

## Información personal o institucional

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Trabajadores del sector

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Confidencial

¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

Confidencial

E-mail de contacto (se mantendrá confidencial)

Confidencial

## Selección de temas

Elija una o varias opciones sobre las cuestiones que desea responder

1. Cuestionario común – Servicio portuario de PRACTICAJE

## Cuestionario

### 1. Cuestionario común – Servicio portuario de PRACTICAJE

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de prescripciones particulares, art.113 TRLPEMM) es suficientemente participativo y tiene debidamente en cuenta las circunstancias del mercado del servicio correspondiente? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

1 Es una pregunta sesgada de obtener una respuesta.

2 El Servicio de practicaaje al igual que el de otras prestaciones PUBLICAS por razones de seguridad debe mantenerse en ausencia de competencia efectiva tal como requiere el Reglamento 2017/352 de la Union Europea.

3 Nadie (Puertos del Estado) se acuerda (quiere) del 11S del ISPS ni del potencial daño a instalaciones portuarias estatales, etc etc solo se pretende recaudar mas mas rapido y atender a lo que el mercado exige, sin saber muy bien a quien. O si

### 2) Respecto al régimen de licencia:

a. ¿Cómo valoraría en general el procedimiento administrativo para obtener licencias (Simplicidad; Acceso a información; Transparencia del proceso; Celeridad; Flexibilidad)?

- Simplicidad: [blank]
- Acceso a información: 3
- Transparencia del proceso: 3
- Celeridad: [blank]

- **Flexibilidad:** [blank]

**AcompaÑe su valoración de un comentario e indique el (los) puerto(s) de interés general al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Ej. Puerto de interes general San Ciprian.

Intenten encontrar el documento publico, o publicado sobre cual es la tarifa de practicaje en ese puerto. Y como puede ser que puertos vecinos al Este y al Oeste, o incluso dentro de la misma autoridad portuaria AP Ferrol, tengan tarifas mas bajas (que curioso) que en San Cipran. Desmontandose en este punto todo el argumentario de la economia, rentabilidad, rendimiento, etc etc

Hay AP sin pliego por dejacion manifiesta e intencionada de la AP correspondiente. Véase charla coloquio de la Ex presidenta de puertos del estado

**b. ¿Cómo valora los requisitos exigidos para la obtención de licencia, tanto los requisitos de solvencia económico-financiera (incluidas garantías y avales) como los de solvencia técnico-profesional (capacitación, experiencia...)?.**

- **Solvencia económico-financiera:** 2
- **Solvencia técnico-profesional:** 9

**AcompaÑe su valoración de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Mas de lo mismo, requisitos de acceso todos los imaginables, auditorias de cuentas (cuestan dinero) certificaciones de calidad ISO9000 ISO 14000, (cuestan dinero) a la empresa prestataria, por supuesto sin que se vea reflejado en la facturacion.

Estudios de costes, y suma y sigue ademas de la ya normativa empresarial, Plan de Igualdad, protocolos prevencio de acoso, etc etc sin aportar nada al receptor del servicio, solo costes y mas costes al prestario del servicio.

Solvencia profesional acreditada por las exigencias de acceso a la profesion, cual notario, juez, medico, profesor de universidad, todo normalizado y reglado por la DGMM.

**a. ¿Cómo valora las exigencias de medios humanos impuestas? (valoración de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuación y 10 la mejor puntuación).**

5

**AcompaÑe su valoración de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Mas de lo mismo, el puerto EXIGE, IMPONE si es un puerto grande cuantos mas efectivos tenga disponibles mejor, pero si son puertos pequeños o puertos autonomicos en donde la solvencia es ajustada con 1 es suficienete para guardias, retenes, emergencias y lo que haga menester con tal de no pagar. Es injusto desproporcionado, insolidario.

Ej Burela, Cariño, Celeiro, Viveiro. un solo practico, embarcaciones en cada puerto, tarifas irrisorias, y solo un practico. Por que no exigen 2 o 3 personas en cada uno de estos puertos. No saben nada.no contestan. Las AP me refiero por si les queda duda.

**b. ¿Cómo valora las exigencias en términos de medios materiales impuestas? (valoración de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuación en cuanto a su adecuación y 10 la mejor puntuación)**

**AcompaÑe su valoración de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**  
 Mas de lo mismo, hay que empezar por el principio. Ud que es lo que quiere?. Quiero 3 lanchas con 3 tripulaciones 24/7 mas un reten mas , mas ....pero la tarifa es .... Es imposible, inviable, gestionenlo con gestion Directa. No interesa esa responsabilidad patrimonial mantenimiento embarcaciones, sindicatos, derechos, trabajadores, etc etc.  
 Las exigencias deben ser razonables y asumibles

**4) ¿Cómo valora las obligaciones de servicio público (art. 110 TRLPEMM) impuestas al prestador del servicio (cobertura universal y continuidad/regularidad del servicio, sometimiento a la potestad tarifaria, cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, etc. y colaboración en la formación práctica)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**  
 Las obligaciones se asumen y se ejecutan siempre a petición y solicitud del titular excrupulosamente y al momento en todos los puertos.

El problema viene derivado de ¿quien lo paga? y ¿como lo pagan?

Ej. Quiero un medico de guardia en el pueblo, o una pareja de la Guardia civil, o un equipo de bomberos, las 24h del dia por si lo necesito. Bien perfecto. ¿Quien lo paga?

