

D. **Antonio Ceferino Bermejo Díaz**, Profesor de la UD de **Ciencias y Técnicas de la Navegación** perteneciente al Departamento de Ingeniería Náutica, Civil y Marítima de la Universidad de La Laguna:

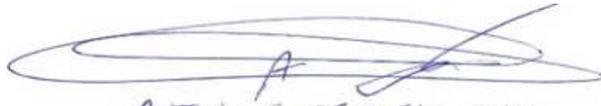
Expone que:

D. Juan Antonio Benítez Redondo¹ y D. Alfredo Alexei González Gutiérrez² con **DNI**s, 79072334J¹ y 54113856P² han realizado bajo mi dirección el trabajo fin de máster titulado: **El Practicaje en España. Pasado, Controvertido Presente y Futuro Incierto**.

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente documento.

En Santa Cruz de Tenerife a 16 de enero de 2024.



ANTONIO C. BERMEJO DIAZ
42 052531-2

Fdo.: ANTONIO C. BERMEJO DÍAZ.

Tutor del trabajo.

Este documento incorpora firma electrónica, y es copia auténtica de un documento electrónico archivado por la ULL según la Ley 39/2015.
La autenticidad de este documento puede ser comprobada en la dirección: <http://sede.ull.es/validacion>

Identificador del documento: 6109471 Código de verificación: fbFbJwek

Firmado por: Antonio Ceferino Bermejo Díaz
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

Fecha: 16/01/2024 16:33:27

ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERÍA
SECCIÓN DE NÁUTICA, MÁQUINAS Y RADIOELECTRÓNICA NAVAL



EL PRACTICAJE EN ESPAÑA. PASADO, CONTROVERTIDO PRESENTE Y FUTURO INCIERTO

Máster Universitario en “Gestión Náutica y Transporte Marítimo”



Juan Antonio Benítez Redondo
Alfredo Alexei González Gutiérrez

Tutor: Antonio Ceferino Bermejo Díaz

Curso: 2023/2024
Enero 2024

Resumen	1
Abstract	2
Abreviaturas	3
Capítulo 1.- La profesión del practicaaje	5
1. Introducción	5
1.1 Presentación del tema y su importancia	5
1.2. Historia y evolución del practicaaje	6
1.2.1. Antecedentes y desarrollo histórico	6
1.2.2. El practicaaje desde sus orígenes	8
1.2.2.1. Orígenes antiguos del practicaaje	8
1.2.2.2. Corporaciones y Gremios Medievales de Prácticos	9
1.2.2.3. Conferencia de Ginebra de 1907 y su Impacto en el Practicaaje	9
1.2.2.4. Convención SOLAS y su Impacto en el Practicaaje	10
1.2.2.5. Colegio Oficial Nacional de Prácticos (CONP) y su Rol en la Regulación del Practicaaje en España	11
1.2.2.6. Las corporaciones de prácticos en la actualidad	12
Capítulo 2.- El practicaaje en la actualidad	15
2.1. Marco Histórico Nacional	15
2.2. Evolución Legislativa del Practicaaje:	15
A) Desde el Código de Comercio de 1829 hasta la Actualidad.	15
B) Evolución de los Precedentes Legislativos del Practicaaje: Siglo XVIII hasta la Actualidad	16
2.3 Normativa Actual	17
A) En el Derecho interno	17
2.3.1 El régimen jurídico-público	17
2.3.1.1 Inclusión en el marco normativo: enfoque específico en el TR LPEMM de 2011 y el RGP de 1996	17
2.3.1.2 El RGP de 1996, una respuesta a la LPEMM de 1992	18
2.3.2 El marco jurídico de carácter privado: las menciones del Código de Comercio de 1885 y de las legislaciones marítimas específicas	18
B) En el Derecho Uniforme	20
Capítulo 3.- El servicio de practicaaje	23
3.1 Marco Histórico Nacional	23
3.2 Concepto del servicio respecto al derecho español vigente	23
3.2.1 Las referencias normativas al concepto	23
3.2.2. Aspectos del concepto	24
3.2.2.1. El contenido material y el objeto del servicio	24

3.2.2.2. El alcance espacial del servicio	24
3.2.2.3. La prestación del servicio a bordo del buque	25
3.2.2.4. El régimen jurídico del servicio	26
3.2.2.5. La obligatoriedad del servicio y sus excepciones	26
3.3. Concepto del servicio conforme al derecho español vigente	28
3.3.1. Las competencias de la Administración marítima	29
3.3.2. Las competencias de la Administración portuaria	29
Capítulo 4.- Estatuto jurídico del práctico	31
4.1. Definiciones de práctico en diferentes países	31
A) El carácter de experto profesional. Alusión a su proceso de capacitación profesional	32
B) La función que desarrolla el práctico	33
C) El principio de preservación de la seguridad marítima	35
Capítulo 5.- La responsabilidad civil derivada del practicaaje	39
A) La responsabilidad contractual derivada del contrato de practicaaje	39
5.1. La responsabilidad del práctico frente al naviero	39
5.1.1. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de su obligación principal de asesoramiento	39
5.1.2. Asesorar y dirigir	41
5.1.3. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones complementarias	43
5.2. La responsabilidad del naviero frente al práctico	44
Capítulo 6.- El proceso de capacitación profesional del práctico	45
6.1. Requisitos y fases	45
A) Requisitos previos. Titulación y profesionales	45
B) Pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional y periodo de prácticas (2ª y 3ª fase).	45
C) Últimos requisitos del proceso: habilitación y nombramiento	47
6.2. Requisitos para el mantenimiento de la capacitación profesional del práctico: condiciones de formación permanente y reciclaje	48
Capítulo 7.- Embarque del Práctico	51
7.1. Escala del Práctico: Marco Regulatorio y Consideraciones Técnicas	51
Capítulo 8.- El contrato de practicaaje	53
8.1. El practicaaje como contrato	53
8.1.2. La dimensión contractual del practicaaje	53
8.1.3. El contrato de practicaaje como contrato auxiliar de la navegación marítima y de la explotación empresarial del buque a nivel económico	54
8.2. Principales características del contrato de practicaaje	56

8.3. La forma en el contrato de practicaje	56
8.4. Los elementos personales del contrato	57
8.4.1. El Práctico	57
8.4.1.1. El Práctico como parte contratante	57
8.4.1.2. Corporación de prácticos y condición de parte contratante	57
8.4.2. El naviero	58
8.4.2.1. El naviero como parte del contrato	58
8.4.2.2. La función auxiliar del capitán en el contrato de practicaje	58
A) La relación jurídica interna entre naviero y capitán	58
B) Las relaciones jurídicas externas: la relación entre capitán y práctico	59
8.5. Contenido del contrato de practicaje. Obligaciones de las partes	60
a) Obligaciones del práctico	60
b) Obligaciones del Naviero:	61
8.6. Naturaleza jurídica del contrato de practicaje	61
8.6.1. El contrato de practicaje como un arrendamiento de obra	63
8.7. Extinción del contrato de practicaje	64
8.7.1. Exención de Practicaje	64
Capítulo 9.- Marco Internacional actual e incierto futuro del practicaje en España	67
9.1. Contexto internacional	67
9.2. Situación actual del practicaje en España	68
9.3. Los avales	69
9.4. Las exenciones. Tarifas fijadas para salvar los servicios portuarios	69
9.5. Las actuaciones del Parlamento Europeo	70
9.6. Debate entre seguridad y economía	71
Conclusión	73
Bibliografía	75
Anexo 1	77

Resumen

La profesión del práctico nace a raíz de la necesidad de garantizar una mayor seguridad para la navegación en áreas marítimas por cuya geografía, tráfico intenso o características particulares, se requiere de la asistencia de un experto local. Estos expertos locales, que existen allá donde vayamos a lo largo y ancho del globo, son los que identificamos como prácticos. Sus conocimientos se hacen imprescindibles para, en conjunción con el Capitán del buque en cuestión, realizar todas aquellas maniobras necesarias para atracar, desatracar o pasar un estrecho y que el negocio marítimo continúe su camino sin incidencias.

No obstante para poder convertirse en un práctico, no basta con ser buen conocedor de una zona en particular. Éste ha de demostrar una dilatada experiencia al mando de buques, así como enfrentarse a diferentes exámenes, pruebas y formación específica de cara a poder ejercer esta profesión.

A lo largo de este trabajo veremos la historia, evolución, y situación del practicaje a día de hoy. Ahondaremos en profundidad en la normativa que lo regula, desde la formación de los futuros prácticos, pasando por las Autoridades Portuarias y Corporaciones de Prácticos en España. Entraremos también a deliberar la responsabilidad de este sujeto para con el Capitán y/o Naviero del buque, analizando el tipo de contrato que une a ambas partes.

Dado que el práctico se posiciona como uno de los más altos escalafones del oficio del marino, y puesto que todos aquellos que navegamos podríamos algún día ejercer como tal, daremos respuesta a una serie de preguntas que, debido al desconocimiento de esta profesión, a día de hoy parecen latentes en nuestro sector. ¿Qué formación requiere un futuro aspirante a práctico?; ¿A qué se enfrentará durante su aprendizaje?; ¿Qué se espera de esta figura cuando accede a un buque?; ¿Hasta qué punto se le hace responsable de la embarcación a la que presta asistencia en base al tipo de contrato pactado?. En este trabajo responderemos a estas y otras cuestiones, y llevaremos a cabo un análisis en profundidad tratando de diluir el desconocimiento que existe sobre esta figura.

Abstract

The profession of the pilot arises from the need to ensure greater safety for navigation in maritime areas where the geography, intense traffic, or specific characteristics require the assistance of a local expert. These local experts, who exist wherever we go around the globe, are what we identify as pilots. Their knowledge is essential to, in conjunction with the captain of the respective ship, carry out all necessary maneuvers to dock, undock, or navigate through a strait, ensuring the maritime business continues without incidents.

However, to become a pilot, it is not enough to be a good connoisseur of a particular area. One must demonstrate extensive experience in commanding ships and face various exams, tests, and specific training to be able to practice this profession.

Throughout this work, we will explore the history, evolution, and current situation of pilotage. We will delve into the regulations that govern it, starting from the training of future pilots, passing through the Port Authorities and Pilot Corporations in Spain. We will also discuss the responsibilities of the pilot towards the captain and/or shipowner, analyzing the type of contract that binds both parties.

Given that the pilot holds one of the highest ranks in the maritime profession, and since all those who navigate could someday work as one, we will address a series of questions that, due to the lack of knowledge about this profession, currently seem latent in our industry. What training does a prospective pilot require? What challenges will they face during their learning process? What is expected of this figure when boarding a ship? To what extent is the pilot held responsible for the vessel to which assistance is provided based on the agreed contract? In this work, we will answer these and other questions, conducting a thorough analysis to dispel the existing ignorance about this role.

Abreviaturas

AP	-	Autoridad Portuaria
BOE	-	Boletín Oficial del Estado
CCo de 1829	-	Código de Comercio de 1829.
CCo	-	Código de Comercio de 1885.
Código PBIP/ISPS	-	Código para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias de 2002, adoptado en virtud del SOLAS/74/88.
COLREG	-	Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes.
CONP	-	Colegio Oficial Nacional de Prácticos
DGMM	-	Dirección General de la Marina Mercante
LCM	-	Libro de Consulado del Mar
LPEMM de 1992	-	Ley 27/1992, de <u>24 de noviembre</u> , de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
LNМ	-	Ley 14/2014, de <u>24 de julio</u> , de Navegación Marítima.
OMI	-	Organización Marítima Internacional
Orden FOM/1621/2002	-	Orden FOM/1621/2002, de <u>20 de junio</u> , por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones de practicaje.
Orden FOM/2417/2007	-	Orden FOM/2417/2007, de <u>25 de julio</u> , que regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaje portuario.
RGP de 1996	-	Reglamento General de Practicaje de <u>1996, aprobado por RD 393/1996, de 1 de marzo</u> .
SOLAS 74/78	-	Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y su Protocolo de 1988.

STCW/78

- Convenio sobre normas de formación, titulación y guar dia para la gente de mar de 1978.

TR LPEMM de 2011

- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011.

Capítulo 1.- La profesión del practicante

1. Introducción

La navegación marítima ha desempeñado un papel crucial a lo largo de la historia de la humanidad, siendo una de las profesiones más antiguas y vitales para el desarrollo del comercio internacional. La seguridad y eficiencia en los puertos y canales de navegación son de suma importancia para garantizar un flujo continuo de mercancías y bienes en el ámbito global. En este sentido, el practicante emerge como una disciplina fundamental para asegurar que los buques puedan ingresar y salir de manera segura en puertos y aguas restringidas. A pesar de que el practicante es una profesión desconocida para muchos, su influencia en la navegación es innegable, ya que brinda asesoramiento experto a los capitanes y contribuye a la prevención de accidentes, así como al flujo eficiente del tráfico marítimo.

Abordar el tema del practicante implica comprender su historia, funciones, regulación y desafíos actuales. Es esencial explorar estas áreas a medida que el comercio internacional sigue creciendo y evolucionando, con el objetivo de comprender con claridad la importancia del practicante en el contexto marítimo contemporáneo. Este estudio busca adentrarse en el mundo del practicante, examinando de cerca cómo ha evolucionado a lo largo del tiempo, sus implicaciones en la seguridad portuaria, su relación con las corporaciones de prácticos y su capacidad de adaptación a un entorno marítimo en constante cambio [5].

La historia del practicante se remonta a tiempos antiguos, cuando los prácticos eran considerados como individuos con un conocimiento profundo de las aguas locales y las condiciones de navegación. Con el tiempo, su papel se ha vuelto más formal y regulado, con el objetivo de garantizar que los buques reciban la asesoría necesaria para evitar incidentes en puertos y canales de navegación. La evolución del practicante ha estado estrechamente relacionada con el desarrollo de normativas y estándares internacionales que buscan salvaguardar la seguridad marítima y prevenir posibles desastres.

En la actualidad, el practicante enfrenta desafíos significativos, especialmente en un contexto en el que el panorama marítimo está en constante cambio. La adaptación a las nuevas tecnologías, la gestión de la creciente cantidad de tráfico marítimo y la garantía de la seguridad en los puertos son aspectos que demandan una atención especial por parte de los profesionales del practicante. Además, la coordinación con otras entidades y autoridades portuarias es fundamental para garantizar una operación fluida y segura de los buques en áreas restringidas [5].

De esta manera, el practicante es un elemento crucial pero a menudo subestimado de la navegación marítima, que desempeña un papel fundamental en la seguridad y eficiencia de los puertos y canales de navegación a nivel global. A medida que el comercio internacional continúa expandiéndose, comprender la relevancia del practicante se vuelve cada vez más importante para garantizar un transporte marítimo seguro y eficiente en el futuro. Este estudio busca arrojar luz sobre la importancia del practicante y su impacto en el contexto marítimo actual, destacando su papel como pieza clave en el panorama global de la navegación marítima.

1.1 Presentación del tema y su importancia

La navegación marítima desempeña un papel crucial en el desarrollo del comercio internacional y en la economía a nivel global. Los puertos y canales de navegación se han convertido en puntos estratégicos y vitales para el intercambio de bienes y recursos a nivel mundial. Sin embargo, la navegación en aguas restringidas y las maniobras de entrada y salida de buques en los puertos plantean desafíos importantes en términos de seguridad y eficiencia que no deben subestimarse en ningún caso.

En este contexto, el practicante se presenta como una disciplina esencial y muchas veces infravalorada, cuyo objetivo principal es asesorar a los capitanes de buques en las maniobras de navegación en estas áreas críticas. Los prácticos, o pilotos prácticos, son profesionales altamente entrenados y capacitados que desempeñan un papel crucial en la seguridad marítima y en la prevención de accidentes en los entornos

portuarios. Su pericia y experiencia son fundamentales para brindar orientación experta que permita sortear obstáculos, evitar colisiones y garantizar el flujo eficiente del tráfico marítimo en estos entornos desafiantes.

Además, el practicaaje no se limita únicamente a la navegación en aguas restringidas, sino que también abarca el asesoramiento en maniobras de atraque y desatraque en puertos, lo que resulta esencial para la operatividad y la seguridad de estas infraestructuras críticas. En resumen, la labor de los prácticos resulta vital no solo para la seguridad de la navegación marítima, sino también para la eficiencia y productividad de las operaciones portuarias a nivel mundial.

El practicaaje es un servicio fundamental en el ámbito marítimo, cuya importancia se hace evidente al considerar su contribución a la seguridad de las operaciones portuarias, la prevención de accidentes y la protección del medio ambiente. En un sector donde las consecuencias de un error pueden ser desastrosas, el practicaaje desempeña un papel clave en la gestión de riesgos. Asimismo, este servicio es un componente integral de la cadena de suministro global, ya que garantiza la llegada segura y puntual de los buques, teniendo un impacto directo en el comercio y la economía mundial [5].

Al adentrarnos en el mundo del practicaaje, es relevante explorar su evolución histórica, sus funciones esenciales en la seguridad marítima, su regulación, así como los desafíos y tendencias actuales en esta disciplina. La comprensión de la importancia del practicaaje es esencial para aquellos que deseen adentrarse en el campo de la navegación marítima, así como para quienes buscan garantizar operaciones portuarias seguras y eficientes en un mundo cada vez más interconectado.

Desde una perspectiva histórica, el practicaaje ha evolucionado para adaptarse a las demandas de un entorno marítimo en constante cambio. Sus funciones esenciales en la seguridad marítima incluyen la asistencia a los buques en la entrada y salida de los puertos, el asesoramiento sobre las condiciones locales y la prevención de posibles accidentes. Además, la regulación del practicaaje busca asegurar la profesionalidad y competencia de los prácticos, así como la calidad del servicio proporcionado.

En la actualidad, los desafíos y tendencias en el practicaaje están relacionados con la incorporación de tecnologías innovadoras, la adaptación a los cambios en las rutas marítimas y la sostenibilidad ambiental. Destacar la relevancia crítica del practicaaje es fundamental para comprender su papel en el contexto de la navegación marítima y el comercio internacional, elementos clave en la interconexión global de economías [5].

1.2. Historia y evolución del practicaaje

1.2.1. Antecedentes y desarrollo histórico

Los orígenes del practicaaje se pueden rastrear hasta la antigüedad, cuando la navegación marítima desempeñaba un papel fundamental en el comercio y la exploración. En el antiguo Egipto, por ejemplo, se empleaban pilotos locales para guiar las embarcaciones a lo largo de las aguas del Nilo. Durante la Edad Media, ciudades portuarias europeas como Venecia y Ámsterdam comenzaron a establecer sistemas de practicaaje rudimentarios, donde los experimentados navegantes locales asesoraban a los barcos sobre rutas seguras y peligros en los puertos respectivos [5].

En el siglo XVI, los pilotos se organizaron en gremios y corporaciones para regular la profesión y establecer estándares de conocimiento y competencia. Estas corporaciones tenían el poder de autorizar o negar la entrada a sus puertos. Más adelante, en el siglo XVIII, el Reino Unido estableció la Junta de Pilotos en 1781, un organismo gubernamental que supervisaba la profesión y regulaba a los prácticos, marcando un avance significativo hacia la regulación oficial del practicaaje [1].

En el siglo XIX, con la llegada de la navegación a vapor y el incremento del comercio internacional, la demanda de servicios de practicaaje se expandió a nivel mundial. La Conferencia de Ginebra de 1907 jugó un papel crucial al adoptar un convenio internacional que estableció estándares y prácticas para el practicaaje a

escala global, sentando las bases para una regulación más uniforme de la profesión y una mayor seguridad en la navegación.

En el transcurso del siglo XX, la tecnología se convirtió en un elemento crucial en la evolución del practicaje. La implementación de sistemas de radar, comunicaciones por radio y el posicionamiento global (GPS) tuvo un impacto significativo en la seguridad y eficiencia de las operaciones de practicaje. En España, la obligatoriedad de tomar práctico fue regulada por primera vez a través de las Ordenanzas de Bilbao de 1737 en sus artículos XX, XXI y L, del capítulo veinte y cuatro, marcando un hito fundamental en la historia del practicaje [5]. Estas regulaciones sentaron las bases para el desarrollo y la profesionalización de esta actividad, y dictan de la siguiente forma:

“Ningún Capitán, ó Maestre podrá empezar bajar la Ría, sin tener primero abordo el Piloto-Leman, que para su mayor seguridad le deberá dirigir, pena de cuatro ducados de vellón, que se sacarán de multa por cada vez que lo contrario hiciere, aplicados en la misma forma, y de los daños que por ello se siguieren á Navío, y carga.” (Artículo XX).

A lo largo de la historia, la normativa marítima ha establecido la importancia del práctico en los puertos bajo soberanía española. Aunque el capitán posea conocimientos, la presencia del práctico es obligatoria en sitios peligrosos, según el artículo 36 de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793. Incluso en ausencia de práctico, el capitán del puerto puede designar patronos de pesca para realizar esta labor. Sin embargo, estas disposiciones generaron controversias, especialmente por motivos económicos, falta de experiencia de algunos capitanes y la compleja geografía de ciertas áreas marítimas. No fue hasta 1928 que se promulgó una ley que hizo obligatorio el uso del práctico, reconociéndolo como vital para la seguridad en la navegación marítima. Desde entonces, su presencia es indispensable para garantizar la seguridad de las embarcaciones [1] [5].

- La Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 1928

La Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante de 1928, conocida como Ley 27/1928, marcó un hito en la normativa del practicaje en España y sentó las bases para la regulación de esta actividad fundamental para la seguridad de la navegación. Uno de los aspectos fundamentales que abordó esta ley fue la creación de las Corporaciones de Prácticos en los puertos de España, otorgándoles la responsabilidad de regular la profesión, establecer requisitos de formación y competencia, y supervisar las operaciones de practicaje en sus respectivas áreas. Esta medida contribuyó significativamente a la profesionalización y estandarización de los servicios de practicaje en el país [13].

Además, la Ley de 1928 determinó la obligatoriedad del servicio de practicaje en los puertos españoles, lo que implicaba que los buques que entraban o salían de estos puertos estaban legalmente obligados a utilizar los servicios de prácticos para garantizar una navegación segura en aguas locales. Esta disposición fue crucial para asegurar la seguridad de la navegación y prevenir incidentes en aguas portuarias.

Otro punto relevante de esta ley fue la regulación de las tarifas y cobros por los servicios de practicaje, autorizando a las corporaciones de prácticos a fijar dichas tarifas con la aprobación de las autoridades portuarias y gubernamentales pertinentes. Esta regulación permitió establecer precios justos y equitativos para los servicios de practicaje, garantizando la viabilidad económica de los prácticos y la sostenibilidad de sus operaciones, al tiempo que protegía los intereses de los usuarios de los puertos. En suma, la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante de 1928 sentó las bases para una regulación integral del practicaje en España, contribuyendo significativamente a la seguridad y eficiencia de las operaciones portuarias [5].

La Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante de 1928, junto con sus regulaciones posteriores, sentó las bases para la regulación y operación del practicaje en España. Este marco legal ha perdurado en el tiempo, estableciendo el practicaje como un servicio obligatorio en el país, garantizando la seguridad de la navegación en los puertos españoles. A lo largo de los años, se han realizado cambios y actualizaciones en las regulaciones para mantenerse al día con los avances en la industria marítima, asegurando así la

eficiencia en las operaciones portuarias. A nivel nacional e internacional, la historia del practicaje refleja su importancia para la seguridad de la navegación y el comercio marítimo a lo largo de los siglos. Con el avance de la navegación y la tecnología, las regulaciones y prácticas de practicaje se han adaptado para garantizar la seguridad y eficiencia en los puertos y canales de navegación en todo el mundo.

1.2.2. El practicaje desde sus orígenes

1.2.2.1. Orígenes antiguos del practicaje

El practicaje, como actividad fundamental para la navegación marítima, tiene sus raíces en tiempos antiguos. Aunque el concepto moderno de practicaje no existía en la antigüedad, se desarrollaron prácticas y sistemas que cumplían funciones similares. Estos aspectos clave nos permiten comprender la importancia del practicaje a lo largo de la historia.

En la antigua Grecia y Roma, así como en otras civilizaciones marítimas, se empleaban pilotos locales. Estos expertos conocían a la perfección las aguas, los puertos y los peligros en la navegación. Su experiencia les permitía asesorar a las embarcaciones forasteras en la entrada y salida de puertos, así como en la identificación de rutas seguras a través de aguas desconocidas. La presencia de estos pilotos locales demostraba la necesidad de contar con guías especializados en la navegación marítima desde épocas muy antiguas [5].

Los faros y señales visuales eran elementos esenciales en la navegación antigua. Los faros, construcciones prominentes ubicadas en lugares estratégicos a lo largo de las costas, y las señales visuales, como banderas y antorchas, se utilizaban para comunicarse con los barcos. Los pilotos locales y los vigías en los faros trabajaban en conjunto para guiar a las embarcaciones en su travesía [5]. Este sistema de señales visuales y faros representaba un recurso fundamental para la seguridad de la navegación en épocas antiguas.

El conocimiento detallado de las características geográficas, las mareas, las corrientes y los peligros en aguas locales era esencial para garantizar la seguridad de la navegación. Los pilotos locales transmitían esta información a las tripulaciones de los barcos extranjeros, lo que evidencia la importancia del intercambio de conocimientos en la práctica del practicaje. El papel fundamental del conocimiento local en la navegación refleja la necesidad de contar con profesionales capacitados para asegurar travesías seguras.

