

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 1 de octubre de 2014

Ref: SMA 37/2014/AB

### Asunto: Exenciones de practica – Aprobación de nueva instrucción de servicio

Muy Srs. nuestros:

A instancias de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), desde principios de este año la DGMM ha venido trabajando en la modificación de la Instrucción de Servicio 3/2011, de 13 de abril de 2011, sobre pautas para unificar criterios sobre la concesión de exenciones de practica, de cuyos sucesivos borradores les hemos ido informando en circulares anteriores.

Hoy, 1 de octubre, la DGMM ha aprobado una nueva Instrucción de Servicio, que recoge la mayoría de las propuestas de SPC-Spain y de las observaciones que ANAVE presentó a los borradores, y que finalmente ha quedado redactada como les adjuntamos en el **Anexo 1**. En esencia, se han modificado los siguientes aspectos:

- **Servicio de información a buques:** la nueva redacción es más flexible, ya que en la Instrucción anterior la valoración positiva del servicio de control de tráfico en un puerto estaba condicionada a que dicha información facilitase la navegación y maniobra segura del buque en la zona portuaria y de atraque. En la nueva Instrucción este requisito se ha eliminado.
- **Zonas de atraque concretas:** se ha eliminado la exigencia de efectuar una prueba práctica en cada zona de atraque.
- **Muelles en los que se almacenan mercancías peligrosas:** hasta ahora, tenían consideración de atraques, terminales, pantalanos y otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas, las que así estuvieran definidas por la Autoridad Portuaria (AP), “independientemente de la mayor, menor o nula utilización que a las mismas se les estuviera dando por la citada autoridad”. Con la redacción actual, la AP podrá especificar en su informe, en cada caso, si una solicitud de exención afecta o no a un muelle en el que se almacenen mercancías peligrosas.
- **Gabarras de suministro de combustible:** la nueva redacción incluye la referencia al art. 126.2 del RD Legislativo 2/2011 (texto refundido de la Ley de Puertos y MM) donde se establece que este tipo de buques se pueden acoger al reconocimiento automático de la exención de practica. Se ha eliminado la realización de las 15 maniobras con práctico a bordo, quedando la aplicación a criterio del Capitán Marítimo en cada caso.
- **Reconocimiento del tiempo de mando:** en el cómputo del tiempo de mando se mantiene la aceptación de periodos de mando ejercidos en buques gemelos al que se solicita la exención. También se aclara que se contabilizará el tiempo de mando ejercido en otros puertos.
- **Contenido de la prueba de conocimiento:** La Capitanía Marítima va a facilitar información sobre las materias sobre la que versará la prueba de conocimiento. A petición del capitán solicitante, la prueba de conocimiento podrá desarrollarse en inglés. Este apartado es nuevo y

debería facilitar el acceso a las exenciones de capitanes que no hablen fluidamente castellano.

- **Prueba práctica:** en la nueva Instrucción se insiste en que la prueba práctica tiene carácter facultativo (hasta ahora la prueba se debía efectuar siempre), quedando su exigencia a criterio del capitán marítimo.

Como recordarán, la Instrucción de Servicio 3/2011 fue emitida por la DGMM tras varias reuniones con Puertos del Estado, el Colegio Oficial de Prácticos y ANAVE, que se prolongaron a lo largo de unos 6 meses. Su finalidad fue objetivar todo lo posible los criterios recogidos en la Orden FOM/1621/2002, de tal forma que la aplicación de la misma fuese lo más uniforme posible por las distintas Capitanías Marítimas. No obstante, ni el texto final de la Instrucción de Servicio ni su aplicación práctica fueron satisfactorios para las empresas navieras.

Entendemos que esta revisión del texto de la Instrucción de Servicio, hacia una redacción más objetiva y concreta, establece unas pautas que flexibilizan la aplicación de la Orden. Adicionalmente, en la propia Instrucción se afirma que, entre sus fines se cuenta el que la tramitación se agilice todo lo posible. A este fin, las Capitanías deberán informar en cada caso detalladamente sobre las fechas y plazos de desarrollo de cada expediente.

En la próxima reunión del Comité Directivo, prevista para el día 16 de octubre, se tratará este asunto y recogeremos las valoraciones de las empresas asociadas sobre esta Instrucción.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier  
Director General

---

**Confidencialidad:** La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

**Confidentiality:** *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

**Advertencia de seguridad:** Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

**Security warning:** *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*



## **INSTRUCCIÓN NÚM 5/2014 SOBRE CRITERIOS EN MATERIA DE CONCESIÓN DE EXENCIONES EN EL SERVICIO DE PRÁCTICAJE.**

El régimen de exenciones a la obligación genérica de solicitar el servicio de practicaaje está regulado en los artículos 126 y 279.5 apartado a) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el artículo 9 del Reglamento General de Practicaaje, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, así como en la Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, regula las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaaje. Igualmente, también es objeto de tratamiento en la Disposición adicional tercera de la Orden FOM/2417/2007 de 25 de julio, por la que se regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaaje portuario.

