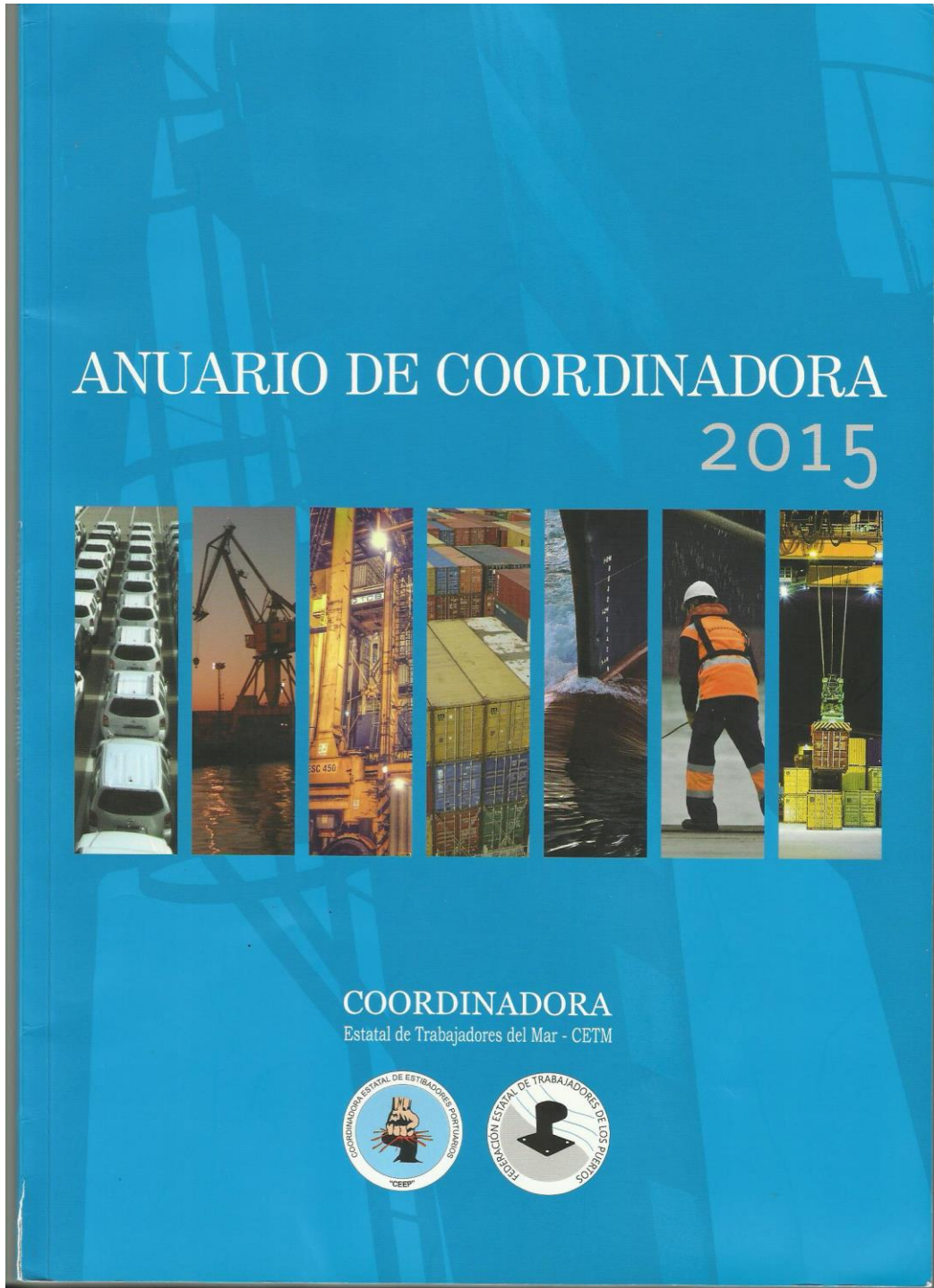
OIT. Convenio sobre el trabajo portuario, de 25 de junio de 1973.

VERSIÓN CONSOLIDADA DEL TRATADO DE FUNCIONAMIENTO DE LA UNIÓN EUROPEA. (2012). C 326/47 de 26 de octubre de 2012. Diario Oficial de la Unión Europea




# ANEXOS

**ANEXO 1: Portada del Anuario de Coordinadora 2015.**



**ANEXO 2: Informe jurídico sobre Sentencia del TSJUE (facilitado por Jusocan Abogados).**



## Abogados Asociados

**Manuel Álvarez de la Rosa**  
*Catedrático de Derecho del Trabajo*

Abogados Asociados VYC, S.L.P.  
C/San Clemente nº24, 5ª Planta. Edificio El Pilar  
38002 Santa Cruz de Tenerife  
Teléfono (+34) 922 281 865  
Fax (+34) 822 179 457  
malvarezd@abogadosvyc.net