A lo largo de los siglos, se formaron comunidades de pilotos y navegantes que compartían experiencias y conocimientos. Esta tradición de aprendizaje y transmisión de información contribuyó a la profesionalización de la navegación, evidenciando la importancia del intercambio de experiencias en el desarrollo del practicaje como una práctica especializada. La formación de estas comunidades refleja la necesidad de contar con una red de profesionales que se apoyen mutuamente y que contribuyan al avance de la navegación marítima [1].

Por consiguiente, el practicaje ha sido fundamental en la historia de la navegación marítima, evidenciando la importancia de contar con pilotos y practicantes especializados en la orientación y seguridad de las embarcaciones. A lo largo de la historia, se han desarrollado sistemas y prácticas que han sentado las bases para el concepto moderno de practicaje, demostrando la importancia de esta actividad en el comercio y la exploración marítima.

A pesar de que en esta época encontramos ausencia de regulaciones formales de practicaje, las prácticas mencionadas desempeñaban un papel crucial al proporcionar orientación a las embarcaciones en aguas desconocidas. El conocimiento local y la asistencia de los pilotos locales eran fundamentales para prevenir accidentes y facilitar el comercio marítimo. Estos primeros pasos sentaron las bases para el desarrollo posterior del practicaje como una profesión regulada y esencial para la seguridad de la navegación marítima. Por lo tanto, estas primitivas pero efectivas prácticas sentaron los cimientos de lo que eventualmente se convertiría en un elemento vital para la seguridad y eficiencia en el transporte marítimo.

1.2.2.2. Corporaciones y Gremios Medievales de Prácticos

Durante la Edad Media, el desarrollo del comercio marítimo y la creciente complejidad de la navegación dieron lugar a la formación de las primeras estructuras organizativas que sentaron las bases para la profesionalización y regulación del practicaje. En este contexto, las corporaciones y gremios medievales de prácticos desempeñaron un papel fundamental en la gestión y control de las actividades marítimas en los puertos europeos.

En primer lugar, los gremios locales de prácticos surgieron en las ciudades portuarias de Europa como asociaciones destinadas a garantizar la seguridad de la navegación en sus respectivos puertos. Su principal objetivo era establecer regulaciones y estándares para la profesión, uniendo a prácticos con intereses comunes en el ejercicio de su labor. Asimismo, estos gremios comenzaron a regular la profesión, imponiendo requisitos de formación y competencia para sus miembros. Entre estos requisitos se incluía el conocimiento detallado de las aguas locales, las rutas de navegación y los peligros potenciales, con el propósito de asegurar la máxima seguridad en la navegación [5].

Además, los gremios asumieron un papel de supervisión en las operaciones portuarias, autorizando a los prácticos para operar en sus respectivos puertos y regulando las tarifas y honorarios que podían cobrar por sus servicios. Esta supervisión contribuyó a mantener el orden y la eficiencia en las actividades marítimas, fortaleciendo la confianza de los comerciantes y navegantes en la labor de los prácticos [1].

Los gremios marítimos desempeñaron un papel fundamental en la regulación y seguridad de los puertos durante la Edad Media. Contar con la autorización para entrar en un puerto era responsabilidad de dichos gremios, lo que aseguraba el control sobre la entrada de barcos. Asimismo, su labor en la transmisión de conocimientos contribuyó a la formación de prácticos capacitados, garantizando la continuidad de la tradición y la seguridad en la navegación. Su aporte al desarrollo marítimo fue significativo, ya que no solo velaban por la seguridad de los puertos, sino que también fomentaban el crecimiento del comercio marítimo. Por tanto, su influencia fue trascendental en la evolución del practicaje, sentando las bases para la regulación de la profesión y estableciendo estándares que perduran hasta la actualidad. El legado de estos gremios medievales es innegable, pues allanaron el camino para futuras regulaciones y prácticas más avanzadas en el ámbito del practicaje.

1.2.2.3. Conferencia de Ginebra de 1907 y su Impacto en el Practicaje

La Conferencia de Ginebra de 1907 jugó un papel fundamental en la regulación y estandarización del practicaje a nivel internacional, impactando significativamente en la evolución de esta práctica. En el contexto internacional de principios del siglo XX, la navegación marítima y el comercio internacional experimentaban un notable auge. La expansión de la navegación requería una mayor regulación y coordinación para garantizar la seguridad de la navegación y proteger los intereses comerciales. La Conferencia de Ginebra de 1907 tuvo como objetivo principal establecer estándares internacionales para la seguridad en la navegación marítima. Dentro de la agenda de la conferencia, se abordaron temas cruciales relacionados con el practicaje y la manera de asegurar la protección y seguridad en las operaciones portuarias.

La importancia de esta conferencia radica en su contribución a la formulación de normativas internacionales que buscaron armonizar prácticas y procedimientos en los puertos de todo el mundo, promoviendo así un entorno seguro y eficiente para la navegación y el comercio marítimo. A través de acuerdos y disposiciones adoptados en la Conferencia de Ginebra, se sentaron las bases para la regulación del practicaje a nivel mundial, estableciendo directrices que impactaron de manera significativa en la evolución y estandarización de esta actividad en el ámbito internacional. Esta conferencia marcó un hito en la historia marítima al promover la seguridad y eficiencia en la navegación, beneficiando a todos los actores involucrados en el comercio marítimo a nivel global.

Tras la conferencia, se adoptó un convenio internacional que estableció estándares y prácticas para el practicaje a nivel global. Este hito significativo sentó las bases para regular las operaciones de practicaje y establecer pautas para las naciones participantes. La uniformidad en las regulaciones de practicaje en diferentes países fue uno de los logros más destacados de la Conferencia de Ginebra. Esta uniformidad resulta fundamental para evitar confusiones y garantizar que los prácticos puedan operar de manera eficiente en los diversos puertos internacionales. Asimismo, el convenio estableció estándares de competencia para los prácticos, asegurando que estuvieran debidamente capacitados y calificados para desempeñar sus funciones. Este importante logro contribuyó significativamente a la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas a nivel mundial. La adopción de un marco normativo para las operaciones de practicaje a nivel internacional no solo fortalece la coherencia y la eficacia en este ámbito, sino que también promueve la seguridad en la navegación marítima, lo que impacta positivamente en el comercio internacional y en la protección del medio ambiente. La regulación y estandarización de las actividades de practicaje a nivel global representa un paso significativo hacia la mejora continua de las prácticas marítimas a nivel mundial [1].

La importancia de los prácticos en la seguridad y economía marítima es fundamental. Estos profesionales desempeñan un rol crucial en la facilitación de operaciones portuarias eficientes y seguras, lo cual contribuye significativamente al comercio marítimo y la economía global. La Conferencia de Ginebra de 1907 sentó las bases para la regulación internacional del practicaje, estableciendo estándares que perduran hasta el día de hoy.

La seguridad de la navegación es un aspecto fundamental para el desarrollo económico y el intercambio comercial a nivel internacional. Los prácticos no solo garantizan la seguridad en las operaciones portuarias, sino que también juegan un papel crucial en la prevención de accidentes marítimos, protegiendo así la vida humana y el medio ambiente.

El legado de la Conferencia de Ginebra de 1907 perdura a través de los convenios y regulaciones globales que continúan asegurando la seguridad de la navegación y el comercio marítimo a nivel internacional. Este hito sentó las bases para la cooperación entre naciones en la regulación de la actividad, marcando un importante paso hacia la uniformidad y seguridad en las operaciones de practicaje en todo el mundo.

En resumen, la labor de los prácticos es esencial para garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas, contribuyendo de manera significativa a la economía global. La regulación internacional del practicaje, establecida en la Conferencia de Ginebra de 1907, continúa siendo fundamental en la actualidad para mantener altos estándares de seguridad en el ámbito marítimo a nivel global [1].

1.2.2.4. Convención SOLAS y su Impacto en el Practicaje

La Convención SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) se ha convertido en un pilar fundamental en la regulación y seguridad marítima a nivel global. Su influencia en el practicaje ha evolucionado a lo largo del tiempo, marcando hitos significativos en la protección de vidas y recursos en el ámbito marítimo.

Los antecedentes de SOLAS se remontan al trágico naufragio del Titanic en 1912, un suceso que conmocionó al mundo al provocar la pérdida de numerosas vidas humanas. Esta catástrofe resaltó la urgente necesidad de establecer regulaciones internacionales más estrictas para salvaguardar la seguridad en la navegación marítima. Como respuesta a este llamado, la primera edición de SOLAS se adoptó en 1914, centrándose en la implementación de requisitos de seguridad en la construcción de embarcaciones y medidas para la protección de la vida en el mar. Aunque en su inicio no abordaba directamente el tema del practicaje, sentó las bases para futuras regulaciones en este ámbito.

A lo largo del tiempo, SOLAS ha experimentado revisiones periódicas para abordar temas emergentes relacionados con la seguridad marítima. Durante estas revisiones, se incluyeron disposiciones específicas relacionadas con el practicaje y las operaciones portuarias. Las ediciones más recientes de SOLAS han dedicado una atención particular al ámbito del practicaje, estableciendo disposiciones para asegurar la

competencia y el conocimiento de los prácticos. Además, se ha enfatizado la relevancia de su papel en la garantía de la seguridad en la navegación, reconociendo su contribución fundamental en la protección de vidas y la prevención de incidentes marítimos.

La Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, por sus siglas en inglés) es un tratado fundamental que busca la armonización de las regulaciones marítimas a nivel internacional. Esta armonización es esencial para garantizar la coherencia en las operaciones de practica en los puertos de todo el mundo, permitiendo que los prácticos puedan desempeñar sus funciones de manera efectiva, especialmente en aguas internacionales [5].

Los Estados miembros de SOLAS asumen la responsabilidad de implementar las regulaciones y disposiciones de la Convención en sus respectivos puertos, lo que asegura que las normativas de practica se apliquen de manera uniforme. Este compromiso con la implementación garantiza un entorno seguro y uniforme para las operaciones de practica a nivel mundial.

La Convención SOLAS está firmemente comprometida con la seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad de las operaciones marítimas. Esta dedicación se extiende a la protección de la seguridad tanto de los barcos como de las operaciones portuarias, reconociendo el papel esencial que desempeña el practica en este contexto.

En relación con la profesión de prácticos, SOLAS ha tenido un impacto significativo en su profesionalización, estableciendo estándares y requisitos que aseguran que estén debidamente capacitados y calificados para desempeñar sus funciones en entornos marítimos seguros. La influencia de la Convención SOLAS en el practica se refleja en regulaciones que garantizan la competencia y la seguridad en las operaciones de practica en puertos de todo el mundo, promoviendo así estándares de excelencia en la industria marítima a nivel global.

En conclusión, la Convención SOLAS ha tenido un impacto significativo en la regulación y la seguridad de la navegación marítima a nivel internacional, proporcionando un marco armonizado que promueve la competencia y la seguridad en las operaciones de practica en los puertos alrededor del mundo.

1.2.2.5. Colegio Oficial Nacional de Prácticos (CONP) y su Rol en la Regulación del Practica en España

El Colegio Oficial Nacional de Prácticos (CONP) ha sido un actor fundamental en la regulación y representación de los prácticos de puerto en España. Desde su fundación, ha cumplido una serie de funciones esenciales que han impactado significativamente en el ámbito del practica en el país.

En primer lugar, el CONP fue establecido con la clara misión de representar y coordinar a los prácticos de puerto en toda España. Su principal objetivo ha sido defender los intereses de estos profesionales y fomentar la regulación y profesionalización de la profesión, asegurando así estándares de calidad y seguridad en el ejercicio de sus labores.

Asimismo, es importante destacar que el CONP surgió como sucesor de la Federación de Prácticos de España, la cual cumplió un papel relevante en la representación de los prácticos desde 1909 hasta 2003. Tras la creación del CONP, esta institución asumió las funciones de representación, consolidando así la continuidad en la defensa de los intereses de los prácticos.

Además, el CONP ha desempeñado un papel significativo al representar a los prácticos ante importantes autoridades gubernamentales, organizaciones marítimas y otras instituciones vinculadas con la profesión. Su interacción con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, así como con la Organización Marítima Internacional (OMI), ha sido fundamental para abogar por los derechos y regulaciones que afectan a la labor de los prácticos de puerto.

El CONP también ha participado activamente en el desarrollo y revisión de regulaciones concernientes al practica en España. Su contribución en la redacción de leyes y normativas ha sido crucial para establecer un marco legal que garantice la idoneidad y el buen ejercicio de esta profesión tan relevante para la actividad marítima.

El Colegio Oficial Nacional de Prácticos (CONP) ha desempeñado un papel fundamental en el fomento de la competencia y la formación continua de los prácticos de puerto en España. La promoción de la competencia y la actualización constante en cuanto a conocimientos y tecnología ha sido una prioridad para el CONP, asegurando que los prácticos estén debidamente capacitados para desempeñar sus funciones de manera eficaz.

Además, el CONP ha abogado por la defensa de los derechos y las condiciones laborales de los prácticos, velando por un trato justo y por la provisión de los recursos necesarios para llevar a cabo su trabajo de forma segura y eficiente. Esta labor ha contribuido a garantizar un ambiente laboral adecuado para los prácticos, así como a fortalecer su profesionalización.

Otro aspecto relevante es la influencia del CONP en la regulación actual del practica en España. Sus contribuciones han sido determinantes para elevar el estándar de seguridad en la navegación marítima en los puertos españoles, lo que ha repercutido positivamente en la profesionalización de la profesión.

Asimismo, el CONP ha trabajado en estrecha colaboración con las autoridades portuarias para asegurar una coordinación efectiva en la gestión de puertos y la regulación de las operaciones de practica. Esta cooperación ha sido fundamental para mantener altos niveles de seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias.

En síntesis, el CONP ha desempeñado un papel crucial en la regulación y representación de los prácticos de puerto en España, contribuyendo significativamente a la mejora de las condiciones laborales, la formación continua y el nivel de seguridad en la navegación marítima en los puertos del país [8].

1.2.2.6. Las corporaciones de prácticos en la actualidad

En el ámbito marítimo, la presencia de agrupaciones de prácticos en los puertos es fundamental para garantizar el correcto funcionamiento de las operaciones de navegación. Estas agrupaciones, conocidas como Corporaciones de Prácticos, desempeñan un papel crucial en la regulación y supervisión de las actividades relacionadas con el práctico, quien es el profesional encargado de guiar a las embarcaciones en zonas de acceso restringido o complicado.

La obligatoriedad de pertenecer a la Corporación aprobada para un puerto específico garantiza un nivel de especialización y competencia en el servicio de practica. En este sentido, la Corporación de Prácticos es reconocida como una entidad con personalidad jurídica propia, lo que le confiere la capacidad de adquirir bienes, celebrar contratos y realizar actos legales en nombre de la agrupación, equiparándose en este aspecto a un armador de embarcaciones.

La dependencia de estas agrupaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante brinda una estructura jerárquica que asegura su correcto funcionamiento. Las atribuciones otorgadas a las Corporaciones de Prácticos, enmarcadas en el Reglamento, abarcan desde el cuidado de su prestigio y honor, hasta la participación en la creación de instituciones de previsión social, aspecto que resalta su compromiso con el bienestar laboral de sus integrantes.

Además, la capacidad para administrar fondos y velar por el cumplimiento de las disposiciones laborales evidencia la responsabilidad y seriedad con la que se conducen estas agrupaciones. Asimismo, su función consultiva con los organismos oficiales en materias relacionadas con sus competencias demuestra su compromiso con la excelencia en el servicio de practica.

Por otro lado, vemos cómo las Corporaciones de Prácticos desempeñan un papel fundamental en la regulación, supervisión y prestación de servicios de practica en los puertos, contribuyendo de manera significativa a la seguridad y eficiencia de las operaciones marítimas. Su estructura organizativa y sus atribuciones claramente definidas les otorgan un rol de vital importancia en el contexto marítimo y portuario [8].

Las corporaciones marítimas están obligadas a responder y acatar la autoridad local de la Marina, especialmente en casos de infracción o incumplimiento de las órdenes impartidas por la Autoridad Portuaria. Las sanciones resultantes de tales actos recaerán en todos los prácticos que integran la agrupación, fomentando así la responsabilidad colectiva. Además, la Subsecretaría de la Marina Mercante posee la facultad de designar un Práctico Mayor para liderar las operaciones de la corporación, atendiendo a requerimientos de la autoridad local. Estas disposiciones refuerzan la importancia del cumplimiento normativo y la coordinación eficiente en el ámbito marítimo, garantizando la seguridad y eficacia de las operaciones.

Capítulo 2.- El practicaje en la actualidad

2.1. Marco Histórico Nacional

En el ámbito español, el practicaje marítimo se configura como un campo de gran complejidad que abarca la interacción de una extensa red de normativas del Derecho público y privado, considerando la diversidad inherente a esta actividad. La coexistencia de estas dos esferas legales en el contexto del practicaje ha experimentado un significativo proceso de evolución a lo largo de los siglos, con sus raíces que se remontan al siglo XVIII. Durante este periodo se sentaron las bases de lo que en la actualidad constituye el entramado legal que regula esta área de la actividad marítima en España.

Por un lado, desde la perspectiva del Derecho público, el practicaje se configura como un servicio público cuyo propósito es asegurar la seguridad marítima y facilitar la navegación, respaldado por el interés público en la seguridad marítima. Esta concepción tiene sus raíces en una normativa administrativa que busca organizar de forma eficiente el servicio, remontándose a iniciativas como las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III en 1793, las cuales establecieron pautas para la organización administrativa del practicaje.

Por otro lado, la perspectiva del Derecho privado del practicaje se relaciona con la actividad como objeto de un contrato mercantil entre el práctico y el armador del buque, comúnmente representado por el capitán. Esta visión encuentra sus antecedentes legislativos en el Código de Comercio de 1829, el cual incorporó el Derecho marítimo privado contenido previamente en las Ordenanzas de 1737. La evolución legislativa ha reflejado esta dualidad, con disposiciones legales que abordan tanto su dimensión pública como privada [1].

Es relevante destacar la influencia del movimiento codificador en el desarrollo legal del practicaje. El Código de Comercio de 1829 marcó un hito en esta evolución, al igual que las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III en 1793. Posteriormente, el Código de Comercio de 1885 continuó regulando la perspectiva desde el Derecho privado, mientras que la perspectiva pública se ha manifestado a través de leyes especiales que organizan administrativamente el servicio.

2.2. Evolución Legislativa del Practicaje:

A) Desde el Código de Comercio de 1829 hasta la Actualidad.

El Código de Comercio (CCo) de 1829 en España, cuya gestación se remonta a la influencia del movimiento codificador de la época, representa un hito trascendental en la evolución del Derecho marítimo privado. Este cuerpo normativo, redactado en los albores del siglo XIX, significó la culminación de un proceso de consolidación y sistematización de las regulaciones relativas al comercio marítimo que previamente estaban dispersas en las Ordenanzas de 1737 y en el Libro del Consulado del Mar [10].

El Libro III del Código de Comercio de 1829 se erige como la pieza fundamental que tutela minuciosamente todas las facetas del comercio marítimo. A través de sus disposiciones, se sentaron las bases para la regulación y el funcionamiento de las operaciones mercantiles que tenían lugar en el ámbito marítimo. Este compendio normativo marcó un avance en la unificación y modernización del Derecho marítimo privado, al proporcionar un marco legal coherente y completo para las relaciones comerciales en el ámbito marítimo. Esta consolidación normativa contribuyó a promover la seguridad jurídica y el desarrollo de las actividades comerciales vinculadas al ámbito marítimo, sentando las bases para la posterior evolución y perfeccionamiento del régimen jurídico del comercio marítimo en España.

El Código de Comercio de 1829, pilar fundamental de la regulación de actividades comerciales y económicas. Estableció disposiciones fundamentales para los contratos de fletamento, la carta de porte, así como las obligaciones y responsabilidades de las partes involucradas en el transporte marítimo, entre otros aspectos relevantes para el comercio marítimo. La codificación de estas normas no solo unificó criterios,

sino que también modernizó las regulaciones que regían las transacciones comerciales en el ámbito marítimo [1].

La precisión y claridad de sus disposiciones representaron un avance significativo en la regulación del ámbito marítimo, ofreciendo seguridad jurídica a los operadores y promoviendo el crecimiento sostenible del comercio internacional a través de las vías marítimas. De este modo, el Código de Comercio de 1829 sentó las bases para un desarrollo más ordenado y eficiente de las actividades comerciales relacionadas con la navegación y el transporte marítimo.

En este contexto, es relevante destacar que, si bien las Ordenanzas de 1737 ya habían introducido el término "práctico", el Código de Comercio de 1829 no hace referencia directa a este término en sus preceptos ni menciona una figura con funciones similares bajo otra denominación. Las menciones al práctico en el Código de Comercio de 1829 se limitan a disposiciones específicas relacionadas con la actividad realizada por estos profesionales.

El artículo 596.3 del Código de Comercio de 1829, en el marco de la ejecución y venta judicial de una nave para saldar las deudas pendientes del propietario, establece los derechos de pilotaje en tercer lugar de preferencia. Asimismo, el artículo 865 del Código Comercial de 1829 aborda los derechos de pilotaje, refiriéndose a ellos como "gastos de pilotaje", eximiendo a los aseguradores de la obligación de cubrir dichos costos, entre otros [3].

Considerando que ambas disposiciones emplean el término "pilotaje", se infiere que en el Código Comercial de 1829, el práctico estaría englobado dentro de la figura del piloto. Esta interpretación se mantuvo vigente hasta la promulgación del Código Comercial de 1885, momento en el cual la doctrina de la época consideraba al práctico del Código Comercial de 1829 como una subcategoría del piloto. La única diferencia notable con respecto a las Ordenanzas de 1737 es que en ese momento histórico ya se establecía una distinción entre el piloto práctico y el piloto de costa. A cada uno se le asignaban funciones específicas, comparables a las del práctico según lo dispuesto en el Reglamento General de Prácticos de 1996. Este desarrollo normativo evidencia la evolución y especificación de los roles dentro de la actividad marítima, otorgando mayor claridad y precisión a las responsabilidades asignadas a los pilotos y prácticos en el contexto de la navegación y el comercio marítimo.

B) Evolución de los Precedentes Legislativos del Practicaje: Siglo XVIII hasta la Actualidad

La evolución de los precedentes legislativos del practicaje desde el siglo XVIII hasta la actualidad ha sido un reflejo de la compleja interacción entre el derecho público y privado en España. En el siglo XVIII, la regulación de la figura del piloto, más cercana al práctico y a su labor, se encontraba en el Libro del Consulado del Mar (LCM), un texto de naturaleza jurídica mixta que abordaba aspectos de derecho público y privado, y que constituía la legislación aplicable al conjunto del derecho marítimo de la época. Sin embargo, a lo largo de ese siglo, la unificación del derecho marítimo se vio interrumpida. Las Ordenanzas de 1737 marcaron un cambio significativo al ser el primer texto dominado por el derecho privado que regulaba la materia marítima [10].

La necesidad de organización de la actividad de practicaje como un servicio dio lugar a la elaboración en 1793 de las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III, un hito que inició una abundante normativa administrativa que perdura hasta la actualidad. En el ámbito del derecho privado, las Ordenanzas de 1737 fueron seguidas por el Código de Comercio (CCo) de 1829, que a su vez fue reemplazado por el Código de Comercio de 1885. Por otro lado, en el ámbito del derecho público, la inclusión del practicaje como servicio dentro del ordenamiento público administrativo ha llevado a la predominancia de leyes especiales a lo largo del tiempo, las cuales se centran más en la organización administrativa del servicio que en el derecho privado derivado del contrato de practicaje y de la actuación de los prácticos [3].

Así, se puede apreciar cómo a lo largo de la historia, la regulación del practicaje ha experimentado cambios significativos, reflejando la evolución tanto del entorno marítimo como de la normativa que lo regula. Estos

precedentes legislativos han sentado las bases para la regulación actual del practicaaje, en la cual coexisten aspectos tanto del Derecho público como del privado.

La evolución legislativa en materia administrativa marítima en España ha sido significativa a lo largo de los años. Desde las Ordenanzas de 1793 hasta el Decreto 1018/1968, se han establecido normativas que regulan el servicio de practicaajes en puertos y atracaderos particulares. A estas se suman las Bases Generales de 1886, el Reglamento de 1913 y el Reglamento General de Practicaajes de 1958. Esta evolución se ve complementada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011 y el Reglamento General de Practicaaje (RGP), consolidando un marco legal que busca garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas [13][1].

2.3 Normativa Actual

A) En el Derecho interno

2.3.1 El régimen jurídico-público

2.3.1.1 Inclusión en el marco normativo: enfoque específico en el TR LPEMM de 2011 y el RGP de 1996

Las regulaciones públicas y administrativas que delimitan el marco legal actual del práctico y el practicaaje son fundamentales para la operatividad y seguridad de los puertos en España. En este sentido, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TR LPEMM) de 2011, conjuntamente con el RGP de 1996, conforman los pilares jurídicos sobre los que se sustenta la actividad de practicaaje en los puertos españoles [13].

El TR LPEMM de 2011 es una normativa preponderante que aborda aspectos capitales sobre los puertos, estableciendo regulaciones específicas que inciden en la labor del práctico y la prestación del servicio de practicaaje. Por su parte, el RGP de 1996 representa la legislación principal enfocada específicamente en regular el practicaaje en los puertos, siendo complementario al TR LPEMM al ser elaborado en concordancia con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 [2].

