

ULL

Universidad
de La Laguna

Escuela Politécnica Superior de Ingeniería

Sección de Náutica, Máquinas y
Radioelectrónica Naval

TRABAJO FIN DE GRADO

CURSO 2015-2016

PRACTICAJE

Tutor : Juan Antonio Rojas Manrique

Alumno: Kevin Bautista Fagundo

Grado: Náutica y Transporte Marítimo

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. HISTORIA	8
3. LA REGULACIÓN LEGAL DEL PRACTICAJE	11
3.1. Historia de la regulación legal	11
3.2. El modelo de practicaje estatal	14
3.3. La competencia portuaria sobre el practicaje	14
3.4. Las corporaciones de prácticos	15
3.5. El practicaje en el derecho español	16
3.6. Regulación a nivel internacional	21
4. EL PRACTICAJE COMO CONTRATO	22
4.1. Definición legal del contrato de practicaje.	22
4.2. Generalidades	23
4.3. Características del contrato de practicaje.	24
4.4. Partes del contrato	25
4.4.1.1. Naviero	25
4.4.1.2. Obligaciones del naviero	25
4.4.2.1. Práctico	26
4.4.2.2. Obligaciones del naviero	26
5. CLASES DE PRACTICAJE	28
5.1. Tipos de practicaje	29
5.2. Practicaje, remolque y asistencia	29
5.2.1. Practicaje y remolque	29
5.2.2. Remolque efectuado con los remolcadores de la corporación de prácticos	30
6. EMBARCACIÓN DE PRÁCTICO	33

7. ESCALA DE PRÁCTICO	35
7.1. Generalidades	35
7.2. Seguridad en la escala de práctico	36
7.3. Construcción de la escala de práctico	39
7.4. Escala mecánica de práctico	42
7.5. Construcción de la escala mecánica	43
7.6. Equipo y construcción de la escala mecánica	45
7.7. Escala de práctico en combinación con la escala Real	45
8. GUARDIA EN AGUAS BAJO PRACTICAJE	47
8.1. Buques que requieren servicio de practicaaje	47
8.2. Comunicación entre el buque y la embarcación de práctico	47
8.3. Vocabulario normalizado de navegación marítima para prácticos	50
8.4. Maniobra del buque para el embarque y desembarque de práctico	52
8.4.1. Maniobra de embarque de practico	54
8.4.2. Desembarco de práctico	54
8.5. Generalidades	55
8.6. La composición del lugar	57
8.7. Planificación anticipada	58
8.8. Relación entre capitán y práctico	59
8.8.1 Cuestión de mando	59
8.8.2 Vinculación existente de los consejos del practico al capitán	60
9. EXENCIONES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	61
9.1. Generalidades	61
9.2. Regulación de las exenciones	62
9.3. Dificultad a la hora de obtener exenciones	68
10. CONCLUSIONES	71
BIBLIOGRAFÍA	72

1.INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es el de analizar la actividad de practicaaje, mediante esta evaluación podremos entender la importancia que tiene esta actividad en el sector marítimo, para ello, debemos de tener claro el concepto de esta actividad y la definición de practico.

El practicaaje, como toda profesión tiene su historia, así pues con el paso de los años y la evolución que se ha sufrido a nivel marítimo, algunas profesiones como la de escribano y el sobrecargo han ido desapareciendo y otras como la del práctico han ido surgiendo y variando a lo largo del tiempo, es por ello que además hare un breve repaso a la historia de esta profesión, poniendo algunos ejemplos históricos que nos ayuden a comprender su importancia tanto en seguridad, como a nivel económico.

También tocaré el tema de la regulación legal, como ha ido evolucionando a lo largo de los años hasta llegar a la actualidad, además hare un análisis del contrato de practicaaje, las partes que lo conforman , la relación entre capitán y práctico y la responsabilidad de cada una de estas partes en un supuesto de accidente.

Por último expondré el procedimiento de una guardia en aguas bajo practicaaje, el equipo necesario para desarrollar esta actividad y la posibilidad de obtener la exención del uso obligatorio del servicio de practicaaje.

La idea es tocar las cuestiones de mayor importancia en lo que a este tema se refiere con el fin de ayudarnos a comprender un poco mejor esta actividad y recalcar su importancia.

El acto de practicaaje es un servicio por el cual el práctico se compromete a cambio de una retribución, a guiar o asesorar al capitán en la maniobra del buque. El practicaaje es obligatorio en el caso de buques que transporten mercancías peligrosas o que tengan más de 500 GT. Está dirigido a garantizar la seguridad del buque, del puerto al que entra o sale, de las instalaciones portuarias, del medio ambiente y del entorno y como no, de la vida humana. Está catalogado como un servicio concesionado y

presenta una extensa regulación debido a su gran importancia en la seguridad de la navegación.

Cuando hablamos de practicaje sin duda alguna debemos de hablar de dos instituciones: La autoridad portuaria y la administración marítima

La Autoridad Portuaria establece las siguientes cuestiones:

- Las condiciones para prestar el servicio.
- El número de prácticos disponibles para prestar el servicio.
- El control del practicaje y su régimen sancionador.
- Los límites de la zona en la que se realiza el practicaje, el tiempo de respuesta, y las tarifas.

La Administración marítima tiene las siguientes competencias:

- Determinar si en un puerto es necesario el servicio de practicaje.
- Determinar qué requisitos profesionales son necesarios, así como la titulación mínima de los prácticos y establecer y hacer las pruebas correspondientes para el reconocimiento de la capacitación.
- Determinación de las condiciones para la formación constante y de reciclaje de los prácticos.
- Decidir sobre la posibilidad de realizar las operaciones en condiciones aceptables y que cumplan con la seguridad en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la Autoridad Portuaria.

Las Autoridades Portuarias y demás instituciones relacionadas deben tener claro con total convicción que el servicio de practicaje es un servicio de seguridad, un elemento esencial en la cadena de seguridad y protección en sí mismo, compartiendo

los objetivos de las Autoridades Marítimas y Portuarias y por lo tanto al tratarse un servicio de seguridad, debe darse con la mayor calidad posible.

España está formada por 28 Autoridades Portuarias que pertenecen al Sistema Portuario del Estado, tiene además unos 50 puertos. Para imaginar la importancia de este sector basta con analizar los datos. Aproximadamente el 20% del PIB relacionado con el sector del transporte proviene de la actividad de los puertos, siendo el 1.1% del Producto Interior Bruto nacional. La actividad portuaria genera un empleo directo de unas 35.000 personas y de forma indirecta unos 110.000 puestos de trabajo sobre todo en lo relacionado con servicios al sector, industria naval e industria auxiliar.

En relación con el tema económico hay que mencionar que un 0.15% de los costes totales de la explotación de un buque, corresponden al practicante. Dentro de los gastos totales están incluidos evidentemente, los relacionados con la amortización del buque, la tripulación, el combustible y gastos relacionados con la escala. A nivel internacional, el practicante supone una media un 3% de los gastos de escala de un buque. En cuanto a tarifas tanto España, como por lo general en Europa, se determinan con referencia a los costes de servicio que incluyen: El personal, seguros de responsabilidad, lanchas, tripulantes, equipos de comunicación y de detección... En nuestro país las tarifas fijadas por las autoridades portuarias son de unas de las más baratas de Europa, concretamente, las tarifas españolas son un 60% más baratas respecto a Francia e Italia y un 200% en relación a otros a países del Norte de Europa. A continuación (Fig.1) podemos observar las tarifas de practicante correspondiente al puerto de Santa Cruz de Tenerife.

TARIFAS SERVICIO DE PRACTICAJE PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE		
ARQUEO	ANTEPUERTO Y PUERTO COMERCIAL	
GT	ENTRADA/SALIDA	MANIOBRA
De 500 a 1000	129,96 €	161,82 €
De 1.001 a 2.000	129,96 €	166,38 €
De 2.001 a 3.000	129,96 €	173,29 €
De 3.001 a 4.000	129,96 €	183,35 €
De 4.001 a 5.000	129,96 €	195,03 €
De 5.001 a 6.000	129,96 €	201,20 €
De 6.001 a 7.000	129,96 €	212,21 €
De 7.001 a 8.000	136,46 €	223,19 €
De 8.001 a 9.000	136,46 €	234,14 €
De 9.001 a 10.000	136,46 €	249,12 €
De 10.001 a 13.000	151,81 €	279,66 €
De 13.001 a 16.000	175,30 €	319,58 €
De 16.001 a 19.000	197,44 €	356,62 €
De 19.001 a 22.000	212,20 €	381,26 €
De 22.001 a 25.000	235,98 €	440,92 €
De 25.001 a 30.000	279,99 €	581,25 €
De 30.001 a 35.000	279,99 €	663,69 €
De 35.001 a 40.000	290,58 €	746,17 €
De 40.001 a 45.000	312,88 €	828,65 €
De 45.001 a 50.000	335,17 €	911,11 €
De 50.001 a 55.000	357,48 €	987,69 €
De 55.001 a 60.000	379,78 €	1.217,48 €
De 60.001 a 65.000	402,08 €	1.290,40 €
De 65.001 a 70.000	424,39 €	1.509,19 €
De 70.001 a 75.000	642,38 €	1.582,08 €
De 75mil en adelante por cada 1.000	8,16 €	19,95 €

Fig. 1. Tarifas del servicio de practicaje correspondientes al puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Fuente: <http://www.puertosdetenerife.org>

El futuro del practicaaje está en el aire, la tendencia que se presenta desde hace unos años es la de la liberalización económica del sector, así como una apertura al mercado lo cual significa un gran cambio. El problema de esta apertura radica en la seguridad, ya que al introducir la libre competencia en los servicios portuarios esta podría verse afectada en función de la calidad con la que se ofreciera el servicio. Se han realizado algunas pruebas sobre la libre competencia de los servicios en Estados Unidos, en concreto en los estados de Florida y Alaska, la prueba no ha ido como se esperaba y posteriormente se volvió al servidor “único” por puerto, en cuanto al practicaaje, a pesar del intento fallido, Europa preparó una directiva abriendo al mercado los servicios portuarios, no obstante cuando se debatió en el Parlamento Europeo fue totalmente rechazada por abrumadora mayoría, debido principalmente a razones de seguridad marítima.

España antes de conocer el resultado final de la directiva europea, presentó en el parlamente un anteproyecto "Ley de régimen económico y prestación de servicios en los puertos" cuyo fin era plantear la posibilidad de acabar con el camino actual de un servidor de practicaaje exclusivo en cada puerto.

Aun con todas las negativas, se cree que un futuro no muy lejano, con las nuevas tecnologías, sistemas de comunicaciones y demás equipos, se puede producir un gran cambio en cuanto al servicio de practicaaje se refiere, la tendencia que hay hoy en día es la de reforzar este servicio, la formación y especialización de los prácticos, así como su equipo y su obligatoriedad a causa de importantes accidentes marítimos acontecidos en poco tiempo, sobretodo en lugares con zonas de navegación peligrosa. La desaparición del practicaaje no se contempla ya que por mucha tecnología que haya, siempre necesitaremos el factor humano.

2.HISTORIA

La evolución del mundo marítimo y su continua transformación han llevado a la aparición de nuevos trabajos relacionados con este mundo, si bien trabajos como el de escribano y el sobrecargo han ido desapareciendo poco a poco a medida que se producía esa evolución, estos cambios también han afectado al practicante, sobre todo con la aparición de las nuevas tecnologías. La figura del práctico ha sido siempre necesaria desde el mismo momento en el que la navegación costera era la única que se realizaba, como consecuencia al constante cambio de los elementos que componen el puerto y las distintas condiciones que se dan en el mismo, ha sido necesaria la creación de la institución de prácticos de puerto con el fin de asesorar al capitán del buque sobre los peligros y las mejores maniobras para atracar.

No se sabe a ciencia cierta en qué momento histórico surgió la figura del práctico. Obviamente, debe de haber aparecido tempranamente junto con la necesidad de la seguridad en el mar, de las vidas y de las propiedades. Es importante mencionar que a menudo, la función del práctico era ni más ni menos la de "piloto navegante" o lo que es lo mismo, un tripulante de cierta jerarquía experto en navegación (No significaba que necesariamente conociera todos los lugares por los que navegaba).

Haciendo un análisis exhaustivo podemos observar numerosas menciones al práctico a lo largo de la historia temprana:

- En tiempos de la biblia este servicio ya existía siendo mencionada al menos cuatro veces la figura del práctico en el Capítulo 27 del Libro de Ezequiel (Versión del Rey Jacobo).
- Homero los menciona en la *Ilíada* y la *Odisea* y Virgilio en la *Eneida*.
- Los fenicios en ocasiones recurrían a conocedores locales de la navegación costera, teniendo una mención más que clara en el *Periplo por la Mar Eritrea*, se trata de un manuscrito que data del siglo I. Podemos decir que se trata de una especie de derrotero ya que su función era la de informar a los navegantes sobre los puertos y la costa. En el manuscrito mencionado anteriormente, en concreto en el Capítulo 44 observamos, cómo en la entrada del río Narmada, había pescadores que estaban al

servicio del rey para llevar los barcos hasta Bharuch. Un trayecto de de unas 20 millas.

- Al inicio de la era cristiana los árabes recurrían constantemente al servicio de prácticos y además fueron los primeros en usar el compás magnético.
- El primer viaje realizado por Marco Polo a oriente se efectuó con la ayuda de prácticos árabes. Llegó a la corte del gran Khan en 1275 y en su vuelta en el año 1292, se detuvo en Sumatra, sur de la India y Ceilán, aquí estudió numerosas cartas náuticas de los prácticos árabes. Dos siglos más tarde Vasco da Gama utilizaría también el prácticos desde el cabo de Buena Esperanza hasta llegar a Calcuta.
- En la campaña de la India de Alejandro Magno, cuando se efectúa el viaje de la flota de Alejandro desde la India al Golfo Pérsico, realizado bajo el mando de Nearco, a su llegada a la villa de Mosarna un práctico de Gedrosia llamado Hydraces guía a la flota. Esta dependencia del práctico para guiarse a través del océano Índico no era algo nuevo, sino que era algo bastante habitual como se menciona en numerosos escritos, de hecho, un claro ejemplo es que los portulanos portugueses, denominan al río Hab, como "río de los pilotos" nombre que se debe al hecho de que los buques que provenían del extranjero encontraban allí pescadores que una vez embarcaban, eran capaces de guiarlos por el delta del río.
- La derrota que sufrió la Armada Invencible española en 1588, fue en gran parte debida al hecho de no haber podido embarcar a los prácticos en Dunkerque.

La leyenda dice que el primer práctico oficial del Canal de Bristol fue el patrón de barcaza George James Ray, el cual fue contratado por la Corporación de Bristol en mayo de 1497 para guiar el *Matthew* de Juan Caboto desde el puerto de Bristol hasta mar abierto.

Los holandeses fueron los primeros en dar al practicaaje el valor de profesión regular. En el año 1633 la Compañía Holandesa de las Indias Orientales tenía a su disposición un equipo de prácticos en Balasore lugar situado a 60 millas de la boca del río Hugli. En un principio los prácticos formaban parte de la tripulación, otras veces estaban en una estación en tierra. Poco a poco se hizo necesario ir diferenciando estas actividades y en la actualidad existen diversos tipos de practicaaje.

En anglosajón y otras lenguas se denomina a estos profesionales *maritime pilot*, para poder diferenciarlo de los pilotos de otro tipo de vehículos. Realmente el término proviene del holandés *peilen* que significa «medir», y *loot* cuyo significado es «escandallo» que sería el peso que lleva el extremo de la sonda para medir profundidades.

Se supone que la expresión española «práctico» tiene su origen en una abreviatura de «piloto práctico» que hace referencia a los pilotos titulados que además tenían un conocimiento avanzado de la zona en que desarrollaban su actividad. En el vocabulario marítimo del antiguo castellano, se les denominaba prácticos o pilotos "lemanes", siendo la palabra lemán una deformación del vocablo inglés *helman* (helm-man: hombre del timón, timonel).

