

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)

En el caso de Vigo, y como Puerto de interés general sería común a todos los demás puertos, el diseño de la regulación 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, cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Esta participación pierde protagonismo con la obligatoriedad de remitir el pliego a Puertos del Estado para la emisión de informe vinculante con anterioridad a su aprobación definitiva.

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: 9
- Acceso a información: 9
- Transparencia del proceso: 9
- Celeridad: 5

- **Flexibilidad: 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)

En el caso del Puerto de Vigo, el procedimiento administrativo para obtener licencia de practica es simple, accesible a información, transparente y flexible ya que sigue los procedimientos que marca el TRLPMM Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para ello.

No se puede decir lo mismo del procedimiento de aprobación de los pliegos de prescripciones particulares, que pese a la celeridad que se pueden dar en los puertos incluyendo audiencia pública a todas las asociaciones de operadores y usuarios, y a organizaciones sindicales, deben posteriormente recibir informe vinculante de Puertos del Estado cuyo trámite, en algunos casos cercano a uno año, ralentiza gravemente el proceso.

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: 4**
- **Solvencia técnico-profesional: 10**

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 practica, 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. De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI), Resolución A.960, cada zona de practica requiere una experiencia sumamente especializada y un gran conocimiento local por parte del práctico, reconociendo las elevadas normas que se les impone a los servicios de practica y la necesidad de que se mantengan esas normas.

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

10

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 caso de Vigo, las exigencias de medios humanos son proporcionales a los requisitos de prestación del servicio y las obligaciones de servicio público. Para ello la Autoridad Portuaria realiza un estudio para que el servicio sea prestado en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad.

Las Autoridades, al igual que fijan las tarifas máximas, fijan el número de prácticos necesarios para una correcta prestación del servicio. Igualmente solicitan a la Administración Marítima las convocatorias de plazas de prácticos, siendo la oposición de acceso a la plaza dirigida por la Administración Marítima y la propia Autoridad Portuaria.

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)

9

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 caso de Vigo, las exigencias de medios materiales son proporcionales a los requisitos de prestación del servicio y las obligaciones de servicio público. Para ello la Autoridad Portuaria realiza un estudio para que el servicio sea prestado en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad.

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 del servicio público de practica de cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios son necesarias para la seguridad de nuestros puertos, ya que difícilmente las Autoridades Portuarias podrá contar con profesionales y medios similares que puedan asesorar e intervenir en estas materias. Por el contrario, estas obligaciones de servicio público que supondrían un coste enorme para los puertos en caso de prestarlas por ellos mismos, no se valoran en los cálculos para determinar las tarifas y las estructuras de costes suponiendo, erróneamente, que ya se encuentran incluidos en los costes de prestación del servicio.

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)

De acuerdo al Reglamento Europeo (UE) 2017/352 las tarifas de practica deben ser proporcionales al coste de servicio. En los puertos españoles y en la mayoría de puertos del mundo la estructura tarifaria de los servicios e incluso las tasas de la Autoridad Portuaria es proporcional al arqueo bruto (GT) del buque.

Este hecho ocasiona que las tasas y tarifas no sean proporcionales al coste del servicio, ya que las tarifas de buques pequeños no cubren los costes del servicio siendo compensadas por los buques grandes. Se podría decir que los buques grandes pagan el defecto de costes de los pequeños.

La realidad actual es que las tarifas de practica son proporcionales al valor del servicio prestado pero no al coste del servicio.

Se podría establecer una tarifa mínima que cubra el coste del servicio para que ningún servicio se preste a pérdidas, aunque puede ser contraproducente para los buques pequeños que se

les dispararían los costes de escala. Esta prestación de servicios por debajo del coste del servicio es una Obligación de Servicio Público de cobertura universal porque de otra forma no se prestaría el servicio a estos usuarios. El propio Reglamento (UE) contempla en su artículo 7 de Obligaciones de Servicio Público punto c) un precio asequible del servicio para determinadas categorías de usuarios, con lo cual sería correcto el modelo actual de tarifas proporcionales al valor del servicio prestado.