Además de estas regulaciones, los Pliegos aprobados por Puertos del Estado y por las Autoridades Portuarias también juegan un papel crucial en la normativa del practicaaje. Por un lado, el Pliego Regulador del Servicio Portuario Básico de Practicaaje (PRSPBP) aprobado por Puertos del Estado en 2006, establece condiciones de obligado cumplimiento para todas las Autoridades Portuarias de España que gestionan el servicio en los puertos de interés general. Este pliego determina las condiciones y requisitos para la prestación del servicio de practicaaje en los puertos españoles, garantizando un estándar mínimo de calidad y seguridad.

Por otro lado, las Autoridades Portuarias aprueban los Pliegos de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaaje para cada puerto, donde se establecen las condiciones específicas para la prestación del servicio de practicaaje en un puerto determinado. Estos pliegos, en concordancia con la Ley de Puertos del Estado y la actividad portuaria, aseguran que la labor de practicaaje se realice en cumplimiento de los requisitos y estándares particulares de cada puerto, garantizando la seguridad en las operaciones portuarias [2].

Desde la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2003, tanto el PRSPBP como los Pliegos de Prescripciones Particulares constituyen el conjunto normativo sobre el cual debe materializarse la licencia que necesariamente debe concederse a los operadores privados para la prestación por su parte del servicio portuario de practicaaje. Estas regulaciones, en conjunto, aseguran un estándar de calidad y seguridad en la operatividad portuaria, resguardando los intereses de todas las partes involucradas.

2.3.1.2 El RGP de 1996, una respuesta a la LPEMM de 1992

El Real Decreto 393/1996, aprobado en concordancia con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 (LPEMM), representó un hito significativo en la regulación del practicaaje en los puertos de ámbito nacional. Este decreto derogó el Reglamento General de Practicaaje (RGP) de 1958, que en aquel entonces se encontraba en vigor, así como el Decreto 1018/1968 y cualquier otra disposición de igual o inferior rango que contradijera lo establecido en el mencionado RD 393/1996. La redacción y aprobación del RGP de 1996 se llevaron a cabo con el fin de satisfacer la necesidad imperante de dotar al practicaaje de una nueva regulación reglamentaria, en consonancia con las disposiciones de la LPEMM de 1992 [13].

En el párrafo 2.o del texto del RD 393/1996, se hace énfasis en que "la Ley 27/1992 [...] modifica sustancialmente las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Practicaaje". Esto pone de manifiesto la relevancia y el impacto de la LPEMM en la revisión y actualización del marco normativo del practicaaje. Asimismo, en el párrafo 3.o se destaca la necesidad de dictar normas específicas que desarrollen el régimen conforme a la LPEMM, así como las prescripciones del Derecho internacional y las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) relacionadas con el practicaaje. Se valora, además, la experiencia y sistemas de otros países, en especial de la Unión Europea, con el propósito de integrar buenas prácticas en la regulación nacional.

La aprobación del RGP de 1996 estuvo guiada, en última instancia, por la intención de armonizar la regulación nacional sobre el practicaaje con las normas internacionales pertinentes. En este sentido, el RGP de 1996 incorporó las disposiciones aplicativas más relevantes de la LPEMM de 1992 en materia de practicaaje, con el objetivo de convertirse en un instrumento adecuado para la aplicación ordenada y sistemática de la mencionada ley, garantizando, en última instancia, la plena efectividad del servicio de practicaaje en los puertos nacionales [2].

La necesidad de actualizar la regulación del practicaaje no solo responde a exigencias internacionales, sino que también busca mejorar la eficiencia operativa y la seguridad en los trabajos marítimos. La evolución de las prácticas y tecnologías en el ámbito marítimo hace imperante la adaptación de la normativa a las nuevas realidades, garantizando así un ambiente seguro y adecuado para el desarrollo de las actividades portuarias.

En conclusión, la aprobación del RGP de 1996 representa un paso significativo en la evolución normativa en materia de practicaaje, alineándose con estándares internacionales y procurando la eficaz y segura prestación de este servicio en los puertos españoles. La armonización con las normativas internacionales y la adaptación a los avances tecnológicos son aspectos esenciales para asegurar la competitividad y la excelencia en la gestión portuaria, contribuyendo así al desarrollo sostenible y al fortalecimiento del sistema marítimo-portuario en el contexto global.

2.3.2 El marco jurídico de carácter privado: las menciones del Código de Comercio de 1885 y de las legislaciones marítimas específicas

En cuanto a las disposiciones de índole jurídico-privada que conforman el marco legal del practicaaje en España, es crucial resaltar las normativas pertinentes que afectan directamente a esta actividad. En primer lugar, se encuentran los escasos preceptos presentes en el Libro III del Código de Comercio de 1885, dedicado al "comercio marítimo". Dentro de estos preceptos, el artículo 612 del Código aborda las obligaciones que recaen sobre el capitán en relación con el practicaaje. Específicamente, el artículo 612.6 establece la obligación para el capitán de "solicitar práctico" en circunstancias determinadas, mientras que el artículo 612.7 impone de manera subsidiaria al capitán la obligación de "asumir el mando" en tramos específicos de la navegación, cuando carece de práctico a bordo en el ejercicio de sus funciones [3].

Por otro lado, en lo referente a la regulación sobre abordajes, el código aborda el régimen de responsabilidad en caso de abordaje con un práctico a bordo, contemplando al capitán y al práctico como posibles sujetos responsables. Es importante destacar que, hasta la promulgación de la LNM 2014, las dimensiones pública y privada de la regulación del practicaaje estaban interconectadas. Por lo tanto, el

análisis de diversos aspectos relativos al contrato de practicaje o a la responsabilidad de los prácticos debía partir de la interpretación conjunta de ambas categorías de normativas.

Es imperativo reconocer que, a pesar de la falta de legislación específica, las disposiciones presentes en el Código de Comercio de 1885 han sentado las bases para regular aspectos clave relacionados con el practicaje en el ámbito marítimo, protegiendo así los intereses de todas las partes involucradas en estas operaciones [3].

c) Ley de Navegación Marítima de 2014

La Ley de Navegación Marítima de 2014 representa un hito importante en el marco jurídico del practicaje en España, delineando un conjunto de disposiciones que impactan significativamente en la navegación marítima, tanto desde una perspectiva pública como jurídico-privada. Esta ley, aprobada el 24 de julio de 2014, tiene sus raíces en el Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima de 2008, que a su vez se fundamentó en la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima de 2004.

En términos generales, la LNM de 2014 aborda una amplia gama de aspectos relacionados con la navegación marítima, lo cual es de vital importancia para la seguridad y eficiencia de las operaciones en el ámbito marítimo. En el contexto del practicaje, esta ley regula tanto aspectos de carácter público como aquellos relacionados con su dimensión jurídico-privada. Específicamente, en lo que respecta al practicaje, se establecen disposiciones que inciden en su ámbito público y, de manera destacada, se regulan los contratos de practicaje, lo que tiene implicaciones significativas en las relaciones entre prácticos y buques [4].

La legislación en este ámbito es esencial para garantizar la seguridad, eficiencia y operatividad de la navegación marítima en aguas españolas. La normativa proporciona un marco claro para regular las operaciones marítimas, otorgando seguridad jurídica a las partes involucradas. De este modo, la LNM de 2014 representa un importante avance en la regulación del practicaje y en la consolidación de un marco jurídico que promueve la navegación segura y eficiente en aguas españolas.

CAPÍTULO III

Del contrato de practicaje

Artículo 325. Contrato de practicaje.

Por el contrato de practicaje una persona denominada práctico se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes.

Artículo 326. Deberes recíprocos.

- 1. Capitán y práctico quedan obligados a planificar conjuntamente la maniobra del buque y, a tal efecto, a intercambiar la información necesaria para ello.*
- 2. Asimismo, capitán y práctico deberán colaborar recíprocamente durante toda la ejecución de las maniobras.*

Artículo 327. Preeminencia del capitán.

La presencia de práctico a bordo no exime al oficial encargado de la guardia de los deberes que le incumben en relación con la seguridad de la navegación, ni sustituye la superior autoridad del capitán en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección náutica, sin perjuicio de que el asesoramiento del práctico pueda manifestarse mediante instrucciones directas de maniobra o incluso la ejecución de esta por sí mismo, mediando consentimiento expreso o tácito del capitán.

Artículo 328. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicaje.

- 1. Los daños y accidentes causados al buque o a terceros por inexactitud u omisión en el asesoramiento que el práctico debe prestar al capitán serán imputables a aquel, sin perjuicio de la concurrencia de culpa que pueda apreciarse cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas.*
- 2. De los daños causados imputables exclusivamente al práctico responderá este.*
- 3. De los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador.*
- 4. En los supuestos establecidos en los apartados anteriores resultarán de aplicación las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos.*

Esta disposición deroga expresamente todas las referencias a la institución contenidas en el Código de Comercio de 1885, la Ley de Tráfico Marítimo de 1949 y la Ley de Hacienda de la Navegación de 1893. Finalmente, el análisis del contenido de todas las disposiciones relativas al practicaaje en la LNM de 2014, incluyendo los preceptos dedicados a regular el contrato de practicaaje, debe llevarse a cabo en consonancia con las disposiciones de otras normativas que regulan la institución, en especial con las disposiciones que integran el TR LPEMM de 2011 y el RGP de 1996.

B) En el Derecho Uniforme

Una vez expuesta la normativa nacional, la integración del marco jurídico del practicaaje se complementa con la regulación proveniente del Derecho uniforme, es decir, los diversos convenios internacionales ratificados por España.

La regulación de aspectos técnicos y materiales en la actividad del practicaaje es fundamental para garantizar la seguridad en la navegación marítima. El Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, junto con su protocolo de 1988 (SOLAS/74/88), establece la obligación de que los navieros equipen sus buques con un sistema que facilite el acceso de los prácticos a bordo. Esta disposición es esencial para asegurar que los prácticos puedan desempeñar su labor de manera efectiva y segura, contribuyendo así a la prevención de los abordajes y otros incidentes en el mar.

En ese sentido, el Convenio de la OMI de 1972 sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG/72) regula la exhibición de luces y señales acústicas en las embarcaciones de prácticos durante el servicio, lo que permite una mejor coordinación y comunicación entre las distintas embarcaciones presentes en zonas de tráfico marítimo intenso [11].

Además, la regulación de la responsabilidad del práctico es un aspecto crucial en el marco legal marítimo. El Convenio del Comité Marítimo Internacional (CMI) de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordajes (CRCA) establece la responsabilidad del práctico en casos de abordaje, incluso cuando el practicaaje es obligatorio. Asimismo, el Convenio de la OMI de 1992 sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (CLC/92) y el Convenio de la OMI de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP/96 o HNS/96) eximen al práctico de responsabilidad directa por daños por contaminación, reconociendo la naturaleza de su labor en condiciones complejas y potencialmente peligrosas [4][11].

Asimismo, el Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, conocido como "Reglas de La Haya-Visby/Protocolo Monetario" (RHV), establece la responsabilidad del práctico en casos de pérdidas o daños causados por sus actos, culpa o negligencia, liberando al porteador de responsabilidad. Esta disposición busca garantizar que los prácticos ejerzan su labor con el cuidado y la diligencia necesarios, en aras de proteger tanto la vida humana como el medio ambiente marino.

Por otro lado, la regulación de la figura del práctico y sus relaciones con otras figuras marítimas es abordada por el Convenio de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 (STCW/78), que impone al personal, incluyendo a los pilotos de primera, la obligación de cooperar con el

práctico en la navegación y realizar adecuadamente las operaciones de maniobra. Esta disposición fomenta la colaboración y coordinación entre los distintos actores involucrados en la navegación marítima, contribuyendo a la seguridad y eficiencia de las operaciones en el mar.

Además, se encuentran referencias al practicaje en otros instrumentos legislativos de la Organización Marítima Internacional (OMI). Entre ellos se incluyen las Resoluciones adoptadas por su Asamblea y las Circulares aprobadas por su Comité de Seguridad Marítima. Además, no debemos pasar por alto que los Códigos aprobados en virtud de algunos Convenios también hacen alusiones al practicaje, como el Código para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias de 2002 (Código PBIP/ISPS) adoptado en virtud del SOLAS/74/88, el cual menciona la necesidad de incluir los movimientos de los prácticos en los planes de protección de las instalaciones portuarias [11].

Capítulo 3.- El servicio de practicaaje

3.1 Marco Histórico Nacional

El proceso de desarrollo normativo en el ámbito del practicaaje marítimo ha experimentado una evolución significativa a lo largo de los años, desde la instauración de las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III en 1793 hasta la normativa vigente en la actualidad.

En 1793, el rey Carlos III estableció las Ordenanzas Generales de la Armada, marcando un hito en la regulación del practicaaje como un servicio administrativo del Estado. Este fue el punto de partida para la posterior evolución normativa en este ámbito. Más adelante, en 1886, se promulgaron las Bases Generales, con el propósito de modernizar y actualizar la regulación existente en ese momento.

El siglo XX fue testigo de la sucesión de Reales Órdenes que abordaron diversos aspectos del practicaaje, evidenciando la constante atención y preocupación por regular esta importante actividad en el ámbito marítimo. La Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 motivó la reforma legislativa, lo que se reflejó en la promulgación del Reglamento de 1913. Este reglamento experimentó modificaciones significativas y, en 1932, se establecieron condiciones comunes para los prácticos, otorgando mayor claridad y coherencia al marco normativo que regula su labor.

El hito posterior llegó con el Reglamento General de Practicaaje (RGP) de 1958, que consolidó las regulaciones existentes hasta ese momento y que estuvo vigente hasta la promulgación del RGP de 1996. Con el paso del tiempo, la normativa actual, representada por el RGP de 1996 y el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011 (TR LPEMM), ha detallado específicamente aspectos fundamentales relacionados con el servicio de practicaaje, abordando definiciones, características, régimen de gestión, protección del personal y responsabilidad civil del servicio de practicaaje. Esta normativa actual refleja la constante evolución y adaptación del marco legal a las necesidades y realidades del practicaaje marítimo en la actualidad [5].

3.2 Concepto del servicio respecto al derecho español vigente

3.2.1 Las referencias normativas al concepto

El servicio de practicaaje, de acuerdo con el derecho español vigente, se encuentra definido en los artículos 126.1 del TR LPEMM de 2011 y 2.1 del RGP de 1996. Según el artículo 126.1 del TR LPEMM de 2011, se describe como el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, con el fin de facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaaje. Esto debe llevarse a cabo en condiciones de seguridad y de acuerdo con lo establecido en la ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

Por otro lado, el artículo 2.1 del RGP de 1996 define el servicio de practicaaje como el asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes, con el mismo propósito de facilitar su entrada y salida a puerto, y las maniobras dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaaje. En este sentido, es importante destacar que la seguridad es un elemento fundamental en la prestación de este servicio, tal como se establece en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el Reglamento General, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación (art. 102.1 LPMM) [13].

De esta manera, se puede inferir que el servicio de practicaaje tiene como objetivo primordial garantizar la seguridad en las operaciones marítimas, facilitando la entrada y salida de los buques a puerto, así como las maniobras necesarias dentro de la zona de practicaaje. Esta definición normativa proporciona un marco legal que regula y garantiza la eficiencia y seguridad de estas operaciones, contribuyendo al funcionamiento adecuado de los puertos y al desarrollo del sector marítimo en España.

3.2.2. Aspectos del concepto

3.2.2.1. El contenido material y el objeto del servicio

El desarrollo de la función del práctico y su relación con la prestación del servicio de practicaaje requiere considerar las conclusiones previamente alcanzadas sobre el contenido material y el objeto de dicha función. La eficacia de estas conclusiones será clave para garantizar un servicio de calidad y seguridad en las operaciones marítimas.

3.2.2.2. El alcance espacial del servicio

El alcance espacial del servicio de practicaaje es un aspecto crucial que se aborda en el marco legal vigente. Tanto el artículo 126.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011 como el artículo 2.1 del Reglamento General de Practicaaje (RGP) de 1996 presentan una redacción prácticamente idéntica al respecto. Según el artículo 126.1 del TR LPEMM de 2011, el practicaaje se define como el "servicio de asesoramiento a capitanes de buques [...], para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaaje,...". Por su parte, el artículo 2.1 del RGP de 1996 expresa que el practicaaje es el "servicio de asesoramiento a capitanes de buques [...], para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaaje,..."[15].

La expresión "facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste" deja claro que la prestación de este servicio se limita al ámbito portuario y al espacio interior de los puertos. Esta delimitación es coherente con la clasificación legal del practicaaje como "servicio portuario técnico-náutico", según lo establecido en el artículo 108.2.a), apartado 1.º del TR LPEMM de 2011. Este enfoque tiene la finalidad de garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones marítimas dentro de las áreas portuarias, lo que repercute directamente en la protección de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino [4].

En cuanto a los "límites geográficos de la zona de practicaaje", la normativa se refiere al artículo 7 del RGP de 1996, el cual establece los mecanismos para definir estos límites. En primer lugar, otorga a las Autoridades Portuarias la facultad de fijar dichos límites, siempre y cuando se cumplan los requisitos formales que garanticen la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas. En ausencia de actuación por parte de la Autoridad Portuaria correspondiente, los límites de la zona de practicaaje se definirán por el "límite exterior de la zona II de las aguas portuarias"[15].

Así, queda patente que el alcance espacial del servicio de practicaaje se encuentra estrictamente regulado por la normativa vigente, con el propósito de asegurar que las maniobras náuticas en los puertos se lleven a cabo bajo las condiciones más seguras y eficientes posibles, en beneficio de la comunidad marítima y la protección del entorno marino.

La "zona II de las aguas portuarias" es un concepto regulado en el artículo 69 del TR LPEMM de 2011, el cual hace referencia al "espacio de agua incluido en la zona de servicio". Este espacio abarca diversas áreas donde se llevan a cabo operaciones portuarias de gran importancia, incluyendo los canales de acceso, zonas de fondeo, entre otros aspectos relevantes para el funcionamiento adecuado de las actividades portuarias.

Es preciso destacar que la "zona II de las aguas portuarias" se subdivide claramente en dos zonas diferenciadas: la "Zona I, o interior de las aguas portuarias", la cual abarca áreas que gozan de abrigo natural o artificial proporcionado por diques de abrigo, y la "Zona II, o exterior de las aguas portuarias", que engloba el resto de las aguas, excluyendo las zonas abrigadas [4].

En este sentido, es importante remarcar que los límites exteriores de la "Zona II de las aguas portuarias" incluyen las aguas portuarias en su totalidad, abarcando desde los canales de acceso hasta las zonas de fondeo, e incluso aquellas áreas designadas como reservas dentro del recinto portuario.

Por consiguiente, la "Zona I" abarcará específicamente aquellas áreas protegidas donde se desarrollan las operaciones portuarias principales, mientras que las aguas "exteriores" no especificadas dentro de la "Zona II" permiten vislumbrar la posibilidad de ampliar la prestación del servicio de practicaje más allá de las aguas estrictamente portuarias.

Esta interpretación se alinea de manera coherente con el alcance espacial de la función del práctico, cuyo ámbito de actuación puede extenderse a espacios marítimos que van más allá de los límites puramente portuarios, como lo establece el artículo 2.2.e) del RGP de 1996. Especialmente, se destaca la relevancia de esta interpretación en situaciones de practicaje voluntario, donde la extensión de las aguas a intervenir puede comprender espacios marítimos tales como ríos y rías, ampliando así la cobertura del servicio de practicaje conforme a los parámetros legales establecidos [4].

El artículo 7, párrafo 2 del Reglamento General de Practicaje (RGP) de 1996 se ocupa de situaciones excepcionales en las que la prestación del servicio de practicaje puede extenderse más allá de los límites geográficos establecidos por motivos de seguridad marítima o emergencia en aguas que se encuentran bajo la soberanía de España, de acuerdo con lo establecido en los artículos 266.4.e) y 6.1.d) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TR LPEMM) de 2011 y el artículo 22 del RGP de 1996. En estos casos, es fundamental que el servicio esté disponible de manera permanente y que pueda ser requerido por el capitán marítimo. Además, el artículo 2.2.d) del RGP de 1996, que versa sobre el "practicaje voluntario", aborda el asesoramiento ofrecido por el práctico fuera de la zona de practicaje del puerto o en las aguas del puerto cuando no es obligatorio, lo cual proporciona una perspectiva adicional sobre la ampliación del servicio más allá de los límites geográficos convencionales. Estas disposiciones legales buscan garantizar la seguridad marítima y la adecuada prestación de servicios de practicaje, incluso en circunstancias extraordinarias, lo que resulta especialmente relevante en el contexto de la actividad marítima y portuaria [13][15].

3.2.2.3. La prestación del servicio a bordo del buque

El artículo 126.1 del TR LPEMM de 2011 define el practicaje como el "servicio de asesoramiento a capitanes de buques [...], prestado a bordo de éstos,...". De esta formulación se deduce la obligación de proporcionar el servicio de practicaje exclusivamente a bordo del buque practicado. De manera congruente, el artículo 2.1 del RGP de 1996, luego de delinear el servicio de practicaje en su primer párrafo, especifica en su segundo párrafo que "este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaje,...". Observamos que este artículo 2.1, párrafo 2.o del RGP de 1996 ratifica la obligación de brindar el servicio a bordo del buque, como establece el artículo 126.1 del TR LPEMM de 2011, y establece el inicio de la prestación del servicio al emitir las primeras instrucciones al capitán desde que el práctico parte hacia el buque desde la oficina de la Corporación de prácticos [6].

La inclusión en el artículo 2.1, párrafo 2.o del RGP de 1996, de la frase "las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaje," plantea la cuestión de si el legislador contempla la posibilidad de prestar el servicio de practicaje únicamente por radio o a distancia, sin la presencia física de los prácticos a bordo de los buques. En otras palabras, se plantea la viabilidad del practicaje asistido o shore based pilotage en España.

Dado que la definición del servicio de practicaje en el artículo 126.1 del TR LPEMM de 2011 ha querido expresamente incluir la referencia a la necesidad de prestar el servicio a bordo de los buques, pero no ha incluido la referencia a que esto abarcará las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que parten de su oficina, parece que el legislador ha querido aclarar que en España no se admite la prestación del servicio de practicaje asistido. Aunque se pueda seguir interpretando que las mencionadas instrucciones emitidas por el práctico desde que sale de su oficina para prestar el servicio son parte integral del mismo, el servicio debe brindarse necesariamente a bordo del buque. Además, desde otra perspectiva, admitir que el servicio de practicaje puede ofrecerse sin la presencia física del práctico a bordo del buque podría desvirtuar la obligación del capitán de solicitar un práctico, según el artículo 612.6 del CCo, en relación con los puertos donde el practicaje es obligatorio [3].

3.2.2.4. El régimen jurídico del servicio

En el pasado, el artículo 102.1 de la LPEMM de 1992, ya derogado, establecía que el servicio de practicaaje era "...el servicio de asesoramiento [...] en los términos que se establezcan en esta Ley, en la reglamentación general que regule este servicio, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación". De manera similar, el artículo 2.1, párrafo 1.º del RGP de 1996 expresaba que el servicio de practicaaje es "...el servicio de asesoramiento [...] en los términos que se establecen en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en este Reglamento General, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación". A través de estos dos preceptos, se deducía que, hasta la promulgación del TR LPEMM de 2011, la prestación del servicio de practicaaje debía cumplirse de acuerdo con lo establecido en la LPEMM de 1992, en el RGP de 1996, así como en los contratos de concesión celebrados para prestar el servicio en régimen de gestión indirecta [13].

No obstante, el artículo 126.1 del TR LPEMM de 2011 ha dispuesto que el servicio de practicaaje es "...el servicio de asesoramiento [...] en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo". Por lo tanto, en la actualidad, el servicio de practicaaje debe prestarse de acuerdo con lo establecido en el propio TR LPEMM de 2011, en el RGP de 1996, así como en los Pliegos de Prescripciones Particulares, habiéndose eliminado en el nuevo Texto Refundido la referencia a la prestación del servicio en los términos establecidos en "...otras disposiciones normativas o contractuales...". Esta eliminación es consecuencia de la filosofía que debe guiar la gestión del servicio de practicaaje según el legislador desde la LSP de 2003. La LSP de 2003, y en concordancia con ella, la LSP de 2010, buscaron impulsar la iniciativa privada para la prestación del servicio de practicaaje, eliminando así los contratos de concesión del servicio celebrados conforme a la LPEMM de 1992 para prestar el servicio en régimen de gestión indirecta. En este contexto, el TR LPEMM de 2011 mantiene esta tendencia, y por ello hace referencia en su artículo 126.1 a que el servicio de practicaaje deberá prestarse en los términos establecidos "...en el Pliego de Prescripciones Particulares..." del servicio. Como se indicó anteriormente, este Pliego de Prescripciones Particulares y el PRSPBP estructuran el sistema de concesión de la licencia necesaria para que los operadores privados puedan prestar el servicio de practicaaje, ya que en dichos Pliegos se establecen las condiciones para la prestación del servicio [6] [13].

3.2.2.5. La obligatoriedad del servicio y sus excepciones

El artículo 126.2, párrafo 1.º del TR LPEMM de 2011 establece que "el servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima". Esta disposición sitúa a la obligatoriedad del practicaaje como uno de los elementos fundamentales en la regulación marítima. Los artículos 8 y 9 del RGP de 1996 desarrollan a fondo esta obligatoriedad. A partir del contenido de dichos preceptos, resulta claro que la utilización del servicio de practicaaje se plantea como regla general, si bien existen algunas excepciones¹.

