

Información personal o institucional

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

Usuario/Receptor directo 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**, 2. Cuestionario común – Servicio portuario de **REMOLQUE**, 3. Cuestionario común – Servicio portuario de **AMARRE**, 4. Cuestionario común – Servicio portuario de **MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS**, 8. Cuestionario común – Servicio comercial de **CONSIGNACIÓN DE BUQUES**, 9. Cuestionario común – Servicio comercial de **TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS / ENTREGA, RECEPCIÓN Y TRASLADO DE MERCANCÍAS**

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)

No. Los Pliegos de Prescripciones Particulares disponen de un borrador emitido por OPPE y elaborado en el seno del Observatorio de Servicios Portuarios, pero es sólo una referencia para las AAPP.

Para la aprobación de los Pliegos, se consulta al Comité de Servicios Portuarios, pero sin carácter vinculante, y se visa por OPPE.

Hacemos constar que los consignatarios contratan los servicios portuarios en nombre y por cuenta del naviero al que representan y siguiendo sus indicaciones e instrucciones y habitualmente con sus fondos, pues la naturaleza jurídica del consignatario es la de agente si la naviera es de línea regular y de comisionista mercantil si la naviera presta servicios de transporte marítimo no regulares (artículo 320 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)".

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:** 1
- **Transparencia del proceso:** 1
- **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)

Las licencias son otorgadas por las AAPP, sin transparencia ante los usuarios sobre los factores que determinan las tarifas y medios a disposición (informe financiero completo, estado contable, remuneración y beneficios, coste real del servicio, jornadas, etc). Los usuarios, a través de los Comités de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto no son consultados sobre la otorgación de licencias. Sí de los pliegos que las regulan como órgano de asistencia e información.

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:** 5
- **Solvencia técnico-profesional:** 8

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)

Como demuestra el bajo número de accidentes/incidentes en maniobras portuarias, entendemos que, en general, la solvencia técnico-profesional del servicio de practicaje es elevada.

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

1

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)

En los Comités de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto, no se tiene información detallada sobre los criterios para fijar los medios humanos requeridos para el establecimiento de servicios mínimos, que parecen fijadas tomando como base la remuneración de los profesionales más que al volumen y necesidades reales del servicio. Entendemos, asimismo, que, con la adecuada formación específica de cada puerto, se podría optimizar el número de Corporaciones de puertos próximos (Valencia/Sagunto/Gandía/Castellón, Algeciras/Tarifa, Bilbao/Pasajes, Avilés/Gijón, Villagarcía/Marín/Vigo, como ejemplos.

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)

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) en el servicio de practica, los medios materiales requeridos están en función del volumen de escalas y número de prácticos, siendo los medios humanos el factor más determinante, en concreto los ingresos por prestador.

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 de servicio público actuales nos parecen razonables en la estructura actual, si bien la exigencia de que dichas obligaciones sean igualmente impuestas a cualquier nuevo prestador (multiplicándose los existentes) pueden suponer una traba a la entrada de nuevas empresas. Se deberían fijar los medios totales por cada puerto y/o AAPP, a distribuir entre cada licenciatario, hasta alcanzar el total.

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)

La actual estructura se basa en la cantidad de servicios y dimensiones de los buques realizados durante el ejercicio anterior y el importe de estos. Habitualmente, en los Comités de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto no disponemos de esa información durante la consulta para la confección de los Pliegos de prescripciones Particulares (tampoco el resto de información de explotación y financiera).

Para las embarcaciones/buques de < 500 GT o con exención de practica, el servicio no es obligatorio en circunstancias normales, sin embargo, lo puede ser en caso de mal tiempo, avería, cambios de capitán etc., y sujeto a las tarifas oficiales. Ya que los servicios mínimos exigidos tienen en consideración esas eventualidades, consideraríamos razonable que las operativas exentas pagasen una pequeña tarifa de contribución de la 'puesta a disposición', (o similar) ya que, hasta ahora, los servicios, aunque no se usen, son soportados por todos los buques sujetos a obligatoriedad de servicio.

El control de tiempos de inicio/fin de maniobra debería ser transparente y gestionado por la Autoridad Portuaria (Control de Tráfico), ya que son habituales las controversias por posibles recargos de demora.

Las tarifas de practica deberían contemplar diferentes tarifas cuando el servicio se realiza embarcando, desde lancha o desde estación, lo que no sucede en la actualidad en todos los puertos.

