

Información personal o institucional

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

Prestador de servicios

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)

El diseño de la regulación del servicio en lo que se refiere a la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del Puerto Bahía de Algeciras ha sido, conforme al art. 113 del TRLPEMM, suficientemente participativo. Se ha dado trámite de audiencia a todas las asociaciones de operadores y usuarios, y a organizaciones sindicales, cuyo objeto social guardaba relación directa con el Pliego del servicio que se pretendía aprobar. No debe olvidarse que el Servicio de Practicaje por razones de seguridad marítima está en ausencia de competencia efectiva, tal y como se requiere en el Reglamento (UE) 2017/352.

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: 7
- Acceso a información: 8
- Transparencia del proceso: 7
- Celeridad: 7

- **Flexibilidad: 7**

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)

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras ha cumplido los plazos requeridos para tener la licencia en tiempo y forma.

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)

Los requisitos de solvencia económico-financiera nos parecen, en lo que al Servicio de Practicaje se refiere, desacertado, pues el Practicaje en España está en ausencia de competencia efectiva de acuerdo con el Reglamento Europeo y la normativa española. Así lo ha dispuesto el legislador y no se entiende que se imponga la obligación de presentar un aval. Esto solo produce gasto para la empresa de practicaaje y beneficio para la entidad bancaria. La Autoridad Portuaria podría embargar la recaudación de los Prácticos y no necesita aval. Esta obligación solo beneficia a los bancos y en el fondo encarece el servicio.

La solvencia técnico-profesional en España se exigen capacitación y experiencia al igual que se hace en casi todos los países de la Unión Europea y del mundo. Título de Capitán de la Marina Mercante, años de mando de buques y conocimientos teóricos y capacitación mediante exámenes reglados y organizados por la Dirección General de la Marina Mercante del MITMA y las Autoridades Portuarias.

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

7

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)

Los medios humanos exigidos en el Puerto Bahía de Algeciras son el resultado de años de experiencia y colaboración entre la Autoridad Portuaria y la Corporación. Debido al número de exenciones al servicio de practicaaje que hay en vigor en el puerto de Algeciras, los Prácticos además de, prestar el Servicio de Practicaje tienen que prestar el retén para cumplir con las obligaciones de servicio público y atender todas las labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como la prevención y control de emergencias que les solicite la Administración Marítima y Autoridades Portuarias. Con un número de número de 4 prácticos por guardia y 2 retenes se atienden perfectamente todas sus funciones, conforme se exige en el artículo 110.c)

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)

Dependiendo de la calidad del servicio y del número de maniobras simultáneas que se exija por la Autoridad Portuaria se deben poseer una, dos o tres embarcaciones con sus dotaciones 24 h./365 días. En Algeciras, el número de embarcaciones en servicio es de dos simultáneamente pero de 5 embarcaciones con disponibilidad superior al 95% los 365 días.

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)

Partiendo de que el sometimiento a la potestad tarifaria no puede considerarse obligación de servicio público conforme al Reglamento (UE) 2017/352. Entrando en las Obligaciones de Servicio Público de cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de salvamento, lucha contra incendios, lucha contra la contaminación marina, emergencias nos parece un abuso, puesto que, para ir a una emergencia ya no se aplica la Ley 31/95, de Prevención de Riesgos Laborales, se aplica la norma de Protección Civil, el RD 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección, que exige a las personas que vayan a participar en una emergencia, que hagan y tengan formación, ejercicios, prácticas, simulacros, auditorias, es decir, se exige lo mismo que a una brigada de Bomberos o de Protección Civil, y solo se percibe una pequeña tarifa de 400€/hora en el caso de una emergencia, pero para asistir a una emergencia hay que estar trabajando continuamente en esas materias. En el caso de que se produzca un accidente la Corporación de Prácticos debe acreditar que su personal, Prácticos, Patrones y marineros estaban cualificados y adiestrados para esa emergencia, el Práctico tiene obligación de subir a bordo del buque en peligro, y no bajar hasta que el Comité de emergencia lo apruebe. Entendemos que esto se tendría que regular muy bien, pues son los Prácticos, los remolcadores y los amarradores los que sacan del peligro a los buques durante las emergencias, sobre todo, en las primeras horas, cuando las cosas se complican se contratan a empresas especializadas.