**INFORME JURÍDICO ACERCA DE LA ADECUACIÓN ENTRE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE 11/12/2014 Y LAS BASES PACTADAS POR LA PATRONAL ANESCO Y LOS SINDICATOS COORDINADORA DE EE.PP., UGT Y CCOO PARA REFORMAR LA LEY DE PUERTOS EN RELACIÓN CON EL TRABAJO DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS**

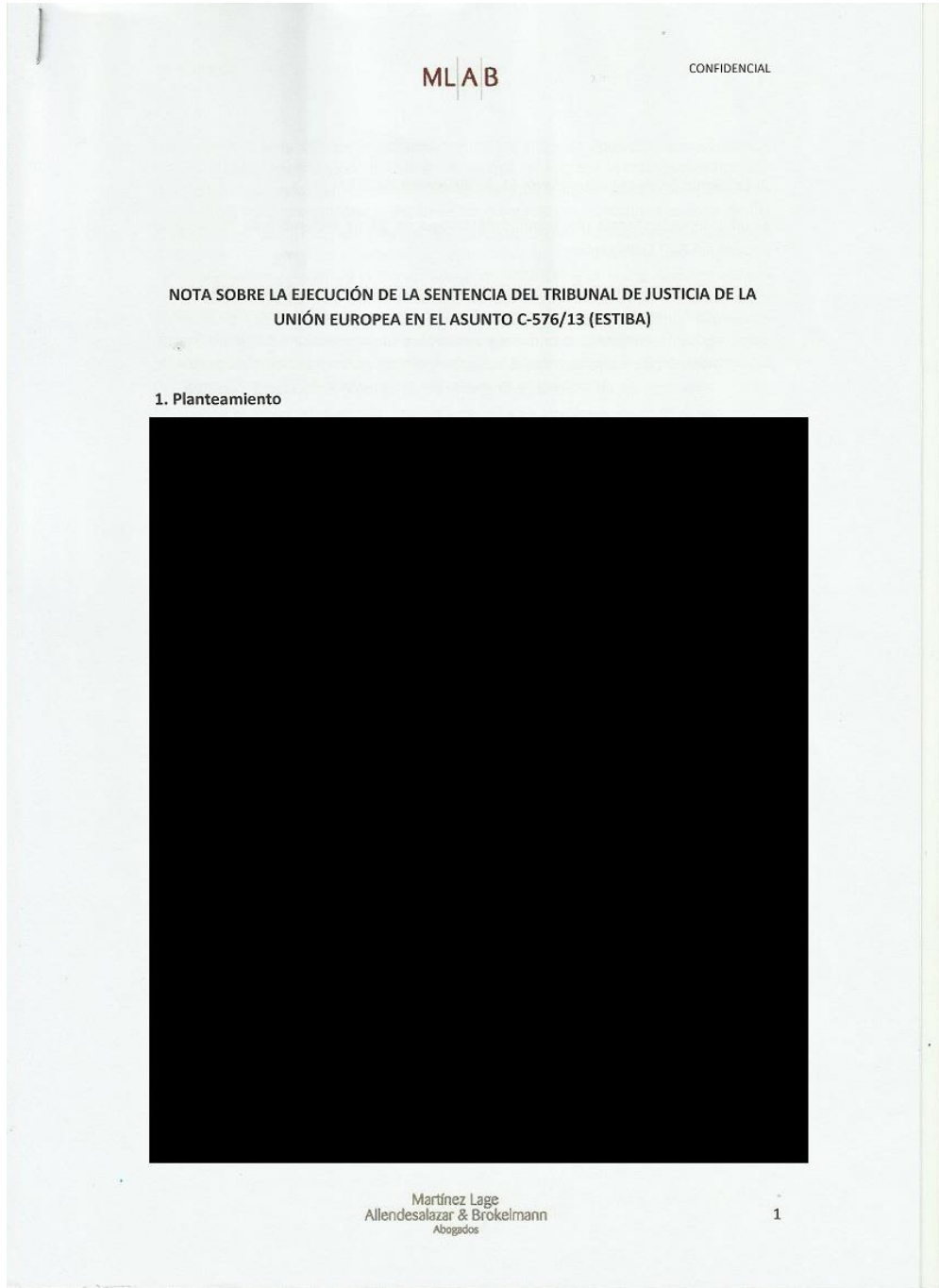
**ANTECEDENTES**

En el ámbito del diálogo entre los interlocutores sociales legitimados se produjo un documento de intenciones, firmado el 24 de julio de 2015 y presentado al Ministerio de Fomento para su discusión y eventual conversión en proyecto legislativo que, en su caso, aprobará el Consejo de Ministros. En los temas fundamentales se han producido algunas divergencias interpretativas y, en su razón, someten a consideración jurídica si los criterios contenidos en las referidas bases negociadoras se acomodan o no a las exigencias de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 diciembre 2014 (asunto C-576/13; en adelante, Tribunal de Justicia, TJ). Acepto el encargo y emito el siguiente