También causa controversia la obligatoriedad de practica en algunos puertos para buques en fondeo, lo cual es determinado por el Capitán Marítimo, sin posibilidad de rebatir la decisión.

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

NO

¿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)

Conocemos los requerimientos legales y de Pliegos de Prescripciones, pero no los cálculos y consideraciones usados para fijar las tarifas.

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)

Si, siempre que no exista competencia efectiva en ese puerto, ya que es servicio obligatorio. Sin embargo, el esquema de tarifas actuales penaliza en exceso a los buques de gran tonelaje, cada vez más frecuentes, ya que no existen habitualmente límites superiores a determinado tonelaje.

Consideramos importante que las tarifas sean planas respecto a franjas horarias/festivos, como así es en la mayoría de los puertos.

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)

A nuestro conocimiento, y como muestran los bajos índices de incidentes/accidentes, consideramos que es adecuado y de alto nivel

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)

Existen dificultades para obtener exenciones, ya que se exige al capitán dominio del idioma castellano y un número de 30 escalas de entrada y 30 de salida como mínimo en el puerto en cuestión, las más elevadas de Europa tras Bélgica y Francia según el informe del DG MOVE de 18/09/2012.

Asimismo, para los buques de baja frecuencia (<2 escalas semanales) se requiere que el capitán haya tenido mando efectivo del buque durante al menos 8 meses del año anterior, lo cual colisiona frecuentemente con los tiempos de embarque y descanso.

La Orden FOM 1621/2002 tampoco facilita la exención de practica a buques que transporten >200. Tons de mercancías peligrosas, sin detallar la naturaleza de estas ni considerar que gran parte del tráfico se realiza en portacontenedores con todo tipo de carga.

c. El servicio de practica 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 RD 393/1996 de Reglamento de Practicaje, imposibilita, asimismo, la opción de practica

privado, aun con capacitación similar.

Como usuarios miembros de los respectivos Comités de Servicios Portuarios /Consejo de Navegación y Puerto de los puertos de interés general, no somos consultados sobre el otorgamiento de licencias.

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)

El Reglamento General de Practicaje (RDL 393/1996) ya tiene 26 años de vigencia, y la Orden FOM de exención del servicio (1621/2002) 20 años. Durante este periodo, son muy importantes las mejoras en medios de comunicación, navegación, previsión atmosférica, maniobrabilidad de los buques (en general) y tipología de estos y sus cargas, por lo que consideraríamos oportuna una revisión en profundidad.

Sugerimos que se aproveche el anteproyecto de Ley de reforma del TRLPEMM y LNM aprobado por el Consejo de Ministros del 1/3/2022 para realizar las modificaciones legales necesarias de mejora de competitividad de los servicios técnico-náuticos de las AAPP.

2. Cuestionario común – Servicio portuario de REMOLQUE

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)

No. El Comité de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto es consultado sobre el borrador del Pliego y se pueden presentar enmiendas, que no son vinculantes.

Salvo excepciones, los miembros del Comité de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto no disponen de información sobre todas las alegaciones presentadas, sus respuestas ni de los informes económico-financieros y número de servicios que han servido para el cálculo de las tarifas, y obligaciones de servicio público para determinar medios humanos y, materiales.

Hacemos constar que los consignatarios contratan los servicios portuarios en nombre y por cuenta del naviero al que representan y siguiendo sus indicaciones e instrucciones y habitualmente con sus fondos, pues la naturaleza jurídica del consignatario es la de agente si la naviera es de línea regular y de comisionista mercantil si la naviera presta servicios de transporte marítimo no regulares (artículo 320 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)".

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:** 1
- **Transparencia del proceso:** 1
- **Celeridad:** [blank]
- **Flexibilidad:** [blank]

AcompaÑe su valoraci3n de un comentario e indique el (los) puerto(s) de inter3s general al que (a los que) se refiere su respuesta. (m3x. 500 palabras)

Mencionado anteriormente: falta de transparencia en el proceso

b. ¿Considera que ser3a deseable que en alg3n caso se limitara expl3citamente el n3mero de prestadores, de manera que se otorgaran las licencias por concurso? ¿por qu3 raz3n? (art. 111 TRLPEMM)? Indique la(s) Autoridad(es) Portuaria(s) a los que se refiere su respuesta. (m3x. 500 palabras)

No creemos que en los puertos espaÑoles se den las circunstancias mencionadas en el art 111 TRLPEMM para limitar el n3mero de prestadores. Adem3s, en el caso de concursos, dependiendo del plazo de tiempo otorgado para el inicio de los servicios, en caso de ser corto, realmente quedar3a adjudicado a la empresa ya establecida.

c. ¿C3mo valora los requisitos exigidos para la obtenci3n de licencia, tanto los requisitos de solvencia econ3mico-financiera (incluidas garant3as y avales) como los de solvencia t3cnico-profesional (capacitaci3n, experiencia...)?.