**a. ¿Qué opinión le merece la estructura tarifaria aplicada (los conceptos en función de los cuales se determina la tarifa cobrada)? ¿Existirían alternativas más idóneas o interesantes? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Los conceptos estan claros, GT variable por tamaño peligrosidad, complejidad, responsabilidad, duracion, sin embargo

se deberia trabajar en una economia justa y proporcional, un buque de 2000GT paga lo mismo sea de transporte de animales que un yate de lujo de un oligarca Ruso, sin embargo esta manifiestamente claro que un armador tiene una mayor capacidad y solvencia que el otro.

Alternativas, depende de los interlocutores en las mismas si hay voluntad de entendimiento o no la hay, no se pueden perjudicar unos traficos para beneficiar a otros porque la AP le interese potenciar una linea u otra. Es decir para los practicos o para los profesionales o amarradores o remolcadores conlleva la misma dificultad un barco de 100m de eslora cargado de pienso que de contenedores, sin embargo estos últimos suelen tener bonificaciones.

Mismos gastos, bonificaciones a cargo de los servicios tecnico nauticos

**b. ¿Conoce los criterios de fijación, actualización y revisión de dicha estructura por parte de la Autoridad Portuaria?**

SÍ

**¿Y los consideraría transparentes?**

NO

**Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

No son justos cuando la (varias) autoridades portuarias NO actualizan las tarifas por que no les interesan politicamente, incumpliendo el pliego (contrato) entre ambas partes por que si.

Es decir, la ley del embudo, si baja el trafico ej Melilla, (problema con Nador) Malaga, Tarifa (covid) la AP se lava las manos se cierra en banda y alude el argumento de "a tu suerte y ventura". Por el contrario si el puerto va bien tampoco las suben, "no toca, no es el momento, cambio de presidencia, elecciones, cambio de gobierno, no sabe no contesta"

**c. ¿Considera necesaria o deseable la existencia de tarifas máximas ?**

NS/NC

**¿Por qué? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Necesario debe serlo debido a la ausencia de competencia efectiva y evitar precios abusivos. Claro que otro asunto es que esas tarifas sean ajustadas a la estructura de costes más el beneficio industrial, o como en ocasiones esto es lo que hay o lo tomas o lo dejas.

**a. ¿Considera que los requisitos de acceso a la profesión de práctico (según el Reglamento general de Practicaje (Real Decreto 393/1996), la Orden FOM/2417/2007 y la Resolución de 4 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante) están justificados y son proporcionados (requisitos de formación, titulación, prácticas, etc.)? ¿Qué mejoras recomendaría? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Los requisitos de acceso estan equilibrados a la responsabilidad y experiencia previa (años trabajando y tirado por el mundo) requerida, asi como la formacion continua de los mismos

Recomendaria ejercicios obligatorios para las autoridades portuarias conjuntas con los prestadores de servicios a fin de adiestrar y coordinar a los mismos. Sorprende en ocasiones que no se conozcan ni siquiera las personas entre si despues de años.

**b. ¿Considera que el sistema de exenciones en vigor (según la Orden FOM/1621/2002 y la Instrucción de Servicio 5/2014 de la Dirección General de la Marina Mercante) es adecuado? ¿Qué mejoras recomendaría? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Son adecuadas en circunstancias que la ley preve y son razonables. Ej Algeciras barcazas que entran y salen continuamente de refineria a dar combustible, no es viable un servicio de practicaje continuo para estos buques, 10 maniobras al dia.

Por el contrario es temerario darselo a buque con pasajeros.

Al final es lo de siempre el armador se ahorra un pequeño gasto, el capitán asume además de la responsabilidad habitual la de ejecutar la maniobra a cambio de nada, y si pasa algo paga el seguro y el medio ambiente, es decir todos.

Debe cumplirse la ley exculpablemente, está mas que ajustada.

**c. El servicio de practicaje está legalmente limitado a un único prestador por área portuaria (art. 126.3 TRLPEMM), ¿cómo valora los concursos realizados para la adjudicación de licencias? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Evidentemente la capacidad del ser humano es limitada, el conocimiento de una única area portuaria es lo habitual.

En Rotterdam tomas divesos practicos, uno para la aproximacion, otro para la esclusa y otro para llegar al terminal. En España pues asi nos va, tomas uno en Sanlucar de Barrameda y hasta el atraque, rio, esclusa, reviro, astillero y lo que sea pertinente.

Respecto a los concursos realizados para la adjudicacion de licencias pregunten como esta San Ciprian

Debe estar limitado a un unico prestador, Si a fin de evitar posibles conflicto de intereses entre las funciones de interes publico y las consideraciones comerciales dictaminadas desde tierra adentro por economistas o cualquier otra persona ajena al medio, si lo que se pretende es

mantener el status quo que funciona. Si lo que se pretende es un Prestige, Costa Concordia, Evergreen todos los años.....

**7) Otros comentarios o sugerencias respecto a la regulación y la situación competitiva de los servicios en puertos. Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

La regulacion es correcta

La competitividad no debe ser buscada en base a minimizar o precarizar la seguridad y profesionalidad o via externalizacion

En las cuentas de escala el precio de los servicios tecnico nauticos esta muy muy por debajo de paises vecinos europeos

Las funciones de interes publico no pueden estar sometidas a intereses comerciales por lo tanto no pueden estar en competencia efectiva conforme asi lo dictamina el considerando 39 del reglamento de la Union Europea, la cual España tiene implementado en su legislacion.