La práctica administrativa derivada de la aplicación de la instrucción de Servicio núm. 3/2011, ha demostrado, que son necesarias determinadas precisiones en aspectos claves del proceso de tramitación de las exenciones de practicaaje.

En consecuencia de lo anterior se dictan las siguientes Instrucciones:

### **1.- Valoración de la existencia de los servicios de información a buques y/o de control del tráfico portuario.**

La existencia en un puerto de un servicio de información a buques y/o de control del tráfico portuario, se tendrá en cuenta como elemento positivo para la concesión de la exención. Sin embargo, la no existencia de dicho servicio en un puerto concreto, por si misma, no se considerará una causa para la no concesión de la exención.

### **2.- Zonas de atraque concretas.**

Como zona de atraque concreta, a la que se hace referencia en el art. 3 de la Orden, debe entenderse la línea o líneas de atraque, en este último caso en la misma dársena, en la que el buque realice de forma habitual sus operaciones.

En la solicitud efectuada por el capitán o patrón deberán detallarse la línea o las líneas de atraque para las que se solicitan la exención.

### **3.- Muelles de mercancías peligrosas.**

Tendrán la consideración de atraques, terminales, pantalanes y otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas, las que estén determinadas como tales por la Autoridad Portuaria. Cuando la concesión de la exención de practicaaje pueda verse afecta por esta circunstancia, la Capitanía Marítima reflejará en la petición de informe que dirija a la Autoridad Portuaria, la necesidad de un pronunciamiento expreso de este último Organismo sobre dicha cuestión.

En el caso de que estas instalaciones dejen de estar declaradas para operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas, se podrán solicitar, para éstas, exenciones al servicio portuario de practicaaje.



#### **4.- Gabarras de suministro de combustible y otras embarcaciones de servicio portuario.**

En relación con esta tipología de buques, se estará a lo previsto en el artículo 126.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante donde se establece que los mismos estarán exentos del servicio de practicaaje, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación.

A este respecto, la Dirección General de la Marina Mercante considera que los Capitanes Marítimos están facultados para exceptuar, mediante resolución motivada y publicada, que determinados buques dedicados al suministro de combustible puedan acogerse al reconocimiento automático de la exención de practicaaje previsto en al artículo 126. 2 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre.

#### **5.- Reconocimiento del Tiempo de Mando.**

A los efectos de computar el tiempo de mando, se aceptarán aquellos periodos ejercidos en un buque gemelo al que se solicita la exención.

Igualmente, será computable el tiempo de mando acumulado a bordo del buque para el que se solicita la exención, con independencia del puerto donde éste haya venido operando, siempre que:

- i. el mando se ejerza en los meses previos a la presentación de la solicitud (dos meses para situaciones de alta frecuencia, cuatro meses en caso de media frecuencia, etc.).
- ii. durante dicho periodo se haya realizado el mínimo de treinta maniobras de entrada y treinta de salida en el puerto para el que se solicita la exención.

#### **6.- Pruebas de conocimiento de capitanes y patrones.**

##### **6.1 Prueba de conocimiento**

###### **a. Contenido de la prueba:**

- i. La prueba versará sobre los conocimientos que, sobre el puerto, luces, balizamiento, corrientes, mareas, sondas, vientos, zona de atraque sobre la que se solicita la exención (configuración del muelle, defensas, bolardos, calados, etc.), procedimientos operativos de tráfico marítimo portuario referentes a comunicaciones, etc., deba poseer el capitán o patrón que opte a la misma.
- ii. El contenido de tales conocimientos debe limitarse a la zona del puerto por la que el buque transita dentro de los límites de la zona de practicaaje obligatorio de cada puerto, así como durante la realización de las maniobras de atraque o desatraque.
- iii. La Capitanía Marítima facilitará a los interesados el acceso a la información relacionada con las materias sobre la que versará la prueba de conocimiento según los criterios fijados en el apartado i y ii anteriores.

###### **b. Forma de la prueba:**

- i. A petición del interesado, la prueba de conocimientos se realizará por escrito o de forma oral. De la misma, quedará constancia de su resultado, reflejando en el acta



que se levante al efecto; las preguntas formuladas, las respuestas del solicitante y la puntuación obtenida, así como la valoración sobre la idoneidad del candidato a la exención.