- Solvencia econ3mico-financiera: 5
- Solvencia t3cnico-profesional: 5

AcompaÑe su valoraci3n de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Inter3s General al que (a los que) se refiere su respuesta. (m3x. 500 palabras)

La solvencia econ3mico-financiera reflejada en los Pliegos y Licencias parece la adecuada, aunque no disponemos de todos los datos, y el bajo n3mero de incidentes en el servicio refleja una alta solvencia t3cnico-profesional

a. ¿C3mo valora las exigencias de medios humanos impuestas? (valoraci3n de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuaci3n y 10 la mejor puntuaci3n).

1

AcompaÑe su valoraci3n de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Inter3s General al que (a los que) se refiere su respuesta. (m3x. 500 palabras)

La actual normativa parece indicar que cualquier nuevo prestador debe aportar los mismos medios m3nimos totales para el puerto que el prestador/prestadores actuales, lo que unido al requisito de bandera nacional e idioma pueden suponer dificultades al establecimiento de nuevos operadores.

b. ¿C3mo valora las exigencias en t3rminos de medios materiales impuestas? (valoraci3n de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuaci3n en cuanto a su adecuaci3n y 10 la mejor puntuaci3n)

1

AcompaÑe su valoraci3n de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Inter3s General al que (a los que) se refiere su respuesta. (m3x. 500 palabras)

Ídem. La actual normativa parece indicar que cualquier nuevo prestador debe aportar los mismos medios m3nimos totales para el puerto que el prestador/prestadores existente/s, lo que unido al requisito de bandera nacional e idioma pueden suponer dificultades al establecimiento de nuevos operadores y conllevar el anacronismo de que los medios exigidos para servicios m3nimos en un puerto se multipliquen por el n3mero de prestadores.

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 de servicio público del art 110 del TRLPEMM nos parecen adecuadas en general, si bien carecemos de datos suficientes para evaluar el número de remolcadores exigidos a disposición, y entendemos que estas obligaciones deberían ser asumidas por todos los prestadores de manera ecuánime y proporcional.

Creemos que sería asimismo conveniente que los servicios mínimos pudieran ser compartidos por Autoridades Portuarias próximas, optimizando recursos y no penalizando a usuarios de puertos menores cuando sean requeridos remolcadores de otros puertos por operación especial o congestión del tráfico, como ocurre en la actualidad

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)

La actual estructura se basa en la cantidad de servicios y dimensiones de los buques realizados durante el ejercicio anterior y el importe de estos. Habitualmente, en los Comités de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto no disponemos de esa información durante la consulta para la confección de los Pliegos de prescripciones Particulares (tampoco el resto de información de explotación y financiera).

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

NO

¿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)

Todos

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)

Si, siempre que no exista competencia efectiva en ese puerto, ya que es para determinados buques de cierto tamaño y/o características se puede considerar como servicio obligatorio.

6) 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)

Sugerimos que se aproveche el anteproyecto de Ley de reforma del TRLPEMM y LNM aprobado por el Consejo de Ministros del 1/3/2022 para realizar las modificaciones legales necesarias de mejora de competitividad de los servicios técnico-náuticos de las AAPP.

3. Cuestionario común – Servicio portuario de AMARRE

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)

No. El Comité de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto es consultado sobre el borrador del Pliego y se pueden presentar enmiendas, que no son vinculantes.

Salvo excepciones, los miembros del Comité de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto no disponen de información sobre todas las alegaciones presentadas, sus respuestas ni de los informes económico-financieros y número de servicios que han servido para el cálculo de las tarifas, y obligaciones de servicio público para determinar medios humanos y, materiales.

Hacemos constar que los consignatarios contratan los servicios portuarios en nombre y por cuenta del naviero al que representan y siguiendo sus indicaciones e instrucciones y habitualmente con sus fondos, pues la naturaleza jurídica del consignatario es la de agente si la naviera es de línea regular y de comisionista mercantil si la naviera presta servicios de transporte marítimo no regulares (artículo 320 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)".