Las primeras embarcaciones destinadas al practicaje fueron Cútters (Fig.2) de un mástil o yawls de dos mástiles que fueron adaptados a dicha tarea. Después se comenzaron a diseñar embarcaciones específicas para dichos fines. Hoy en día lo más usado son las lanchas de gran velocidad de acero (por los golpes que pueden resultar de los atraques a barcos de acero en navegación), catamaranes y en casos especiales helicópteros.



Fig.2. Embarcación tipo Cútters de un mástil.

Fuente: <https://upload.wikimedia.org>

3.LA REGULACIÓN LEGAL DEL PRACTICAJE

3.1. Historia de la regulación legal

Si miramos atrás ya en la antigua Babilonia en el Código de Hamurabi (sobre 1.700 A.C.) y posteriormente en las leyes rodias (siglo III), se citan ciertos puntos de los derechos de practicaaje.

Posteriormente en el año 1160 aparecen Las Leyes de Oleron, promulgadas por Leonor de Aquitania, en estas leyes un práctico que perdiera su buque por cualquier imprevisto podía ser llevado hasta el molinete y decapitado allí por la tripulación. Inglaterra y Flandes introducirían esta ley posteriormente aunque sustituyendo la decapitación por el ahorcamiento. También en el “Libro de Consolat de mar” catalán se recoge que en el caso de que se tome como piloto a alguien y este alguien no supiera guiar a la nave a lugares a los que anteriormente había afirmado saber llegar, deberá ser decapitado.

En el siglo XVI surgen las llamadas Leyes de Wisby que contemplan al práctico de una manera anticuada, siendo unas leyes que entre otras cosas, expone la existencia de pilotos costeros denominados “lentsman” los cuales se comprometen a conducir a un buque al lugar de carga o descarga de su mercancía hasta o desde las cadenas del puerto, desde la cual dicha labor pasa a manos del patrón y los marineros. El gasto del servicio de practicaaje correspondía entonces a los mercaderes propietarios de la mercancía transportada.

También en el siglo XVI, concretamente la segunda mitad, en el Derecho francés nace el “Guidon de la Mer” regulando el servicio de practicaaje haciendo una distinción entre los “pilotajes” siendo los derechos de los prácticos que toman los maestros de navío al entrar o salir de las radas o zonas costeras peligrosas y el “lemanaje” efectuado por los barcos que van al encuentro de los buques y prestan su ayuda para entrar en los puertos. Sin embargo habría que esperar hasta la llegada de La Ordenanza de la Marina Francesa de 1681 donde encontraremos ahora sí, una

regulación específica para los prácticos recogida en el Título III del Libro IV dedicado a la "Policía de puertos y costas". En este periodo ya se distingue totalmente el piloto de la navegación que dirige la ruta de los pilotos prácticos. Estos últimos deberán superar ciertas pruebas para demostrar su valía y su función será la de llevar a los buques dentro y fuera de los puertos así como en las vías navegables. A partir de entonces sería necesario una autorización para desempeñar las funciones de práctico, no contar con esta sería castigado con penas corporales.

En el siglo XVII y trasladándonos al mediterráneo, podemos observar la pragmática de 1 de Septiembre de 1697 de la Isla de Malta, en su Título V a "pilotos, naocleros y vigías" que establece como obligación de los primeros disponer la partida del buque, realizar la debida vigilancia durante toda la singladura, dar las correspondientes órdenes al naoclero, levar anclas, plegar o cambiar las velas y variar las rutas.

En España y con gran influencia de la Ordenanza francesa de 1681, nos encontramos con las Ordenanzas Generales del Consulado de Bilbao de 1737, donde se contempla al piloto como segundo oficial de la nave o como piloto lemán o de navegación costera, no obstante el Consulado vasco ya había regulado la materia con anterioridad en la Ordenanza de Pilotos de 1561, la de 1596 que trata sobre la retribución de los pilotos que ofrecen su servicio, la de 1612 sobre pilotos lemanes y la de 1681 sobre aranceles.

Con la llegada de la codificación, el práctico apenas tiene mención en los Códigos de Comercio del siglo XIX, sus normas están más bien orientadas en leyes especiales que tratan sobre la organización de la administración del servicio y no tanto del tema jurídico. Resumiendo, la privatización del Derecho marítimo queda ubicada fuera del Código de los contratos auxiliares del transporte marítimo: el contrato de practicaje y el de remolque.

El CoCo de 1829 hace pocas menciones al practicaje. En el vigente Código de Comercio de 1885 tampoco está regulada ni la figura del práctico de puerto ni el propio contrato de practicaje, tan sólo se dan unas pocas pinceladas al tema, en concreto se menciona la obligación que tiene el capitán de pedir práctico en los puertos (art. 612.2), la consideración de los gastos de practicaje como avería simple (art. 807) o el supuesto de abordaje con práctico a bordo (art. 834).

Las bases de la normativa moderna de la administración sobre el práctico y el servicio de practicaje las encontramos en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 complementadas a su vez por las Bases Generales aprobadas por RO de 11 de Marzo de 1886, las cuales consiguieron dotar de una nueva perspectiva al servicio. Según el RO de 12 de Noviembre de 1906 se conoce al practicaje como “el acto de conducir o llevar un barco al fondeadero y dejarlo anclado en él o viceversa”. Posteriormente, con la Ley de Comunicaciones Marítimas de 14 de Junio de 1909 propuso una reforma a la legislación de practicajes y amarrajes. El RD de 13 de Octubre de 1913 hace responsable a los prácticos de la derrota de la nave desde el momento en el que la abordan hasta que la dejan fondeada en el sitio adecuado, a su vez se les obliga a indicar al capitán los rumbos necesarios que debe seguir para conseguirlo.

A partir de entonces, la reglamentación fue sufriendo algunos cambios hasta consolidar unas condiciones mínimas y comunes para todos los prácticos de puerto con la Orden de 18 de Noviembre de 1932.

El Reglamento General de Practicaje de 4 de Julio de 1958 reunificó un poco la dispersión de la codificación, fue de gran importancia y estuvo vigente hasta hace poco. Por último, aparece la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de Noviembre de 1992 (arts. 102 a 104), más tarde el Reglamento General de Practicajes de 1 de Marzo de 1996 surge para hacer un nuevo planteamiento normativo del práctico y del contrato de practicaje.

Encontramos un gran parecido en la organización del practicaje en los distintos países que componen la unión europea, que aun teniendo su corporación una naturaleza pública el servicio se hace empresarialmente por prácticos de carácter privado, estos efectúan un servicio público de seguridad a la vez que se encuentran bajo la disciplina de la Administración del Estado. La LPEMM de 1992 mencionada anteriormente minimiza el carácter de corporación de Derecho público a las Corporaciones de Prácticos de España, es más, se sigue una clara tendencia privatizadora en cuanto a la forma de gestionar y a la prestación del servicio.

3.2. El modelo de practicaje estatal

Este modelo es el seguido por los países escandinavos, por Portugal y por Grecia. El modelo establece el servicio de practicaje bajo la competencia directa de la autoridad central del estado haciendo uso de funcionarios o empleados públicos. El servicio de practicaje en estos países tiene una serie de características que son comunes, en concreto, las siguientes:

- 1) La regulación moderna del servicio de practicaje con disposiciones recientes que actualizan las exigencias técnicas de seguridad requeridas por el practicaje, con especial mención a los buques que transportan sustancias peligrosas o contaminantes y a una matizada concepción del practicaje.
- 2) La consideración del práctico como un empleado civil que depende de un organismo de la Administración marítima del Estado que actúa como órgano superior de control estableciendo las condiciones técnicas de prestación, la retribución por efectuar el servicio de practicaje o las exigencias para el licenciamiento de los prácticos.
- 3) El práctico actúa en calidad de consejero o consultor del capitán al cual corresponde la total responsabilidad de la maniobra.

3.3. La competencia portuaria sobre el practicaje

Pueden establecerse dos sistemas generales de prestación de servicio de practicaje: Un sistema con un esquema de tipo corporativo en más o menos privatizado y el modelo de organización estatal del servicio, normalmente realizado por funcionarios o empleados públicos. Ocurre que en algunos puertos del norte de Europa existe un sistema en el que el servicio de practicaje se viene efectuando bajo la Administración municipal.

3.4. Las corporaciones de prácticos

La Corporación de Prácticos es nada más y nada menos que la agrupación de los prácticos de cada puerto. Todos los prácticos que prestan servicio en un determinado puerto han de pertenecer a la corporación correspondiente con carácter obligatorio, la corporación está considerada una agrupación profesionales y goza de personalidad jurídica suficiente como para tener la capacidad de adquirir y poseer bienes de cualquier tipo y para realizar también todo tipo de actos y contratos , como si de un armador se tratase a todos los efectos refiriéndonos a las embarcaciones que están a su servicio (arts. 26 y 27 del Reglamento). Estas organizaciones dependen, en orden a su organización y gobierno, de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y dispondrán de las siguientes atribuciones según lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento:

- 1) Asegurar su prestigio y honor pudiendo imponer medidas correctivas a los miembros que cometen algún delito o falta disciplinaria gracias a la autoridad local de Marina.
- 2) Velar en la medida de lo posible por la mejor consecución de su servicio.
- 3) Aconsejar a los organismos oficiales en aquellos temas relacionados con sus funciones.
- 4) Llevar al Ministerio competente, mediante la autoridad local de Marina, las mociones que crea oportunas para lograr la mayor eficacia en el funcionamiento de la Corporación.
- 5) En el caso de ser necesario, impulsar la creación de instituciones de previsión social sin que entren en conflicto con lo establecido en las disposiciones que regulan la Mutuality de Prácticos de Puerto.
- 6) Administrar los fondos de la Corporación.
- 7) Cumplir y hacer que se cumplan las disposiciones dictadas o que posteriormente se dictasen por el Ministerio de Trabajo en cuanto a relaciones laborales entre la Corporación y el personal de la administración.

Las Corporaciones, como he mencionado anteriormente, responden ante la autoridad local de la Marina cuando se cometa algún tipo de infracción, así como el incumplir las órdenes o indicaciones que hubieran recibido de dicha autoridad. Los castigos de tipo económico que se impongan a estas Corporaciones, es decir las sanciones, serán repartidas entre los prácticos que las forman.

La subsecretaria de la marina mercante, a petición de la autoridad local de marina, podrá poner al frente de las corporaciones a un práctico denominado práctico mayor, el cual se encarga de dirigir los servicios. Una vez nombrado el práctico mayor, la autoridad local de marina podrá proponer a la subsecretaria la destitución del mismo si lo considera oportuno justificándolo.

3.5. El practicaaje en el derecho español

En las normativas presentes en el ordenamiento jurídico español predominan normas de distinta naturaleza, pública y privada, predominando el marco jurídico del practicaaje como un servicio de tipo portuario. Podemos encontrar dos vertientes en la institución:

- La de carácter administrativo con la labor de regular los contratos entre la Autoridad Portuaria, titular del servicio, y los concesionarios en cuanto a gestión indirecta sometido al Derecho privado se trata y en su defecto a la normativa de leyes de contratos del estado.
- La vertiente en la que las obligaciones adquiridas mediante el contrato por la parte que da el servicio y quien se aventaja de él, se plasman en el contrato privado de practicaaje, sometido a la regulación normativa mercantil y civil correspondiente.

La poca regulación presente en el código de comercio sobre este tema, tiene su principal causa en que el práctico se trata como una figura de tipo público, lo que explicaría la abstención del Código a la hora de detenerse en la relación obligacional del practicaaje. La importancia de la reglamentación administrativa se observa por ejemplo en la ordenación del servicio y las tarifas que se dan relacionadas tales cuestiones a la negociación privada. Por esa razón, a lo largo del siglo pasado, la

disciplina legal básica de la institución recae en el Reglamento General de Practicajes y no tanto en el CoCo que recoge de forma simple y aislada varios supuestos de practicaje. Así, el art. 612 del CoCo se establece como inherentes al cargo de capitán la obligación de “Solicitar un práctico para la maniobra del buque en todos aquellos casos en los que lo requieran las necesidades de la navegación y más en concreto cuando haya que salir o entrar del puerto”. Todavía la obligación de solicitar los servicios del práctico permanece en el ámbito privado de la navegación. No sería hasta un tiempo después cuando se estableciera el servicio de practicaje como obligatorio debido a la seguridad marítima, no obstante sigue teniendo un componente contractual mercantil de suma importancia.

Otro artículo digno de mención dentro del CoCo sobre el práctico es el artículo 612 que obliga al capitán a “hallarse sobre la cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de los puertos... a no ser que se disponga a bordo un práctico en el ejercicio de sus funciones”. El problema que se da en este caso es la interpretación de tomar el mando dado que puede dar lugar a confusión debido a que atañe a la jefatura de la nave y del viaje marítimo, el cual corresponde al capitán del buque, dado que es la figura que manda sobre la tripulación y dirige al buque, podríamos ahorrarnos este malentendido si entendemos que tomar el mando en este caso equivale a dirigir la maniobra en cuestión para la entrada o la salida del puerto, siendo un caso que requiere la presencia física y la supervisión personal del capitán. Esto nos llevaría a entender porqué si el práctico esta a bordo, el capitán pueda liberarse de la determinación concreta de la maniobra, lo que no impide que en ambos supuestos responda por los actos de aquel. Así queda registrado en el art. 834 del CoCo. El supuesto en el que se produzca el abordaje estando el práctico a bordo, diciendo en resumidas cuentas: En el caso de que los prácticos estuvieran presentes en los buques que se abordan el capitán no quedaría eximido por los las responsabilidades en las que incurren, pero tendrán derecho a ser indemnizados.

Sea como sea el practicaje puede ser denominado como acto de comercio debido a que está recogido en el propio Código, se realiza entre el naviero que es en este caso el empresario marítimo y el práctico, esto da como resultado que el contrato de

practicaje en tanto que contrato de arrendamiento de obra ha de llevar por las disposiciones contenidas en el propio Código.

En cuanto al tema público en España sobre el practicaje, está regulado en los artículos 102 a 104 y en la disposición Transitoria Segunda del la LPEMM haciéndose cargo la primera de regular las condiciones, prestaciones, tarifas y la capacidad sancionadora y la segunda la habilitación profesional de los prácticos y en el vigor RGP de Marzo de 1996. Con la aparición de la Ley de puertos se produce un cambio interno a nivel estructural con el cambio de la titularidad del servicio de practicaje que pasa a La Autoridad portuaria y se aleja de la Administración marítima.

Como conclusión, el practicaje es un servicio portuario de gestión indirecta por las Corporaciones de Prácticos que ya no son consideradas entidades de Derecho Público.

Por último la Disposición Transitoria Segunda expone la relación existente entre los actuales prácticos de puerto y la nueva configuración del servicio a manos de la LPEMM destacando el compromiso que asumen las Autoridades Portuarias al existir prácticos en condiciones anteriores a la Ley, de contratar los servicios con las respectivas Corporaciones o entidades que las sustituyan.

El RGP de 1996 agrupa todas las disposiciones que son de aplicación de la Ley de Puertos en cuanto a practicaje se refiere. Regula en concreto: El servicio de practicaje en el puerto (naturaleza, gestión del servicio y condiciones de la gestión, casos en los que es obligatorio y exenciones), la ordenación referente a la seguridad marítima (condiciones técnicas discrepancias profesionales y disponibilidad del servicio) y por último la nueva disposición del reglamento, los requisitos profesionales y el régimen de sanciones de los prácticos y del practicaje. Aunque suele decirse que el RPG de 1996 rige la materia junto a los mandatos legales de la Ley de Puertos, lo cierto es que algunos aspectos de gran relevancia son herederos directos del ya anticuado RPG de 1958.