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)

Todos los puertos. De acuerdo al Reglamento Europeo (UE) 2017/352 las tarifas de practicaaje deben ser proporcionales al coste de servicio. Los nuevos criterios de actualización tarifarios derivados de la Ley de Desindexación 02/2015 y el Real Decreto 55/2017 que la desarrolla, establecen actualizaciones tarifarias dependientes de la evolución de los costes del servicio que cumplirían con lo establecido en el Reglamento (UE).

En estos nuevos criterios de actualización tarifaria basados en la evolución de los costes se establece una clausula techo derivada del artículo 5 del RD 55/2017 que limita la evolución de los costes de mano de obra al incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado. La aplicación de este artículo contradice el reglamento (UE) 2017/352 y no debe ser aplicable a la actualización tarifaria de los servicios portuarios.

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 Practicaaje viene dado por estar en ausencia de competencia efectiva, y ello para no incurrir en precios abusivos. El Reglamento (UE) en su artículo 12, establece que las tarifas de practicaaje se fijarán de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y serán proporcionales al coste del servicio prestado.

El considerando 40 del Reglamento UE establece que, sin perjuicio de las normas de competencia de la Unión, el presente Reglamento no debe interferir en el derecho de los Estados miembros, cuando proceda, a regular las tasas y tarifas con el fin de que las exigidas por los servicios portuarios no sean excesivas, en aquellos casos en que la situación del mercado de servicios portuarios sea tal que no permita alcanzar una competencia efectiva.

El considerando 46 del Reglamento UE establece que, las tarifas por servicios portuarios que aplican los prestadores de servicios portuarios sujetos a obligaciones de servicio público y las tarifas por los servicios de practicaaje que no están expuestos a una competencia efectiva podrían conllevar un riesgo más elevado de que se practiquen precios abusivos en aquellos casos en que existe un poder monopolístico. Deben establecerse para estos servicios disposiciones que garanticen que las tarifas se fijen de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y sean proporcionales al coste del servicio prestado.

En el caso de los Puertos españoles, las tarifas máximas son aprobadas en Consejo de

Administración de las Autoridades Portuarias, previo informe vinculante de Puertos del Estado. Para aprobar estas tarifas, las Autoridades Portuarias estudian entre otras variables, las estructuras de costes de las empresas de practicaje y se analizan las tarifas de otros puertos en competencia de tráficos, pretendiendo alcanzar unas tarifas competentes que aseguren los criterios de seguridad, calidad, continuidad y regularidad. El prestador del servicio tiene la obligación, artículo 110 del TRLPEMM, de someterse a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria.

En resumen, consideramos que las tarifas máximas son deseables en estas circunstancias de ausencia de competencia interna, aunque en el mercado global de logística que se compite puerta a puerta la competencia entre prestadores de servicio viene dada por la competencia entre las diferentes cadenas logísticas.

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. De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI), Resolución A.960, cada zona de practicaje requiere una experiencia sumamente especializada y un gran conocimiento local por parte del práctico, reconociendo las elevadas normas que se les impone a los servicios de practicaje y la necesidad de que se mantengan esas normas.

El asesoramiento prestado por los prácticos a bordo de los buques incluye, como versa en la Ley de Navegación Marítima 14/2014, artículos 325 al 328, planificar conjuntamente con el capitán la maniobra, colaborar durante toda la ejecución y en la gran mayoría de las ocasiones llevar la dirección de la maniobra mediante instrucciones directas hasta que el buque se encuentra atracado con seguridad.

Igualmente incluye otras funciones de maniobras en emergencia, notificaciones de deficiencias... los cuales requieren que los requisitos de acceso y la propia prestación del servicio sean ampliamente supervisados por la Administración de Marítima y Portuaria como ninguna otra profesión privada conocida.

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.

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)

En el caso del Servicio de Practicaje es la seguridad el factor determinante de la limitación a un único prestador en cada área portuaria, como así reconoce el Reglamento UE 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de Febrero de 2017, en su considerando 39, así como en las motivaciones para tal considerando esgrimidas (en concreto la extrema importancia del Practicaje para las operaciones seguras de los puertos, tanto desde el punto de vista de la seguridad como de la protección marítima).

De acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI), Resolución A.960, cada zona de practicaje requiere una experiencia sumamente especializada y un gran conocimiento local por parte del práctico, reconociendo las elevadas normas que se les impone a los servicios de practicaje y la necesidad de que se mantengan esas normas.

Así mismo debe recordarse la función de inspección e información que se le asigna al Servicio de Practicaje con respecto de las anomalías aparentes que pueden resultar perjudiciales para la navegación segura del buque o constituir una amenaza o ser dañinas para el medio marino, recogida tal función tanto en la normativa nacional (Reglamento General del Practicaje – Artículo 23) como en la Europea (Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de Abril de 2009 sobre el control de los buques por el Estado rector del Puerto) y también internacionalmente mediante la Resolución A.960(23).

Es por todo ello que resulta de esencial importancia mantener el Servicio de Practicaje a salvo de toda presión comercial que ponga en riesgo los valores que se le asigna.

En consecuencia, el servicio portuario de practicaje se presta por un solo prestador, ya sea su naturaleza jurídica pública o privada, tanto en los puertos europeos como en los españoles. Existen muy pocos países en los cuales no esté limitado el servicio de practicaje a un solo prestador, curiosamente, las tarifas de practicaje en estos países es mucho más alta que en los puertos españoles, llegando a multiplicarla por 3 y 4 en muchas ocasiones. Incluso en países tradicionalmente liberales en materia de competencia, como UK y USA, mantienen en este servicio técnico-náutico un sistema similar al español por motivos de seguridad.

Aunque las licencias de practicaje se otorgan a personas jurídicas (Corporaciones de prácticos), las personas físicas que conforman estas empresas (los prácticos) son sometidos a férreos controles de acceso y de prestación del servicio por la administración Marítima y Portuaria. Estos accesos están regulados por trámite de oposición entre los candidatos que cumplan los exigentes requisitos que impone la Administración.

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)

Los servicios técnico-náuticos, especialmente el practicaje, están ampliamente regulados en España. Las tarifas de practicaje en los puertos españoles son de las más baratas de Europa y del mundo desarrollado, con lo cual las regulaciones existentes está claro que funcionan. Igualmente, las regulaciones más importantes que entraron en vigor con el Reglamento Europeo UE 2017/352, llevan existiendo en España prácticamente desde la Ley 27/1992 y las sucesivas modificaciones Ley 48/2003 y 33/2010.

El Sistema portuario español está muy por delante en competitividad y transparencia del resto de los países europeos y del mundo desarrollado.

El servicio de practicaje, en España, se presta tradicionalmente por Prácticos que están asociados en Sociedades Limitadas Profesionales. Estos Prácticos, son profesionales Capitanes altamente cualificados que se han presentado a una oposición, tutelada por la Administración Marítima y la Autoridad Portuaria, en competencia con otros profesionales Capitanes de la misma cualificación. Una vez aprueban la oposición y finalizan el periodo de practicas, son habilitados por la Dirección General de la Marina Mercante para prestar el servicio de practicaje en un Puerto concreto y posteriormente nombrados por la Autoridad Portuaria de ese Puerto.

Estos Prácticos, habilitados y nombrados, deben prestar el servicio a través de la Corporación de Prácticos del Puerto correspondiente, que es la Sociedad que posee la licencia en ese Puerto. Para ello deben realizar un desembolso y adquirir las participaciones que les corresponda en la Sociedad. Una vez realizan estos trámites necesarios, pueden prestar el servicio de practicaje en ese Puerto cumpliendo las obligaciones impuestas, entre ellas el sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria. Si los Prácticos pierden la habilitación por cualquier causa sobrevenida o por jubilación, deben dejar la Sociedad vendiendo sus participaciones a un nuevo Práctico. Este Sistema hace que no se puedan considerar las empresas de practicaje, como empresas que puedan tener la exclusividad del servicio, ya que el máximo valor que detentan es estar formadas por los Prácticos habilitados y nombrados en el Puerto, y estos están en constante evolución y cambio.