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

- **Simplicidad:** 5
- **Acceso a información:** 7
- **Transparencia del proceso:** 8
- **Celeridad:** 5
- **Flexibilidad:** 5

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)

No creemos que en los puertos españoles se den las circunstancias mencionadas en el art 111 TRLPEMM para limitar el número de prestadores. Además, en el caso de concursos, dependiendo del plazo de tiempo otorgado para el inicio de los servicios, en caso de ser corto, realmente quedaría adjudicado a la empresa ya establecida.

b. ¿Considera que sería deseable que en algún caso se limitara explícitamente el número de prestadores, de manera que se otorgaran las licencias por concurso? ¿por qué razón? (art. 111 TRLPEMM)? Indique la(s) Autoridad(es) Portuaria(s) a los que se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

no, ya que existen trabas a los nuevos licitantes: mismos recursos humanos y materiales, exigencias de idioma, reserva de bandera...

c. ¿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:** 4

- Solvencia técnico-profesional: 2

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

1

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)

La actual normativa parece indicar que cualquier nuevo prestador debe aportar los mismos medios mínimos totales para el puerto que el prestador/prestadores actual/es, lo que pueden suponer dificultades al establecimiento de nuevos operadores.

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)

1

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 actual normativa parece indicar que cualquier nuevo prestador debe aportar los mismos medios mínimos totales para el puerto que el prestador/prestadores actual/es, lo que pueden suponer dificultades al establecimiento de nuevos operadores.

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 de servicio público del art 110 del TRLPEMM nos parecen adecuadas en general, si bien carecemos de datos suficientes para evaluar las exigencias contempladas y entendemos que estas obligaciones deberían ser asumidas por todos los prestadores de manera ecuánime y proporcional.

Creemos que sería asimismo conveniente que los servicios mínimos pudieran ser compartidos por Autoridades Portuarias próximas, optimizando recursos y no penalizando a usuarios de puertos menores cuando sean requeridos remolcadores de otros puertos por operación especial o congestión del tráfico, como ocurre en la actualidad

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)

La actual estructura se basa en la cantidad de servicios y dimensiones de los buques realizados durante el ejercicio anterior y el importe de estos. Habitualmente, en los Comités de Servicios Portuarios/Consejo de Navegación y Puerto no disponemos de esa información durante la consulta para la confección de los Pliegos de prescripciones Particulares (tampoco el resto de información de explotación y financiera).

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

la Autoridad Portuaria?

NO

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

todas, a no existir habitualmente más de un solo prestador

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)

Si, siempre que no exista competencia efectiva en ese puerto, ya que es un servicio indispensable para todos los buques, así que se puede considerar como servicio obligatorio.

6) 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)

Sugerimos que se aproveche el anteproyecto de Ley de reforma del TRLPEMM y LNM aprobado por el Consejo de Ministros del 1/3/2022 para realizar las modificaciones legales necesarias de mejora de competitividad de los servicios técnico-náuticos de las AAPP.

4. Cuestionario común – Servicio portuario de MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA

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)

No conocemos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio de manipulación de mercancías en los mayores puertos de interés general, y donde existe, es muy antiguo y no actualizado a la normativa en vigor.

Hacemos constar que los consignatarios contratan los servicios portuarios en nombre y por cuenta del naviero al que representan y siguiendo sus indicaciones e instrucciones y habitualmente con sus fondos, pues la naturaleza jurídica del consignatario es la de agente si la naviera es de línea regular y de comisionista mercantil si la naviera presta servicios de transporte marítimo no regulares (artículo 320 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)".

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:** [blank]
- **Transparencia del proceso:** [blank]
- **Celeridad:** [blank]
- **Flexibilidad:** [blank]

b. ¿Considera que sería deseable que en algún caso se limitara explícitamente el número de prestadores, de manera que se otorgaran las licencias por concurso? ¿por qué razón? (art. 111 TRLPEMM)? Indique la(s) Autoridad(es) Portuaria(s) a los que se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

NO. La concurrencia de diferentes operadores en libre competencia ha probado ser efectiva

c. ¿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: [blank]
- Solvencia técnico-profesional: [blank]

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)

Existiendo libertad de establecimiento y acceso al mercado, la starifas máximas raramente son aplicadas, siendo habitual los descuentos comerciales

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

NO

¿Y los consideraría transparentes ?