El nuevo reglamento contiene muy pocas novedades si lo comparamos con el anterior, por una parte enumera las infracciones y sanciones que tienen que ver con el

servicio en el Capítulo VII y por otra pueden destacarse varios contenidos de mayor importancia como:

- El practicaje es un mero servicio de asesoramiento con el fin de facilitar la entrada, salida de buques y maniobras de puerto con el objetivo de garantizar la seguridad.
- La Autoridad Portuaria mediante contratos, será la encargada de ejercer el servicio de practicaje, estableciendo las condiciones y efectuando el control adecuado sobre este.
- La Administración Marítima determina la necesidad del servicio de practicaje y su obligatoriedad, los requisitos profesionales y de titulación de los aspirantes, las pruebas, las condiciones de formación permanente y reciclaje y la comprobación de la cualificación técnica y aptitud física de los prácticos.
- Todos aquellos buques con un arqueo superior o igual a 500 GT están obligados, salvo exenciones, a usar el servicio de practicaje pudiendo la dirección general de la marina mercante establecer algunas excepciones.
- Los prácticos deben estar en posesión del título profesional de Capitán de la Marina Mercante y demostrar dos años de mando en buques con más de 1000GT en los últimos diez años.
- La Dirección General de la Marina Mercante determina las distintas pruebas teóricas con el fin de conocer la capacidad de los Prácticos y el período de prácticas que han de realizar para cada puerto.
- La Autoridad Portuaria determina y autoriza las prácticas a los aspirantes para el servicio, estas se efectuaran bajo la supervisión y responsabilidad de la Corporación de Prácticos.

- La Dirección General de la Marina Mercante, habilitará al práctico una vez este haya superado las pruebas y las practicas de Práctico y tras ello la Autoridad Portuaria realiza su nombramiento.
- La Dirección General de la Marina Mercante controla las condiciones mínimas necesarias para dar el servicio de practicaje, esto se debe a la seguridad. Las condiciones mínimas se refieren a condiciones técnicas, es decir a los dispositivos en tierra, medios de comunicación y radioeléctricos, a las características y condiciones de las embarcaciones, tripulación, procedimientos de comunicación de los Prácticos con los buques y las Capitanías Marítimas y a los tiempos máximos de trabajo efectivo y períodos mínimos de descanso de los Prácticos.
- Las Capitanías Marítimas son las encargadas de resolver las discrepancias profesionales surgidas entre los Prácticos y las Autoridades Portuarias sobre posibilidad de realizar su servicio.
- Los servicios de practicaje y de remolque portuarios han de estar siempre disponible para cuando los Capitanes Marítimos lo requieran por razones de seguridad.

Como podemos ver, el practicaje es una de las instituciones más antiguas del Derecho Marítimo, actualmente se considera un servicio público de la navegación. Todos los estados tienen zonas de practicaje obligatorio, esta obligatoriedad se debe a que por muy completos y detallados que venga los portulanos y los derroteros estos nunca podrán expresar todos los detalles que en un momento dado tengan gran importancia debido a las variaciones y particularidades de la costa y las condiciones especiales de cada puerto.

3.6. Regulación a nivel internacional

A nivel internacional hoy en día el esquema-tipo del practicaaje se rige por los siguientes criterios básicos:

- El práctico ha sido anteriormente capitán de un buque y está obligado a informar de las deficiencias importantes que sean un peligro para la navegación de los barcos en los que realizan su labor. En el supuesto de producirse una emergencia o accidente los prácticos pasan a depender de la autoridad competente. Estos profesionales del sector suelen tener limitada su responsabilidad civil.
- Los prácticos de cada puerto suelen ser profesionales autónomos (en algún país pueden ser funcionarios), se agrupan localmente en una asociación o empresa única que lleva y explota el servicio en exclusividad, de acuerdo con las condiciones que se hayan acordado localmente en cada lugar.

En resumidas cuentas, de lo que se trata siempre en estos sistemas es de vincular al servicio de practicaaje y a los prácticos, con la seguridad de la navegación sin olvidar por supuesto a la economía portuaria.

4.EL PRACTICAJE COMO CONTRATO

4.1. Definición legal del contrato de practicaje.

Debemos admitir en primer lugar, que existe una figura contractual, debido a que se va a dar un servicio público obligatorio con unas determinadas tarifas que la administración ha fijado previamente, sin embargo, algunas doctrinas señalan que en vez de un contrato el servicio de practicaje nace de un pacto, lo cierto es que esto no impide pensar en el contrato forzoso debido a que aunque tenga un origen extraño este pacto se realiza bajo una serie de pautas de la contratación mercantil y civil. El origen del problema es que cuando se trata del practicaje obligatorio, el capitán tanto a la entrada como la salida de puerto debe usar el servicio prestado por un práctico, haciendo que la voluntad de las partes desaparezca, aludiendo a la definición de contrato forzoso, no obstante la seguridad de la navegación es de interés público, por ello está justificado que no haya esa libertad a la hora de determinar el contenido y los efectos del contrato.

Tomando el practicaje como un contrato real podemos definirlo como:

1. El contrato por el cual el práctico a cambio de una retribución que aporta el naviero, se compromete a amarrar o desamarrar el buque o a llevarlo dentro o fuera de un puerto determinado.
2. Es un contrato auxiliar de los contratos de fletamento y transporte en el que el capitán actuando en nombre del naviero, contrata los servicios del práctico como un asesor que le aconseja con determinadas maniobras, rumbos.... a cambio de una remuneración.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) en su art. 102.1 define el practicaje como: "El servicio de asesoramiento a los capitanes de los buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida a puerto y las

maniobras náuticas dentro de éste en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en dicha Ley.

Hay que señalar que este contrato como acuerdo entre sujetos privados no está específicamente regulado ya que el código de comercio (CoCo.) apenas lo menciona y solamente alude a la obligación que tiene el capitán de solicitar este servicio en los puertos que no conozca, pero no hay una definición legal del contrato como tal.

4.2. Generalidades

Como ya he dicho entendemos la palabra practicaje como el acto de Servicio que los prácticos prestan a las naves dirigiendo las maniobras que éstas requieran para su desplazamiento dentro o fuera del área de operaciones del Terminal.

Una vez nos ha quedado claro el concepto de practicaje debemos tener en cuenta de que este puede ser de dos tipos: Facultativo u obligatorio.

- Facultativo: Practicaje en el que el buque o su capitán puede o no tomar práctico en las entradas y salidas de los puertos.

- Obligatorio: aquel practicaje por el cual el capitán ha de servirse del práctico ineludiblemente. Se entiende que se sirva o no el capitán del práctico, tiene que abonar la tarifa determinada por los servicios.

Cuando se realiza el contrato surgen una serie de derechos, responsabilidades y obligaciones por parte de ambas entidades presentes en ese acuerdo. No obstante, en España, se da el caso de que en casi todos los puertos de practicaje obligatorio el capitán no tiene libertad a la hora de contratar, de la misma manera, salvo causa de fuerza mayor, los prácticos están obligados a subirse a bordo del buque que requiere su obra. Puede parecer a simple vista que se trata de un contrato forzoso o dictado, es decir un contrato que ha sido impuesto a los contratantes, lo que quiere decir que es un contrato que no nace de un acto de las partes.

4.3. Características del contrato de practicaje.

Examinado este tipo de contrato, vemos que en resumidas cuentas todos presentan los siguientes puntos en común:

1. Es un contrato tipo, esto quiere decir que se realiza en serie y su contenido uniforme ya está establecido de antemano sujeto a tarifas y reglamentos que normalmente vienen impuestos por poderes públicos.
2. Es bilateral oneroso: Bilateral porque se celebra entre dos partes contratantes y cada una de las partes que intervienen en el contrato se compromete a algo a cambio de un resultado, en el caso del capitán significaría la seguridad de llevar a un asesor a bordo del buque que conoce el puerto y los posibles peligros que puedan presentarse, y para la otra parte, el práctico, supone una retribución económica a cambio de su obra. Es oneroso porque el práctico tiene la obligación de prestar su servicio y sus capacidades así como su embarcación de práctico.
3. Consensual: Este contrato se perfecciona con la simple solicitud del servicio por el capitán o el consignatario, pues se entiende que el práctico está siempre en oferta al público, pedir este servicio verbalmente, en forma escrita o de otro modo equivale a la aceptación del contrato.
4. Es atípico: Debido a la falta de regulación específica en el código de comercio.
5. Mercantil: es un acto de comercio que aunque no está regulado por el código de comercio, sí ha sido contemplado en varios preceptos en los que se habla de la actividad del práctico, el abordaje con práctico a bordo o la naturaleza de los gastos de pilotaje.... Se da en este caso una conexión con la explotación de la empresa de navegación por parte del naviero.
6. Arrendamiento de obra: Esto se debe a que una de las partes se obliga a ejecutar una obra o acción por un precio determinado, se promete un resultado, en este caso conducir el buque a un fondeadero seguro o dejarlo en franquía sin considerar el trabajo que produce este resultado y la actividad del práctico es autónoma ya que el objeto del contrato no está sujeto al capitán.

7) Las partes contratantes son el naviero representado por el capitán y el práctico, no así la corporación de prácticos ya que en el reglamento no alude a la responsabilidad de la corporación por los hechos del práctico.

8) En el contrato el práctico es un funcionario público, no obstante no es funcionario del Estado porque las retribuciones por efectuar su labor no provienen de fondos públicos, si no del naviero, la otra parte contratante.

10) Se establecen unas obligaciones que se deben cumplir que son por parte del práctico la prestación de su obra y por parte del naviero el pago del precio estipulado.

4.4. Partes del contrato

4.4.1.1 Naviero

El naviero compone una de las partes del contrato, no obstante la figura de este está representada por el capitán del buque por lo tanto es él quien lo concluye, el capitán recibe por lo tanto el mando y por el momento legalmente es investido de una serie de poderes destinados a garantizar la seguridad de la navegación.

4.4.1.2. Obligaciones del naviero

En el contrato la principal obligación que se le impone al naviero que utiliza este servicio es la de pagar la tarifa correspondiente, una retribución económica. A esta obligación debemos añadir el deber que tiene el capitán de colaborar en la medida de lo posible con el práctico durante la maniobra de practicaje, para ello ha de informar al práctico del estado del buque o cualquier otro dato de interés con el fin de que el servicio se preste adecuadamente.

Es necesario establecer el principio general por el cual las retribuciones exigibles como consecuencia de dar los servicios portuarios tienen el carácter y la consideración legal de precios privados según (art 70.1 LPEMM). Teniendo esta consideración en mente vemos que a diferencia de lo que viene ocurriendo con los

denominados precios públicos, no existe en si la intervención formal previa del Ministerio de Economía y Hacienda, y por otra parte, la impugnación de la disposición administrativa de carácter general es la que determina las tarifas máximas y mínimas de las prestaciones portuarias.

El pago de las tarifas debido al servicio prestado da lugar a una especie de privilegio marítimo que se integra en un derecho de garantía sobre el buque que viene siendo reconocido en la generalidad de las disposiciones, fijando el orden de preferencia para la realización de los créditos marítimos privilegiados. Según el artículo 2.1 del Convenio de Bruselas de 10 de Abril de 1926, el carácter de privilegiados sobre el buque y fletes vienen definidos en un orden en concreto: costes judiciales, gastos para la conservación y venta del buque, los derechos de puerto, los impuestos y los gastos de pilotaje.

4.4.2. Práctico

El practicante es una de las profesiones más antiguas y menos conocidas, siendo además una de las más importantes en la seguridad de la navegación. El riesgo económico, ambiental y para las vidas humanas que representan los grandes buques de carga de la actualidad, hacen que la figura del práctico sea esencial.

Un práctico es un marino que guía a los buques en aguas peligrosas o con una gran cantidad de tráfico, como pueden ser puertos, canales estrechos o ríos. No obstante, es sólo un asesor, debido a que el capitán del buque continúa al mando.

4.4.2.1. Obligaciones del práctico

La obligación principal del práctico consiste en realizar su actividad adecuadamente. La labor del práctico mediante la LPEMM y el RPG de 196 queda reducida a un mero asesoramiento de seguridad para los capitanes de los buques en las maniobras de puerto quedando la responsabilidad de la ejecución de la maniobra sobre el capitán, lo que no implica que el práctico quede fuera de toda responsabilidad pues éste

incurrirá en tal cuando el consejo que de no sea el adecuado, por acción u omisión. Pero si el capitán se negará o fuera contrario a seguir sus indicaciones, el práctico queda libre de toda responsabilidad del consejo que ha emitido y por lo tanto de los daños causados al buque o a terceros.

El práctico debe ejecutar sus obligaciones con prontitud y diligencia, desde la perspectiva del reglamento vigente se ha suprimido la consideración del retraso en la prestación del servicio que tenía el antiguo art.22 del RGP de 1958 en el cual queda plasmado el hecho de que el buque “Se mantenía sobre la máquina más de media hora”, estando el práctico autorizado a reclamar el 50% del importe total de los servicios que se han prestado. Esta penalización económica ha desaparecido del actual RGP.

El hecho de negarse a dar la prestación del practicaje sin que suponga un incumplimiento del contrato está contemplado en el art. 24.3 del RGP que dice: “ Cuando el práctico crea que una maniobra es arriesgada ya sea por razones de calado, mal tiempo o cualquier otra causa, podrá desaconsejar la realización de la misma, justificando la decisión que ha tomado ante la Autoridad Portuaria, quedando en manos de esta la reanudación de la maniobra y por lo tanto la continuación del servicio a resultas de la decisión de aquella". Si el práctico no aceptase la resolución dada, la disputa la resolverá el Capitán Marítimo tal y como está dispuesto en el (art. 102.8dLPEMM). Y si ocurriese que la Administración Marítima ordena el servicio, el práctico no podría negarse a efectuarlo debido a que incurrirá en responsabilidad contractual frente al naviero que ha solicitado obra y en responsabilidad administrativa frente a las autoridades marítimas y portuarias.

5. CLASES DE PRACTICAJE

5.1. Tipos de practicaje

El servicio de practicaje no consta exclusivamente de una sola operación, realmente este servicio se divide en:

- **Practicaje de puerto:** Es aquel servicio que se realiza desde la rada hasta el muelle correspondiente, normalmente los prácticos abordan el buque en proximidades del muelle.
- **Practicaje de río:** practicaje realizado en determinado tramo de un río, o en tramos de aguas restringidas cuando el recorrido antes de llegar a puerto es prolongado.
- **Practicaje en aguas congestionadas:** Es el practicaje que se realiza en lugares en los que la intensidad de tráfico hace peligrar la navegación, suele ser optativo y puede ser tanto en navegación costera como oceánica.
- **Practicaje de entrada:** En este caso se solicita el servicio del práctico para llevar a un buque desde la entrada de un puerto a un fondeadero seguro o a un amarre en el interior del mismo.
- **Practicaje de salida:** Se trata de lo contrario a lo descrito en el punto anterior, es decir guiar al buque para la salida de puerto, esta maniobra comprende desde que esté el ancla a pique o se han largados los últimos cabos hasta que lo deje franco para comenzar la salida.
- **Amarraje:** Operación por la cual un práctico deja un buque debidamente fondeado o amarrado a un muelle o boya dentro de un puerto o bahía. El servicio de amarraje empieza cuando se inicia la maniobra de fondeo o la de amarre.
- **Desamarraje:** se trata de lo contrario a la operación anterior, que finaliza al estar el ancla a pique o, en caso de no hallarse ésta fondeada, al largar el último cabo.
- **Movimiento interior:** este servicio se presta para llevar un buque en el interior de un puerto o su bahía a otro lugar del mismo.

5.2. Practicaje, remolque y asistencia

La gran actividad portuaria así como el volumen de tráfico y otras cuestiones hacen que muchas veces sea necesaria no solo la ayuda del práctico, sino también en algunas ocasiones el uso de remolcadores, incluso el practicaje puede constituir un verdadero salvamento.

5.2.1. Practicaje y remolque

En el practicaje con remolque encontramos dos casos:

1. Cuando el práctico conduce la nave y al remolcador que lleva a esta.
2. Cuando con un remolcador de la corporación de prácticos efectúa un verdadero remolque con dos o más naves.

1. Practicaje de los remolcadores y naves remolcadas

En este caso el práctico conduce la nave y al remolcador que lleva dicha nave pudiendo darse dos supuestos:

- a) Cuando el práctico conduce el remolcador de otro naviero.