El artículo 8 del RGP de 1996 establece que "la determinación por la Dirección General de la Marina Mercante de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaaje supondrá la obligatoriedad de su utilización". Esta afirmación engloba la esencia de la obligatoriedad del servicio de practicaaje, ya que implica que los capitanes de los buques tienen la obligación de solicitar el servicio en todos los puertos donde la DGMM haya determinado su necesidad. A su vez, esto conlleva la obligación del capitán de abstenerse de realizar cualquier maniobra hasta que el práctico esté a bordo [6].

Desde el punto de vista jurídico-privado, el artículo 612.6 del Código de Comercio también establece la obligatoriedad del practicaaje al imponer al capitán la obligación de tomar un práctico. Este enfoque resalta la importancia y la firmeza con la que se establece la necesidad de contar con la asistencia de un práctico en determinadas circunstancias marítimas. En suma, la obligatoriedad del practicaaje se presenta como un

¹ Véase Anexo 1: ORDEN FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaaje.

marco jurídico sólido que busca garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias, protegiendo así los intereses de todos los actores involucrados en el ámbito marítimo [3].

El artículo 8 del RGP de 1996 establece la obligatoriedad del servicio de practica para los buques con un arqueado igual o superior a 500 GT, una determinación que recae en la Dirección General de la Marina Mercante. Esto implica que, una vez determinada la necesidad del practica en un puerto, su utilización se vuelve obligatoria para los buques que cumplan con este requisito de tonelaje. No obstante, el artículo 9.1 del mismo reglamento contempla la posibilidad de establecer excepciones a esta obligatoriedad, otorgando a la DGMM la competencia para decidir sobre la utilización obligatoria del servicio de practica en un puerto o grupo de puertos específicos. En consecuencia, es la Administración marítima, a través de la DGMM, la entidad competente para regular tanto la obligatoriedad del practica como para establecer excepciones a dicha obligatoriedad. Este marco normativo busca garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias, asegurando que los buques reciban el acompañamiento necesario en función de su tonelaje y las condiciones del puerto, sin menoscabo de la capacidad de la autoridad para considerar excepciones cuando sea necesario [13].

Las excepciones a la norma general de la obligatoriedad del practica se encuentran reguladas en diferentes disposiciones legales. En primer lugar, el artículo 9 del RGP de 1996 establece las bases para estas excepciones, mientras que el artículo 126.2, párrafos 2.o y 3.o del TR LPEMM de 2011 complementa dicha regulación. Asimismo, la Orden FOM/1621/2002, emitida en desarrollo del artículo 9 del RGP de 1996, proporciona detalles específicos sobre este tema.

Una de las excepciones más relevantes a la obligatoriedad del practica es la posibilidad de exenciones. Estas exenciones permiten a ciertos capitanes y patrones de buque evitar el uso del servicio portuario de practica en puertos, buques y zonas de atraque específicos, siempre y cuando cuenten con el reconocimiento de la DGMM. Dichas exenciones serán temporales y estarán sujetas a una resolución motivada.

Para otorgar estas exenciones, se deben evaluar diversos aspectos fundamentales, tal como se establece en el artículo 9.2 del RGP de 1996. Entre los aspectos a considerar se encuentran: los conocimientos específicos que tenga el capitán o patrón del buque sobre el puerto, la frecuencia de entradas y salidas en puertos específicos en los últimos doce meses, el tipo y características técnicas del buque, la existencia y tipo de medios de ayuda a la maniobra de los buques, la intensidad y clase del tráfico marítimo, el tipo de mercancías transportadas, la dificultad de los canales de entrada o salida, el sistema de balizamiento y demás medios técnicos en materia de seguridad marítima con que cuente dicho puerto, así como otros aspectos exigidos por la normativa de la OMI. Cabe destacar que las condiciones para otorgar estas exenciones se hallan estipuladas en la mencionada Orden FOM/1621/2002, brindando así un marco legal específico para su aplicación [6].

Según lo establecido en el párrafo 3.o del artículo 9.2 del RGP de 1996, se establece que aunque se otorguen exenciones, los capitanes y patrones exentos siguen teniendo la responsabilidad de notificar la entrada y salida del buque al capitán marítimo y a la AP. Esta notificación es obligatoria en todo caso, incluso si se han concedido exenciones. Además, el artículo 9.3 del RGP de 1996 contempla la posibilidad de suspender estas exenciones en determinadas circunstancias, lo que indica que las exenciones no son definitivas y pueden ser revocadas si así se considera necesario.

Paralelamente, el artículo 9.4 del RGP de 1996 permite que la DGMM decida eximir la obligatoriedad del practica para ciertos buques en relación con las maniobras de fondeo en la zona II de los puertos, siempre y cuando dichas maniobras se realicen dentro de los límites de prestación del servicio. Esto demuestra que las exenciones al practica están sujetas a regulaciones específicas y no son aplicables de manera indiscriminada.

Por otro lado, el artículo 9.5 del RGP de 1996 establece una excepción a la obligatoriedad del practica para los buques de guerra nacionales en situaciones particulares en las que su utilización implique pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones. No obstante, es necesario que el comandante del buque o de la Agrupación Naval comunique estas circunstancias al capitán

marítimo, lo que evidencia que incluso en casos de excepción, se requiere notificación y coordinación con las autoridades correspondientes.

El practicaaje en los puertos comerciales es un servicio de vital importancia para garantizar la seguridad de la navegación. Según el artículo 2.2.d) del RGP de 1996, se establecen los casos en los que el practicaaje es voluntario, en contraposición al practicaaje obligatorio. Este servicio de asesoramiento puede ser prestado por el práctico a buques o artefactos flotantes, a solicitud del capitán fuera de la zona de practicaaje del puerto, o en las aguas del puerto cuando no sea obligatoria su utilización. Sin embargo, en términos generales, el practicaaje será obligatorio en los puertos comerciales para los buques nacionales, a menos que se otorgue alguna exención de acuerdo con las condiciones establecidas en la Orden FOM/1621/2002, se dé el caso del artículo 9.5 del RGP de 1996 en relación con los buques de guerra, el buque tenga un arqueado inferior a 500 GT o el practicaaje solicitado por el capitán vaya a prestarse fuera de la zona de practicaaje del puerto. Es fundamental cumplir con estas disposiciones para asegurar la operatividad y seguridad en los puertos, siendo responsabilidad de todos los actores involucrados velar por su correcta aplicación [6].

Además, de manera novedosa con respecto a lo establecido por el RGP de 1996, el párrafo 3.o del mencionado artículo 126.2 del TR LPEMM de 2011 establece, "..., salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación,...", unos supuestos que permiten otorgar exenciones con carácter general a: los buques y embarcaciones al servicio de la AP; a los buques destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; a los buques destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de otros buques; a las embarcaciones o buques destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones públicas, que tengan su base en el puerto; y a los buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto [9].

3.3. Concepto del servicio conforme al derecho español vigente

La aprobación de la LPEMM en 1992 y del RGP en 1996 supuso un hito trascendental en lo que respecta a la competencia en el servicio de practicaaje. Antes de estas regulaciones, el practicaaje estaba bajo la jurisdicción del Ministerio de la Marina, lo que implicaba que la Administración marítima militar regulaba este servicio. Sin embargo, con la aprobación de la LPEMM y el RGP antes mencionados, se produjo una separación entre la marina civil y la marina de guerra en lo que respecta al practicaaje en puertos comerciales, desvinculando así este servicio del ámbito militar.

Esta separación llevó a la promulgación del Reglamento de Practicaaje Militar (RPM) en 1998, con el fin de regular de manera específica y exclusiva los servicios de practicaaje militar prestados a buques militares en puertos de carácter militar. Como resultado, se estableció un marco normativo claro que delimita las competencias en el servicio de practicaaje, garantizando así una regulación adecuada y diferenciada para los ámbitos civil y militar, lo que a su vez contribuye a la seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias [12].

La desvinculación mencionada implicó cambios significativos en la administración marítima, ya que antes de 1992, varios órganos tenían competencias sobre diferentes aspectos del servicio de practicaaje. Esta separación llevó a la creación de nuevos órganos para facilitar su gestión, entre ellos la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y las Capitanías marítimas, ahora divididas en Distritos marítimos, con competencias en la seguridad del servicio de practicaaje. Además, se estableció la "Administración portuaria" desde la LPEMM de 1992, integrada por los órganos de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias (APs), los cuales asumieron competencias en la gestión del servicio de practicaaje. Esta reconfiguración, al asignar exclusivamente a la marina civil la responsabilidad del practicaaje portuario, ha traído consigo una nueva estructura administrativa que busca mejorar la prestación del servicio y garantizar la seguridad en los puertos para el beneficio de todos los usuarios.

3.3.1. Las competencias de la Administración marítima

Las competencias de la Administración marítima en relación con el practicaaje son de suma importancia para garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias. Estas competencias están claramente establecidas en el marco legal, específicamente en el artículo 279.5 del TR LPEMM de 2011 y en el artículo 3 del RGP de 1996. En primer lugar, la Administración marítima tiene la responsabilidad de determinar la necesidad del servicio de practicaaje en un puerto, evaluando diversos factores que puedan influir en la seguridad de la navegación. Asimismo, se le otorga la facultad de definir las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, asegurando altos estándares de calidad y profesionalismo.

Una de las áreas fundamentales de competencia es la capacitación profesional de los prácticos, donde se establecen requisitos y titulaciones mínimas para los aspirantes, así como la organización de pruebas para el reconocimiento de la capacitación en puertos específicos. Además, la Administración marítima debe tomar decisiones sobre la viabilidad y seguridad de las operaciones de practicaaje, así como resolver desacuerdos profesionales que puedan surgir en relación con la prestación del servicio [9].

En casos de riesgo para la seguridad, la Administración marítima puede suspender provisionalmente la habilitación de un práctico, demostrando su compromiso con la protección de la vida humana en el mar y la preservación del medio ambiente marino. Estas competencias representan la base para un adecuado control y regulación del practicaaje, contribuyendo a la seguridad y eficiencia de las operaciones marítimas. El artículo 126 del TR LPEMM de 2011, complementa el marco normativo que define las competencias de la Administración marítima. Específicamente, el artículo 126.2 aborda la obligatoriedad del servicio en los puertos, otorgando a la Administración marítima la facultad de establecer exenciones a dicha obligatoriedad en cada puerto, según considere apropiado. Por otro lado, el artículo 126.4.a) detalla las competencias en relación con el proceso de capacitación de los prácticos. Estas competencias incluyen la realización de pruebas teóricas y prácticas para habilitar a los aspirantes como prácticos de puerto, así como la determinación de los límites de tiempo de trabajo efectivo y periodos mínimos de descanso. Estas medidas buscan garantizar la seguridad marítima, asegurando la preparación y el descanso adecuados de aquellos encargados de la operatividad portuaria [2].

3.3.2 Las competencias de la Administración portuaria

Las competencias atribuidas a la Administración portuaria, es decir, a Puertos del Estado y, especialmente, a las Autoridades Portuarias (APs), provienen de la titularidad sobre el servicio de practicaaje establecida en la LPEMM de 1992 y en el RGP de 1996. Según estas normativas, las APs son responsables de la gestión del servicio, reservándose a la Administración marítima competencias relacionadas con la seguridad marítima.

Las competencias actuales de las APs respecto a la gestión del servicio de practicaaje incluyen diversas responsabilidades fundamentales. En primer lugar, tienen la facultad de redactar los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio, según lo dispuesto en el artículo 113.1 del TR LPEMM de 2011. Esta tarea implica la elaboración de condiciones específicas que deben cumplir los operadores privados interesados en prestar el servicio de practicaaje.

Además, las APs tienen la potestad de otorgar la licencia necesaria para la prestación del servicio al operador privado que cumpla con las condiciones establecidas en dichos Pliegos de Prescripciones Particulares, según el artículo 109.2 del TR LPEMM de 2011. De esta manera, ejercen un control estricto sobre la habilitación de los operadores, garantizando la calidad y seguridad del servicio [9].

Asimismo, el artículo 126.4.b) del TR LPEMM de 2011 confiere expresamente a la AP la competencia de determinar el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio en un puerto, lo cual es crucial para asegurar una operatividad adecuada y eficiente [9].

Por otro lado, en lo que respecta al proceso de capacitación de los prácticos, la AP tiene la competencia para seleccionar a los aspirantes para la realización de las prácticas, basándose en los principios de igualdad, mérito y capacidad. También se encarga de facilitar la formación práctica en los puertos,

asegurándose de incluir en las prescripciones particulares del servicio de practicaje la obligación de la empresa prestadora de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos [2].

Capítulo 4.- Estatuto jurídico del práctico

4.1. Definiciones de práctico en diferentes países

La legislación marítima en diversos países establece los parámetros que definen la figura del piloto, un aspecto crucial en la navegación segura de las embarcaciones. En Inglaterra, la Ley de Pilotos de 1987 ofrece una clara conceptualización del rol del piloto, destacando su independencia del naviero y su responsabilidad de dirigir el buque. Este enfoque resalta la importancia de su presencia a bordo para llevar a cabo eficazmente su labor, haciendo hincapié en su carácter independiente durante el proceso de pilotaje.

Por otro lado, en Francia, el artículo L5341-1 del CT de 2010 detalla el concepto de pilotaje como la asistencia proporcionada por personal comisionado por el Estado a los capitanes para dirigir los buques en diversas circunstancias, incluyendo la entrada y salida de puertos, así como la navegación en aguas marítimas específicas. En esta definición, se resalta el carácter de experto profesional del piloto, subrayando la necesidad de que sean comisionados por el Estado para ejercer su función.

Ambas conceptualizaciones, tanto en Inglaterra como en Francia, ponen de relieve la importancia del rol del piloto en la seguridad y eficacia de la navegación marítima. Estos profesionales desempeñan un papel fundamental al garantizar que las embarcaciones sean maniobradas de manera experta y segura en diferentes situaciones, contribuyendo así a la protección del medio ambiente, la prevención de accidentes y la eficiencia en el transporte marítimo.

En Italia, la figura del piloto marítimo ha sido regulada tanto por el Código de Navegación de 1942 como por el Reglamento de 1952, sin embargo, ninguna de estas normativas ofrece una definición específica de "pilota". No obstante, el artículo 92, párrafo 1.º del Codice regula las atribuciones y obligaciones del piloto, estableciendo que su función principal consiste en sugerir la ruta y asistir al capitán en las maniobras necesarias para seguirla. Esta labor se interpreta como una doble tarea: por un lado, sugerir la ruta al capitán y por otro, asistir en las maniobras necesarias para seguirla. Asimismo, el piloto ha sido tradicionalmente definido como un marino experto que, con conocimiento específico de un tramo marítimo o fluvial, asiste al capitán para entrar, salir o recorrer dicho tramo. Por lo tanto, el concepto de piloto incluye el elemento de su carácter de marino experto y la finalidad de asistir en movimientos específicos en puertos, radas, estrechos o canales [6].

Esta definición, aunque carece de un respaldo legal explícito, ha sido aceptada y reconocida en la práctica marítima y ha sido fundamental para garantizar la seguridad y eficiencia en la navegación en aguas italianas. La labor del piloto no se limita simplemente a sugerir rutas, sino que también implica una profunda comprensión de la geografía marítima y fluvial, así como de las regulaciones y normativas locales, lo que lo convierte en un elemento vital para la navegación segura y eficiente en las aguas italianas.

En España, el concepto de práctico ha experimentado una evolución marcada por la delimitación inicial de sus funciones. A lo largo de la historia marítima, las figuras equivalentes al práctico actual se han entremezclado con otros roles, demostrando así una transformación en el contenido de sus responsabilidades. La normativa administrativa reciente ha tenido un impacto significativo en la configuración actual del práctico, al incluir elementos que destacan su condición de experto profesional y el principio de preservación de la seguridad marítima.

Esta normativa exige un alto nivel de experiencia y pericia, lo que subraya la importancia fundamental de garantizar la seguridad en el ámbito marítimo. Estos elementos se entrelazan estrechamente, ya que la necesidad de preservar la seguridad marítima justifica el riguroso proceso de capacitación para los prácticos, además de imponerles obligaciones relacionadas con este principio [6].

Al analizar los componentes que conforman el concepto de práctico, es esencial recalcar que el análisis previo de su función ha sido aproximado, proporcionando así un punto de partida para explorar los antecedentes históricos. En este sentido, es crucial adentrarse en el elemento de la función del práctico, así como en los demás aspectos que lo caracterizan: su especialización profesional y el principio de

preservación de la seguridad marítima, los cuales hasta ahora han sido mencionados, pero no han sido abordados en detalle.

A) El carácter de experto profesional. Alusión a su proceso de capacitación profesional

El carácter de experto profesional en el practica se fundamenta en la complejidad y peligrosidad inherentes a las maniobras, especialmente en zonas desafiantes. Los aspirantes a práctico deben contar con un elevado nivel de preparación técnica. Se presupone que mantienen un conocimiento actualizado de la tecnología marina, siendo conscientes de los avances que afectan la maniobrabilidad de los buques. Dado que la actividad se desarrolla principalmente en entornos portuarios, se requiere un profundo conocimiento de las singularidades y condiciones de navegación de cada puerto específico.

La capacitación profesional del práctico abarca tanto aspectos técnicos como conocimientos detallados de los puertos donde ejercerán. El alto nivel de conocimiento especializado exigido a los practicantes abarca tanto las características específicas de un puerto en particular como los diversos factores cambiantes que pueden influir en el practica en dicho puerto. Esto incluye la comprensión de la orografía del puerto, que puede cambiar frecuentemente debido a las mareas, corrientes y la navegación de los buques. Además, se requiere conocimiento sobre las corrientes de agua, condiciones de marea, condiciones meteorológicas y, especialmente, las características de los vientos en el puerto en momentos específicos.

De esta manera, los practicantes deben conocer cualquier factor que represente un riesgo para el desarrollo normal del practica y cuya previsibilidad sea exigible al práctico. Este conocimiento singular permite a los practicantes adquirir la experiencia del puerto, convirtiéndolos exclusivamente en los marinos prácticos en esas aguas portuarias. Por tanto, se destaca la importancia de la formación continuada y el perfeccionamiento constante de habilidades para asegurar un ejercicio profesional competente, seguro y eficiente en el ámbito del practica marítimo.

El papel del práctico como experto marino es de suma importancia en el contexto marítimo-portuario. Su labor no solo se limita a aspectos técnicos, sino que también involucra un profundo conocimiento de la realidad específica de los puertos. Es por ello que, para desempeñar esta función con excelencia, se requiere un nivel de conocimientos especializados que refleje una comprensión exhaustiva de las complejidades inherentes a este entorno operativo.

La designación de "experto marino" conlleva consigo una responsabilidad significativa, ya que los prácticos deben proporcionar asesoramiento especializado y experto, lo que exige un nivel de preparación y aptitud psíquica que asegure un desempeño óptimo en su labor. Para alcanzar este estatus, es crucial establecer rigurosos mecanismos de verificación que evalúen tanto la idoneidad como la preparación de los aspirantes, garantizando que estén completamente familiarizados con las prácticas específicas del puerto al que estarán asignados [6].

Estos mecanismos, que regulan tanto el ingreso como el ejercicio profesional continuo de los prácticos, se fundamentan en el cumplimiento de requisitos normativos establecidos en un riguroso proceso de capacitación profesional. Es a través de estos procesos de evaluación y formación que se garantiza que los prácticos, tanto aspirantes como en ejercicio, cumplan con los estándares esenciales, otorgando al practica un carácter claramente profesional.

Todo esto muestra que el rol del práctico va más allá de una mera ejecución de tareas, representando un verdadero experto profesional que desempeña un papel fundamental en la seguridad y eficiencia de las operaciones marítimas y portuarias.

La importancia de la profesionalización del práctico desde una perspectiva legislativa radica en el compromiso creciente de la Administración del Estado con la seguridad marítima en los espacios portuarios. Ante este panorama, se ha suscitado la necesidad imperante de estructurar y regular el practica como un servicio, así como de establecer normativas para el acceso a dicho servicio a través de un proceso de capacitación profesional.

En el entramado legal y normativo actual, sobresale la acuciante exigencia de que el práctico sea un marino profesional experto, siendo este requisito fundamental para salvaguardar la seguridad marítima. El concepto de "seguridad marítima" conlleva implícitamente la "habilitación para el ejercicio del servicio de practica", lo cual denota que dicha habilitación se concede con el propósito de garantizar la mencionada seguridad marítima. En otras palabras, la preservación de la seguridad marítima demanda una acreditación previa que certifique la pericia profesional del candidato a práctico. Esta habilitación tan solo puede obtenerse tras superar un estricto proceso de formación profesional que avale su competencia, siendo la habilitación uno de los últimos escalones antes de la conversión total del aspirante a práctico en un práctico pleno [6].

La definición del práctico resalta que este profesional, tras obtener su habilitación y nombramiento correspondientes, brinda asesoramiento. Este enunciado alude a las fases finales del proceso de formación profesional de los futuros prácticos, implícitamente estableciendo su carácter de experto. También hace referencia a la habilitación del práctico, estableciendo así una relación directa entre la acreditación y la noción de seguridad marítima. La definición del práctico busca transmitir la idea de que este es un experto cuya acreditación y nombramiento están justificados para preservar la seguridad marítima.

En síntesis, la profesionalización del práctico desde una perspectiva legislativa se erige como un pilar fundamental en la preservación de la seguridad marítima en los espacios portuarios. La exigencia de contar con prácticos profesionales expertos, respaldados por un proceso de formación riguroso y una habilitación que avale su pericia, es vital para garantizar la integridad de las operaciones marítimas y, en última instancia, la seguridad de los espacios portuarios.

B) La función que desarrolla el práctico

a) Contenido material de su función: el asesoramiento

El concepto de la función del práctico ha sido objeto de definiciones normativas específicas que delimitan su alcance. Según estas definiciones, el práctico desempeña el papel de "asesor" del capitán, lo que configura el practica como un servicio de "asesoramiento". En este sentido, queda claro que el núcleo de la labor del práctico se centra en proporcionar asesoramiento a los capitanes de las embarcaciones. Ahora bien, es importante analizar cómo se materializa este asesoramiento de acuerdo con la percepción del legislador.

La labor de asesoramiento del práctico abarca diversos aspectos relacionados con la navegación, la seguridad marítima, las condiciones meteorológicas, las regulaciones locales y otras consideraciones relevantes para la correcta operación de la embarcación. Asimismo, el práctico debe estar actualizado en cuanto a las normativas y procedimientos vigentes, así como poseer un conocimiento detallado de las características geográficas y de los puertos. El asesoramiento del práctico se materializa a través de su expertise en navegación, regulaciones y condiciones locales, contribuyendo así a la seguridad y eficiencia de las operaciones marítimas [6].

El práctico es "la persona que [...] asesora a los capitanes [...] indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación". En consecuencia, el asesoramiento del práctico al capitán comprende la indicación de la derrota de la nave y/o la recomendación de maniobras náuticas específicas, ambas dirigidas a garantizar la seguridad de la navegación.

El papel del práctico en la navegación marítima ha evolucionado significativamente a lo largo del tiempo, y en la actualidad se le atribuye principalmente la función de asesorar al capitán del buque. Esta figura desempeña un papel crucial en la seguridad de la navegación, ya que orienta al capitán en la dirección que debe seguir su buque y sugiere maniobras náuticas que contribuyan a garantizar una travesía segura.

La normativa actual establece que el práctico actúa como asesor técnico del capitán, lo que refleja un cambio importante en comparación con roles anteriores que implicaban una mayor implicación en la ejecución de las decisiones de navegación. Sin embargo, la realidad operativa en algunos escenarios demuestra que, a pesar de esta designación como asesor, el práctico puede asumir un papel más activo en la conducción del buque, incluso llegando a dirigir la derrota y ejecutar directamente las maniobras necesarias.

La expresión "indicación de las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación" no especifica las maniobras concretas, pero se orienta a asegurar la navegación de forma más segura. Al explorar las posibles maniobras náuticas que contribuyen a la seguridad de la navegación, es importante considerar una serie de aspectos relevantes para el práctico. Entre ellos se encuentran las maniobras de aproximación y atraque en puertos, el paso por estrechos o canales, la navegación en aguas restringidas o con condiciones meteorológicas adversas, y la prevención de colisiones con otras embarcaciones o con obstáculos naturales o artificiales.

En este sentido, el práctico debe estar preparado para evaluar la situación específica de cada travesía y recomendar las maniobras más adecuadas para garantizar la seguridad de la navegación. Este enfoque consultivo y de asesoramiento técnico resulta fundamental, ya que la experiencia y conocimientos especializados del práctico pueden marcar la diferencia entre una travesía segura y situaciones de riesgo para la embarcación, la tripulación, la carga y el medio ambiente marino [6].

En conclusión, si bien la normativa actual define al práctico como un asesor del capitán, la práctica operativa demuestra que su papel puede ir más allá de un mero rol consultivo. La evolución en las responsabilidades del práctico refleja la importancia de contar con guía y experiencia especializada para garantizar la seguridad en la navegación marítima, aspecto fundamental para la protección de vidas, bienes y el medio ambiente.

b) Objeto de su función: la realización de movimientos y operaciones portuarias. Especial referencia a la operación de amarre

El practicaje es una labor fundamental en el ámbito portuario, ya que se enfoca en facilitar importantes operaciones relacionadas con la entrada y salida de buques en puertos y áreas adyacentes. Este rol abarca un abanico de tareas esenciales para la seguridad y eficiencia en la navegación y operaciones portuarias. Entre las funciones más destacadas del práctico se encuentra el asesoramiento en movimientos internos y externos de los buques, así como en operaciones específicas como fondeos, atraques y desatraques.