NO

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)

En los puertos con único prestador o limitada competencia, SI

a. ¿Qué obstáculos considera que pueden existir a la liberalización efectiva de este servicio, desde que se produjeran las diferentes modificaciones normativas a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de diciembre de 2014 (Asunto C-576/13)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)

Como demuestras numerosos estudios, los costes de manipulación de mercancías en las AP de interés general, se encuentran entre las más caras de los países de nuestro entorno, debido, principalmente, al coste de los medios humanos exigidos. Puertos de nuestro entorno, directos competidores (Tanger Med, Sines..) son notablemente más bajos.

Esperamos que la nueva normativa en desarrollo aumente la flexibilidad de contratación y este ahorro se transmita a los precios

b. ¿Considera que los requisitos de acceso a la profesión de estibador (certificado de profesionalidad según el art. 3 del Real Decreto-ley 8/2017 y su regulación específica del anexo VIII del Real Decreto 988/2013 y disposición final primera del Real Decreto 257/2019, de 12 de abril) 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 pueden ser suficientes y convenientes, el problema lo identificamos a exclusivas de formación por parte de los mismos estibadores, tribunales de acceso etc, tanto para los estibadores cualificados/experimentados como a las bolsas de empleo

8. Cuestionario común – Servicio comercial de CONSIGNACIÓN DE BUQUES

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de condiciones particulares, art. 139 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)

al ser considerado servicio comercial, se suele estimar que los PPP para consignación no son obligatorios y son muy pocas las AAPP que disponen de éste. Tampoco existe modelo emitido por OPPE.

Hacemos constar que los consignatarios contratan los servicios portuarios en nombre y por cuenta del naviero al que representan y siguiendo sus indicaciones e instrucciones y habitualmente con sus fondos, pues la naturaleza jurídica del consignatario es la de agente si la naviera es de línea regular y de comisionista mercantil si la naviera presta servicios de transporte marítimo no regulares (artículo 320 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)".

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

- **Simplicidad:** 10
- **Acceso a información:** 7
- **Transparencia del proceso:** 10
- **Celeridad:** 5
- **Flexibilidad:** 5

b. ¿Cómo valora los requisitos exigidos para la obtención de autorización, 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:** 1

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)

no se solicita

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

1

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)
No existe exigencia alguna de medios humanos ni cualificación profesional.

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)
1

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)
No existe exigencia alguna de medios materiales.

4) 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)

como sujetos pasivos, en nombre del naviero o armador, de todas las tasas y tarifas portuarias y parte contratante en su nombre de toda la operativa, en atraque o fondeo, entendemos que los consignatarios de buques deberían estar debidamente representados en los órganos de administración (Consejo) de las AAPP, sin depender de que nos sea cedida una plaza por las CCAA, Cámara de Comercio o de que la AAPP nos considere representantes de la industria, lo que no ocurre en gran parte de puertos.

También consideramos que los Comités de Servicios Portuarios deberían reformularse y no tener solamente carácter consultivo.

9. Cuestionario común – Servicio comercial de TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS / ENTREGA, RECEPCIÓN Y TRASLADO DE MERCANCÍAS

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de condiciones particulares, art. 139 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)

Como comentario general, deseamos puntualizar que cualquier transportista terrestre debidamente autorizado y cualificado, con medios materiales asimismo aprobados por el MITMA, debería poder ejercer el transporte de mercancías con origen/destino/interior de la Autoridad Portuaria con absoluta libertad, aunque su establecimiento se encuentre en otra localidad española, sin trabas burocráticas ni autorizaciones especiales.

Esta libertad de prestación en cualquier AP, fomentaría el transporte de mercancías lleno/lleno, con la consiguiente reducción de costes, optimización de recursos e impacto medioambiental.

Hacemos constar que los consignatarios contratan los servicios portuarios en nombre y por cuenta del naviero al que representan y siguiendo sus indicaciones e instrucciones y habitualmente con sus fondos, pues la naturaleza jurídica del consignatario es la de agente si la naviera es de línea regular y de comisionista mercantil si la naviera presta servicios de transporte marítimo no regulares (artículo 320 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima)".

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

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

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

- **Solvencia económico-financiera:** [blank]
- **Solvencia técnico-profesional:** [blank]