En este apartado destaca el apartado de responsabilidad, dado que es importante conocer en caso de que se produjera un accidente de quien sería la culpa, si del remolcador o del propio práctico, siendo claro que el responsable sería el propio práctico al pertenecerle la dirección de la maniobra de remolque.

- B) Cuando el práctico lleva la nave y el remolcador a la vez.

En este caso el práctico se encuentra en el puente y la maniobra se dirige desde ahí, siendo en este supuesto más complicado ver quien tiene la responsabilidad en caso de accidente. Lo oportuno sería ver si la causa del accidente es debido a la ejecución de la maniobra por parte del remolcador y si el daño puede derivarse por culpa del capitán o de la tripulación de su nave, también puede darse ser que el remolcador haya interpretado mal una orden del práctico haciendo que la nave remolcada

aborde a otra embarcación haciendo ahora que la culpa no sea del remolcado sino del remolcador quedando el práctico al margen.

5.2.2. Remolque efectuado con los remolcadores de la corporación de prácticos

Cuando los prácticos tengan la autorización del comandante de marina pueden cumplir operaciones de remolque. Esta es la situación en la cual la prestación del servicio de remolque viene asumida por la propia corporación que ejerce en un puerto el servicio de practicaaje.

En este caso se trata de un remolque de practicaaje debiendo examinar cual de las dos prestaciones prevalece sobre la otra, siendo muy posible que la nave remolcada por un remolcador de la corporación tenga el práctico a bordo, dando por supuesto que la dirección del convoy sigue en el remolcador práctico y entonces este remolcador de la corporación como director de la maniobra teniendo este hecho gran importancia, dado que de esta maniobra será responsable hacia terceros de los daños ocasionados mientras dure el remolque, sin perjuicio de poder dirigirse luego contra el naviero e incluso contra el mismo práctico que efectuaba su obra en la misma.

2) Practicaaje y asistencia

Puede darse el caso de que a veces que el práctico preste su obra al buque en circunstancias de tiempo y lugar peligrosas, esto hace que el propio servicio de practicaaje se amplíe, incluyendo de esta manera la asistencia. En este caso hay que determinar si al incluirse la asistencia en el practicaaje, la retribución correspondiente por el servicio aumenta o está sujeta a una reglamentación especial.

Es importante delimitar en primera instancia que factores son los que pueden provocar que se dé un servicio de asistencia que va unido al practicaaje, siendo estos los siguientes:

1. Que la nave se encuentre en peligro.
2. Que la asistencia sea prestada por quien no esté ligado al propio buque por una relación del tipo jurídica, en virtud de la cual tenga que realizar dicha actividad.
3. Que las operaciones de asistencia no se realicen en contra de la voluntad del dueño de la nave que se encuentra en peligro, ya que de lo contrario, nos encontraríamos con una injerencia en la esfera jurídica de otros.

Siguiendo con el tema de la retribución especial al añadir la asistencia recurriremos a la legislación española, en concreto a la ley de 24 de diciembre de 1962 que en resumidas cuentas establece que: Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil, dará lugar a una remuneración o compensación equitativa y que por el contrario no se deberá ninguna remuneración si el auxilio prestado no llegase a producir resultados útiles.

Se debe por lo tanto considerar la asistencia como un servicio especial del practicante. Por otro lado el práctico no forma parte de la tripulación y entonces debemos separar la posición del práctico y la de tripulación a efectos del derecho a percibir el premio por la asistencia prestada.

Hemos dicho anteriormente que la actividad del práctico es la de proteger la seguridad de la navegación evitando cualquier peligro posible. Sin embargo, al producirse la asistencia el peligro ya no es un peligro en potencia, este se ha convertido en un peligro real y por lo tanto aunque anteriormente no se hubiera realizado un contrato de asistencia, se debe remunerar al práctico por haber otorgado ese servicio imprevisto pudiendo este reclamar el premio en nombre propio.

También puede ocurrir que un práctico no esté en servicio y viendo que un buque al que ya había prestado servicio corre peligro, por su propia iniciativa preste una verdadera asistencia. En este caso de la misma manera, tendría derecho a recibir esta remuneración.

La ley del 24 de diciembre de 1962, sobre salvamentos y Hallazgos, establece en el artículo 7º: "La tercera parte de la remuneración que se señale como consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior, una vez deducidos los gastos y las

indemnizaciones por daños y perjuicios, corresponderá al armador del buque o explotador de la nave o aeronave auxiliadoras, en los dos tercios restantes, participaran : 1º los componentes de la dotación y 2º las personas ajenas a la misma" Como el práctico no forma parte de la dotación del buque asistente, tiene derecho a reclamar su remuneración, la cual estará comprendida dentro de los dos tercios restantes, deducido el tercio que corresponde al armador y deducidos los gastos de indemnización por daños y perjuicios. En definitiva será el tribunal marítimo central, el que fije su participación en la remuneración.

6. EMBARCACIÓN DE PRÁCTICO

La embarcación del práctico es un buque de propulsión mecánica usada para el embarque y desembarque del práctico. Puede ocurrir que la estación de prácticos sea un buque, este ha de tener alojamiento para los prácticos que están esperando su turno, tendrá además embarcaciones pequeñas para llevar a los prácticos a los buques que requieran su servicio.

Con el fin de facilitar su identificación, estas embarcaciones como norma general llevarán una franja horizontal alrededor del casco y en ambos costados con la identificación de "Embarcación de prácticos", también cuando estén en servicio han de izar la bandera Hotel del código internacional de señales.



Fig.3. Embarcación de práctico.

Fuente: <http://www.puertosdetenerife.org>

La embarcación de prácticos cuando se encuentra cercana a otras embarcaciones de propulsión mecánica puede emitir las señales acústicas y luminosas que están presentes en las reglas 34 y 35 del RIPA para evitar abordajes e indicar su maniobra.

En la imagen siguiente (Fig.4) podemos ver la configuración de luces correspondiente a una embarcación de prácticos.

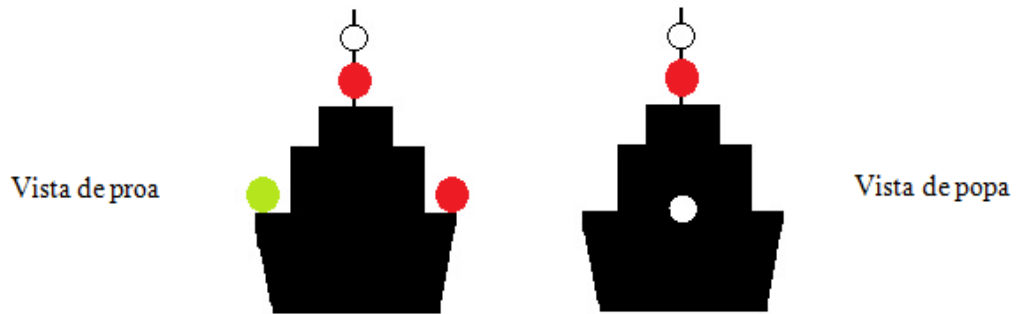


Fig.4. Configuración de luces de la embarcación de práctico.

Fuente: Elaboración propia

Como podemos observar llevarán dos luces visibles en todo el horizonte siendo la superior blanca y la inferior roja, si estuviera en navegación llevaría además las luces de costado y la de alcance.

Cuando el buque de práctico no está en servicio, exhibirá las luces y marcas que corresponden a embarcaciones de su misma eslora.

7. ESCALA DE PRÁCTICO

7.1. Generalidades

Poco a poco los buques han ido aumentando su tamaño, esto ha llevado a un aumento del problema de la seguridad en caso de embarque y desembarque de los prácticos. A medida que ha ido aumentando el tamaño de los buques lo ha hecho también la distancia que hay desde el agua hasta la cubierta principal del buque, siendo esta distancia en muchas ocasiones demasiado grande, llevando a un riesgo de escora o balance a causa del ángulo que forma la escala con el costado del buque.

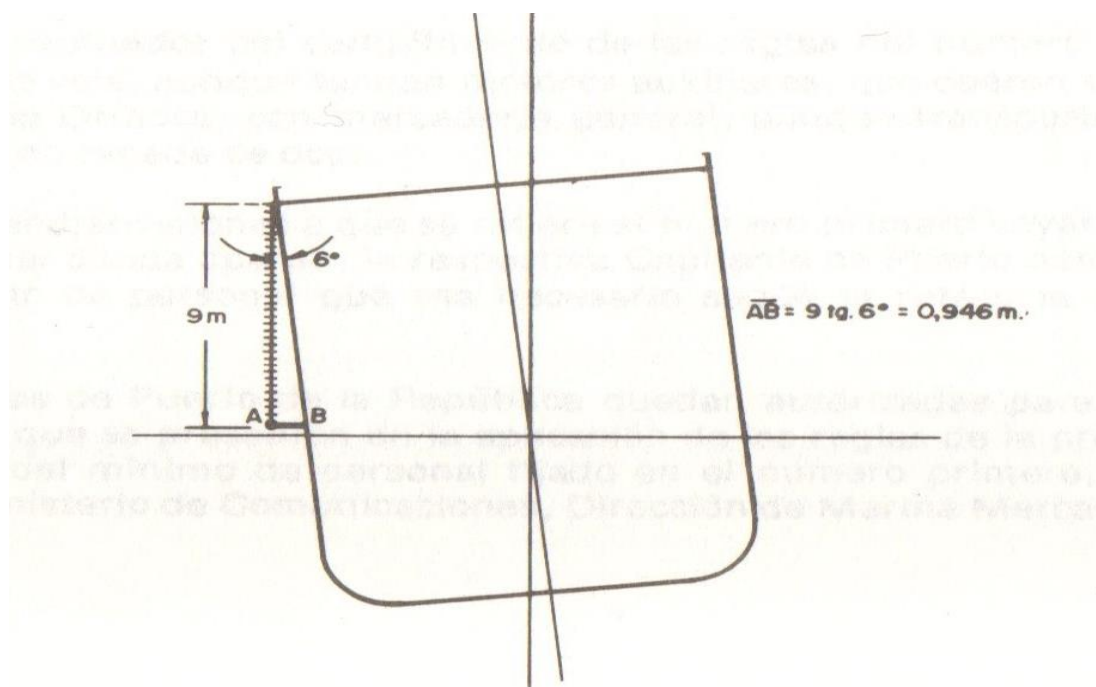


Fig.5 Escora producida por la escala de práctico.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima*, vol.1.

En esta ilustración (Fig.5) podemos observar como con una escora de 6° una escala de 9 metros se separa del casco por la parte inferior una distancia $AB = 0.946$ metros

A raíz de varios accidentes fatales, la OMI estableció una serie de recomendaciones sobre el uso de la escala de práctico en la Res. A-275(VIII) DE NOVIEMBRE DE 1973. Siendo ratificada en el convenio para seguridad de la vida humana en el mar de 1974.

7.2. Seguridad en la escala de práctico

La escala de práctico deberá cumplir con ciertos requisitos en tema de seguridad de construcción y equipos. Si bien se denomina escala de práctico, esta puede ser usada por otras personas como las autoridades de puerto. Estos son algunos de los requisitos fundamentales que debe cumplir la escala de práctico:

- La escala deberá ser supervisada por un oficial competente, la supervisión de la misma consistirá en revisar el estado de los peldaños, la forma del amarre, que esté limpia...
- Podrá ser ubicada tanto a babor o a estribor según se requiera, la banda por la que subirá será acordada con anterioridad al igual que la distancia entre el agua y el peldaño inferior en la comunicación entre el práctico y el capitán.
- La escala ha de estar en un lugar en el que no se produzcan descargas de agua, por ejemplo el agua con la que se enfrían las maquinas, de los imbornales de cubierta y lugares en los que haya salientes o verdugillos que no permitan que esta quede recostada sobre el casco.
- En cuanto los peldaños y travesaños de la misma serán de madera y se barnizarán o en su defecto se recubrirán con algún material transparente con el fin de poder detectar cualquier fallo grave.

- La escala tiene que ser capaz de permitir subir al práctico con total seguridad, siendo esta de un solo tramo y con una longitud comprendida entre 1.50 m y no menos de esto y 9.00 m.
- De noche ha de alumbrarse la parte del casco y la zona de cubierta por la que embarca el práctico, un aro salvavidas con luz de encendido en automático y un cabo guía estarán preparados para usarse en caso de ser necesario.

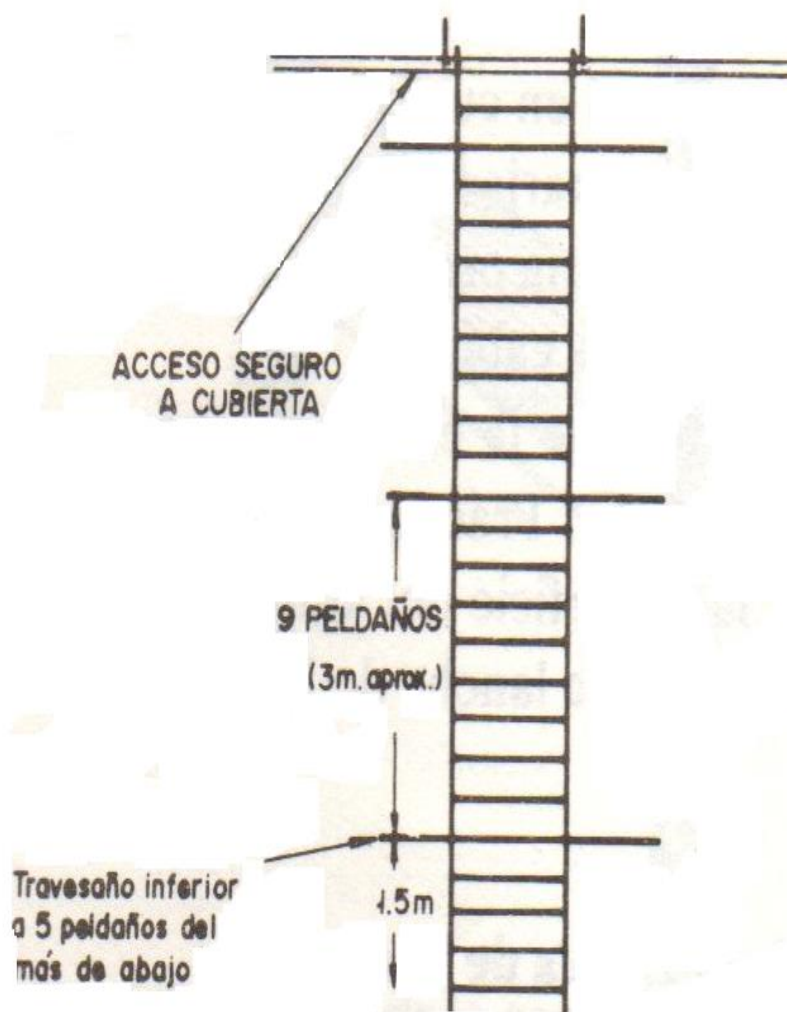


Fig.6 Escala de práctico.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

Si la distancia fuese mayor a 9.00 metros entonces necesitaríamos la ayuda de una escala real.