Es crucial resaltar que el alcance de la labor del práctico abarca distintas áreas, incluyendo puertos, ríos, rías, barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques. La misión de estos profesionales es optimizar la seguridad y eficiencia en la navegación y en las operaciones portuarias, lo cual reviste una relevancia significativa para la protección de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino.

El practicaje se orienta principalmente hacia la facilitación de movimientos esenciales de los buques, que incluyen tanto las maniobras de entrada y salida como las operaciones portuarias en sí, como fondeos, atraques y desatraques. Esta labor se concentra en áreas portuarias y sus alrededores, lo que implica una gran variedad de escenarios y condiciones que el práctico debe conocer y saber gestionar de manera óptima.

Asimismo, es crucial destacar que el servicio de asesoramiento que brinda el práctico a los buques involucra no solo la facilitación de sus movimientos de entrada y salida en el puerto, sino también la gestión de las maniobras náuticas dentro de este entorno. Estas maniobras abarcan los movimientos internos del buque dentro del puerto, los cuales pueden revestir cierta complejidad dependiendo de las características del puerto y las condiciones meteorológicas y del tráfico marítimo.

En ciertos casos, la función del práctico puede incluso implicar no solo facilitar estos movimientos, sino también llevar a cabo por sí mismo dichas operaciones portuarias. Esto subraya la alta especialización y

preparación que estos profesionales deben poseer, así como su relevancia en el ámbito de la seguridad marítima y la operatividad portuaria. En el siguiente apartado, se profundizará en el practicaaje de entrada, detallando con mayor precisión las complejas operaciones asociadas a esta fase crucial de la operación de un buque en un puerto.

Las maniobras náuticas son de vital importancia para garantizar la seguridad en la navegación marítima. Estas maniobras implican una estrecha coordinación entre el práctico y el capitán del buque, ya que el práctico proporciona indicaciones precisas para el control y manejo del buque, asegurando así la seguridad durante la travesía. Dichas indicaciones son fundamentales para llevar a cabo con éxito diversas maniobras náuticas, tales como los movimientos de entrada, salida e interiores en los puertos, así como las operaciones de fondeo, atraque y desatraque.

La función del práctico, según la definición del "practicaaje de entrada", abarca un ámbito más amplio. Se concibe como un servicio de asesoramiento que presta el práctico para dirigir con seguridad un buque hasta su destino en la zona portuaria, ya sea fondeado o amarrado. La inclusión de la actividad de amarre dentro de la definición del "practicaaje de entrada" sugiere que el papel del práctico puede extenderse a la facilitación o incluso realización de operaciones de amarre en los buques practicados [6].

Es importante destacar que la actividad de amarre se encuentra regulada como un servicio portuario independiente del practicaaje. Este servicio tiene como objetivo recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos en los muelles o atraques según las indicaciones del capitán, con el fin de facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque en el sector designado por la Autoridad Portuaria.

Por consiguiente, la función del práctico se orienta principalmente hacia la dirección segura del buque hasta su destino en la zona portuaria, según la definición del "practicaaje de entrada", aunque no está limitada exclusivamente a esta tarea. De esta forma, se subraya la importancia de la labor del práctico como colaborador clave para garantizar la seguridad en las operaciones de navegación y maniobras náuticas.

La operación de amarre de un buque es crucial en el ámbito marítimo, y su ejecución recae en la responsabilidad del amarrador, quien se distingue claramente del práctico. No obstante, la función del práctico, ya sea como asesor o con un alcance más amplio, busca en última instancia facilitar al amarrador la realización de la operación de amarre. Este planteamiento se fundamenta en consideraciones legales, históricas, jurisprudenciales y fácticas, respaldándose en la necesidad de integrar el amarre como parte del asesoramiento del práctico. Especialmente si se tiene en cuenta que las operaciones de atraque y desatraque están estrechamente relacionadas en tiempo y espacio con las operaciones de amarre y desamarre. Además, desde un enfoque semántico, la similitud entre las operaciones de fondeo y amarre apoya la idea de que el asesoramiento del práctico procura facilitar ambas operaciones.

Concluimos afirmando que la función del práctico tiene como objetivo principal facilitar los movimientos de los buques en los puertos, englobando la entrada, salida, desplazamiento interior y diversas operaciones portuarias como atraque, desatraque, fondeo, amarre y desamarre. A pesar de que la normativa hace referencia al asesoramiento del práctico, la realidad puede señalar que su función abarca más allá de un simple asesoramiento, llegando a involucrarse directamente en dichas operaciones, con la excepción del amarre y desamarre, que son responsabilidad exclusiva de los amarradores como proveedores de un servicio separado. Es fundamental reconocer la complementariedad entre estas figuras en pro de un óptimo desempeño y seguridad en las operaciones portuarias [6].

C) El principio de preservación de la seguridad marítima

a) El principio de preservación o garantía de la seguridad marítima como fundamento de la existencia del práctico

La presencia de prácticos en los puertos es de vital importancia debido a las dificultades y riesgos significativos asociados a los movimientos y operaciones náuticas de los buques. Su papel es esencial para prevenir potenciales catástrofes y garantizar la seguridad marítima, convirtiendo este principio en un

elemento integral del concepto de práctico. La seguridad marítima se destaca como un componente fundamental, incluyendo la "habilitación para el ejercicio del servicio de practica" y la "disponibilidad de ambos en caso de emergencia". Esta disposición subraya que la habilitación de los aspirantes a práctico y la disponibilidad del servicio de practica en situaciones de emergencia son elementos cruciales en el ámbito de la seguridad marítima y, por ende, en el concepto más amplio de la Marina Mercante. En consecuencia, se implica que la competencia estatal sobre la Marina Mercante abarca también la seguridad marítima y, por lo tanto, el practica es considerado un servicio esencial para la preservación de dicho interés público [13].

La inclusión de la habilitación de los aspirantes a práctico y la disponibilidad del servicio de practica en el ámbito de la seguridad marítima implica claramente que el practica tiene como propósito primordial garantizar o preservar esta seguridad marítima. Este enfoque se refuerza al considerar que la habilitación y el nombramiento de los prácticos se justifican con la necesidad de preservar la seguridad marítima. En esencia, el principio fundamental que sustenta la existencia de los prácticos es la preservación de la seguridad marítima.

En definitiva, la labor de los prácticos en los puertos es crucial para mitigar los riesgos y dificultades inherentes a las operaciones náuticas, asegurar la protección de vidas humanas, salvaguardar el medio ambiente marino y propiciar un comercio marítimo eficiente y seguro. Asimismo, su presencia garantiza el manejo adecuado de situaciones de emergencia, contribuyendo a la integridad y estabilidad de las operaciones portuarias. Por lo tanto, el papel de los prácticos no solo es relevante en el contexto de la seguridad marítima, sino que también es fundamental para el desarrollo sostenible y seguro de las actividades marítimas a nivel global.

El principio de preservación de la seguridad marítima conlleva una interpretación holística que abarca diversos ámbitos. En el contexto del practica marítimo, los prácticos desempeñan un papel fundamental, ya que su labor va más allá de garantizar la seguridad del buque que están asistiendo. De hecho, su contribución se extiende a la salvaguarda de la seguridad general del puerto, implicando la protección no solo de la embarcación practicada, sino también velando por la integridad de otros buques, usuarios del puerto y la navegación en su conjunto.

En este sentido, el servicio de prácticos tiene como objetivo primordial asegurar la seguridad de intereses tanto privados, como los del naviero del buque practicada y otros agentes privados vinculados al practica. Asimismo, se compromete con la salvaguarda de intereses públicos asociados al tráfico marítimo, las infraestructuras portuarias y la preservación del medio ambiente marino. De este modo, la labor de los prácticos no solo se centra en aspectos individuales, sino que también repercute en la seguridad colectiva, siendo un pilar esencial para mantener la integridad y fiabilidad de las operaciones marítimas, así como para promover la sostenibilidad y el equilibrio en el entorno portuario.

b) Obligaciones para el práctico derivadas de este principio y consecuencias administrativas de su incumplimiento

El principio de preservación de la seguridad marítima impone a los prácticos la obligación de cumplir una serie de deberes específicos:

a') Los prácticos desempeñan un papel fundamental en la seguridad marítima y la protección del medio ambiente en el contexto de los servicios portuarios de practica. Su responsabilidad primordial radica en informar de manera inmediata a la Capitanía Marítima sobre cualquier incidente que tenga implicaciones en la seguridad marítima, la protección de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino. Este deber incluye la notificación de deficiencias o anomalías detectadas en las embarcaciones durante las maniobras, así como la comunicación de tales incidencias a las Autoridades Portuarias. El incumplimiento de esta obligación representa una falta grave contra la regulación del tráfico marítimo, con la consiguiente exposición a sanciones y posibles compensaciones por daños y perjuicios.

b') Los prácticos tienen la responsabilidad de cumplir con una serie de obligaciones destinadas a preservar la seguridad de las embarcaciones y la navegación. Entre estas obligaciones se encuentran el acatamiento de las condiciones técnicas mínimas establecidas por la Dirección General de la Marina Mercante para la prestación del servicio de practica, la participación en cursos de formación continua o de reciclaje relacionados con la materia, así como el ejercicio de la actividad de practica contando con la habilitación correspondiente otorgada por la Administración marítima y sin suspensión.

Además, se les exige la correcta utilización de las exenciones para el servicio de practica en puertos, buques y áreas específicas, el respeto de los límites geográficos del servicio en situaciones de peligro para la seguridad, y la prestación del servicio de practica en los casos obligatorios. Cabe señalar que el incumplimiento de estas obligaciones se considera una infracción grave, lo que conlleva sanciones económicas y la posibilidad de indemnizaciones por daños y perjuicios [13].

Capítulo 5.- La responsabilidad civil derivada del practicaaje

A) La responsabilidad contractual derivada del contrato de practicaaje

5.1. La responsabilidad del práctico frente al naviero

5.1.1. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de su obligación principal de asesoramiento

Bajo el régimen contractual de practicaaje, la responsabilidad contractual surge como resultado del incumplimiento o ejecución defectuosa de la obligación principal del práctico, que consiste en brindar asesoramiento. Resulta esencial distinguir entre los casos en los que dicho incumplimiento genera daños para el naviero y aquellos en los que no produce ningún daño para discernir la existencia de responsabilidad civil contractual del práctico frente al naviero. En caso de que el incumplimiento o la ejecución defectuosa de la obligación contractual principal lleve consigo daños directos al naviero, se puede afirmar la existencia de responsabilidad civil contractual del práctico. Por el contrario, en los casos en los que el incumplimiento o ejecución defectuosa no genera daños para el naviero, no se puede hablar propiamente de responsabilidad civil contractual del práctico, sino más bien de una posible responsabilidad por la contravención de su obligación principal.

En el primer escenario, la consecuencia legal de la declaración de responsabilidad civil contractual implica que el práctico adquiere una obligación de resarcimiento que debe cumplir ante el naviero, cuyo derecho de crédito ha sido afectado por los daños derivados del incumplimiento o ejecución defectuosa de la obligación principal. Por otro lado, en el segundo caso, cuando el incumplimiento de la obligación principal no causa daño alguno al naviero, la consecuencia legal puede ser, en caso de cumplirse los requisitos necesarios, el ejercicio por parte del naviero de la facultad resolutoria contemplada en el artículo 1.124 del Código Civil.

Es importante destacar que la responsabilidad contractual del práctico está asociada a la obligación principal de brindar asesoramiento y a las posibles consecuencias derivadas de su incumplimiento o ejecución defectuosa. Por lo tanto, es fundamental para el desarrollo eficiente de las operaciones marítimas que se establezcan claramente los parámetros y las implicaciones de esta responsabilidad, protegiendo así los intereses de ambas partes involucradas en el contrato de practicaaje.

En relación al contexto delineado, que engloba el estudio de todos los posibles casos de responsabilidad civil del práctico derivados del contrato de practicaaje, resulta necesario ahora, para identificar estos casos y sus posibles consecuencias legales, esclarecer en qué situaciones se produce el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de su obligación principal. En este sentido, los casos en los cuales el práctico incumple o cumple de manera defectuosa su deber fundamental de asesoramiento dependerán del contenido específico atribuido a este deber en cada instancia. Dado que este contenido puede variar, como se ha explicado previamente, según las circunstancias presentes durante la prestación del practicaaje, el incumplimiento o cumplimiento defectuoso por parte del práctico no se manifestará de manera uniforme en todas las situaciones [6].

En contratos en los cuales la obligación primordial del práctico se traduce en asesoramiento, ya sea de manera pura y simple, limitándose a proporcionar consejos e indicaciones al capitán para guiar la ruta o llevar a cabo una maniobra específica, o de manera más extensa, como puede ocurrir si debe impartir instrucciones de cumplimiento obligatorio u órdenes, la contravención de su deber principal puede ocurrir: a) en un primer escenario, cuando el práctico, después de abordar la embarcación, se niega a brindar asesoramiento o lo proporciona de manera tan general que no contribuye al capitán para determinar la ruta o llevar a cabo la maniobra necesaria, dando lugar a una omisión total de su deber principal; b) en un segundo escenario, cuando el práctico ofrece consejos, indicaciones, instrucciones de cumplimiento obligatorio u órdenes de manera incorrecta, según el alcance específico de su deber de asesoramiento en cada caso concreto, implicando esta conducta activa inadecuada un caso de cumplimiento defectuoso de su obligación principal [1].

En el primer escenario planteado, se vislumbra la posibilidad de que el práctico, al adoptar una conducta omisiva o pasiva, incumpla de manera total y definitiva su deber principal. En estas circunstancias, el capitán se vería compelido a recurrir a los servicios de otro práctico a fin de obtener el asesoramiento adecuado, lo que conduciría a considerar frustrado el contrato original. En este sentido, el incumplimiento grave de la obligación principal del práctico acarrearía la aplicación de la facultad resolutoria del naviero, conforme al artículo 1.124 del Código Civil. La consecuencia directa sería la ruptura del vínculo contractual con el práctico incumplidor, lo que obligaría a celebrar un nuevo contrato con otro profesional del práctico.

Cuando el práctico adopta una conducta omisiva, negándose a brindar el asesoramiento correspondiente, es poco probable que se generen daños al naviero, a excepción de los posibles perjuicios derivados de un retraso en la prestación del servicio. En estos casos, lo común sería que el capitán, en representación del naviero, solicite a la Corporación de prácticos la asistencia de un nuevo profesional en la materia. Sin embargo, si el capitán decide asumir la dirección de la embarcación o realizar la maniobra por sí mismo, generando daños, podría plantearse la cuestión de si el práctico tiene la obligación de resarcir al naviero.

Con base en el artículo 24 del Reglamento General de Prácticos de 1996 y el artículo 308 del Acuerdo sobre la Ley de Navegación Marítima de 2012, referentes a la responsabilidad civil del práctico, este sería responsable de los daños ocasionados al buque propio debido a la omisión en el asesoramiento. Sin embargo, es factible considerar una respuesta negativa, ya que no sería sencillo atribuir al práctico daños que podrían haberse evitado con facilidad si el capitán hubiera solicitado la asistencia de otro práctico. De esta manera, se abre un debate sobre la asignación de responsabilidades en situaciones derivadas de la conducta omisiva del práctico, aspecto relevante en el ámbito marítimo. En este caso, los daños podrían ser exclusivamente imputables al capitán, mientras que el práctico podría enfrentar sanciones administrativas por negarse a cumplir con su deber o por no estar en condiciones de hacerlo.

En el segundo escenario, la conducta del práctico al brindar consejos e indicaciones incorrectas resulta en un incumplimiento defectuoso de su obligación principal. Aunque el práctico ya habría cumplido su obligación, lo habría hecho de manera inadecuada. En esta situación, la resolución del contrato por parte del naviero quedaría descartada. Sin embargo, el naviero podría exigir responsabilidad civil contractual al práctico si se produjeran daños debido al asesoramiento inadecuado. La evaluación de la inadecuación de este asesoramiento estaría ligada a la ocurrencia de daños, ya que si no se generan daños y se logra el objetivo del contrato, la idoneidad de las indicaciones del práctico sería jurídicamente irrelevante. En otras palabras, si el movimiento u operación portuaria deseada se concreta siguiendo las indicaciones del práctico, y no se producen daños, la idoneidad de las indicaciones no sería relevante desde el punto de vista legal. Por lo tanto, en ausencia de daños, la conducta inadecuada del práctico no daría lugar a consecuencias legales, siempre y cuando se logre el objetivo del contrato [6].

En consecuencia, es esencial analizar bajo qué circunstancias la causación de daños durante la prestación del asesoramiento del práctico puede atribuirse a este. En esta línea, resulta crucial comprender qué criterios definen un asesoramiento inadecuado, es decir, cuándo las indicaciones, consejos, instrucciones u órdenes se consideran incorrectos. Conforme al artículo 24 del Reglamento General de Prácticos de 1996 y la Ley de Navegación Marítima de 2014, el práctico sería responsable de los daños ocasionados al buque debido a la inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave, así como de los rumbos y maniobras náuticas. En esta tesitura, se establece que el asesoramiento adecuado, es decir, aquel que no es inexacto ni erróneo, se convierte en el estándar de comportamiento diligente del práctico. Por consiguiente, el práctico responderá civilmente ante el naviero cuando su conducta negligente, es decir, cuando sus indicaciones, consejos, instrucciones u órdenes hayan sido "inexactas" o "erróneas", lo que implica que fueron "incompletas", "genéricas", "insuficientes" o "equivocadas", según se desprende de la jurisprudencia.

El artículo 24 del Reglamento General de Prácticos de 1996 refleja el principio general de responsabilidad por culpa establecido en el artículo 1.101 del Código Civil. Este artículo clarifica, en casos de cumplimiento defectuoso, cuando se configura el título de imputación, es decir, la culpa del práctico como conducta negligente. En este sentido, la culpa constituye el fundamento de la responsabilidad civil del práctico en relación con el practicaaje, y solo estará obligado a indemnizar cuando su actuación haya sido culposa, es

decir, cuando no haya actuado con la debida diligencia, conforme al estándar exigible como profesional según el precepto analizado.

Es crucial destacar que el práctico no puede ser responsabilizado por el mero hecho del accidente. La obligación de asesoramiento del práctico implica dar consejos, indicaciones, instrucciones u órdenes, es decir, puede considerarse una obligación de medios. Por ende, es el naviero perjudicado quien debe demostrar la participación directa del práctico en la causa del daño al buque. Esto implica probar que el daño es imputable a su actuación negligente, demostrando que se produjo debido al asesoramiento inadecuado del práctico, siendo inexacto y erróneo, y estableciendo la correspondiente relación de causalidad [6].

Es importante enfatizar que una vez que el naviero aporta las pruebas de la culpa del práctico, será el juez competente quien valore si estas pruebas son suficientes para fundamentar su culpa, dando lugar, en caso afirmativo, a la obligación de resarcimiento del práctico, cuyo monto deberá ser determinado por el juez. En conclusión, el principio de responsabilidad del práctico dentro del practicaje se sustenta en la comprobación de la culpa por parte del naviero perjudicado, siendo este último responsable de demostrar la conducta negligente del práctico y la correspondiente relación de causalidad con el daño ocasionado al buque.

En relación con la aplicación de los supuestos generales exculpatorios de culpabilidad, tales como el caso fortuito o la fuerza mayor, es relevante anticipar que la exoneración de responsabilidad podría estar vinculada, en gran medida, a la prestación del servicio bajo condiciones meteorológicas adversas. Es factible sostener que estas circunstancias podrían ser imputables a un asesoramiento inadecuado. No obstante, es pertinente destacar que ciertas condiciones climáticas no podrían ser consideradas como causas de exoneración, particularmente cuando se perciben como situaciones normales. Esto se aplica también a corrientes marinas peligrosas en el puerto donde el práctico brinda su asesoramiento.

En cuanto a la aplicación de los supuestos generales exculpatorios de culpabilidad, como el caso fortuito o la fuerza mayor, en estos casos se podría anticipar que la causa más común de exoneración de responsabilidad podría ser la prestación del servicio bajo condiciones meteorológicas adversas, las cuales podrían ser atribuibles a un asesoramiento inadecuado. Sin embargo, ciertas condiciones meteorológicas no podrían considerarse como causa de exoneración cuando se considere que son normales, al igual que ciertas corrientes marinas peligrosas en el puerto donde el práctico presta su asesoramiento.

Finalmente, en relación con los casos examinados, es necesario mencionar dos situaciones. En primer lugar, los casos de culpa compartida entre el práctico y el capitán, donde los daños no se deben únicamente a un asesoramiento inadecuado, es decir, a consejos, indicaciones, instrucciones u órdenes inexactas o erróneas, que acarrearían la responsabilidad exclusiva del práctico. También se considerará la actuación negligente del capitán, que podría haber agravado las consecuencias dañosas previstas solo por un asesoramiento inadecuado. En estos casos, el práctico será responsable contractualmente frente al naviero, aunque solo deberá responder parcialmente por la causación de los daños, ya que el capitán, debido a la representación, deberá soportar otra parte de los daños, independientemente del posterior ejercicio de una acción de repetición contra su representante. La imputación de la cuota de responsabilidad correspondiente al práctico y al capitán en los accidentes con culpa compartida dependerá de la dinámica probatoria presentada por cada una de las partes. En segundo lugar, los casos de culpa exclusiva del capitán, a los cuales se refiere el artículo 24.2, párrafo 2.º del Reglamento General de Prácticos de 1996. Este artículo establece que si el capitán se niega a seguir las indicaciones del práctico y como consecuencia se producen daños al buque, la responsabilidad no alcanzará al práctico. En estos casos, debido a la representación, el naviero estará obligado a soportar la totalidad de sus propios daños, sin perjuicio del posterior ejercicio de la acción de repetición contra el capitán [6].

5.1.2 Asesorar y dirigir

En el ámbito de los contratos en los que la responsabilidad del práctico va más allá de brindar simple asesoramiento, es decir, cuando su función principal implica dirigir la maniobra del buque o llevar a cabo personalmente las operaciones portuarias necesarias, el práctico puede incumplir su obligación principal de

dos maneras. En primer lugar, se produce un incumplimiento cuando no se logra la correcta ejecución del movimiento u operación portuaria para los cuales se ha solicitado el servicio de practicaje. El práctico se compromete implícitamente a garantizar la correcta realización de dichos movimientos u operaciones al asumir la dirección de la derrota y la ejecución de las maniobras del buque. Esto sucederá si, después de abordar el buque, se niega a cumplir con su obligación adoptando una actitud pasiva o limitándose a dar consejos sin dirigir la derrota del buque. De igual manera, se configurará un incumplimiento si, después de dirigir la derrota y ejecutar las maniobras personalmente, el práctico no logra completar el movimiento u operación portuaria que el buque necesitaba. Por otro lado, se produce un cumplimiento defectuoso cuando se logran los movimientos u operaciones portuarias deseados, pero a expensas de causar algún tipo de daño al buque practicado. En resumen, el práctico contravendrá su obligación principal de asesoramiento cuando no logre la correcta ejecución de las maniobras solicitadas o cuando, aun habiéndolas realizado, provoque daños al buque. Estos incumplimientos y cumplimientos defectuosos son relevantes en el marco legal de los contratos de practicaje, ya que impactan directamente en la seguridad y eficiencia de las operaciones portuarias, aspectos de suma importancia para el transporte marítimo [1].

En relación con los escenarios de incumplimiento mencionados, en caso de que el práctico adopte la conducta pasiva descrita, la consecuencia legal de este incumplimiento, considerando su gravedad al haberse frustrado el objetivo del contrato, sería la resolución del contrato por parte del naviero. Esto se explica en términos previamente mencionados en relación con los casos de incumplimiento en los que la obligación principal del práctico se centraba en proporcionar asesoramiento más o menos amplio. Asimismo, en cuanto a las consecuencias legales derivadas de daños causados por la acción de un capitán inconsciente que, ante la actitud pasiva del práctico, decidiera tomar la iniciativa para realizar lo que el práctico debía hacer, es decir, dirigir la derrota o ejecutar las maniobras por sí mismo, también se pueden remitir a lo explicado anteriormente.

En el caso de que el incumplimiento se deba a la adopción por parte del práctico de una conducta insuficientemente activa, limitándose a proporcionar asesoramiento más o menos amplio sin encargarse de la dirección de la derrota o la ejecución de la maniobra, lo que imposibilita alcanzar el objetivo contractual, la consecuencia legal sería la resolución del contrato por parte del naviero. Se puede imaginar que el capitán solicitaría a la Corporación de prácticos un nuevo profesional que asumiera la dirección de la derrota y la ejecución de las maniobras. En estos casos, si el capitán decidiera dirigir la derrota y ejecutar la maniobra por sí mismo, y se causaran daños, sería más discutible que solo el capitán, que podría haber solicitado otro práctico, debiera ser exclusivamente responsable de los daños, especialmente si se demostrara que el asesoramiento del práctico fue inadecuado.