- ii. En los casos en los que el interesado solicite realizar la prueba de conocimientos por escrito, la Capitanía Marítima le indicará la modalidad de prueba escrita a la que será sometido (test, preguntas cortas, preguntas a desarrollar, supuestos prácticos, etc.).
- iii. Teniendo en cuenta que la acreditación del conocimiento del idioma castellano requiere de una prueba de demostración específica, y al objeto de que los solicitantes de habla no española puedan expresar por escrito y con mayor precisión sus conocimientos sobre el puerto, se establece la posibilidad de que dicho Capitán pueda solicitar que la prueba de conocimiento pueda llevarse a cabo por escrito y en inglés, circunstancia ésta que deberá expresarla al momento de presentar la solicitud de exención.

## **6.2. Prueba Práctica**

La prueba práctica tiene carácter facultativo, quedando a criterio del Capitán Marítimo su exigencia como requisito para que el capitán o patrón opte a la exención de practicaaje.

Por ello, y teniendo en cuenta el número de maniobras exigidas, 30 maniobras de entrada y 30 maniobras de salida, las cuales se desarrollan en presencia del práctico, por no disponer aún el capitán o patrón de la pretendida exención, esta Dirección General considera que la prueba práctica no debe incluirse de facto como un requisito más de los previstos en el artículo 7 de la Orden.

Cuando se exija la prueba práctica, la misma se realizará, en la medida de lo posible, durante una maniobra de operación habitual del buque y sin que interfiera en la operatividad normal del mismo.

## **6.3 Idioma**

La acreditación del conocimiento de la lengua castellana para poder entenderse con los demás usuarios del puerto, a que se hace referencia en el apartado 1.c) del artículo 7 de la Orden, se ajustará al nivel de conocimiento del vocabulario y fraseología normalizada de la OMI para las comunicaciones marítimas y de seguridad.

Por razones de economía administrativa y teniendo en cuenta los principios que inspiran la ordenación de los procedimientos administrativos, en aquellos expedientes donde concurra la necesidad de realizar la prueba de conocimientos junto con la acreditación del idioma, esta última demostración se practicará por el Capitán Marítimo el mismo día, una vez finalizada la demostración de conocimientos sobre el puerto.

## **6.4 Capitanes exentos.**

Cuando un capitán o patrón exento aspire con posterioridad a obtener otra exención para un buque distinto y en una zona de atraque que difiera de la fijada en las exenciones anteriores se procederá como sigue:

- i. El capitán o patrón deberá superar la prueba de conocimientos relativa a la nueva zona de atraque y maniobra.



- ii. Para valorar la necesidad de realizar la prueba práctica se tendrá en cuenta lo establecido en el apartado 6.2.

### 7.- Buques de alta velocidad.

En los casos en los que proceda la realización de la prueba práctica en este tipo de buques, se recomienda que, al menos una de las maniobras, se realice en modo manual (back up).

El capitán exento a que se refiere el apartado 2º del artículo 8 de la Orden lo podrá ser de la misma empresa armadora del capitán solicitante de la exención.

### 8. Tramitación del Expediente

Uno de los propósitos perseguidos por la presente instrucción es reducir el tiempo de tramitación de las exenciones de practica. Dicho aspecto es especialmente relevante en aquellos tráficos cuya promoción como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías constituyen uno de los objetivos de la política de la Marina Mercante.

Al objeto de poder tomar una referencia óptima de los tiempos de tramitación y posibilitar un seguimiento de la misma, se deberá acompañar a cada expediente de una tabla de tiempos de tramitación, donde figuren las fechas de los actos más relevantes en el curso del expediente (fecha de solicitud, mejoras efectuadas a la misma, actos de tramitación y petición de informe, fecha de solicitud y realización de las pruebas prácticas o de conocimientos, fecha de remisión del expediente a la DGMM, etc.).

### 9.- Otorgamiento de la exención

De conformidad con lo previsto en el artículo 126.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, deberá solicitarse informe a la Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta lo previsto en los artículos 82 y 83 de la Ley 30/1993 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de la Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común

Respecto de la comunicación a la Autoridad Portuaria y a Prácticos de la prueba, esta deberá formalizarse por escrito y con la suficiente antelación, incluyéndose en el expediente. Asimismo el informe del Capitán Marítimo deberá contener todos los extremos de las pruebas realizadas, de forma exhaustiva, y ser elaborado a la mayor brevedad posible tras la realización de las pruebas.

Queda sin efecto la Instrucción 3/2011, que se sustituye por la presente.

Madrid, 1 de octubre de 2014

EL DIRECTOR GENERAL

Rafael Rodríguez Valero