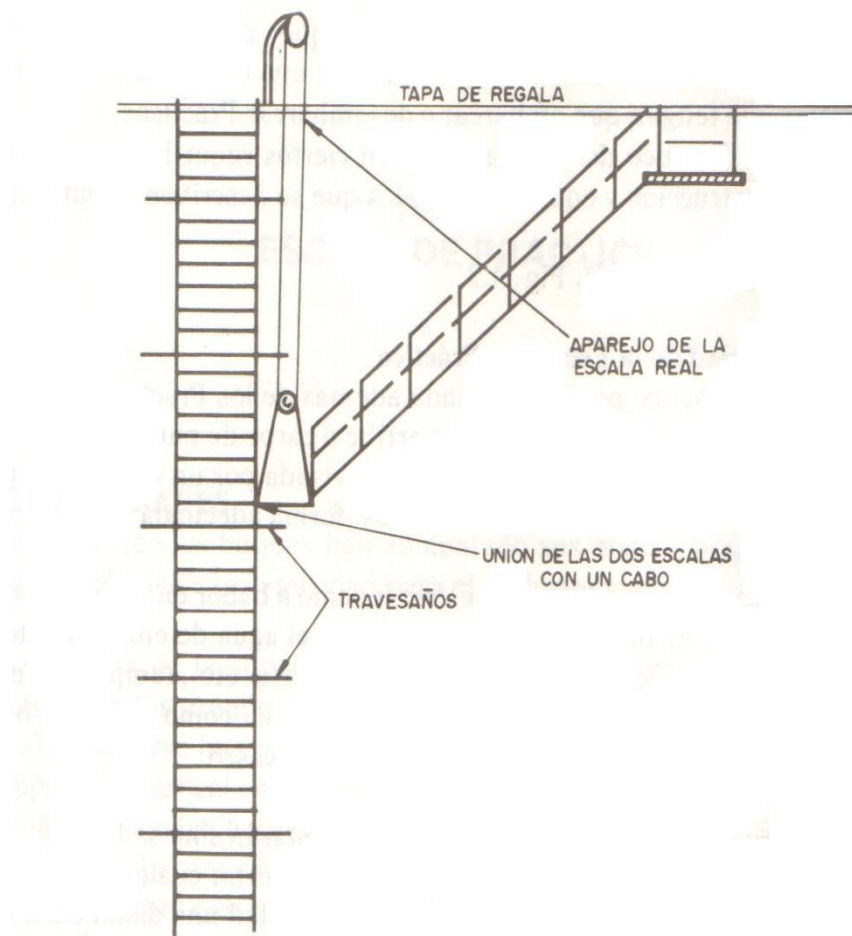


Fig.7 Escala de práctico en combinación con la escala real.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, Temas de la seguridad marítima, vol.1.

Dependiendo del tipo de buque, más en concreto de su tamaño, la escala tendrá una medida u otra, la longitud ideal de la escala para cada buque es tal que permita al práctico trepar con seguridad y comodidad sea cual sea la condición de carga y de asiento y con una escora máxima a la banda contraria de unos 15°.

La escala solo se podrá usar por una persona a la vez, ayudándose esta de los cabos de la misma y no de los peldaños.

7.3. Construcción de la escala de práctico

Los peldaños han de ser de madera o de algún otro material que tenga las mismas propiedades, han de ser de una pieza y no deben tener nudos. Su superficie debe de ser estriada con el fin de evitar resbalones y no debe estar pulida.

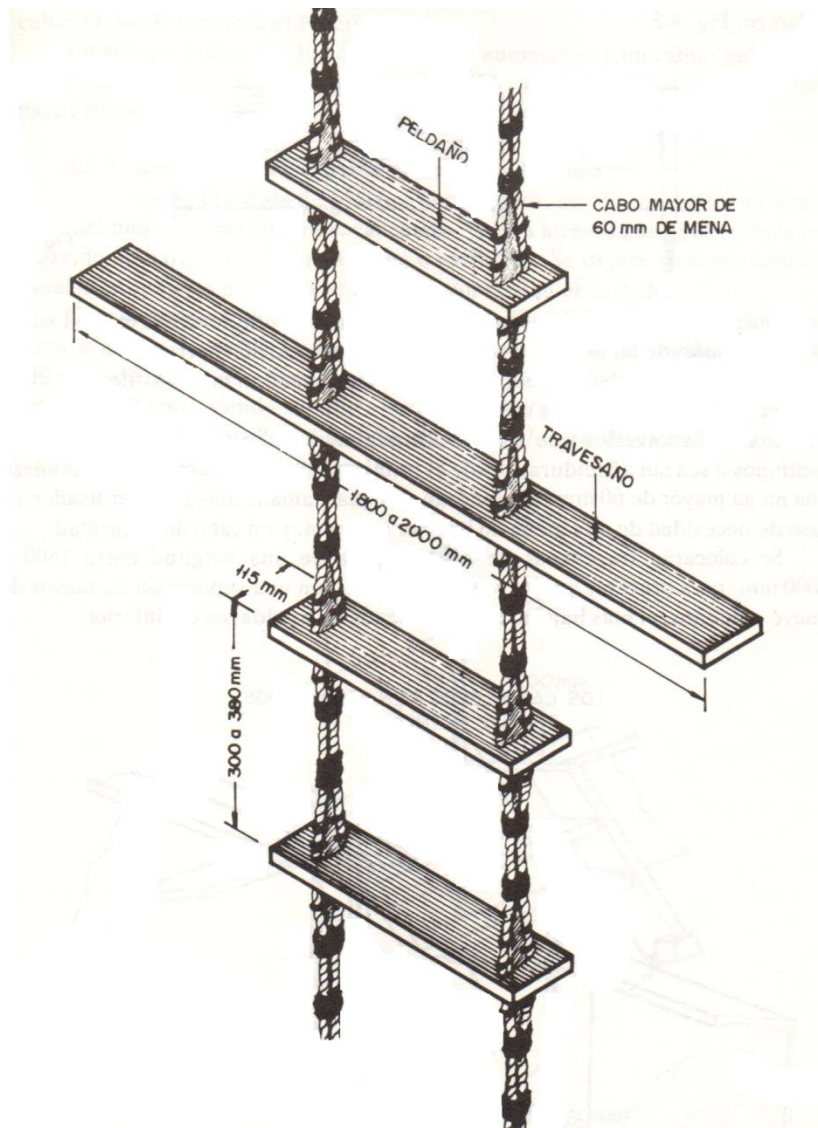


Fig.8. Medidas de la escala de práctico.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

Con el fin de evitar alguna posible rotura o daño por la acción de la lancha de practico cuando se encuentra al costado los últimos cuatro peldaños pueden ser de goma o un material parecido, en cuanto a la dimensión de los mismos (Fig.9) serán de 480x114x25mm (Largo, Ancho, Espesor).

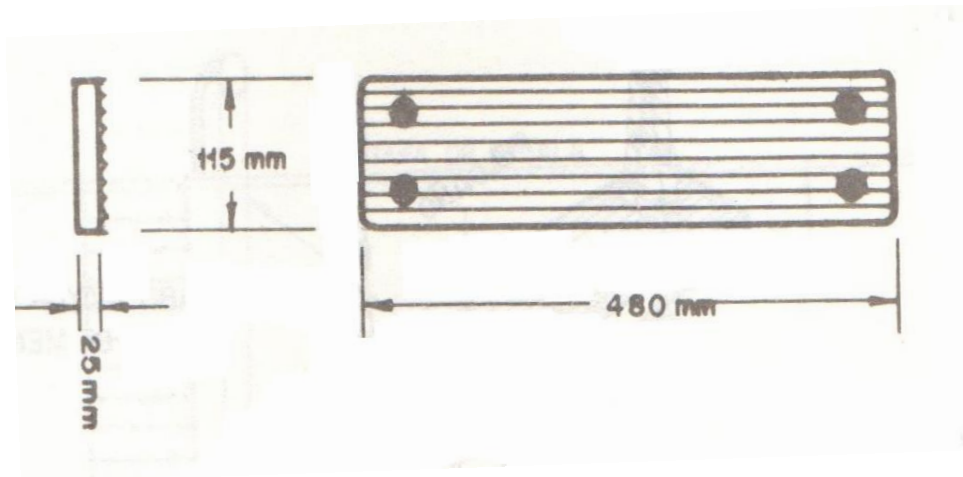


Fig.9. Dimensiones de un peldaño.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, Temas de la seguridad marítima, vol.1.

La separación entre peldaños ha de estar comprendida entre 300mm y 380mm quedando firmes en posición horizontal. No puede haber más de dos peldaños que hayan sido remplazados por un material diferente al de la construcción original de la escala.

Los cabos de los laterales que sujetan a estos peldaños serán de abacá, no pueden estar forrados y han de ser continuos desde el primer peldaño hasta el último, su mena será mayor de 60mm. Se tendrán además un cabo de seguridad y dos guardamancebos para ser usados en caso de necesidad con una mena mayor a 65mm.

Los travesaños de madera dura de mayor longitud (entre 1800 y 2000mm) serán colocados con el fin de que la escala no se revire, estos se colocarán con una separación que no sea mayor de nueve peldaños, pero el más bajo no estará a menos de 5 peldaños del inferior.

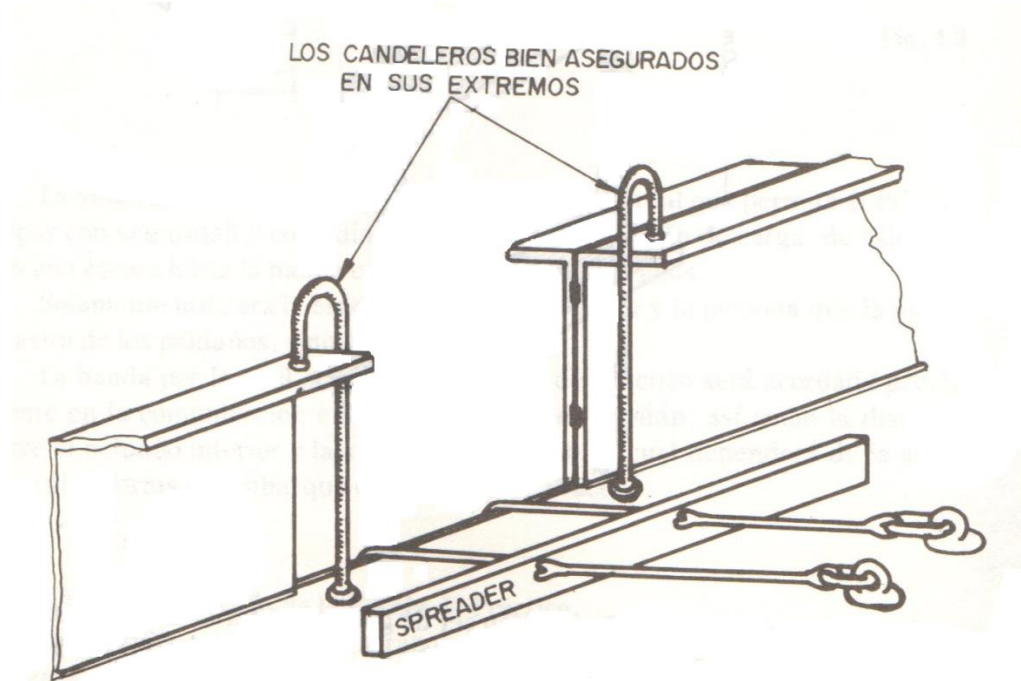


Fig.10. Candeleros de la escala.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

El acceso de la escala de práctico tiene que ser seguro, no habrá ninguna estructura o saliente que la afecte como cables, cintones...o incluso poca altura en el lugar de embarque debido a la carga. Ha de haber el suficiente espacio en la cubierta para poder colocar la escala por cualquier costado.

Si el acceso es a través de la borda la escala contará con candeleros (Fig.10) a ambos lados pasando por la tapa de regala con una separación entre ambos de 700 a 800mm, el diámetro no será inferior a 40mm, su altura deberá ser mayor de 1200mm sobre la cubierta o de la tapa de regala (Fig.11) si esta sobre la borda.

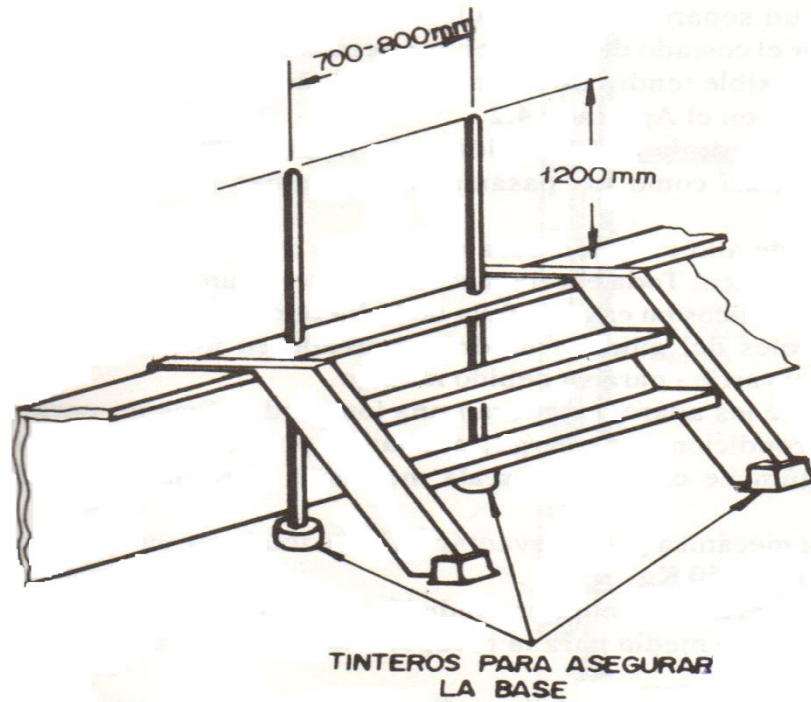


Fig.11. Separación entre candeleros y altura mínima.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

7.4. Escala mecánica de práctico

Puede ocurrir que el buque posea un tipo de escala mecánica, siendo una que haya sido aprobada y cumpla con las condiciones necesarias para dar este servicio. El personal de abordaje ha de tener los conocimientos necesarios para su operación, estando el operador de la misma en un lugar desde el que pueda observarla en todo momento, ha de asegurarse además de que este colocada en lugares del casco donde no hayan curvaturas, salientes ni caída de líquidos.

7.5. Construcción de la escala mecánica

La escala de tipo mecánico (Fig.12) se compone de dos partes:

- a) Parte superior rígida para izar al práctico: Esta parte tendrá una longitud superior a 2.50m, los peldaños serán resistentes y antirresbaladizos. En la parte inferior habrá un separador con rodillos situados en los extremos para que esta pueda rodar sin problema por el costado del buque en la operación de embarque y desembarque de práctico.
- b) Parte inferior flexible que consiste en una escala de práctico corta: su longitud será de 8 peldaños, su construcción será la misma que una escala de práctico normal.

Tanto los peldaños como los pasamanos de la escala rígida y de la flexible han de estar en la misma vertical debido a que siguen la misma línea, los medios para sujetarse han de ser lo suficientemente resistentes y la escala ha de ser de un material anticorrosivo.

La escala mecánica soporta un peso total de hasta 150kg, esta puede ser operada en cualquier condición climatológica sin importar la temperatura, el mal tiempo, incluso la humedad. La velocidad de virada y de arriado está entre los 15 y 30 metros por minuto, la escala contará además con un medio para recuperarla manualmente a una velocidad más que razonable.

La fuente de energía del guinche que iza puede ser del tipo eléctrica, neumática o hidráulica. La escalera mecánica además poseerá un sistema manual para izar al práctico en caso de que se produzca algún fallo en la fuente de energía. Los controles del guinche deberán indicar las funciones principales que realizan para su debido manejo. El guinche tendrá un dispositivo para cortar la energía automáticamente una vez se llega al tope y el freno del que dispone ha de ser capaz de operar soportando la carga completa. Además en el lugar o plataforma en la que sube el práctico habrá un botón para parar en caso de emergencia la escala.

