

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 conforme al art. 113 del TRLPEMM es suficientemente participativo, pues se da un trámite de audiencia a todas las asociaciones de operadores y usuarios, y a organizaciones sindicales, que su objeto social guarde relación directa con el Pliego del servicio que se vaya a 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 y por tanto, no es de aplicación el Capítulo II.

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)

Respecto al régimen de licencia según la Autoridad Portuaria que sea, se tienen más facilidades o inconvenientes, aunque se puede hacer una valoración promedio de todas. Dependiendo de las Autoridades Portuarias se puede calificar de manera distinta. Por ejemplo, las Autoridades Portuarias de la Bahía de Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao han sido ejemplares. Las Autoridades Portuarias de Cádiz, Sevilla, Las Palmas, Motril, no tienen sus Pliegos de Prescripciones Particulares de Practicaje actualizados, a pesar de las exigencias legales y el perjuicio que le ocasionan a las Corporaciones de Prácticos, no pueden hacer inversiones, comprar nuevas lanchas, etc.

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 el legislador lo ha dispuesto y no se entiende que se le ponga la obligación de poner un aval, gasto para la empresa de practicaje, beneficio para la entidad bancaria, si la Autoridad Portuaria lo tiene muy fácil embarga 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)

Hay que diferenciar a los puertos grandes, los que tienen 5 o más Prácticos y los restantes. En los puertos grandes, 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 ese número de 5 o más Prácticos se atienden perfectamente todas sus funciones, conforme se exige en el artículo 110.c)

En puertos pequeños los Prácticos tienen una dedicación plena 24 h./7, al Servicio de Practicaje y a sus obligaciones de servicio público, de forma mucho más sacrificada para atender, tanto el tráfico marítimo portuario y sus obligaciones de servicio público las 24 h./7 días.

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)
8

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 y dependiendo del número de puertos que atiende esa Corporación, por ejemplo, la Corporación de Alicante presta el Servicio en Alicante, tiene también, Santa Pola y Torrevieja y necesita disponer de una lancha en cada puerto.

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 300€ o 500€/hora en el caso de una emergencia, pero para asistir a una emergencia hay que estar trabajando día y noche 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)

Hay puertos que el Servicio de Practicaje es obligatorio así lo ha ordenado la Administración Marítima, pero es inviable económicamente puesto que todos los Capitanes de los buques que operan en ese puerto tienen el Certificado de Exención de Practicaje, y las Autoridades

Portuarias no aportan nada, debería de autorizarse una tarifa de Practicaje por disponibilidad que la abonasen los buques que operan en ese puerto, de forma que, cuando un buque precise el Servicio de Practicaje lo pueda tener las 24 h./365 días, como exige el TRLPEMM y el Reglamento (UE) 2017/352.

Se debería implantar una tarifa de practicaje vinculada a las obligaciones de servicio público de cobertura universal y disponibilidad 24 h./365 días.

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 Practicaje de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y proporcionales al coste del servicio prestado. Si solo hay un 10% de buques que necesitan Práctico en ese puerto éstos deberían soportar el coste del Servicio de Practicaje, algo injusto, pues los Capitanes de buques exentos pueden perder la exención y necesitar Práctico en cualquier momento, por ejemplo, cuando tienen una avería en sus motores, hélices de proa, portan mercancías peligrosas, o pasan cerca de un buque que están operando con MMPP.

¿Existirán alternativas más idóneas o interesantes?

Los puertos tienen sus peculiaridades, no son iguales, y la igualdad consiste en tratar desigual a los que no son iguales, por tanto, si un puerto tiene que estar operativo 24 h./365 días, para todo tipo de evento, ya sea Servicio de Practicaje o emergencias y 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 están coordinados y compenetrados con los remolcadores y amarradores, estos tres servicios deben tener garantizados su contraprestación económica y no que están abandonados a su suerte, como Motril, Sevilla, Los Cristianos, etc. No hay que olvidar que 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 no responde a la verdadera actualización de la estructura de costes, puesto que al Servicio de Practicaje le ha subido un 250 % la prima de RC y eso no lo contempla la Ley de desindexación. Le han subido un 250% la prima por los accidentes que hemos tenido. En muchos casos los accidentes son por la falta de tripulaciones bien formadas y la falta de mantenimiento de los buques.

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 dado 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 asumen al maniobrar y guiar todo tipo de buques que operan en los puertos españoles con cualquier condición de mar y viento, y condiciones meteorológicas adversas. Además, los Prácticos de Puertos españoles están 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, menos política y más técnica y ciencia.

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)

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 esta 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. Por ello, entre otros motivos, en los puertos de Melilla y Tarifa no se otorgan exenciones.

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, como se exige en el Reglamento (UE) 2017/352: "...Por otra parte, la Directiva 2019/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo dispone que los Prácticos informen a las autoridades competentes de las anomalías aparentes que puedan resultar perjudiciales para la navegación segura del buque o constituir una amenaza o ser dañinas al medio marino".

Igualmente, lo exige el RGP en su artículo 23, “Comunicación de acaecimientos en relación con la seguridad marítima.

Los prácticos deberán dar cuenta de forma inmediata a la Capitanía Marítima de cualquier suceso o acaecimiento que se produzca con motivo de la prestación del servicio portuario de practica y que afecte, o pudiera afectar, a la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en la mar o el medio ambiente marino, incluyendo las deficiencias observadas y las anomalías detectadas en los buques durante las maniobras de entrada y salida del puerto o en las maniobras náuticas dentro de éste que puedan ser relevantes a aquellos efectos. Asimismo, darán cuenta de dichas incidencias a las Autoridades Portuarias.”

El RD 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en su artículo 24.1 que dice: “1. Cuando los prácticos, en el ejercicio de sus funciones, observen deficiencias que puedan comprometer la navegación segura de cualquier buque o que puedan crear un riesgo de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la capitanía marítima competente.”

Tanto el Reglamento (UE) 2017/352, como la Directiva comunitaria, como el RGP, como el RD 1737/2010, exigen a los Prácticos que informen de forma inmediata de las deficiencias, anomalías y amenazas que encuentren en los buques que presten servicio, en el caso de que no lo reporten incurrirán en una infracción grave contemplada en el artículo 27.d) del Reglamento General de Practica. Igualmente, lo contempla el TRLPEMM, en su artículo 307.2.n) como infracción grave, que dice: “n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos;”.

Dicha infracción conlleva multas de hasta 180.000€ y sanciones accesorias que suponen la suspensión del título profesional por un periodo no superior a un año como se contempla en el artículo 312.2.b) y en el 312.10.a) del TRLPEMM.

El Servicio de Practica 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. Se imaginan a un asesor fiscal o abogado denunciado a su cliente. 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 practica.”

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 Practica 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 practica. Sin embargo, los Estados miembros deben conservar la potestad de disponer que el capítulo II se aplique al practica. 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 exige.