1



**ANEXO 3:** *Nota sobre la ejecución de la sentencia del TSJUE (facilitado por Jusocan Abogados).*



## ANEXO 4: Grandes empresas de servicios portuarios (facilitado por Jusocan Abogados).

### Quién maneja el negocio de los puertos en España

#### Principales empresas de servicios portuarios integrales



#### Algeposa

Presidenta: **María Luisa Guibert Ucin** (perteneciente a una tradicional familia vasca, es consejera de Ruguil), casada con **Patricio Echeverría Alcorta**, presidente del consejo de administración del Centro de Transferencia de Residuos Asturias.



#### Bergé

Propiedad de familias de origen cántabro, los **Bergé** y los **Cobeña**. Su filial, Bergé Automoción, es el mayor importador de vehículos español.



#### Ership

Propiedad del grupo asturiano **Alvargonzález**. El fundador, Juan Alvargonzález Figaredo, es tío materno de Rodrigo Rato. Es socia del grupo **Pérez Torres** en varios puertos gallegos.



#### OHL Concesiones

Rama concesional del grupo empresarial **Villar Mir**.



#### Grupo TCB (Maersk)

A través de TCB, el grupo danés **Maersk** compró una participación mayoritaria a la española **Pérez y Cia**.



#### Noatum

Es propiedad de inversores institucionales como **JP Morgan** y el fondo holandés **Dutch Pension Fund Stichting Pensioenfonds ABP**. Compró en 2010 Dragados SPL, negocio portuario del grupo ACS.



#### Toro y Betolaza

La familia fundadora mantiene la dirección de la consignataria vasca, que también tiene intereses en construcción y energía.



#### Boluda Corporación

Presidente: **Vicente Boluda Fos**, ex presidente del Real Madrid y presidente de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE). La corporación tiene su origen en la Naviera Fos (1837).



#### Grupo Nogar

Grupo de estructura familiar fundado en 1942 por **Ceferino Nogueira Rodríguez**. El grupo es dirigido hoy por su hijo mayor, Víctor Nogueira.



#### Erhardt

Fundada por un inmigrante neerlandés en 1882, A pesar de ser en la actualidad un conglomerado de más de 30 empresas, la familia fundadora se mantiene al frente. Su presidente es **Eugenio Erhardt Oraá**.

#### Las empresas extranjeras que controlan las terminales de los puertos españoles



Propiedad de la naviera **Maersk**. Maersk es la empresa de transporte marítimo más importante del mundo.



Propiedad de varios fondos de inversión, entre los cuales destaca **JP Morgan**.



Mayor transportista mundial de contenedores.



Conglomerado chino que controla Best-Barcelona Europe South Terminal, una de las terminales más importantes y modernas de España.



Controlado por la sociedad privada de capital de riesgo **Korea Investment Partner**.

Fuente: elaboración propia.

**ANEXO 5:** *Los puertos europeos según modelo organizativo (Fuente: International and EU Port Law Centre).*

	Sistema de gestión	Ley especial	CONVENIOS			Registro	Derechos Preferenciales	Regulación	Sistema
			nacional	puerto	compañía				
Alemania	Landlord	Si	X	X	X	Si	Si	Si	RPS
Bélgica	Landlord	Si	X	X		Si	Si	Si	CPS
Bulgaria	Landlord	Si	X		X	Si	No	Si	RPS
Chipre	Tool	Si	X			Si	Si	Si	SE
Dinamarca	Mixed	No	X	X		No	Si	Si	RPS
Eslovenia	Service	No			X	No	No	Si	Otra
España	Landlord	Si	X	X		Si	Si	Si	CPS
Estonia	Landlord	No				No	No	No	FM
Finlandia	Mixed	No	X		X	Si	No	Si	RPS
Francia	Landlord	Si	X	X	X	Si	Si	Si	RPS
Grecia	Mixed	Si			X	Si	Si	Si	SE
Irlanda	Mixed	No			X	No	No	No	FM
Italia	Landlord	Si	X		X	Si	Si	Si	RPS
Letonia	Landlord	No			X	No	No	No	FM
Lituania	Landlord	No			X	No	No	No	FM
Malta	Landlord	Si	X		X	Si	Si	Si	SE
Países Bajos	Landlord	No			X	No	Si	Si	RPS
Polonia	Landlord	No			X	Si	No	No	FM
Portugal	Landlord	Si		X		Si	Si	Si	CPS
Reino Unido	Mixed	No			X	No	No	No	FM
Rumania	Landlord	Si				Si	No	Si	RPS
Suecia	Mixed	No	X		X	No	No	Si	RPS