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)

En el puerto de Algeciras hay actualmente unos 200 capitanes con Certificado de exención al practicaaje. Existen permanentemente unos 10-12 buques de media y alta rotación con exenciones. La prestación puntual por pérdida de la exención y/o organización de las navieras y sus capitanes distorsiona la estructura tarifaria y carga del servicio al requerir prestación del servicio inmediata (ferrys de pasaje) frente servicios ya planificados de otras navieras/terminales que sufren demoras. Las Autoridades Portuarias y las navieras no aportan nada por esta disrupción del servicio. Debería de autorizarse una tarifa de Practicaaje por disponibilidad que la abonasen los buques que operan en ese puerto, de forma que, cuando un buque precise el Servicio de Practicaaje lo pueda tener las 24 h./365 días, como exige el TRLPEMM y el Reglamento (UE) 2017/352. Sin esa tarifa de disponibilidad se pone en serio riesgo la prestación del servicio por falta de Prácticos y de medios y no se cumple lo que dice el art. 12 del Reglamento (UE) 2017/352 fijar las tarifas de Practicaaje de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y proporcionales al coste del servicio prestado. Los buques que no tienen opción a exenciones soportan el coste de la prestación del servicio a buques exentos cuando no lo están por organización de las navieras.

¿Existirán alternativas más idóneas o interesantes?

La Corporación de Algeciras está operativa 24 h./365 días, para todo tipo de evento, ya sea Servicio de Practicaje o emergencias. Los únicos técnicos que conocen el puerto a la perfección y los buques que recalán en su puerto son los Prácticos, y además conocen y estamos coordinados y compenetrados con los remolcadores y amarradores. Las emergencias son servicios generales que deben prestar las Autoridades Portuarias y éstas lo hacen “gratis” a costa del Servicio de Practicaje, remolque y amarre. Solo un ejemplo, una lancha del tipo de la de Prácticos con Patrón, marinero y Capitán de la Marina Mercante 24 h./365 días costaría más de un millón doscientos mil euros al año, y de esta forma es gratis al erario público portuario. La seguridad no es un coste es la mejor inversión que pueden hacer las Autoridades Portuarias.

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

SÍ

¿Y los consideraría transparentes?

SÍ

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

La Ley de desindexación que rige las actualizaciones de las tarifas de Algeciras no responde a la verdadera actualización de la estructura de costes. Los pesos o porcentajes dados no se corresponden con la estructura de costes real.

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

SÍ

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

La existencia de tarifas máximas en el Servicio de Practicaje viene dada por estar en ausencia de competencia efectiva, y ello para no incurrir en precios abusivos al tener un poder monopolístico, lo vemos bien, siempre que la estructura de costes del servicio y el beneficio industrial de la empresa sea justo y por otro lado, responde perfectamente a las previsiones del Reglamento (UE) 2017/352.

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 a la profesión de Práctico están justificados y son proporcionados por la alta responsabilidad que asumimos al maniobrar y guiar todo tipo de buques que operan en el puerto de Algeciras con cualquier condición de mar, viento, niebla, etc. Además, estamos obligados a tener una formación continua que rige la Dirección General de la Marina Mercante, si el Práctico no la supera pierde inmediatamente su habilitación profesional. Las mejoras que recomendaríamos son: más ejercicios, prácticas y simulacros de todas las Administraciones para que cuando se dé una nueva emergencia del tipo “Prestige” todos estemos adiestrados y conocedores de lo que se debe hacer.

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)

Independientemente del puerto Bahía de Algeciras, para todos los puertos, el sistema de exenciones en vigor debería ser muy estricto. La ORDEN FOM es correcta, pero antes de emitir una exención se debe conocer quién presta el servicio de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo portuario, con qué medios humanos y técnicos, si existe la lancha de Policía Portuaria operando 24 h./365 días, sin esto no hay seguridad marítimo portuaria. No debemos olvidar que al otorgar la Exención de Practicaje a un Capitán y buque, se está perdiendo la obligación de conocer e informar inmediatamente del estado del buque, de cualquier deficiencia anomalía que tenga éste y sus tripulaciones y esto lo exige el Reglamento (UE) 2017/352 en su Considerado (39), a los Prácticos de Puerto.

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)

El Servicio de Practicaje está limitado a un solo operador por área portuaria porque el Práctico debe informar de las anomalías y deficiencias que encuentre en los buques a los que presta servicio.

El Servicio de Practicaje está obligado a denunciar a sus clientes, los navieros, capitanes, cuyos buques, no trabajan u operan correctamente ya sean sus equipos de navegación, o propulsión, o las propias tripulaciones. Por ello el Reglamento (UE) 2017/352, en su Considerando (39) dice: “A fin de evitar posibles conflictos de intereses entre esas funciones de interés público y las consideraciones comerciales, el Capítulo II del presente Reglamento no se debe aplicar al practicaje.”

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)

Tal como hemos señalado en el Servicio de Practicaje al no estar en competencia efectiva y de acuerdo con las previsiones del Considerando (39) que señala:

“A fin de evitar posibles conflictos de intereses entre esas funciones de interés público y las consideraciones comerciales, el capítulo II del presente Reglamento no se debe aplicar al practicaje. Sin embargo, los Estados miembros deben conservar la potestad de disponer que el capítulo II se aplique al practicaje. Si deciden que se aplique, deben informar de ello a la Comisión, con el fin de garantizar la distribución de información pertinente”.

Los puertos españoles cumplen con las previsiones y funciones de interés público que el Reglamento.