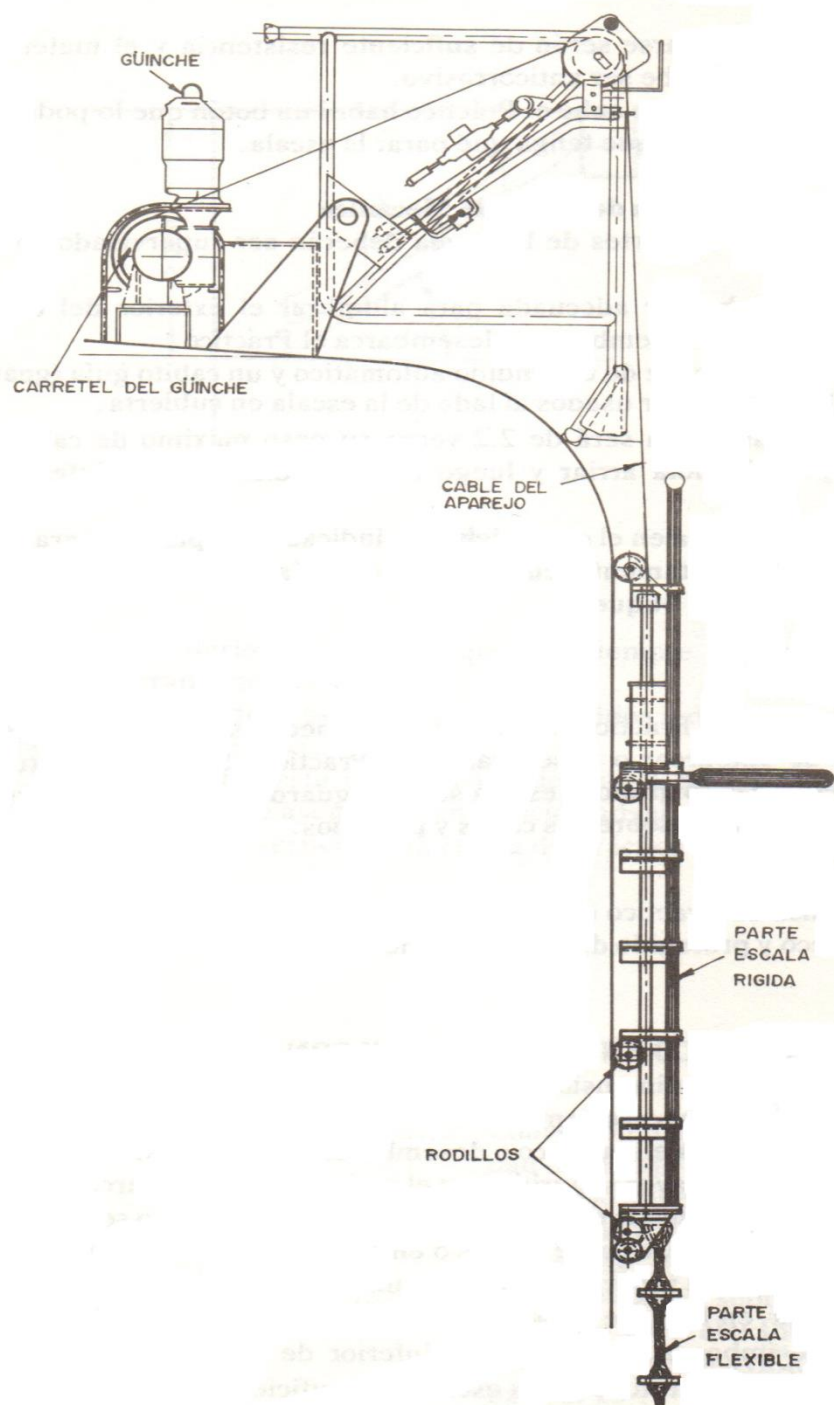


Fig.12. Escala mecánica de práctico.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

7.6. Equipo y construcción de la escala mecánica

La escala deberá ser supervisada por un oficial competente. Ha de contar con iluminación adecuada para alumbrar el exterior del casco y la cubierta en la que se produce el embarque y desembarque de práctico, un aro salvavidas que tenga una luz de encendido automático y un cabo guía, además su posición ha de estar indicada con pintura para su fácil localización si el color de esta no contrasta con el color del casco del buque.

Las escalas no deben permanecer suspendidas una vez se han completado las operaciones de embarque o desembarque, han de ser guardadas en un pañol especial para ellas que sea seco y esté protegido del exterior con el fin de que no se produzcan desperfectos.

En cuanto la prueba de resistencia de la escala esta será capaz de levantar 2.2 veces su peso máximo de carga y se hará arriar e izar a una distancia que no sea inferior a 5 metros.

7.7. Escala de práctico en combinación con la escala Real

Se recomienda por temas de seguridad que el embarque o desembarque del práctico cuando se realice a una altura superior a 9 metros a nivel del mar se haga uso de una escala real. La escala real deberá estar en buques muy grandes, estando emplazadas en cada costado y orientadas hacia popa, en lugares donde no haya descarga de agua.

La meseta inferior de esta escala queda apoyada en el casco y la longitud ha de ser la suficiente como para que el ángulo formado por la horizontal no sea mayor de 55° (Fig.13) quedará siempre horizontal y los peldaños intermedios serán autonivelantes.

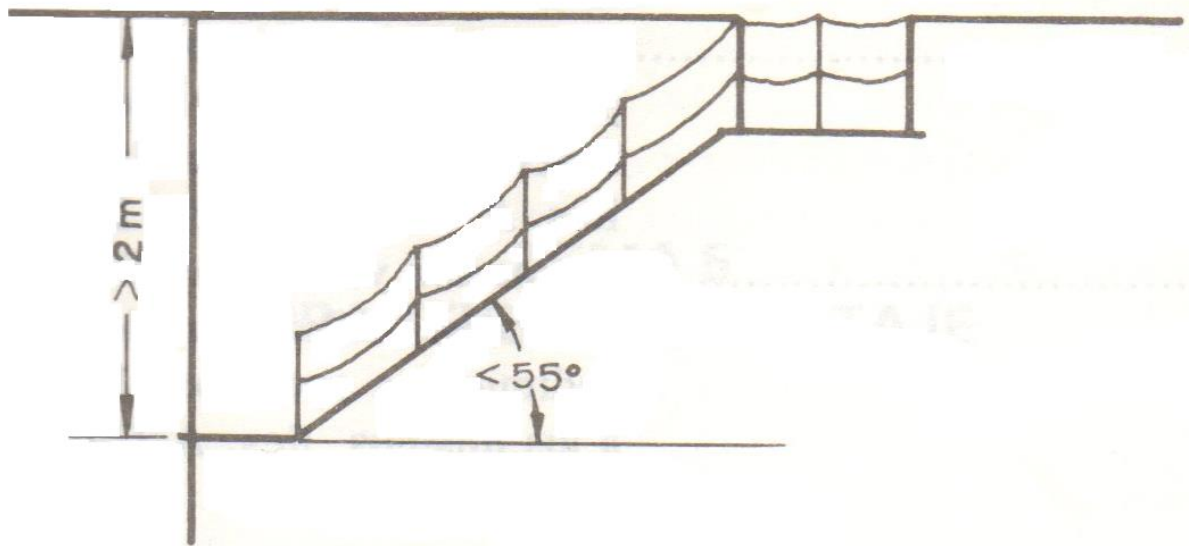


Fig.13. Ángulo formado por la meseta inferior.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

Los pasamanos pueden ser rígidos o cabos sobre candeleros a ambos lados de la escala. Cuando se use esta escala combinada, la escala de práctico ha de ir firmemente asegurada a la meseta inferior de modo que la distancia vertical de la escala de práctico no sea menos de 2 metros.

8.GUARDIA EN AGUAS BAJO PRACTICAJE

8.1. Buques que requieren servicio de practicaje

A la llegada a puerto el buque que requiera el servicio de practicaje deberá disminuir la velocidad e izar la bandera G (Golf) que indica que solicita práctico. Cuando el práctico se encuentre a bordo de arriara la bandera G y se izara la bandera H (Hotel) cuyo significado es: Tengo práctico a bordo.

8.2. Comunicación entre el buque y la embarcación de práctico

El buque ha de comunicar con anterioridad su llegada a puerto. El sistema de radiocomunicaciones será el VHF. En algunos libros podemos encontrar las frecuencias y los canales en las que operan los prácticos en función del puerto en el que se requiera este servicio.

En el caso de comunicarse usando radiotelefonía se aconseja el uso del Vocabulario Normalizado de Navegación Marítima para Prácticos. En el supuesto de que sea de día y el buque se encuentre a la vista de la embarcación de práctico se podrá hacer uso de las señales con banderas del Código Internacional de Señales (Fig.14), siendo estas las siguientes:

UA: El práctico llegará a la hora indicada.

UB: Manténgase sobre la maquina o fondee hasta que llegue el práctico.

H: Tengo práctico a bordo.

UC: ¿Hay práctico disponible (en el lugar indicado)?

G: Necesito Práctico.

UE: ¿Dónde puedo tomar práctico(para destino indicado), si es necesario?

UF: Siga el bote del práctico(o buque indicado)

UC: Siga mis aguas.

PM: Siga mis aguas (o las del buque indicado)

PM 1 : Póngase por la proa y marque el rumbo.

UH: ¿Puede conducirme al interior del puerto?

UI: Hay demasiada mar, el práctico no puede subir a bordo.

UJ: Haga un socaire por estribor para el bote del práctico.

UJ 1: Haga un socaire por babor para el bote del práctico.

UK: El bote del Práctico está probablemente en la demora de ud.

UK 1: ¿Ha visto el bote del práctico?

OL: Se efectúa el practicaaje por radar en este puerto (o puerto indicado)?

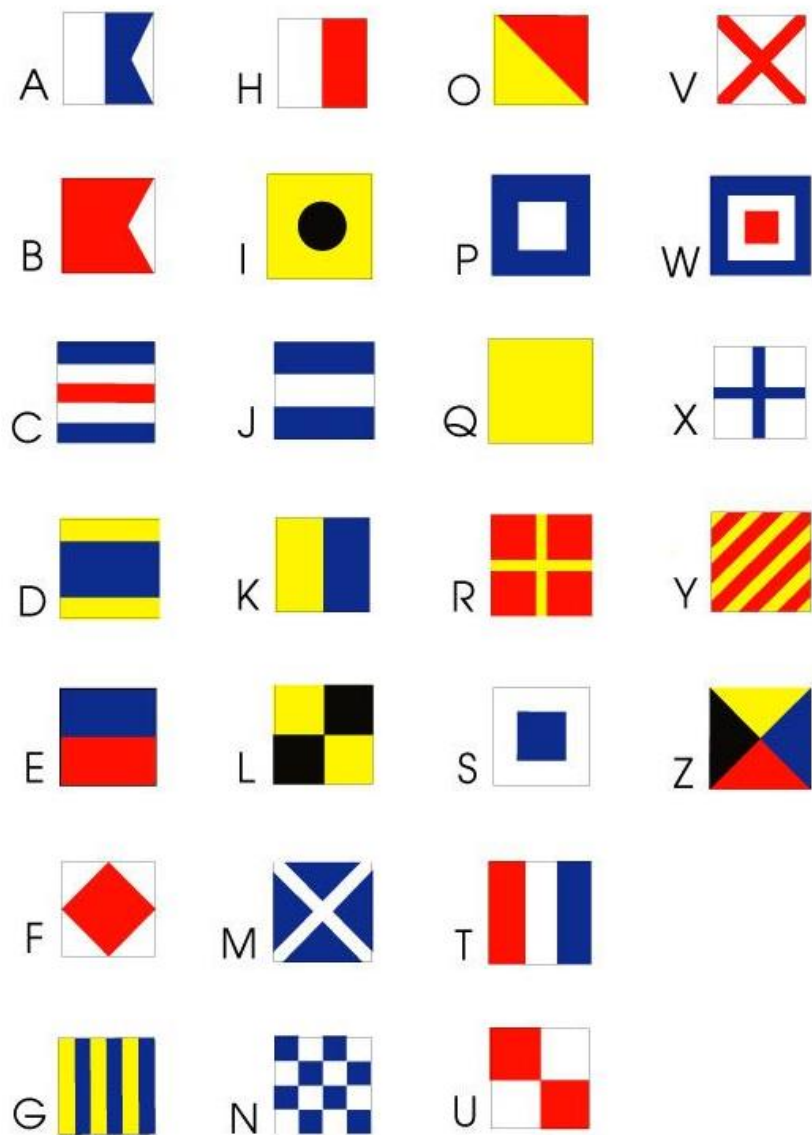


Fig.14. Banderas del código Internacional de Señales.

Fuente: <https://img1.etsystatic.com>

Podría darse el caso de que esta comunicación fuera de noche, si el buque y la embarcación de prácticos están próximos, se podría realizar la comunicación mediante señales luminosas usando el Código Morse haciendo el uso de la lámpara Aldis (Fig.15)



Fig.15. Lámpara Aldis.

Fuente: <http://www.essamarine.com>

La embarcación de práctico contestará de la misma forma después de haberse identificado pudiendo emitir para ello la letra H del Código internacional de Señales.

8.3. Vocabulario normalizado de navegación marítima para prácticos

Normalmente en los buques se habla el idioma del país al que pertenece la tripulación, pero cuando esta comunicación tiene que hacerse con alguien que habla otra lengua lo normal es usar el inglés.

En 1977 el comité de seguridad marítima de la OMI estableció el inglés como vocabulario para algunas tareas relacionadas con la navegación, estando entre estas el practicaaje. A continuación (Fig.16) podemos ver un ejemplo de las frases en inglés normalizado OMI para el practicaaje:

ESPAÑOL	INGLÉS
Necesito práctico	I require a pilot
¿Está la embarcación de práctico en la estación?	Is the pilot boat on station?
¿Dónde puedo recoger al práctico?	Where can i take pilot?
¿A qué hora estará el práctico disponible?	At what time will the pilot be available?
¿Es el practicaaje obligatorio?	Is pilotage compulsory?
¿Necesita un práctico?	Do you require a pilot?
El práctico se dirige hacia usted	Pilot is coming to you
La embarcación de práctico está aproximándose al buque	Pilot boat is aproaching your vessel
La escala de práctico esta guarnida en babor/estribor.	Pilot ladder is rigged on portside / starboardside
El practicaaje queda suspendido para todos los buques.	Pilotage suspended for all vessels.

Fig.16 Tabla de frases para navegación marítima con práctico.

Fuente: Elaboración propia.

8.4. Maniobra del buque para el embarque y desembarque de práctico

Una vez se ha realizado la comunicación previa entre el práctico y el buque se procederá a la maniobra. El buque procederá reduciendo la velocidad a la zona de embarque o desembarque de práctico de manera adecuada en función de las circunstancias tales como el tiempo, las corrientes, el mar, viento...

En zonas de mar abierto la banda por la que se colocó la escala del práctico debe quedar protegida quedando esta a sotavento haciendo socaire con el buque (Fig.17), lo mismo ocurre con los ríos o canales, lugares estrechos en los que el buque en la mayoría de ocasiones no puede salirse del rumbo.

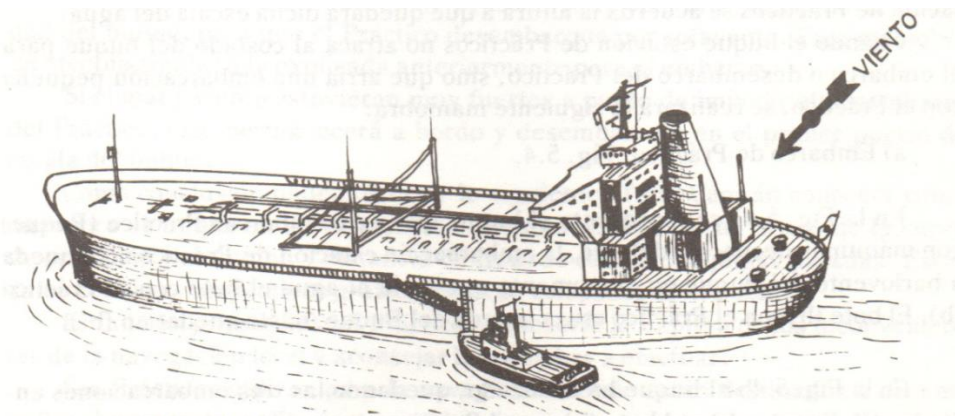


Fig.17 Buque haciendo socaire mientras se aproxima la lancha de práctico.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, Temas de la seguridad marítima, vol.1.

En aquellos lugares en los que hay una elevada cantidad de buques fondeando, o sea necesario esperar al práctico se tiene muy en cuenta el abatimiento o deriva a la hora de realizar la maniobra de embarque o desembarque del práctico dado que al reducir la velocidad el efecto sobre el timón disminuye, pudiendo quedar este sin responder a la maniobra.

Cuando haya visibilidad reducida o mal tiempo con niebla se han de emitir las señales fónicas correspondientes y se ha de extremar la vigilancia.