En el caso de que el incumplimiento del práctico se deba a que ha adoptado la conducta activa que se le presupone, es decir, dirigir la derrota del buque o ejecutar las maniobras por sí mismo, pero esto resultara insuficiente para lograr el objetivo contractual, es decir, la materialización del movimiento u operación pretendida, la consecuencia legal podría ser doble. Por un lado, la resolución del contrato con el práctico original incumplidor, solicitando a la Corporación de prácticos un nuevo profesional para completar el movimiento u operación portuaria inacabada por el práctico original. Por otro lado, el surgimiento de responsabilidad civil contractual para el práctico, cuando, además de no completar el movimiento u operación, se hayan producido daños como resultado de la manera en que dirigió la derrota o ejecutó las maniobras [6].

En el caso del cumplimiento defectuoso mencionado, es decir, cuando el objetivo del contrato se haya logrado porque el práctico ha dirigido la derrota y ejecutado las maniobras por sí mismo, pero a costa de causar algún tipo de daño al buque practicado, no se puede considerar la consecuencia legal de la resolución, ya que el contrato ya se habría ejecutado. Por lo tanto, la única consecuencia legal en este caso sería el surgimiento de responsabilidad civil para el práctico por la causación de esos daños.

El fundamento del deber de responder que recae sobre el práctico cuando se causan daños está intrínsecamente ligado a su obligación principal de dirigir la derrota y ejecutar las maniobras para alcanzar el fin contractual, siendo la culpa un factor determinante. En este contexto, el papel del práctico se asemeja al del contratista, cuya responsabilidad radica en la ejecución del trabajo según lo acordado en el contrato. Por ende, la obligación del práctico se configura como una obligación de resultado, consistente en la

consecución del objetivo contractual, es decir, la concreción del movimiento u operación portuaria deseada en cada situación. De esta manera, recae sobre el práctico la carga de probar que no es responsable del resultado insatisfactorio, invirtiéndose así la carga de la prueba. En caso de causarse daños, se presume la culpa del práctico, lo que implica que el daño se haya ocasionado por su negligencia. No obstante, el práctico podría eximirse de la responsabilidad probando la concurrencia de alguna causa de exoneración, como el caso fortuito. En este sentido, las malas condiciones meteorológicas podrían considerarse como caso fortuito, pero dado que el práctico debe tomar el control del buque para dirigir la derrota y ejecutar las maniobras, los incidentes derivados del mal funcionamiento del buque practicado no pueden ser atribuidos únicamente a la casualidad. En síntesis, el deber de responder del práctico se fundamenta en su obligación de resultado, siendo la culpa presumida en caso de daño, salvo que demuestre la concurrencia de una causa de exoneración, como el caso fortuito.

Finalmente, es difícil pensar en la existencia de casos de culpa compartida entre el práctico y el capitán, si efectivamente fue aquél quien se encargó totalmente de la dirección de la derrota y de la ejecución de las maniobras. En todo caso, podría considerarse en estos casos que el capitán también podría ser responsable de la causación de daños, debidos en parte a su suministro al práctico de información incorrecta, relativa al uso de la maquinaria del buque implicada en la dirección de la derrota y en la ejecución de las maniobras llevadas a cabo por el práctico.

5.1.3. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones complementarias

Las implicaciones legales que surgen de la violación de las obligaciones adicionales del práctico requieren un análisis detallado del régimen de exigibilidad y cumplimiento de dichas obligaciones. Se hace imprescindible aclarar la naturaleza "complementaria" de estas obligaciones para comprender cabalmente su alcance legal. Al evaluar el contenido de las tres obligaciones adicionales del práctico bajo estudio, se constata su estrecha relación con la obligación principal de asesoramiento. La obligación de suministrar información al capitán, que comprende proporcionar todos los datos pertinentes para el cumplimiento del contrato, se vincula directamente con la obligación principal del práctico de ofrecer asesoramiento, indicaciones, instrucciones u órdenes. Asimismo, la obligación de coordinar con el capitán la ejecución de maniobras puede ser considerada como una derivación directa de la obligación principal. Por otro lado, la obligación de abstenerse de aconsejar una maniobra proyectada por el capitán representa una manifestación negativa de la obligación principal de impartir órdenes, consejos e instrucciones. En esencia, las obligaciones adicionales del práctico pueden entenderse como deberes de aclaración, indicación, información o colaboración con el capitán, contribuyendo al logro completo del resultado útil de la prestación principal, es decir, el asesoramiento en sí mismo. Por consiguiente, estas obligaciones pueden ser categorizadas como deberes accesorios especiales de conducta, siendo consideradas como una forma de "deberes de esmero" en la ejecución de la prestación principal [6].

El análisis de la importancia del carácter complementario de las obligaciones del práctico conlleva la necesidad de considerar las posibles consecuencias legales derivadas de su contravención. Al respecto, es esencial comprender que el incumplimiento de un deber principal constituye un incumplimiento técnico, mientras que la inobservancia de un deber accesorio no implica un incumplimiento directo, sino más bien un cumplimiento defectuoso. Las obligaciones adicionales, al ser consideradas como deberes accesorios especiales de conducta, teóricamente no deberían dar lugar a la resolución del contrato, sino generar responsabilidad civil contractual en caso de ocasionar daños.

Sin embargo, en la práctica, el desarrollo de estas obligaciones adicionales está tan estrechamente vinculado al cumplimiento de la obligación principal que resulta difícil establecer su contravención si la obligación principal no ha sido previamente infringida. Por consiguiente, no se puede exigir responsabilidad civil contractual al práctico por la contravención de una de estas obligaciones adicionales si no se ha infringido la obligación principal con anterioridad.

En resumen, al analizar la naturaleza complementaria de estas obligaciones del práctico, se concluye que constituyen una ampliación o extensión del contenido de la obligación principal, careciendo de un régimen

de exigibilidad y cumplimiento diferenciado. En consecuencia, no generan consecuencias legales distintas al margen del incumplimiento de la obligación principal.

Es evidente, por tanto, que el estudio detallado de las obligaciones del práctico y su relación con las consecuencias legales derivadas de su contravención resulta crucial para comprender cómo estas obligaciones complementan y amplían el marco legal que rige las relaciones contractuales, sin generar un régimen de exigibilidad independiente.

5.2. La responsabilidad del naviero frente al práctico

Para determinar los casos en los que la contravención de esta obligación conlleva la responsabilidad contractual del armador, es esencial primero examinar la verdadera naturaleza de dicha obligación en función de su contenido.

La esencia de esta obligación accesoria del armador radica en poner a disposición los medios necesarios para facilitar el trasbordo de los prácticos, dotando al buque de escalas de acceso que les permitan embarcar y desembarcar de manera segura. Se trata, en realidad, de una obligación destinada a prevenir posibles daños físicos al práctico durante la ejecución de su principal labor. Mientras la obligación de pago por parte del armador puede considerarse como un deber de prestación, salvaguardando el interés crediticio primordial del práctico, la obligación de velar por su seguridad a bordo se enmarca en los denominados "deberes de protección", resguardando al práctico de daños vinculados a un interés diferente al de la prestación principal [6].

En cuanto a la posible responsabilidad del armador por la contravención de esta obligación accesoria, surgen interrogantes relevantes. La asignación de esta como un deber de protección plantea un dilema inicial, dado que esta obligación de velar por la seguridad del práctico a bordo es independiente de la obligación de pago del precio. Podría considerarse una obligación accesoria que no ha sido expresamente acordada entre el armador y el práctico. En consecuencia, se trataría de una obligación accesoria que se distingue de la principal, aunque no guarda relación con el objeto de esta última, lo que podría interpretarse como una obligación no inequívocamente pactada.

En este contexto, el daño resultante de la contravención de esta obligación accesoria podría ser calificado, en aplicación de la teoría de la rigurosa órbita de lo pactado, como extracontractual, con la aplicación correspondiente del régimen jurídico de esta forma de responsabilidad.

No obstante, para descartar que el daño derivado de la contravención de esta obligación accesoria pueda considerarse como extracontractual, basándose en la premisa de que este deber de protección no sea realmente una obligación expresamente pactada entre el práctico y el armador, es necesario considerar lo establecido por el artículo 1.258 del Código Civil. Según este precepto, el contrato de practicaje obliga no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que puedan derivarse según su naturaleza. Dado que el contrato de practicaje, en la mayoría de los casos, implica la prestación de asesoramiento a bordo del buque, la obligación del armador de velar por la seguridad del práctico, proporcionándole un acceso seguro al buque, se presenta como una obligación estrechamente ligada a la naturaleza del contrato que también debe cumplirse de acuerdo con los términos del propio contrato.

Despejada la cuestión planteada anteriormente, es decir, atribuida a la obligación de velar por la seguridad del práctico a bordo la naturaleza contractual como deber de protección, los casos de contravención que generan responsabilidad contractual del armador frente al práctico son aquellos en los que dicha contravención, en forma de cumplimiento defectuoso, ocasiona daños físicos al práctico, independientemente de si se cumple la obligación principal. En estos casos, la consecuencia jurídica de la contravención en forma de cumplimiento defectuoso de este deber de protección será, de acuerdo con el artículo 1.101 del Código Civil, el surgimiento de una obligación de indemnizar al práctico, según los términos determinados por el juez [1].

Capítulo 6.- El proceso de capacitación profesional del práctico

6.1. Requisitos y fases

A) Requisitos previos. Titulación y profesionales

a) Los requisitos de titulación profesional

Este requerimiento se pone en base a que el aspirante a práctico acredite que tiene una experiencia suficiente y necesaria para poder acceder a estas pruebas y por tanto a este puesto.

Dado que como vemos *“son competencias de la Administración Marítima [...] la determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a prácticos, [...] para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practica en un puerto o grupo de puertos determinado”*, los requisitos que se presenten en cada caso pueden variar dependiendo de si la plaza a la que se opte sea para puertos de la Administración General del Estado o para puertos dependientes de las Comunidades Autónomas. Por lo general, el requerimiento principal será el de estar en posesión de la tarjeta profesional de Capitán de la Marina Mercante, aunque como hemos comentado, en algunas ocasiones esta exigencia puede verse mermada siendo válida la de Piloto de Primera Clase de la Marina Mercante [8].

Para cumplir con las exigencias para obtener una licencia de práctico marítimo, ya sea a nivel estatal o autonómico, se requiere una sólida experiencia y habilidades demostradas. Tanto los Capitanes de la Marina Mercante como los Pilotos de Primera Clase deben haber ejercido el mando en buques de gran tonelaje durante al menos dos años en los últimos diez años de su carrera profesional. Esta experiencia previa es fundamental para garantizar que los aspirantes tengan el conocimiento y la pericia necesarios para desempeñar eficientemente sus funciones como prácticos marítimos. La experiencia en el manejo de buques de gran tamaño proporciona a los aspirantes la exposición necesaria a una variedad de situaciones y condiciones operativas, lo que les permite desarrollar las habilidades requeridas para guiar eficazmente a las embarcaciones a través de aguas difíciles y puertos complicados.

b) Los requisitos de experiencia profesional

Para cumplir con las exigencias para obtener una licencia de práctico marítimo, ya sea a nivel estatal o autonómico, se requiere una sólida experiencia y habilidades demostradas. Tanto los Capitanes de la Marina Mercante como los Pilotos de Primera Clase deben haber ejercido el mando en buques de gran tonelaje durante al menos dos años en los últimos diez años de su carrera profesional. Esta experiencia previa es fundamental para garantizar que los aspirantes tengan el conocimiento y la pericia necesarios para desempeñar eficientemente sus funciones como prácticos marítimos. La experiencia en el manejo de buques de gran tamaño proporciona a los aspirantes la exposición necesaria a una variedad de situaciones y condiciones operativas, lo que les permite desarrollar las habilidades requeridas para guiar eficazmente a las embarcaciones a través de aguas difíciles y puertos complicados [8].

B) Pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional y periodo de prácticas (2ª y 3ª fase).

En la 2ª fase de las Pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional y periodo de prácticas en el practica en España, se evalúan habilidades específicas relacionadas con la navegación, comunicación marítima, y toma de decisiones en situaciones críticas. Esta etapa busca garantizar un conocimiento profundo de las aguas locales y la capacidad de maniobrar con seguridad. La evaluación de habilidades específicas es crucial, ya que los futuros prácticos deben ser capaces de enfrentar una variedad de desafíos en el entorno marítimo con confianza y habilidad. La comunicación marítima efectiva es esencial para la seguridad y el buen funcionamiento de la navegación, por lo que se pone un fuerte énfasis en esta área durante la evaluación.

Por su parte, la 3ª fase se centra en la aplicación práctica de los conocimientos adquiridos durante la formación. Durante este periodo de prácticas, los aspirantes trabajan bajo supervisión directa para perfeccionar sus habilidades en situaciones reales. Este enfoque práctico es esencial para asegurar la preparación efectiva de los futuros prácticos, quienes desempeñan un papel clave en la seguridad y eficiencia de la navegación en las aguas españolas. Además, la supervisión directa durante las prácticas permite corregir errores y mejorar el desempeño de los aspirantes, lo que contribuye a la formación de profesionales altamente competentes y seguros en sus habilidades.

a) Pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional (2ª fase)

La segunda fase de las pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional en el practica en España constituye un proceso minucioso influenciado por la legislación marítima vigente. Este proceso busca evaluar a profundidad las competencias de los aspirantes en dos dimensiones cruciales.

a') Primera parte: Pruebas generales

La primera dimensión, denominada pruebas generales, implica una exhaustiva evaluación de los conocimientos generales esenciales para la función de práctico. Los candidatos son sometidos a exámenes que abarcan aspectos fundamentales, tales como la normativa internacional y nacional que regula la actividad marítima, las reglas de navegación, la interpretación de cartas náuticas, las condiciones meteorológicas y los procedimientos de comunicación marítima. Estas pruebas se sustentan en disposiciones de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en acuerdos y normativas internacionales adoptadas por España.

b') Segunda parte: Pruebas específicas de cada puerto

La segunda dimensión, conocida como pruebas específicas de cada puerto, está diseñada para evaluar los conocimientos específicos que son esenciales para el ejercicio del practica en un puerto determinado. En esta etapa, los candidatos deben demostrar una comprensión profunda de las condiciones geográficas, topográficas y operativas de cada puerto en el cual buscan ejercer. Este conocimiento puede comprender aspectos como la identificación de áreas de fondeo, el manejo de corrientes locales, la familiaridad con las instalaciones portuarias y cualquier otra peculiaridad que pueda tener impacto en la navegación dentro de esa área en particular. Además, las normativas específicas para cada puerto, derivadas de la legislación marítima nacional, también son consideradas de manera rigurosa durante estas pruebas [8].

El proceso de evaluación mencionado es fundamental para garantizar que los futuros prácticos cuenten con un sólido bagaje de conocimientos teóricos, así como con la habilidad práctica necesaria para aplicar esos conocimientos en situaciones específicas. La legislación vigente brinda el marco normativo necesario para asegurar que los practicantes cumplan con los estándares requeridos, lo que a su vez contribuye de manera significativa a la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas que se llevan a cabo en aguas españolas. Este enfoque riguroso no solo beneficia a los propios prácticos, al dotarlos de las herramientas necesarias para desempeñar su labor de manera efectiva, sino que también repercute positivamente en la protección de la vida humana en el mar, la preservación del medio ambiente marino y la integridad de las operaciones marítimas en general.

b) Periodo de prácticas. Pruebas de acceso a prácticas (3ª fase)

La ejecución del "periodo de prácticas" tiene lugar directamente después de las pruebas "para el reconocimiento de la capacitación profesional" o pruebas de acceso teóricas generales y específicas que forman parte de la 2ª fase del proceso de capacitación. En este contexto, se infiere que se proporcionará un certificado opcional que los aspirantes a prácticos deben presentar para iniciar dicho "periodo de prácticas",

exclusivamente después de haber aprobado tanto las "pruebas de conocimiento general" como las "pruebas específicas de cada puerto" en la fase teórica anterior. En síntesis, esta evaluación práctica o "periodo de prácticas" representa la 3ª fase del proceso de capacitación profesional y debe realizarse en un puerto o conjunto de puertos específicos. En lo que respecta a la autoridad sobre estas pruebas, a pesar de que la DGMM expide el certificado requerido para iniciar el "periodo de prácticas", este documento hace referencia a la aptitud demostrada por el aspirante en relación con la superación de las pruebas teóricas previas. Por lo tanto, no se infiere la responsabilidad de la DGMM en la organización, ejecución y autorización de este "periodo de prácticas".

C) Últimos requisitos del proceso: habilitación y nombramiento

a) Habilitación (4ª fase)

La habilitación de prácticos es un proceso fundamental en el ámbito marítimo que garantiza la competencia y preparación de aquellos que desempeñarán funciones de practica en los puertos. Tras haber superado las pruebas teóricas pertinentes y cumplir con los requisitos estipulados en cuanto a titulación y experiencia profesional, el aspirante inicia el proceso de habilitación, el cual constituye la cuarta fase dentro del proceso de capacitación y es previo al nombramiento oficial.

La validación teórica y práctica del aspirante a práctico es un requisito fundamental para obtener la habilitación, lo cual confirma su competencia tanto en conocimientos como en habilidades prácticas. La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) es la entidad encargada de expedir el documento que certifica la habilitación, lo que establece que la competencia sobre este aspecto recae en la Administración marítima.

Por otro lado, es importante destacar la existencia de la habilitación de naturaleza excepcional, conocida como habilitación temporal. Esta modalidad se contempla en situaciones de urgencia, como la falta de prácticos debido a un incremento significativo de buques u otras circunstancias extraordinarias (Artículo 16). Ante este panorama, se presentan diversas opciones para garantizar el practica en los puertos de manera temporal.

La primera opción consiste en recurrir a prácticos previamente habilitados, quienes, autorizados por la Administración portuaria a través de la Autoridad Portuaria correspondiente, brindarán temporalmente el servicio de practica. En ausencia de prácticos previamente habilitados, la DGMM, mediante resolución motivada, puede otorgar temporalmente habilitación a prácticos que estén prestando servicios en otros puertos.

En eventos extremos donde no sea posible contar con prácticos previamente habilitados ni aquellos que la DGMM pueda habilitar, se plantea la posibilidad de otorgar temporalmente habilitación a profesionales con reconocida experiencia, siempre y cuando cumplan con los requisitos de titulación y experiencia profesional establecidos para el puerto específico. En todos estos escenarios, la habilitación temporal conlleva la realización de un periodo de prácticas, siendo este tomado en cuenta para el cumplimiento del "periodo de prácticas"[8].

En conclusión, la habilitación y la habilitación temporal son procesos cruciales que garantizan la competencia y la disponibilidad de prácticos para cubrir las demandas de practica en los puertos, asegurando así la operatividad y seguridad en el entorno marítimo.

b) Nombramiento (5ª fase)

La última fase del proceso de reconocimiento de la capacitación profesional del aspirante a práctico culmina con su nombramiento, marcando la 5ª y etapa final del proceso de capacitación. En este momento, el aspirante a práctico se convierte oficialmente en práctico, lo que conlleva una serie de responsabilidades y competencias en el ámbito portuario.

El nombramiento para ejercer como práctico recae en las Autoridades Portuarias, las cuales tienen la tarea de seleccionar a las personas adecuadamente habilitadas. Estos practicantes nombrados estarán encargados de prestar el servicio de practica en un puerto o grupo de puertos específico, cumpliendo así un papel crucial en la seguridad y eficiencia de las operaciones marítimas [8].

Es importante destacar que, si un práctico decide ofrecer sus servicios en un puerto diferente, su nombramiento para el puerto o puertos anteriores cesará automáticamente tan pronto como sea nombrado en el nuevo puerto. No obstante, existen excepciones a esta regla, como cuando, previa autorización de la Autoridad Portuaria correspondiente, sean nombrados temporalmente para prestar servicios en otros puertos debido a circunstancias excepcionales.

En resumen, el nombramiento como práctico es el paso final y decisivo en el proceso de capacitación, otorgando al profesional la autoridad y responsabilidad para ejercer sus funciones en el ámbito portuario de manera competente y diligente.

6.2. Requisitos para el mantenimiento de la capacitación profesional del práctico: condiciones de formación permanente y reciclaje

a) Realización y superación de cursos de formación y pruebas de suficiencia

Los requisitos establecidos por la Administración marítima a través de la DGMM, en cuanto a la formación y actualización de los prácticos, desempeñan un papel crucial en la garantía de la idoneidad y competencia de estos profesionales en el ejercicio de sus funciones. La realización y aprobación de los "cursos de formación" y las "pruebas de suficiencia" son elementos fundamentales que aseguran que los prácticos mantengan una cualificación técnica adecuada para llevar a cabo su labor de manera eficiente y segura.

Por consiguiente, la participación en estos cursos y pruebas es obligatoria para todos aquellos que ostentan la condición de práctico. De no cumplir con este requisito, se enfrentarán a la suspensión de su habilitación, lo que les impedirá realizar tareas de practica hasta tanto no completen dichos cursos. Este mecanismo asegura que los prácticos se mantengan actualizados en cuanto a los aspectos técnicos y normativos que rigen su profesión, garantizando así la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas en las que intervienen [8].

Asimismo, para aquellos prácticos que decidan cambiar de puerto, es relevante destacar que el tiempo de servicio desempeñado en el puerto original será tomado en cuenta como parte del requisito de experiencia necesaria para ofrecer servicios de practica en un nuevo puerto. Esta consideración reconoce y valora la experiencia acumulada por los prácticos, permitiéndoles así emplear su pericia en diferentes escenarios.

En síntesis, la combinación de la formación continua, las pruebas de suficiencia y el reconocimiento de la experiencia previa constituyen un enfoque integral que busca asegurar la competencia y preparación de los prácticos, al tiempo que les brinda la oportunidad de expandir sus horizontes profesionales de manera sólida y respaldada. Este sistema de regulación contribuye a la seguridad y eficiencia operativa en el ámbito marítimo, beneficiando a todos los actores involucrados en estas actividades.

b) Reconocimientos médicos

Los reconocimientos médicos obligatorios son una parte fundamental en el mantenimiento de la capacidad de los prácticos para ejercer su actividad profesional de manera óptima. Estos exámenes periódicos son indispensables para garantizar que los prácticos continúen cumpliendo con las condiciones de formación continua y reciclaje, así como para asegurar que mantengan una aptitud física y psíquica adecuada para llevar a cabo sus responsabilidades. La DGMM determina la periodicidad con la que deben realizarse estos reconocimientos, lo que indica la importancia que se le otorga a este aspecto en la práctica del practica.

En caso de que un práctico se niegue a someterse a estos exámenes médicos, se enfrentará a la suspensión o pérdida de la habilitación, lo que puede repercutir significativamente en su carrera. Incluso si el práctico se somete al reconocimiento médico, si se evidencia una falta de aptitud física o psíquica para desempeñar las tareas relacionadas con el practicaaje, también enfrentará la suspensión o pérdida de la habilitación. Esta medida es crucial para asegurar la calidad y seguridad en el servicio de practicaaje.

Es importante destacar la distinción entre la suspensión, que se aplica en casos de incapacidad temporal o reversible, y la pérdida de la habilitación, que se establece en situaciones de incapacidad permanente. En última instancia, la revocación del nombramiento por parte de la Autoridad Portuaria acompaña a la pérdida definitiva de la habilitación.

Además, la DGMM tiene la facultad de suspender cautelarmente la habilitación de un práctico por razones de seguridad en el servicio de practicaaje. Esta medida se aplica luego de abrir un expediente para verificar la aptitud física o psíquica del práctico y se mantendrá vigente hasta que se emita una resolución definitiva sobre el caso. Esta acción demuestra el compromiso de las autoridades con la seguridad y el adecuado desempeño de los prácticos en su labor diaria. Es claro que el cumplimiento de los reconocimientos médicos es un requisito ineludible para garantizar la idoneidad de los prácticos en el ejercicio de su profesión [8].

Capítulo 7.- Embarque del Práctico

En el ámbito marítimo, las fases críticas de embarque y desembarque para un práctico representan los momentos de mayor riesgo, donde la seguridad se ve amenazada por la posibilidad de errores. Este riesgo y los eventos adversos relacionados con estas maniobras peligrosas no solo se deben a factores humanos, como caídas o resbalones del práctico al mar o sobre la lancha, sino también a la complejidad inherente de estas operaciones. Dicha complejidad se manifiesta a través de diversas variables, tales como las condiciones meteorológicas desfavorables, la presencia de oleaje o vientos fuertes, el tamaño del buque y la ubicación estratégica de la escala. Es imperativo considerar la correcta colocación y posición de la escala para fortalecer los protocolos de seguridad y mitigar estos riesgos.

En la actualidad, los prácticos portuarios llevan a cabo estas operaciones mediante el empleo de escalas, y en circunstancias meteorológicas propicias, también pueden acceder a los buques mediante helicóptero. Siempre se prioriza la seguridad en todas las fases de estas delicadas maniobras, asegurando un enfoque profesional y meticulado para salvaguardar la integridad de las personas y las operaciones marítimas.

7.1. Escala del Práctico: Marco Regulatorio y Consideraciones Técnicas

La legislación relacionada con el uso de escalas de prácticos presenta particularidades significativas en comparación con otras normativas de seguridad en entornos laborales. A diferencia de los requisitos establecidos para protección contra caídas, andamios, dispositivos de detención de caídas y equipo de protección personal, las regulaciones para el uso de escalas de prácticos se rigen por un conjunto de disposiciones generales, directrices, normas y procedimientos específicos.

Dentro del marco regulatorio clave en el ámbito de las escalas de prácticos, se pueden identificar diversas fuentes normativas de importancia fundamental. El Convenio SOLAS, Capítulo V, Regulación 23, establece las normativas relacionadas con los Dispositivos de Transferencia de Prácticos, siendo este un documento de gran relevancia en el ámbito internacional para la seguridad en la navegación marítima desde el año 1974.