Si la maniobra se realizara de noche el buque debe tener iluminada la escala de práctico y la zona por la que tenga que pasar el mismo, esta iluminación no ha de deslumbrar o confundir a otros buques con las luces de navegación, cuidando además que no haya ningún obstáculo. Se dispondrá además de un aro salvavidas con luz.

Como ya he mencionado anteriormente la escala que use el práctico para embarcar ha de cumplir con el reglamento y la distancia entre el último peldaño y el agua será tal que no moleste al práctico en su embarque o desembarque, esta distancia va a depender principalmente de la plataforma de embarco de la embarcación de prácticos. La altura a la que ha de estar la escala se acordará previamente en las comunicaciones con el práctico o estación de prácticos.

Cuando la lancha de prácticos no se pega al costado del buque para embarque o desembarque sino que arría una embarcación pequeña con el práctico se realizara la siguiente maniobra (Fig18)

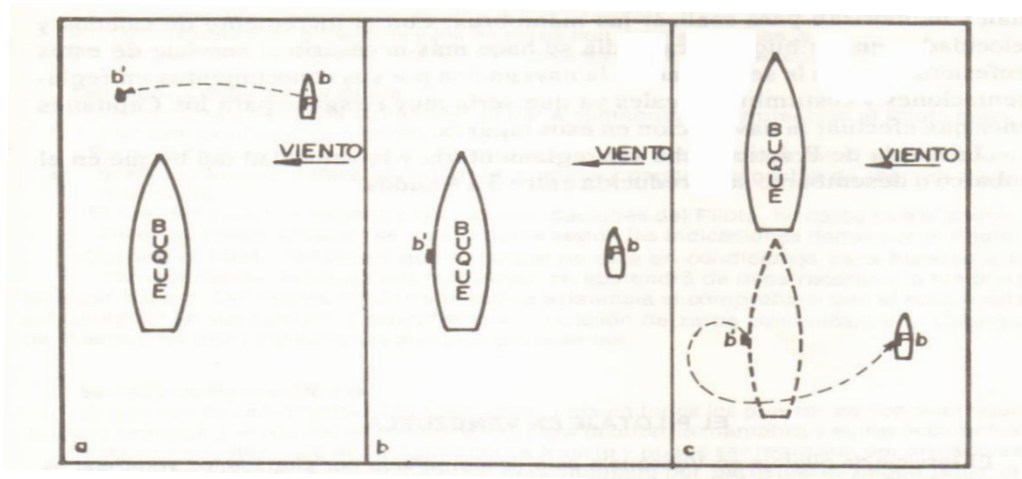


Fig.18. Maniobra de aproximación de la lancha de práctico.

Fuente: PEREIRA BAYLE, HEBER, *Temas de la seguridad marítima, vol.1.*

8.4.1. Maniobra de embarque de práctico

A) En la maniobra A observamos al buque en el que va a embarcar al práctico, este buque va avante despacio, la embarcación estación de prácticos se queda a barlovento del buque cuando arria al agua el bote con el práctico (denominado b) la lancha de prácticos cruzaría la proa del buque y se situaría en b'.

b) El buque avanza y quedan las tres embarcaciones mencionadas enfiladas, la lancha de prácticos quedaría atracada por sotavento. Si hay muy mal tiempo y este no permitiera el embarque seguro del práctico, se deberá esperar a que se calme para poder proceder con seguridad.

c) En el caso C el práctico ya está a bordo y el buque sigue avante, la lancha de prácticos volvería a la estación de prácticos cortando la popa al Buque para atracar por sotavento del buque estación de prácticos.

8.4.2. Desembarco de práctico

Cuando se proceda a realizar esta maniobra se disminuirá la velocidad del buque, el práctico desembarcará por sotavento, guardando la maniobra gran similitud con la de embarque.

Si se diera el caso de que el mar y el viento estuvieran muy fuertes haciendo imposible el desembarco del práctico, este permanecerá a bordo y de seguir así desembarcará en el primer puerto en el que atraque el buque.

Por último cabe mencionar que tanto el embarque como desembarque del práctico se tiene que realizar a una velocidad muy reducida, por lo general 3 o 4 nudos.

8.5. Generalidades

El práctico al desempeñar su labor debe informar de cualquier cosa que observe o que pueda comprometer la seguridad de la navegación o la prevención de la contaminación. Deberá informar lo más rápido posible de cualquier accidente que suceda en el buque en el que está prestando servicio, de cualquier irregularidad en las luces y en las señales de navegación.

El práctico puede negarse a realizar el servicio en el buque que considere oportuno si este es un peligro para la seguridad de la navegación o el medio ambiente. En el caso de negarse a realizar su servicio se informara a la autoridad competente para que tome las medidas que crea correspondiente.

Por otra parte es necesario contar con un Oficial de Guardia competente que realice los deberes que se le han asignado , tales como ayudar en las comunicaciones, anotar toda la información en el libro de maniobras, encender las luces de navegación correctas, comprobar que el timonel cumple con las ordenes.....

La eficacia del practicaje radica en gran medida en el intercambio de información entre el capitán, el práctico y la tripulación del puente.

Es importante rellenar y actualizar la ficha del práctico con exactitud, esta ficha es un documento esencial para que el práctico se familiarice con el buque. Además, la información sobre la maniobrabilidad del buque debe exhibirse en el puente.

La presencia del práctico no exime la responsabilidad del capitán o del oficial de guardia en cuanto a temas de seguridad se trata. Capitán y práctico han de intercambiar información correspondiente a la navegación, peligros locales, características del buque, etc.

A continuación podemos ver cómo sería la ficha para el práctico, en este caso correspondiente al buque N/M "Consulado de Bilbao"

FICHA PARA EL PRÁCTICO

Nombre del buque: M/N "Consulado de Bilbao"

Fecha:.....

Numeral: E B Y Q

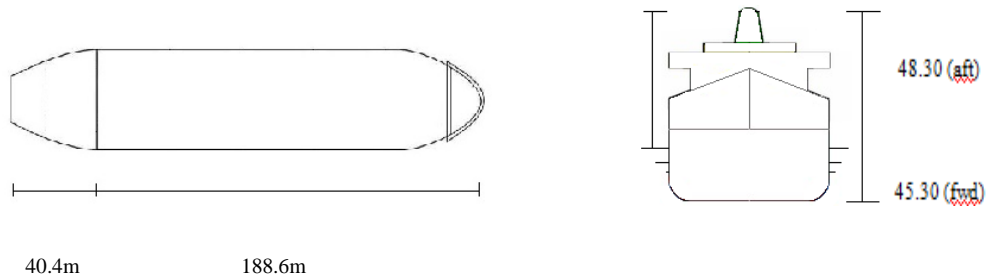
Año de construcción: 1972

Calado: Popa:.....m/.....ft.....in

Proa:m/.....ft.....in

Peso Muerto: 63.000 Ts.

Desplazamiento:.....Ts.



Tipo de máquina Werksport D+W-7

Potencia máxima: 9500 KW (12990CV)

Ordenes de máquina	RPM/Paso	Carga	Lastre
Toda avante de mar	100	13.0	14.0
Toda avante	80	10.6	11.0
Media avante	70	9.3	10.0
Poca avante	50	6.6	7.0
Despacio avante	40	5.3	5.5
Poa atrás	40		
Media atrás	70		
Toda atrás	80		

De toda avante a toda atrás: 230s Potencia atrás = 50% avante

Máximo de arranques consecutivos: 21

Mínimo de RMP 30 = 4 nudos

Indicar todo fallo temporal que afecte a la maniobra o control del buque:

.....
.....
.....

Fig.19. Ficha para el práctico.

Fuente: Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, Guardia de puente: una guía práctica

8.6. La composición del lugar

Es importante saber donde se encuentra el buque con respecto a la zona de navegación, cercanía a otros buques, profundidad....esta información se puede obtener fácilmente haciendo uso de las cartas, el radar y de la misma vista. Normalmente, sobre todo los oficiales con poca experiencia, suelen dejarse llevar por el radar y no vigilan tanto el exterior, esto puede suponer un peligro, debido a que muchas veces el radar no puede detectar objetos pequeños o se hace un uso incorrecto de la escala del mismo debido a que no es la adecuada.

Para tener un correcto conocimiento sobre la composición del lugar, se precisan las siguientes actividades de control:

- Examinar la carta.
- Incrementar la vigilancia e identificar luces o marcas exteriores de forma visual.
- Comprobar distancias y que no haya peligro de abordaje haciendo uso del radar.

8.7. Planificación anticipada

El práctico ha de tener claro el tiempo que tardara en llegar al buque que requiera el servicio de practicaje dependiendo de su velocidad, la corriente, la disponibilidad, visibilidad y otra serie de factores. Discutirá el plan con el Capitán y uno de estos deberá informar al oficial de guardia sobre los detalles de la travesía. Muchos de los integrantes de la tripulación necesitan saber el plan de navegación del buque:

- Los maquinistas querrán saber cuándo se dará la orden de "Toda avante de mar"
- La proa necesita saber cuándo ha de trincar las anclas.
- El Capitán querrá aproximarse a la lancha de práctico y realizar el siguiente rumbo.
- El personal precisará saber por qué lado y cuando se deberá guarnir la escala de práctico.

El Oficial de Guardia será el que se asegure de que se mantiene informado en todo momento, en la navegación, a quien precisa saberlo. Para mantener informados de forma correcta a la tripulación se debe planificar la maniobra con antelación:

- Se anotará en la carta la distancia hacia la lancha de prácticos.
- Se ha comprobar la distancia a la lancha de prácticos en los puntos de gran importancia.
- Se actualizara la hora estimada de llegada.

Una vez se haya comprobado la Hora Estimada de Llegada (ETA) a la lancha de práctico, se puede proceder a llamar a personal adicional, si es necesario, para operar la escala del práctico. El Capitán se llamara según lo indicado en las instrucciones.

La información que se intercambiaran será la siguiente:

- a) Un acuerdo sobre el plan y procedimientos a seguir de la travesía planeada.

- b) Condiciones de carácter meteorológico o profundidades del agua, corrientes o tráfico marítimo que se den durante el viaje.
- c) Número de revoluciones de la hélice que corresponde a cada velocidad, calados, eslorra, manga, altura de los mástiles, velocidad angular, distancia de parada.....
- d) Características no habituales en el gobierno del buque como dificultades o problemas en la máquina o el quipo de navegación que pudiesen comprometer la maniobra.
- e) Información sobre métodos previstos para el uso de remolques si se espera que esto suceda.

A la hora de realizar ese intercambio de información lo más común es usar inglés normalizado OMI, también su uso es común en el caso de las radiocomunicaciones, ya que conlleva a un mejor entendimiento de las comunicaciones y a evitar posibles malentendidos.

8.8. Relación entre capitán y práctico

8.8.1. Cuestión de mando

Cuando el práctico está a bordo del buque durante la ejecución del contrato, puede darse el problema de a quién le pertenece el mando, si al capitán o al propio práctico. Mediante el artículo 9º del reglamento general de practicaaje, nos queda claro que el práctico es un mero asesor del capitán, es decir, un consejero. Por lo tanto el capitán sigue al mando en todo momento, entendiéndose este como el conjunto de poderes que tiene sobre el buque y la tripulación, el práctico no tiene ni siquiera la dirección de la maniobra, siendo un asesor de gran valía ya que realiza esta actividad a diario conociendo perfectamente las numerosas situaciones que puedan darse en el puerto y los posibles peligros que pudiera existir, aun con todo esto no sustituye al capitán en la maniobra y mucho menos en el mando.

8.8.2. Vinculación existente de los consejos del practico al capitán

Varias son las cuestiones que se presentan en la vinculación existente entre los consejos dados por el práctico y el capitán: ¿Está obligado a seguir el capitán el asesoramiento del práctico? ¿Qué consecuencias se darán en cuanto a responsabilidad para el capitán si no se siguen los consejos del práctico y se causan daños al buque o a terceros?

Como ya mencione anteriormente, el práctico es asesor que ha de aconsejar al capitán con los rumbos y maniobras necesarias para llegar seguro al fondeadero. El práctico no alcanzará ninguna responsabilidad si el capitán se negase a seguir sus indicaciones. Para que el práctico sea responsable de alguna negligencia, el capitán probará que el accidente o daño producido ha sido consecuencia de una indicación errónea.

Como resumen decimos pues que las indicaciones del práctico deben ser seguidas por el capitán mientras se esté ejecutando el contrato y si así lo hace, se presume que obra diligentemente, no obstante debe admitirse como excepción a dicho principio de carácter general, que en caso de no seguirlas, si considera que estas indicaciones son claramente erróneas, no se le puede imputar al capitán responsabilidad, ya que sigue manteniendo la diligencia debida.

9.EXENCIONES DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

9.1. Generalidades

Si bien el practicaje es un servicio obligatorio en muchos puertos, lo cierto es que es posible obtener una exención con el fin de no estar obligado a usar ese servicio, además de los buques de guerra nacionales, se podrán dar casos de excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio en un puerto o grupo de puertos determinado. Las exenciones han de fundarse en una serie de características previstas con anterioridad, siendo las más importantes las siguientes:

- Los conocimientos que posea el capitán o patrón sobre el puerto.
- Frecuencia de entradas y salidas en puertos concretos en los últimos ocho meses.
- El tipo de buque y sus características técnicas.
- La existencia y tipo de medios disponibles de ayuda a la maniobra de los buques.
- La intensidad y clase del tráfico marítimo.
- El tipo de mercancías transportadas.
- La dificultad a la hora de entrar o salir de los canales, el sistema de balizamiento y otros medios técnicos relacionados con la seguridad marítima del puerto y demás aspectos exigidos por la OMI.

Por lo tanto, Con el fin de obtener el Certificado de Exención de Practicaje (PEC) en España, serán necesarios una serie de requisitos:

- Realizar un examen teórico ante la Administración Marítima (sin intervención de prácticos) pudiendo ser esta prueba complementada con una maniobra de entrada y de salida.

- Hablar y entender el idioma español.
- Haber realizado como mínimo 30 maniobras / escalas en un año. Lo que significa que un buque de alta frecuencia obtiene la exención en 15 ó menos días y de media frecuencia en menos de tres meses.

9.2. Regulación de las exenciones

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en uno de sus apartados atribuye a la Administración Marítima la competencia para determinar que puertos necesitan el servicio de practicaje y las condiciones con las que se da.

A su vez, el artículo 9.2 del Reglamento General de Practicaje, aprobado por el Real Decreto 393/1996 recalca que la Dirección General de la Marina Mercante está habilitada para determinar si un capitán o patrón puede estar exento del uso del servicio de practicaje en un puertos determinados. Asimismo, observando sus artículos, vemos como la orden hace hincapié en aquellos criterios y condiciones necesarios para otorgar las exenciones.

Con la ORDEN FOM/1621/2002, de 20 de junio quedan reguladas las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaje. Esta orden cuenta con los siguientes artículos:

Artículo 1. Objeto y definiciones.

1. El objetivo de esta orden es el de regular los distintos casos de otorgamiento de exenciones a la obligatoriedad de practicaje, los requisitos necesarios para obtenerla, la prórroga de esta y los motivos de suspensión de la misma.

2. A los efectos de esta Orden se entiende por:

a) Alta frecuencia: La entrada y salida del buque en un puerto es de dos o más veces al día.

b) Media frecuencia: Cuando la entrada y salida de un buque en un puerto se realiza dos o más veces a la semana.

c) Mercancías peligrosas: Las definidas como tales en el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

d) Mercancías especialmente peligrosas: Las mercancías especificadas como tales.

Artículo 2. Excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practicaje.

La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practicaje cuando se hayan cumplido los criterios, supuestos y circunstancias en los que pudiera no ser obligatoria su utilización. Se valorará especialmente para el establecimiento de las citadas excepciones que esté implantado en el puerto un sistema de información a buques y/o de control del tráfico portuario.

Artículo 3. Exenciones a capitanes y patronos de buques.