Además, la Resolución de la OMI 1045(27) constituye un conjunto de pautas técnicas que complementan las disposiciones del Convenio SOLAS, abordando aspectos específicos relacionados con los dispositivos de transferencia de prácticos. Asimismo, la norma ISO 799-1, emitida por la Organización Internacional de Normalización en 2019, se presenta como un estándar de la industria para el diseño y uso de escalas de prácticos, contribuyendo a la armonización de criterios a nivel global.

Por otro lado, el Código de Gestión de la Seguridad Internacional (Código ISM), adoptado en 1998, incluye aspectos relevantes para garantizar la seguridad en las operaciones marítimas, lo cual impacta en la regulación y uso de escalas de prácticos. En este sentido, la Regulación 23 del Capítulo V del SOLAS emerge como la legislación primordial, cumpliendo la función esencial de asegurar la eficiente operatividad de los dispositivos utilizados en el transbordo de prácticos, con el propósito fundamental de garantizar su embarque y desembarque de manera segura.

La seguridad durante las operaciones de embarque y desembarque de prácticos es esencial para garantizar un entorno laboral seguro y eficiente. Los dispositivos utilizados con este propósito deben cumplir eficazmente su función de permitir que los prácticos aborden y desembarquen de manera segura a las embarcaciones. Es vital que estos equipos sean mantenidos en óptimas condiciones, debidamente limpios, mantenidos y guardados, y que estén sujetos a inspecciones periódicas para garantizar su adecuado funcionamiento.

Cuando la distancia desde la superficie del agua hasta el punto de acceso a la nave excede los 9 metros, es necesario el uso de una escala combinada. La instalación de los medios de transferencia de prácticos y el propio embarque deben ser supervisados por un oficial responsable, que disponga de medios de comunicación con el puente de mando. Este mismo oficial se encargará de escoltar al práctico por una ruta segura hacia y desde el puente de mando, velando por su integridad y seguridad en todo momento.

Es imprescindible que el personal involucrado en la instalación y operación de cualquier equipo mecánico reciba instrucciones detalladas sobre los procedimientos seguros a seguir, y que dicho equipo sea sometido a pruebas rigurosas antes de su uso. La certificación de las escaleras de prácticos debe cumplir con SOLAS o con un estándar internacional aceptable para la Organización Marítima Internacional, garantizando altos niveles de seguridad. Cada escala debe llevar una identificación clara para su seguimiento, y un registro en el buque debe detallar la fecha en que una escala se puso en servicio junto a cualquier reparación realizada, asegurando un adecuado control y mantenimiento de estos dispositivos fundamentales para la seguridad en las operaciones marítimas.

En cuanto a las escalas de prácticos, es fundamental asegurarse de que cumplan con las especificaciones adecuadas para garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones de embarque y desembarque. Conforme a la normativa, la longitud máxima de estas escalas debe ser de 9 metros, permitiendo un ascenso de al menos 1.5 metros y no más de 9 metros sobre la superficie del agua.

En cuanto a los requisitos de acceso al puente del barco, es imprescindible contar con un pasaje seguro, conveniente y despejado. Asimismo, al utilizar un portalón es necesario que se proporcionen pasamanos adecuados para garantizar la seguridad durante el acceso.

El equipo obligatorio en el lugar de embarque de prácticos incluye dos cuerdas guía con diámetro entre 28 mm y 32 mm, fijadas en el extremo de la cuerda al anillo fijado en la cubierta, listas para su uso cuando el práctico lo requiera. También se debe contar con un aro salvavidas equipado con una luz auto-encendida, una arabiza de lanzamiento. Además, es crucial proporcionar iluminación adecuada para iluminar las disposiciones de transferencia sobre la borda y la posición en la cubierta donde una persona embarca o desembarca.

La Resolución A.1045 de la Organización Marítima Internacional (OMI) es fundamental para la regulación técnica de la legislación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), ya que proporciona directrices precisas para el uso de la escala de prácticos, la escala combinada y el cabrestante de la escala de prácticos. No obstante, es necesario señalar que tanto la Resolución 1045 de la OMI como el póster del puente de mando asociado no abordan específicamente el método para asegurar una escala de prácticos sujeta a una longitud intermedia. Esta omisión evidencia una brecha en la regulación, ya que el póster tan solo considera el método de sujeción para una escala que cuelga sobre la borda a lo largo de toda su longitud, dejando desprotegido este escenario particular.

Es de suma relevancia mencionar que la norma ISO 799-1 cubre los requisitos técnicos de las escalas de prácticos, la cual es referenciada por la Resolución 1045 de la OMI en cuanto a los requisitos de construcción y los procedimientos de prueba, lo cual demuestra la pertinencia de su contenido en el ámbito marítimo. Asimismo, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Marítima (Código ISM) y el Sistema de Gestión de la Nave asociado establecen los procedimientos esenciales para la gestión segura del buque, incluyendo aspectos relacionados con el mantenimiento e inspección del equipo de seguridad, como es el caso de las escalas de prácticos.

Resulta evidente que la legislación marítima ha regulado minuciosamente numerosos aspectos relacionados con las escalas de prácticos, sin embargo, es notoria la ausencia de regulación o mención sobre el método para asegurar estas escalas a una longitud intermedia en cubierta. Esta ausencia deja un vacío en la normativa que debe ser abordado para garantizar la seguridad y la eficiencia de las operaciones marítimas, especialmente en los casos en que una escala de prácticos no se extienda por completo sobre la borda.

Capítulo 8.- El contrato de practicaje

8.1. El practicaje como contrato

8.1.2. La dimensión contractual del practicaje

La regulación del contrato de practicaje en la Ley 14/2014, de 24 de Julio de Navegación Marítima (LNM), específicamente en los artículos 325 a 328, marca un hito significativo en la legislación marítima. Antes de la promulgación de esta ley, la ausencia de normativas específicas para estos contratos generaba un marco regulatorio difuso, incidiendo en la operatividad y seguridad en el ámbito marítimo. La inclusión de disposiciones detalladas en la LNM supone un avance sustancial al establecer criterios claros y precisos que rigen la contratación de practicaje, otorgando seguridad jurídica a las partes involucradas. Este cambio representa un paso importante para garantizar prácticas comerciales transparentes y eficientes en el sector marítimo, optimizando la gestión de riesgos y fortaleciendo la confianza en las operaciones portuarias. Así, la consolidación de esta normativa se erige como un fundamento crucial para el desarrollo sostenible y seguro de las actividades marítimas [6].

Este contrato viene clasificado en el Título V, como “De los contratos auxiliares de la navegación”, y su definición legal como figura en el art. 325 LNM es la siguiente:

“Por el contrato de practicaje una persona denominada práctico se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al Capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes.”

La prestación del servicio de prácticos en la navegación marítima establece una relación contractual entre el práctico y el naviero, representado por el Capitán del buque. Esta relación conlleva obligaciones recíprocas, ya que el práctico se compromete a asesorar al Capitán y a la tripulación en las maniobras necesarias para la navegación segura dentro de las Zonas I y II, mientras que el naviero debe cumplir con el pago acordado. Es relevante subrayar que dicho contrato se establece con el práctico de guardia en el momento del servicio, no con la Corporación en sí misma.

La dimensión contractual del practicaje surge de la polivalencia de esta institución, siendo este aspecto contractual uno de los tres pilares fundamentales, junto con el estatuto profesional del práctico y la organización del servicio de practicaje como actividad de interés general, que destacan con significación jurídica central en la estructura de su disciplina. En el contexto español, a pesar de contadas opiniones que niegan excepcionalmente el carácter contractual del practicaje, la mayoría de la doctrina respalda firmemente su naturaleza contractual.

La importancia de reconocer la naturaleza contractual del practicaje radica en la clarificación de las responsabilidades y derechos de ambas partes involucradas. La relación basada en un contrato del servicio de prácticos otorga seguridad jurídica, define las obligaciones y contribuye al correcto desenvolvimiento de las operaciones marítimas, promoviendo así la eficiencia y la seguridad en la navegación [6].

En el ámbito marítimo, el practicaje se rige por un estatuto jurídico que reviste características tanto públicas como privadas. Por un lado, existe una naturaleza pública en el estatuto jurídico del práctico y en la organización del servicio de practicaje, determinada por disposiciones de obligatorio cumplimiento y por las condiciones administrativas impuestas por la Autoridad Portuaria. Por otro lado, se establece una relación jurídico-privada entre los prácticos, prestadores del servicio, y los navieros, receptores del mismo, la cual se concreta a través de sus representantes legales, los capitanes y consignatarios.

En este contexto, es indiscutible que la relación jurídica entre el naviero, comúnmente representado por el capitán, y el práctico durante la prestación del servicio de practicaje, posee una clara vinculación de índole privada y contractual. Aunque el interés público impacta en la formación y determinación del contenido del contrato de practicaje, especialmente en los casos de practicaje obligatorio, es la voluntad del usuario la que mantiene una importancia primordial en todo momento de la prestación del servicio. El poder público

no impone el uso del servicio sin la solicitud del usuario, lo que subraya la relevancia de la voluntad del usuario en el contexto de la prestación del practicaje.

De este modo, se evidencia que, a pesar de la presencia del interés público en el servicio de practicaje, la relación entre el práctico y el naviero se manifiesta como una relación de carácter privado y contractual, en la que la voluntad del usuario desempeña un papel fundamental, incluso en los casos de practicaje obligatorio.

La obligatoriedad del contrato no anula la capacidad de las partes para decidir contratar o no. Si no prestan su consentimiento para acatar la norma o la decisión de la Administración que impone la obligación del practicaje, no hay contrato. Por lo tanto, a pesar de que la seguridad de la navegación, un interés público, justifica la existencia del servicio de practicaje, es válido considerar que la prestación del practicaje se explica constantemente en función de un acuerdo de Derecho privado. En este sentido, la perspectiva contractualista del practicaje se refuerza al observar que, aunque se argumente que en esta relación jurídico-privada no hay libertad para contratar ni para determinar su contenido, lo que podría clasificar al contrato de practicaje como un contrato forzoso o dictado, el régimen de cumplimiento de las obligaciones de las partes y la responsabilidad derivada del incumplimiento o cumplimiento deficiente se ajustan perfectamente a los patrones contractuales [16].

El principio de autonomía de la voluntad de las partes es fundamental en la formación de contratos, y el practicaje no escapa a ello. Aunque esté impuesto por razones de interés público, sigue siendo el resultado de un acuerdo entre las partes involucradas. Esto se traduce en que, a pesar de la obligatoriedad, la esencia del contrato de practicaje sigue siendo eminentemente privada, sometida a la autonomía de la voluntad de los contratantes. Así, se evidencia que, aunque exista una imposición normativa para la prestación del servicio, la base de la relación contractual sigue siendo el consentimiento y acuerdo de las partes involucradas [6].

8.1.3. El contrato de practicaje como contrato auxiliar de la navegación marítima y de la explotación empresarial del buque a nivel económico

El contrato de practicaje, en su merecida consideración como un contrato auxiliar de la navegación marítima, presenta una serie de características que lo vinculan estrechamente con la actividad naviera. En este sentido, independientemente de su posible inclusión en otras categorías dentro del Derecho marítimo, su función instrumental con respecto a la navegación lo ubica como un elemento esencial para el desarrollo y la seguridad de las expediciones marítimas [2].

Desde su origen, el contrato de practicaje se ha concebido con el propósito de facilitar el cumplimiento de objetivos propios de la navegación, contribuyendo así a satisfacer las necesidades inherentes a esta actividad. La asistencia técnica que el práctico brinda a los buques en determinadas zonas portuarias se convierte en un requisito indispensable para el éxito de las operaciones marítimas, impactando directamente en la seguridad y eficiencia del transporte marítimo.

Desde una perspectiva económico-empresarial, la función instrumental del contrato de practicaje implica un claro respaldo al naviero como empresario marítimo. Al prestar su asistencia técnica a la navegación, el práctico contribuye al cumplimiento de los objetivos comerciales del naviero, siendo un aliado fundamental en el desarrollo de su actividad mercantil.

Es fundamental resaltar que el practicaje responde a la necesidad general asociada al desarrollo de la navegación, siendo un servicio que se integra de manera complementaria con la labor de la Administración marítima. Esta asistencia técnica representa un elemento crucial para el correcto desarrollo de las actividades marítimas, siendo un punto clave en la garantía de la seguridad y eficacia del transporte por vía marítima [6].

La relevancia del contrato de practicaje en el ámbito económico-marítimo se fundamenta en la imperiosa necesidad del naviero de salvaguardar su inversión en la actividad de navegación marítima. El naviero, como

actor central en el contexto de la navegación marítima, encuentra en el contrato de practicaje un mecanismo vital para garantizar la seguridad y eficiencia en el transporte marítimo. Desde la perspectiva económica, el contrato de practicaje representa un eslabón fundamental en la cadena de operaciones que permiten al naviero llevar a cabo con éxito la explotación comercial de su buque.

La contratación de los servicios del práctico por parte del naviero no solo representa una medida preventiva para evitar incidentes relacionados con la navegación portuaria, sino que también actúa como un respaldo a las proyecciones de beneficio económico asociadas a la explotación del buque. En este sentido, el naviero busca mitigar el riesgo de sufrir pérdidas económicas derivadas de posibles accidentes marítimos que puedan afectar la rentabilidad de la actividad económica de su buque. De esta manera, el contrato de practicaje se erige como un recurso estratégico para el naviero en la gestión de riesgos inherentes a la navegación marítima, contribuyendo así a la materialización efectiva de sus expectativas económicas.

Es importante resaltar que el asesoramiento técnico brindado por el práctico resulta fundamental para complementar los conocimientos náuticos del capitán, especialmente en contextos donde la navegación por aguas portuarias presenta desafíos específicos. De esta manera, el contrato de practicaje se convierte en un componente esencial para el desarrollo económico del naviero al asegurar la operación segura y eficiente de su buque, evitando así posibles impactos negativos en sus finanzas.

De esta forma, el contrato de practicaje no solo cumple con una función de asistencia técnica para el naviero, sino que se consolida como un instrumento que potencia la viabilidad económica de la explotación del buque, al minimizar los riesgos asociados a la navegación marítima. Así, se subraya la importancia del contrato de practicaje como un factor determinante en el logro de los objetivos económicos del naviero en términos de rentabilidad y seguridad en sus operaciones marítimas [16].

En síntesis, podemos afirmar que el acuerdo de practicaje representa un contrato complementario a la navegación con una función instrumental de vital importancia para alcanzar el propósito de garantizar un transporte marítimo seguro. Asimismo, dicho acuerdo responde a una necesidad fundamental de uno de los actores principales en la navegación marítima, el naviero. Este último pretende salvaguardar la navegación segura de sus embarcaciones en áreas portuarias con el fin de prevenir posibles pérdidas económicas que pudieran afectar el éxito de su actividad comercial, en particular en lo referente a la integridad de la nave o las mercancías transportadas. Desde un enfoque económico-empresarial, se tiende a describir el acuerdo de practicaje como un contrato accesorio a la explotación comercial de la embarcación o como un contrato auxiliar a la gestión empresarial de transporte [6].

Esto lo coloca como un acuerdo complementario a los contratos de arrendamiento de embarcaciones para la navegación o como un contrato adicional a los contratos de arrendamiento de embarcaciones para llevar a cabo el transporte de mercancías. De este modo, se confirma el carácter auxiliar del practicaje, no solo como contrato, sino también como servicio en relación con la navegación, ya que no puede existir practicaje sin la presencia de una embarcación en navegación. Desde una perspectiva económico-material, aunque el acuerdo de practicaje no constituye en sí mismo una manifestación de la navegación stricto sensu, resulta esencial para su ejecución y para alcanzar sus objetivos, tales como facilitar el transporte marítimo.

El carácter auxiliar del práctico no solo se limita al contrato de practicaje, sino que también se extiende a su relación con el naviero. A pesar de no formar parte de la estructura organizativa de la empresa naviera ni estar vinculado laboralmente a ella, el práctico desempeña un papel de auxiliar externo que contribuye a la consecución de los objetivos del naviero. En su condición de auxiliar externo, colabora proporcionando asistencia técnica en la navegación de los buques del naviero en las áreas portuarias. Esta labor se enmarca dentro de una prestación más amplia asumida por el naviero frente a sus clientes, específicamente la garantía de un transporte exitoso y seguro de las mercancías.

El práctico, al aportar su expertise en la navegación de las aguas portuarias, se convierte en un aliado estratégico del naviero, contribuyendo a la eficiencia y seguridad del transporte marítimo de mercancías. Su papel como auxiliar externo se fundamenta en la especialización técnica que posee y en su capacidad para optimizar las operaciones de navegación en zonas portuarias. De esta forma, el práctico no solo cumple con

su función contractual, sino que se convierte en un colaborador indispensable en la consecución de los objetivos del naviero en el ámbito del transporte marítimo.

8.2. Principales características del contrato de practica

El contrato de practica es un acuerdo que presenta diversas características generales que lo distinguen y lo sitúan dentro del ámbito del transporte marítimo y la navegación. En primer lugar, se destaca su atipicidad legal, lo que implica que no está sujeto a un modelo específico establecido por la ley, lo que le permite adaptarse a las necesidades particulares de las partes involucradas. Esta flexibilidad en su estructura legal es fundamental para que el contrato de practica pueda ajustarse a las particularidades y requerimientos específicos que surgen en el contexto marítimo y portuario.

Además, se debe considerar su naturaleza vinculada al ámbito mercantil, lo que lo convierte en un contrato de naturaleza mercantil. Esta característica surge de su estrecha relación con las operaciones de transporte marítimo y la actividad comercial, lo cual determina su carácter mercantil y, por ende, su regulación conforme a las normativas comerciales correspondientes [6].

Otra característica relevante es su bilateralidad, ya que impone obligaciones tanto al practicante como al naviero, estableciendo derechos y deberes recíprocos para ambas partes. Asimismo, el contrato de practica implica contraprestaciones económicas, lo que lo hace oneroso, es decir, ambas partes están sujetas a contraprestaciones financieras.

La consensualidad es otra característica distintiva de este tipo de contrato, dado que se perfecciona con el simple acuerdo de voluntades entre las partes, sin requerir formalidades específicas y estableciéndose con el consentimiento mutuo.

Aunque es atípico, el contrato de practica puede estar influenciado por dictados legales relacionados con la seguridad marítima y las regulaciones portuarias, lo que implica ciertas obligaciones y consideraciones específicas en su aplicación.

Finalmente, es importante destacar que el contrato de practica puede considerarse generalmente forzoso en ciertos casos, ya que puede haber disposiciones legales que establezcan la obligatoriedad del practica en determinadas áreas o circunstancias.

En resumen, las características generales del contrato de practica resaltan su flexibilidad y adaptabilidad, su inserción en el ámbito mercantil y su relación con regulaciones dictadas por consideraciones de seguridad marítima y operaciones portuarias, lo que lo convierte en un instrumento fundamental en el contexto marítimo y portuario.

8.3. La forma en el contrato de practica

El contrato de practica, en su forma, se distingue por su capacidad de adaptación y flexibilidad a las necesidades específicas de las partes involucradas. Este tipo de contrato se rige principalmente por los principios de consensualidad y libertad contractual, lo que implica que se perfecciona mediante el simple acuerdo de voluntades entre el practicante y el naviero, prescindiendo de formalidades estrictas. Dentro del ámbito del practica, las partes gozan de libertad para negociar y acordar los términos y condiciones del contrato según las circunstancias particulares de cada situación. Esta flexibilidad permite ajustar el contrato de manera óptima para satisfacer las necesidades operativas y de seguridad marítima en distintos contextos portuarios.

Aunque la forma del contrato de practica generalmente se fundamenta en la consensualidad y la libertad contractual, es importante tener en cuenta que en algunos casos, la legislación local o regulaciones portuarias pueden imponer requisitos formales específicos que deben ser cumplidos. Sin embargo, la flexibilidad sigue siendo una característica clave en la elaboración y ejecución de este tipo de contratos.

La esencia del contrato de practica se radica en el acuerdo de voluntades entre las partes, el cual puede ser expresado de manera verbal o plasmado por escrito. Si bien la documentación escrita no siempre es obligatoria, puede proporcionar claridad sobre los términos del acuerdo y prevenir posibles malentendidos entre las partes. Asimismo, la formalización escrita del contrato de practica puede servir como un registro a futuro, ofreciendo seguridad jurídica en caso de disputas [6].

En resumen, la forma del contrato de practica se destaca por su adaptabilidad y su enfoque consensual en la negociación de términos contractuales. Esta flexibilidad es fundamental en un entorno dinámico y cambiante como el marítimo, donde las necesidades y circunstancias pueden variar ampliamente. Así, la naturaleza adaptable y consensuada de estos contratos los hace idóneos para satisfacer las exigencias específicas de las operaciones marítimas en diferentes puertos a nivel global, contribuyendo a la eficiencia y seguridad en el transporte marítimo.

8.4. Los elementos personales del contrato

8.4.1. El Práctico

8.4.1.1. El Práctico como parte contratante

Dentro del marco del contrato de practica, la figura del práctico se encuentra estrechamente ligada a los sistemas de gestión que rigen el servicio. En el contexto de un contrato bilateral, el práctico asume el rol de parte contratante en los casos en que el practica opera bajo gestión indirecta o privada, como es común en la mayoría de las situaciones. Sin embargo, en circunstancias excepcionales donde el servicio se gestiona de manera directa, es la Autoridad Portuaria (AP) y no el práctico, quien asume la responsabilidad de parte contratante al establecer un contrato directo con el naviero. En estas situaciones, los prácticos pasan a formar parte del personal laboral de la AP, a pesar de que sean ellos quienes, en la práctica, brinden el servicio, dejando a la AP como el único elemento personal del contrato [6].

Es importante destacar que esta estructura contractual, en la cual el práctico puede actuar como parte contratante o pasar a formar parte del personal laboral de la AP, está diseñada para garantizar la eficiencia y seguridad en las operaciones portuarias. Estos acuerdos buscan establecer claridad en las responsabilidades y control de la gestión del practica, contribuyendo a un óptimo funcionamiento de los servicios portuarios. De esta manera, se logra mantener un equilibrio entre los intereses de las partes involucradas en el contrato de practica, asegurando un desempeño adecuado que cumpla con los estándares de calidad y seguridad requeridos en estas operaciones.

8.4.1.2. Corporación de prácticos y condición de parte contratante

Es importante enfatizar que las Corporaciones de prácticos no participan como parte contratante en el contrato privado de practica. En este sentido, el acuerdo de practica no se concreta entre el naviero y la Corporación de prácticos; más bien, se formaliza con el práctico específico de guardia al recibir la solicitud de servicio de practica por parte del capitán en la oficina de la Corporación. Así, aunque las Corporaciones de prácticos no poseen la calidad de parte contratante en el practica, asumen la responsabilidad de llevar a cabo tareas de asesoramiento para salvaguardar los intereses de los prácticos. En este contexto, también desempeñan funciones representativas dirigidas a la defensa de dichos intereses. En conclusión, la relación entre las Corporaciones de prácticos, los prácticos y los navieros en el proceso de practica es clara: las corporaciones no constituyen parte en el contrato, pero tienen la responsabilidad de asesorar y proteger los intereses de los prácticos, contribuyendo de esta manera al desarrollo de un proceso de practica efectivo, seguro y eficiente para todas las partes involucradas en la operación marítima [14].

8.4.2. El naviero

8.4.2.1. El naviero como parte del contrato

Para llevar a cabo la gestión comercial de su buque, el naviero se ve en la necesidad de formalizar diversos contratos auxiliares, siendo uno de ellos el contrato de practica. Dada la usual ausencia del naviero a bordo, resulta imprescindible que contrate los servicios de prácticos a través de representantes, quienes actúan en su nombre para llevar a cabo el acto contractual. A pesar de la intervención de estos representantes en la formalización del contrato de practica, es fundamental destacar que la parte contratante por lo general sigue siendo el naviero. En consecuencia, ante terceros, el naviero constituye el punto central de imputación de la responsabilidad derivada de la celebración del contrato.

Es importante resaltar que esta dinámica contractual pone de manifiesto la importancia de la figura del naviero como parte fundamental en las operaciones marítimas. Aunque los representantes puedan actuar en su nombre, el naviero sigue siendo el principal referente en términos de imputación de responsabilidad. Esto implica que, en caso de controversias o incumplimientos, será el naviero quien deba responder y asumir las consecuencias legales derivadas del contrato de practica [6].

En resumen, el contrato de practica constituye un elemento esencial dentro de las operaciones marítimas, y la figura del naviero como principal responsable sigue siendo un aspecto central en la imputación de responsabilidades. Este marco contractual destaca la relevancia de la gestión eficiente y responsable por parte del naviero en el contexto de la actividad marítima y comercial.

8.4.2.2. La función auxiliar del capitán en el contrato de practica

A) La relación jurídica interna entre naviero y capitán

En el ámbito de su expansión empresarial a nivel global, el naviero depende de la colaboración de varios auxiliares para el funcionamiento efectivo de su empresa. Dentro de este contexto organizativo, la relación entre el naviero y el capitán adquiere una relevancia fundamental. Esta relación conlleva una doble dimensión: en primer lugar, la conexión entre el capitán y el naviero, que suele adoptar la forma de un contrato de servicios y se configura específicamente como una relación laboral. En segundo lugar, a esta relación laboral, como nexo jurídico esencial entre el capitán y el naviero, se agrega de manera indispensable el elemento de la representación, designando así al capitán como un representante especial del naviero [6].