Las excepciones mencionadas en el artículo 2 se harán efectivas mediante exenciones que serán dadas a capitanes o patronos por la Dirección General de la Marina Mercante con el fin de no estar obligados a usar el servicio de practicaje.

Artículo 4. Atraques.

Las exenciones no se concederán a capitanes o patronos al mando de buques que realicen maniobras de entrada o salida desde o hacia atraques, terminales, pantalanes específicos y otras instalaciones con la autorización para el almacenamiento de mercancías peligrosas.

La exención se suspenderá de forma automática cuando el buque, en movimiento o en de alguna de sus maniobras, tenga que pasar a una distancia inferior a la mitad de su eslora o a la distancia de seguridad que pueda establecerse en el Reglamento

General de Policía de los Puertos o en las Ordenanzas de cada puerto, de cualquier buque.

Artículo 5. Tipos, características técnicas y condiciones de los buques.

1. No se otorgarán exenciones a los capitanes o patronos que estén al mando de buques presentes en alguno de estos supuestos:

a) Buques para los que el Capitán Marítimo haya determinado que, debido a la carga que transporta, tamaño o características, deba servirse de la ayuda de uno o más remolcadores para su movimiento en puerto.

b) Buques que no cuenten con un sistema de propulsión y gobierno como para efectuar la maniobra por sí mismos en condiciones normales, en el caso de que un buque que cuente con la exención sufra algún tipo de avería en su máquina o gobierno esta quedara suspendida automáticamente.

c) Buques de propulsión convencional que no cuenten con la presencia de un timonel en la maniobra de atraque y desatraque o buques que no tuviesen en los alerones controles de órdenes a máquinas y propulsiones laterales, se exige además para otorgar la exención que haya un miembro de la tripulación para atender la transmisión de dichas órdenes.

d) Buques que no cuenten con un resguardo de agua bajo la quilla de un mínimo de 10% del calado o, si tienen un calado mayor de 12 metros, de, al menos, 1,2 metros, y ello tanto en el canal de acceso como en la zona de maniobra.

e) Buques para los que el Capitán Marítimo considere que suponen una especial dificultad para navegar y maniobrar.

2. Para aquellos buques que realicen atraques habituales y el Capitán Marítimo haya determinado que deben servirse del auxilio de un solo remolcador, podrán otorgarse exenciones. Como requisito, el capitán o patrón al mando del buque deberá haber realizado la maniobra al menos diez veces durante los doce meses inmediatamente anteriores a la solicitud y superar obligatoriamente una prueba práctica con carácter complementario a los requisitos establecidos en el artículo 7 de esta Orden.

Artículo 6. Mercancías transportadas.

1. No se concederán exenciones a capitanes o patrones de buques que transporten mercancías especialmente peligrosas. Tampoco se concederán exenciones cuando transporten habitualmente más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, con excepción de las gabarras de suministro de combustible con base en ese puerto. Si un buque tuviera la exención y posteriormente se dedicase a transportar de modo ocasional más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, la exención concedida quedaría automáticamente suspendida mientras siguiera haciendo esto.

2. En todo caso, deberá de comunicarse a la Autoridad Portuaria el transporte por un de mercancías especialmente peligrosas.

Artículo 7. Requisitos exigibles al capitán o patrón

1. Para optar a la exención los capitanes o patrones de los buques deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante los dos meses previos a la solicitud en situaciones de alta frecuencia, durante cuatro meses en casos de media frecuencia y durante ocho meses en el año anterior a la solicitud en los restantes supuestos, habiendo realizado, durante estos períodos, un mínimo de treinta maniobras de entrada y treinta de salida en el puerto.

b) Demostrar ante el Capitán Marítimo y sus asesores técnicos, sus conocimientos sobre el puerto y la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. La demostración podrá, complementarse con una prueba práctica consistente en la realización de una maniobra de entrada y otra de salida con práctico a bordo ante el propio Capitán Marítimo, el cual, si no fuera Capitán de la Marina Mercante, estará asistido de un funcionario adscrito a la Administración Marítima que lo sea.

c) Acreditar el conocimiento suficiente y la debida fluidez de la lengua castellana quedando probado a satisfacción del Capitán Marítimo durante la prueba de demostración de conocimientos.

2. El aspirante que no posea los conocimientos suficientes o no supere la prueba práctica, no podrá formular una nueva solicitud hasta que haya transcurrido un mínimo de cuatro meses.

3. El capitán o patrón que haya obtenido una primera exención y quiera obtener otra para un buque distinto en la misma zona de atraque, no deberá demostrar de nuevo sus conocimientos sobre la zona, pero si ha de realizar una nueva prueba práctica.

Artículo 8. Condiciones especiales para los buques de alta velocidad

1. Si los capitanes o patrones cuentan con exención en otro u otros puertos para el mismo o diferentes buques de alta velocidad, deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. Esta demostración podrá complementarse con una prueba práctica de una maniobra de entrada y otra de salida con práctico a bordo ante el propio Capitán Marítimo, el cual si no fuera Capitán de la Marina Mercante estará asistido de un funcionario que posea esa titulación.

2. Si los capitanes o patrones no cuentan con exención previa deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. y, asimismo, haber efectuado satisfactoriamente, las maniobras que indique el Capitán Marítimo, que no podrán ser menos de cinco. En el supuesto de que éste no fuera Capitán de la Marina Mercante, estará asistido de un funcionario adscrito a la Administración Marítima que sí lo sea y de un capitán exento para ese puerto y tipo de embarcación. Cuando no fuera posible la presencia del capitán exento, el número mínimo de maniobras se elevará hasta diez.

3. El Capitán Marítimo podrá contar para la realización de las demostraciones y pruebas con los asesores técnicos que estime oportuno. Las maniobras se efectuarán sin pasaje a bordo.

Artículo 9. Otorgamiento de la exención.

Para que el Director general de la Marina Mercante pueda otorgar la exención, el capitán o patrón del buque deberá presentar la documentación que acredite su titulación y pruebas de las escalas efectuadas en el puerto que le sean exigibles, indicando la zona de atraque para la que se pretende y un informe del buque y su equipamiento en todo lo relacionado con la maniobra.

En cuanto a las fechas para la demostración de conocimientos o realizar la prueba práctica, se comunicarán a la Autoridad Portuaria, y la de la prueba a la corporación de prácticos o a la entidad que la sustituya. A continuación, el Capitán Marítimo redactará un informe en y formulará la recomendación que estime procedente.

Por último, la Dirección General de la Marina Mercante dictará la resolución que proceda, en la que quedarán establecidas las que deban de acotar la exención. Esta resolución, de acuerdo con el artículo 9.2 del Reglamento de Practicaje, será motivada, se dictará y notificará en el plazo máximo de tres meses, y se comunicará a la Autoridad Portuaria.

Artículo 10. Suspensión de la exención.

1. Se podrá suspender el ejercicio de la exención de practicaje por las siguientes causas:

- a) La necesidad del uso de remolcador para la maniobra, prolongándose mientras duren las causas que obliguen a dicho uso.
- b) La realización de obras en el muelle o zona próxima al atraque, cuando lo considere oportuno el Capitán Marítimo.
- c) Las circunstancias excepcionales, justificadas por la Autoridad Portuaria, que pudieran ocasionar problemas importantes para la explotación del puerto, o cualquier supuesto que comprometa la seguridad marítima.

2. El Director general de la Marina Mercante, a propuesta del Capitán Marítimo, podrá suspender el ejercicio de la exención de practicaje, mediante una resolución,

por el incumplimiento de las normas establecidas por la Autoridad Portuaria para regular el movimiento de los buques y las comunicaciones dentro del puerto. La suspensión deberá ser notificada al capitán del buque, y se comunicará a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos.

3. En el caso de cualquier fenómeno meteorológico, en relación con el tamaño o tonelaje del buque, sobrepase los límites previstos según el criterio de Capitanía Marítima, oídas la Autoridad Portuaria y la corporación de prácticos, la suspensión será automática.

Artículo 11. Vigencia de la exención.

Las exenciones tendrán vigencia anual y podrán ser prorrogadas por el Capitán Marítimo a petición del interesado, esta petición debe realizarse como mínimo treinta días a su vencimiento. La prórroga se concederá siempre y cuando se demuestre que el capitán o patrón ha efectuado mínimo doce escalas en el puerto correspondiente durante la exención y que no ha estado ausente del mismo en un intervalo mayor de ocho meses.

9.3. Dificultad a la hora de obtener exenciones

Se ha hablado mucho sobre la labor del práctico y la importancia que tiene su figura en la seguridad, esto ha generado diversas opiniones tanto positivas como negativas a la hora de tocar el tema de las exenciones del practicante.

Las exenciones solicitadas son recibidas con un gran desagrado por la Administración marítima, esto se debe al temor de que esa decisión pueda causarles algún tipo de problema, sobretodo en el tema económico, dado que a mayor número de exenciones, menor número de retribuciones recibirán por la prestación de su servicio, por ello no es de extrañar que las exenciones se sometan a un gran número de requisitos y estén vigiladas rigurosamente. Sin duda, los prácticos son un elemento de seguridad del puerto de gran importancia, la labor del práctico es imprescindible para la gran mayoría de buques extranjeros que llegan a nuestros

puertos, pero esta figura no es tan importante en las maniobras de los barcos con capitán y tripulación total o parcialmente española, de línea regular en el puerto en cuestión.

Las navieras soportan el gasto del practicaaje, por lo tanto mientras a los prácticos les interesa que no se concedan exenciones, para el naviero supone ahorrarse costes, así en los puertos con mucho tráfico como Barcelona donde los prácticos gozan de un gran sueldo es mayor la dificultad a la hora de obtener una exención negándose estas muy a menudo con argumentos más que discutibles, justificando la necesidad del práctico con el tema de la seguridad. Lo mismo ocurre en puertos de escaso tráfico donde se hacen más que necesarios los buques de línea regular con el fin de que los prácticos puedan redondear los ingresos obtenidos.

Como conclusión, podemos ver como las navieras españolas están obligadas a mantener el servicio de practicaaje, esto supone condenarlas a competir con desventaja sobre otros modos de transporte. Si el practicaaje es un servicio del puerto, según la ley, las Autoridades Portuarias han de asumir su responsabilidad. El practicaaje es un instrumento relevante de la seguridad de los puertos, por ello muchos autores se preguntan ¿Por qué no son las Autoridades Portuarias las encargadas de pagar a los prácticos que el puerto necesite y que el tráfico mercante no alcance a remunerar? También plantean la creación de un fondo de solidaridad que distribuya con ponderación la suma total de sus ingresos. Estas ideas pretenden acabar con la falta de personal aumentando así la seguridad del puerto.

Por último, como podemos observar, la orden de 2002 regula las exenciones estableciendo una serie de criterios, sin embargo, se ha solicitado una revisión del procedimiento de tramitación para facilitar el acceso de los capitanes a las exenciones. Tras realizar una serie de consultas, la DGMM ha aprobado una nueva Instrucción con el fin de facilitar y agilizar a la administración el proceso para la obtención de las exenciones. Esta nueva instrucción recoge una serie de propuestas, siendo algunas de ellas las siguientes:

- La prueba sobre conocimiento local del puerto podrá desarrollarse en inglés, y la Capitanía Marítima ha de facilitar información sobre las materias sobre las que

versará dicha prueba. Su fin es el de facilitar el acceso a las exenciones de capitanes que no hablen de forma fluida el castellano, sin perjuicio de que éstos deberán demostrar su conocimiento de la fraseología estándar de la OMI en español.

- Se hace hincapié en que, la posibilidad de exigir una prueba práctica tiene carácter facultativo, la exigencia de la misma queda al criterio del capitán marítimo.
- La Autoridad Portuaria podrá especificar si una solicitud afecta o no a un muelle que se use con el fin de almacenar mercancías peligrosas.
- Las Capitanías deberán informar detalladamente sobre las fechas y plazos de desarrollo de cada expediente.

10. CONCLUSIONES

Este trabajo ha servido para comprender la función del práctico en el puerto y la importancia que tiene el servicio de practicaje, como conclusión, podemos decir que este es un eslabón más en la cadena que forma la seguridad marítima.

La profesión de práctico ha ido sufriendo ligeros cambios a lo largo de la historia debido a la aparición de nuevas tecnologías, sin embargo, por mucho que haya variado, sus bases se mantienen, su función principal sigue siendo la de asesorar al capitán y guiarlo por donde se requiera con el fin de garantizar la seguridad del buque, del puerto al que entra o sale, de las instalaciones portuarias, del medio ambiente y del entorno y como no, de la vida humana, con el fin de llevar a cabo este servicio es importante que exista un intercambio de información fluido entre las partes interesadas para evitar posibles malentendidos. El práctico se ayudará de su embarcación, de la escala de práctico y sobre todo de su conocimiento y experiencia en la mar para realizar su labor lo mejor posible.

Por último, cabe decir que el futuro del practicaje es algo incierto, por una parte se plantea la liberalización de este servicio con el fin de abrirlo al mercado, pero, se ha llegado a la conclusión de que esto podría afectar negativamente a la calidad del servicio y por lo tanto a la seguridad y dado que la función del practicaje es contribuir a esta, todo parece indicar que se seguirá el camino empelado hasta ahora de un servidor "único" por puerto. Por otra parte, cada vez se otorgan más facilidades para que un capitán o patrón pueda obtener una exención lo que conlleva que los ingresos de los prácticos disminuyan y las navieras salgan beneficiadas. Parece pues que estamos en un punto muerto, el practicaje seguirá evolucionando y adaptándose a los nuevos tiempos, pero no será hasta medio o largo plazo que sufrirá un cambio significativo.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- [1] FERNANDEZ RUÍZ, J.L. *"El práctico de puerto y el contrato de practicae"*, Barcelona : Nauta, D.L. 1964.
- [2] PEREIRA BAYLE, HEBER, *"Temas de la seguridad marítima"*, vol.1, Venezuela : Parlamar, 1987-1991.
- [3] ASOCIACIÓN VIZCAÍNA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE, *"Una guía práctica = bridge watchkeeping"*, 1a Ed., Bilbao, 1996.
- [4] GUIARD LARRAURI, *"Historia del Consulado de Bilbao"*, Bilbao: 1913, reed. 1972.
- [5] ZABALLA Y ALLENDE, *"El Consulado y las Ordenanzas de Comercio en Bilbao"*, Bilbao.
- [6] JUAN PEDRO VELAZQUEZ GAZTELU. *"El estado marítimo de Sanlúcar de Barrameda "*, Aseha, Sanlúcar de Barrameda.1998

PÁGINAS WEB

- [7] TODO AVANTE. *"Practicaje en España"*; [En línea], 2016, URL: <http://foro.todoavante.es/viewtopic.php?f=277&t=7908>
- [8] OFICIOS TRADICIONALES. *"La regulación Legal"*; [En línea], 2016, URL: <http://www.oficiostradicionales.net/es/mar/puerto/legal.asp>

- [9]WIKIPEDIA. "*El práctico*"; [En línea], 2016, URL: <https://es.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A1ctico>
- [10]PRÁCTICOS DE PUERTO. "*Servicio de practicaje*"; [En línea], 2016, URL: <http://www.practicosdepuerto.es/servicio-practicaje>
- [11]ANAVE. "*La DGMM agiliza la tramitación de solicitudes de exención de practicaje*"; [En línea], 2016, URL: <http://www.anave.es/ultimas-noticias/909-la-dgmm-agiliza-la-tramitacion-de-solicitudes-de-exencion-de-practicaje>
- [12]NAUCHER. "*Practicaje, exenciones y autoridades portuarias*"; [En línea], 2016, URL: http://www.naucher.com/es/actualidad/practicaje-exenciones-y-autoridades-portuarias/_n:1265/
- [13]BOE. Ministerio de Fomento, "*Regulación de las exenciones*"[En línea], 2016, URL: <https://www.boe.es/boe/dias/2002/06/29/pdfs/A23767-23769.pdf>

OTRAS FUENTES

- [14]Apuntes sobre los servicios y actividades en el puerto de Bilbao para el oficial de operaciones. Autoridad portuaria. Puerto de Bilbao s/f.