El capitán, en su papel de representante especial del naviero, asume importantes responsabilidades en cuanto a la operación segura y eficiente de la nave, así como la gestión de la tripulación y el cumplimiento de las regulaciones marítimas y comerciales. Esta relación laboral y de representación entre el naviero y el capitán es vital para asegurar el desempeño óptimo de la empresa naviera en un entorno global altamente competitivo. Por tanto, la comprensión y el manejo adecuado de esta relación es esencial para garantizar el éxito y la sostenibilidad de la empresa naviera en el mercado internacional.

a) La relación jurídico-laboral

La relación entre el capitán y el naviero, desde la perspectiva del Derecho laboral, se considera de naturaleza común, lo que implica que el capitán puede ser catalogado como un trabajador por cuenta ajena de carácter ordinario. Esta clasificación se fundamenta en las responsabilidades y obligaciones que el capitán asume a bordo de la embarcación, las cuales están sujetas a la supervisión y control por parte del naviero. El naviero, como empleador, tiene la facultad de dirigir y regular las tareas del capitán, lo que establece una relación de subordinación característica de un trabajador asalariado. Además, el capitán recibe una remuneración a cambio de sus servicios, lo que reafirma su condición de trabajador por cuenta

ajena. En consecuencia, es evidente que, desde la óptica del Derecho laboral, la relación entre el capitán y el naviero se ajusta a los criterios establecidos para una relación laboral ordinaria.

b) La representación

La relación jurídico-representativa entre el capitán y el naviero es de suma importancia en el ámbito marítimo, ya que una vez designado por el naviero, el capitán adquiere un poder de representación que le permite realizar actividades de contratación con terceros en nombre y en representación del naviero. Este poder de representación convierte al capitán en un representante del naviero, actuando como un apoderado general autorizado para realizar todos los actos necesarios para la conclusión del viaje marítimo que el naviero, al estar ausente, no puede llevar a cabo personalmente.

Es crucial tener en cuenta que el alcance de las facultades representativas del capitán está sujeto a ciertas limitaciones y requisitos, los cuales tienen implicaciones tanto en las relaciones internas entre el naviero y el capitán como en las relaciones externas que el capitán establece con terceros en el ejercicio de sus funciones profesionales.

En cuanto a las relaciones internas, el capitán debe ceñirse estrictamente a lo acordado con el naviero, de lo contrario, será responsable ante este último si excede sus funciones o incumple las obligaciones derivadas del poder de representación. Por tanto, es fundamental que exista una clara delimitación del alcance de las facultades representativas del capitán, a fin de evitar malentendidos o conflictos en el ámbito interno de la relación jurídico-representativa.

Por otro lado, es importante mencionar que las limitaciones acordadas internamente entre el naviero y el capitán no tienen efectos o validez frente a terceros con quienes el capitán interactúa en el ejercicio de sus funciones. Por lo tanto, es de suma importancia que el naviero sea consciente de las implicaciones que conlleva el poder de representación otorgado al capitán, ya que este puede comprometer al naviero ante terceros por medio de sus acciones.

Por consiguiente, la relación jurídico-representativa entre el capitán y el naviero representa un elemento crucial en el ámbito marítimo, en virtud del cual es fundamental establecer claramente el alcance de las facultades representativas del capitán para evitar posibles conflictos o malentendidos tanto internos como externos [14].

B) Las relaciones jurídicas externas: la relación entre capitán y práctico

En el marco de las relaciones jurídicas exteriores del capitán con terceros, la delimitación precisa del alcance de su capacidad de representación determina la responsabilidad del armador y/o el capitán frente a terceros por los actos de este último. El armador será responsable por las acciones del capitán en los casos en que se determine que el capitán ha actuado dentro de las facultades otorgadas como representante del armador en el ejercicio de sus actividades comerciales. En lo que respecta a la contratación del servicio de practica, el capitán, en representación del armador, usualmente se encarga de suscribir el contrato en los casos en que sea necesario ingresar o salir de un puerto. Dos aspectos clave surgen en este contexto: en primer lugar, si el capitán está facultado para celebrar contratos con el práctico en el ejercicio de su capacidad de representación, y en segundo lugar, la responsabilidad que podría atribuirse al capitán al llevar a cabo este acto jurídico, el contrato de practica, haciendo una distinción entre practica obligatorio y practica facultativo. En relación a la primera cuestión, dado que los actos que el capitán puede realizar están determinados legalmente, surge la interrogante de si la celebración del contrato de practica está dentro de esas facultades legalmente establecidas. La normativa especifica las facultades y contratos incluidos dentro del ámbito de la capacidad de representación del capitán, sin incluir específicamente el contrato de practica. Por consiguiente, la posibilidad de que el capitán celebre este contrato en nombre del armador se fundamentaría en interpretaciones más amplias del ámbito de representación del capitán [6].

Dentro del ámbito de las relaciones jurídicas externas entre el capitán y terceros, es fundamental delimitar con precisión el alcance de su poder de representación, ya que de esto dependerá la responsabilidad del naviero y/o del capitán ante terceros por los actos de este último. Es importante destacar que el naviero será responsable de los actos del capitán cuando estos sean realizados en el ejercicio de sus funciones comerciales y dentro de las facultades conferidas en representación del naviero.

En lo que respecta a la contratación del servicio de practica, es común que sea el capitán quien, en nombre del naviero, realice dicha contratación al ingresar y salir de un puerto. Aquí surgen dos aspectos relevantes: en primer lugar, la autorización del capitán para contratar con el práctico en ejercicio de su poder de representación; en segundo lugar, la responsabilidad del capitán derivada del contrato de practica, diferenciando entre practica obligatorio y facultativo.

En relación a la primera cuestión, es necesario considerar si la celebración del contrato de practica está dentro de las facultades legalmente establecidas para el capitán. La legislación detalla las facultades y contratos comprendidos en el ámbito del poder de representación del capitán, y el contrato de practica no se encuentra específicamente mencionado. Por lo tanto, la posibilidad de que el capitán celebre este tipo de contratos en nombre del naviero dependerá de interpretaciones más amplias del ámbito de representación del capitán.

Por tanto, la delimitación precisa del poder de representación del capitán resulta esencial para establecer la responsabilidad del naviero y/o del capitán ante terceros. La contratación del servicio de practica por parte del capitán en nombre del naviero plantea interrogantes sobre la autorización del capitán para realizar dicha contratación, así como las implicaciones legales derivadas de este acto jurídico, distinguiendo entre practica obligatorio y facultativo.

La responsabilidad civil del capitán frente al naviero es un tema crucial en el ámbito marítimo. Esta responsabilidad puede surgir en situaciones donde el capitán, al no solicitar el practica cuando era necesario, ocasiona daños por esa omisión. Del mismo modo, si el capitán solicita innecesariamente el practica, generando gastos superfluos al naviero, también puede incurrir en responsabilidad. Es fundamental que el capitán tome decisiones prudentes y fundamentadas en relación con el practica, considerando el impacto que sus acciones tendrán en la embarcación y en la carga. Asimismo, el capitán también puede enfrentar responsabilidad frente a terceros si la falta de solicitud del practica resulta en daños que requieren ser compensados. En consecuencia, la toma de decisiones del capitán debe ser cuidadosa, considerando tanto los intereses del naviero como la seguridad de terceros involucrados [6].

8.5. Contenido del contrato de practica. Obligaciones de las partes

El contrato de practica, está regulado por normativas específicas que varían según las jurisdicciones marítimas. La función fundamental del practica es proporcionar asesoramiento técnico para facilitar la entrada y salida segura de buques en puertos. Veamos a continuación los aspectos más detallados del contrato:

a) Obligaciones del práctico

El contrato de practica es un acuerdo mediante el cual el práctico se compromete a brindar una serie de servicios fundamentales para garantizar la seguridad y eficiencia en las operaciones marítimas. Entre las responsabilidades del práctico se encuentra la de proporcionar asesoramiento náutico especializado, que abarca desde información sobre las condiciones locales hasta la planificación de rutas seguras. Además, su labor incluye la ejecución de maniobras precisas y seguras durante la entrada y salida del puerto, lo cual requiere habilidades técnicas y un profundo conocimiento de las aguas locales.

La comunicación eficiente con el capitán, las autoridades portuarias y otros actores del tráfico marítimo es esencial para coordinar las operaciones de manera efectiva, minimizando riesgos y optimizando tiempos. El práctico, además, debe mantenerse actualizado mediante formación continua, ya que las normativas y prácticas en el ámbito marítimo evolucionan constantemente. Su compromiso con la seguridad es

fundamental, contribuyendo activamente a la prevención de incidentes y accidentes en el entorno portuario.

Por tanto concluimos que el contrato de practicaje implica un conjunto de responsabilidades vitales que deben cumplirse con precisión y profesionalismo, enmarcadas por normativas específicas de cada país y en constante evolución para adaptarse a los avances en el ámbito marítimo.

b) Obligaciones del Naviero:

a') El pago de la tarifa portuaria como obligación principal

El pago estipulado por el naviero al práctico constituye su principal responsabilidad, y se determina de acuerdo con una tarifa establecida en las condiciones económicas de las licencias concedidas por las Autoridades Portuarias a las Corporaciones de prácticos. Este pago representa la contraprestación por el servicio de practicaje proporcionado. No obstante, existen circunstancias específicas en las que el naviero puede quedar eximido del pago de estas tarifas portuarias. Entre los casos de exención se encuentran los buques de guerra nacionales, así como los buques extranjeros que no lleven a cabo operaciones comerciales y que visiten el puerto con un carácter oficial o de arribada forzosa. Asimismo, se exceptúan del pago de tarifas portuarias las embarcaciones pertenecientes a Autoridades Portuarias y Administraciones públicas, las cuales se destinan a diversas labores oficiales. Por último, también se contemplan como exentas de este pago las embarcaciones de la Cruz Roja Española. En estas situaciones específicas, se reconoce la exención del pago como una medida que reconoce la naturaleza no comercial o el propósito humanitario de estas embarcaciones, otorgándoles un tratamiento diferenciado en cuanto al cobro de tarifas portuarias [6].

b') Seguridad en el embarco y desembarco del práctico, así como durante su estancia a bordo

Las operaciones de embarque y desembarque son funciones críticas para el práctico, implicando un riesgo considerable para su seguridad. El Convenio SOLAS dicta que el naviero debe proveer los medios necesarios para facilitar el trasbordo de los prácticos, asegurando que estas operaciones se lleven a cabo con total seguridad. Esta obligación también implica la protección de la seguridad del práctico a bordo, convirtiéndose en una responsabilidad adicional para el naviero. En este sentido, los miembros de la tripulación asumen un papel crucial al garantizar el cumplimiento adecuado de esta obligación. Asegurar la seguridad del práctico durante estas operaciones no solo es una obligación legal, sino que también es una responsabilidad ética y moral que recae en el naviero y su tripulación. La implementación efectiva de medidas de seguridad durante el trasbordo de los prácticos no solo salvaguarda la integridad física y el bienestar de estos profesionales, sino que también contribuye a la preservación de la seguridad marítima en su conjunto, promoviendo así un entorno de trabajo más seguro y confiable para todos los involucrados en la actividad marítima.

8.6. Naturaleza jurídica del contrato de practicaje

1. El contrato de practicaje como un arrendamiento de servicios

Los contratos de servicios se caracterizan por dos elementos esenciales. En primer lugar, la obligación de llevar a cabo una actividad sin garantizar un resultado específico. En segundo lugar, la realización de dicha actividad a cambio de una compensación. En esencia, en un contrato de prestación de servicios, se ofrece una actividad a cambio de una compensación económica, sin que exista una garantía directa sobre el resultado del servicio. El objeto del contrato se centra en la actividad en sí misma, sin compromisos explícitos sobre el resultado. Por ello, en el arrendamiento de servicios, el proveedor adquiere una obligación de medios hacia el cliente, enfocada en llevar a cabo diligentemente la actividad sin asegurar necesariamente un resultado específico. En otras palabras, la obligación en un contrato de servicios se limita a los medios utilizados, ya que el proveedor no asume riesgos ni garantiza el resultado. El incumplimiento ocurre no por la falta de obtención de un resultado específico, sino por no proporcionar el servicio contratado o por hacerlo sin la debida diligencia [6].

Para determinar si el contrato de practicaje puede ser considerado dentro de la categoría de arrendamiento de servicios, es necesario analizar si comparte las características fundamentales de este tipo de contrato. En primer lugar, es preciso considerar si el practicaje implica que el práctico se compromete a llevar a cabo una actividad sin garantizar un resultado específico. Esta interpretación se sostiene si entendemos que la labor del práctico se limita a brindar asesoramiento, indicando la ruta más adecuada para el buque y sugiriendo maniobras náuticas para garantizar la seguridad de la navegación.

Como vemos, los contratos de servicios se basan en la realización de actividades a cambio de una retribución, sin garantizar directamente resultados específicos. Estos contratos se centran en la obligación de medios, donde el proveedor se compromete a llevar a cabo diligentemente la actividad sin asumir riesgos ni asegurar un resultado concreto, siendo su incumplimiento determinado por la falta de prestación del servicio acordado o por llevarlo a cabo sin la debida diligencia.

La normativa administrativa actual sobre el practicaje refleja claramente la idea de que el práctico no dirige directamente la derrota ni ejecuta las maniobras del buque, limitándose a proporcionar asesoramiento mediante indicaciones, consejos o asistencia. Por lo tanto, la actividad del práctico se concibe como un asesoramiento, y su compromiso se reduce a brindar indicaciones o asistencia con la diligencia necesaria, estableciendo así una obligación de medios hacia el naviero.

Bajo esta perspectiva, es fundamental comprender que el contrato de practicaje no está orientado hacia la obtención de un resultado específico, sino más bien hacia la prestación de un servicio de asesoramiento. Esto lo diferencia sustancialmente de las obligaciones de resultado típicas del arrendamiento de obra. El práctico no tiene un papel directivo en la derrota o ejecución de las maniobras del buque, lo que implica que su compromiso se limita a proporcionar asesoramiento mediante indicaciones, consejos o asistencia.

De acuerdo con esta interpretación, la actividad del práctico se configura como un asesoramiento puro, siendo su compromiso exclusivamente brindar indicaciones, consejos o asistencia, cumpliendo así con su *facere* u obligación de hacer. Esto se traduce en una obligación de medios hacia el naviero, con la diligencia exigible. Es importante subrayar que la responsabilidad del práctico se reduce a posibles indicaciones incorrectas al capitán, eximiéndolo de la responsabilidad por daños en caso de un accidente marítimo cuando se demuestre que sus indicaciones fueron acertadas.

Por lo tanto, es evidente que la responsabilidad del práctico está estrechamente ligada a la calidad y precisión de las indicaciones y consejos que proporciona, y no a la consecución final de un resultado específico. Esta concepción del practicaje como servicio de asesoramiento conlleva implicaciones significativas en cuanto a la determinación de responsabilidades en un contexto marítimo, ya que delimita claramente el alcance de la actuación del práctico y, por consiguiente, su responsabilidad en el desarrollo de las operaciones de un buque.

La interpretación expuesta se apoya en la legislación vigente y adquiere mayor relevancia al observar que en países con normativas similares en cuanto al practicaje, se tiende a adoptar esta misma interpretación sobre el alcance de los compromisos asumidos por el práctico. Se destaca la prevalencia de una obligación de medios sobre una de resultado, en línea con los contratos de arrendamiento de obra. Esta característica es común en los contratos de arrendamiento de obra, lo cual respalda la postura expuesta.

Por otro lado, la prestación del servicio de practicaje implica el pago de un precio establecido en la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria. Esta circunstancia evidencia que el contrato de practicaje se ajusta al formato de un contrato de servicios, dado que la realización de una actividad o servicio se efectúa a cambio de una retribución económica.

Se podría argumentar en contra de clasificar el contrato de practicaje como un arrendamiento de servicios, que tradicionalmente en los contratos de servicios la prestación se realiza en una situación de dependencia respecto al destinatario del servicio. No obstante, en la configuración actual de los arrendamientos de servicios, la independencia del proveedor del servicio es cada vez más común, lo que hace ambigua esta calificación. Por consiguiente, la independencia del práctico al brindar su servicio de asesoramiento de

manera independiente al naviero, no debería dificultar la clasificación del contrato de practicaaje como un contrato de servicios [6].

En definitiva, considerando la interpretación respaldada por la legislación vigente y la caracterización del servicio de practicaaje como un contrato de servicios, se puede afirmar que este tipo de contrato se adecua a las disposiciones legales y normativas vigentes. La evolución de las modalidades de prestación de servicios respalda esta clasificación, lo cual refuerza la pertinencia de interpretar el contrato de practicaaje bajo esta perspectiva.

Es relevante resaltar que la existencia de Corporaciones de prácticos, en las cuales los prácticos se integran como sociedades profesionales, apunta a una característica común en los contratos de servicios, donde las prestaciones son acordadas por empresas de servicios que adoptan formas societarias. No obstante, es crucial enfatizar que la Corporación de prácticos no se considera una parte contratante en el contrato de practicaaje. En cambio, el practicante se presenta como el contratista, con una condición que podría equipararse a la de un empleado público según una legislación específica. Esta distinción es fundamental en el entendimiento de las relaciones laborales y contractuales en el contexto del practicaaje, ya que el estatus jurídico y las responsabilidades asociadas difieren significativamente entre las partes involucradas [16].

8.6.1. El contrato de practicaaje como un arrendamiento de obra

El contrato de arrendamiento de obra se distingue por comprometerse a lograr un resultado específico, no solo a realizar una actividad. La compensación del contratista está directamente ligada a la obtención de este resultado, y el pago se efectúa únicamente cuando se alcanza dicho objetivo. A diferencia de los contratos de servicios, en los que el foco está en la actividad o cantidad de trabajo, en el arrendamiento de obra el énfasis recae en el resultado tangible o intelectual de una actividad humana específica. Esto implica que el contratista adquiere una obligación de resultado, garantizando la consecución del objetivo como contenido de su prestación. De esta manera, el incumplimiento se presenta si el contratista no logra el resultado comprometido, ya que asume la responsabilidad y garantiza dicho resultado, diferenciándose así del contrato de servicios [6].

La aplicación de estas características en el contrato de practicaaje se da si se considera que el práctico no solo presta el servicio de practicaaje, sino que también se compromete a alcanzar un resultado específico en esta actividad. Esta interpretación es válida si la labor del práctico no se limita únicamente al asesoramiento, sino que incluye la dirección de la ruta más idónea para el barco y la ejecución de otras maniobras náuticas necesarias para la seguridad de la navegación. En este sentido, el práctico asume la responsabilidad de garantizar un resultado específico, lo que encaja dentro de la dinámica del arrendamiento de obra.

El contrato de arrendamiento de obra se diferencia de los contratos de servicios en que compromete al contratista a lograr un resultado específico, asegurando así la consecución de dicha meta. Esta distinción es relevante al aplicarse al contrato de practicaaje, donde la labor del práctico va más allá del simple asesoramiento, comprometiéndose a alcanzar resultados concretos en beneficio de la seguridad de la navegación.

La labor del práctico, en la actualidad, trasciende el mero asesoramiento para adentrarse en la ejecución y compromiso orientados a alcanzar resultados concretos. Es crucial considerar diversos criterios para definir la extensión del asesoramiento del práctico según las circunstancias prácticas. A pesar de que la ley dicta que el capitán siempre ostenta el mando del buque, concede al práctico la facultad de ordenar o incluso ejecutar maniobras con el consentimiento explícito o implícito del capitán. En tales situaciones, la labor del práctico puede implicar un compromiso para lograr un resultado, y no únicamente brindar asesoramiento, lo cual supera la noción de un simple arrendamiento de servicios [16].

Aun cuando la actividad del práctico se limite a proporcionar información al capitán sobre las maniobras, considerar el contrato de practicaaje como un arrendamiento de obra resulta plausible. Esto sería válido si la

tarea u "obra" que el práctico se compromete a realizar puede equipararse al asesoramiento proporcionado por otros profesionales liberales al emitir un dictamen o proporcionar información específica.

Por otro lado, el arrendamiento de servicios, donde la actividad para alcanzar el resultado la realiza el práctico como contratista o empresa independiente, manifiesta una independencia característica del arrendamiento de obra en el practicaje. Esta distinción resulta relevante en el marco regulatorio y práctico del practicaje, ya que influye en las responsabilidades y alcance de la labor del práctico.

El contrato de practicaje, al ser encajado dentro de la categoría de contrato de obra, presenta una plausibilidad fundamentada en diversos elementos que permiten su adecuación a esta clasificación. En primer lugar, la noción de que "puede contratarse la ejecución de una obra" se presenta de manera excepcionalmente genérica en la regulación civil, abarcando todas las obras razonables que puedan ser objeto de acuerdo entre partes privadas, lo cual permite una amplia interpretación que incluya la actividad del práctico al dirigir la derrota o ejecutar maniobras náuticas como la ejecución de una obra.

Asimismo, la naturaleza de la obra en el practicaje plantea la cuestión sobre si el resultado buscado, como dirigir la derrota o realizar maniobras seguras, puede clasificarse como una obra material o intelectual. La interpretación de la doctrina civilista destaca que la ejecución implica llevar a cabo la realización completa de una tarea, con la obra concluida y total, lo cual es aplicable al practicaje, ya que la ejecución se daría cuando el práctico se encarga de dirigir la derrota del buque en todo el tramo necesario de la navegación o cuando realiza una maniobra específica por sí mismo hasta su conclusión [6].

A favor de clasificar el contrato de practicaje como arrendamiento de obra en lugar de arrendamiento de servicios, se argumenta que el practicaje se presta como una unidad de acto, finalizando de manera continua cuando concluye la maniobra. En consecuencia, al igual que el contrato de obra, el contrato de practicaje se considera de tracto único, a diferencia del contrato de servicios que se considera de tracto sucesivo.

En resumen, el encaje del contrato de practicaje en la categoría de contrato de obra se fundamenta en la amplia interpretación que permite la regulación civil, la naturaleza de la obra en el practicaje y la consideración de este contrato como una unidad de acto, brindando argumentos consistentes para su clasificación como contrato de obra.

8.7. Extinción del contrato de practicaje

Las causas de extinción del contrato de practicaje no presentan singularidades notables en comparación con otros contratos similares. Por ende, resulta pertinente hacer alusión a las obras generales que examinan las razones específicas de terminación de contratos de arrendamiento de servicios y de obra. Es fundamental reconocer que la finalización de un contrato de practicaje puede obedecer a circunstancias diversas, tales como incumplimientos contractuales, decisiones unilaterales de las partes o situaciones de fuerza mayor. Por lo tanto, el estudio detallado de estas causas resulta crucial para la comprensión integral de la terminación de dicho contrato [6].

8.7.1. Exención de Practicaje

Además del TR LPEMM de 2011 y del RGP de 1996, el marco legal del practicaje se complementa con otras normativas de índole público-administrativa de rango inferior. Estas disposiciones, emitidas por el Ministerio de Fomento para la elaboración y aplicación del RGP de 1996, son fundamentales para regular las condiciones específicas del servicio portuario de practicaje [Anexo 1].

En primer lugar, la Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, cobra relevancia al establecer las condiciones para la concesión de exenciones al servicio portuario de practicaje. Esta normativa, en conformidad con el artículo 9 del RGP de 1996, define las circunstancias en las que ciertas categorías de buques se encuentran exentas del servicio de practicaje. Entre estas categorías se incluyen embarcaciones vinculadas a la

Autoridad Portuaria, aquellas destinadas a trabajos en el dominio público portuario, los barcos de suministro y aprovisionamiento, así como los dedicados a servicios portuarios establecidos en el puerto. Además, se contempla la exención para buques cuya tripulación cuente con un capitán que haya ejercido, incluso de manera interina, como práctico en el puerto correspondiente o haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

Por otro lado, la Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio, regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaje portuario, en conformidad con el artículo 13 del RGP de 1996. Esta disposición es esencial para garantizar que aquellos que prestan servicios de practicaje cuenten con la capacitación necesaria para desempeñar sus funciones de forma competente y segura.

La regulación marítima actual contempla la posibilidad de otorgar exenciones temporales en circunstancias específicas, a pesar de las exenciones generales existentes. Dichas exenciones se conceden considerando varios factores, como el conocimiento del capitán o patrón sobre el puerto, la frecuencia de movimientos en puertos particulares, las características técnicas de la embarcación, la infraestructura disponible para las maniobras, la intensidad y tipo de tráfico marítimo, el tipo de mercancías transportadas, entre otros aspectos especificados por la normativa de la Organización Marítima Internacional.

Para obtener una exención temporal, los capitanes interesados deben demostrar experiencia suficiente en el mando de embarcaciones y superar pruebas que evalúan su conocimiento sobre aspectos específicos de cada puerto, como señalización marítima, corrientes, mareas, sondas, vientos, configuración de muelles, entre otros. Además, se requiere un conocimiento del idioma castellano e inglés OMI para las comunicaciones marítimas.

Posterior a esta regulación, la Dirección General de la Marina Mercante emitió la Instrucción núm. 5/2014, la cual establece criterios específicos en la concesión de exenciones en el servicio de practicaje. Esta instrucción tiene como objetivo uniformizar los procedimientos de las Capitanías Marítimas al evaluar solicitudes de exención para determinados capitanes, contribuyendo así a una mayor coherencia y uniformidad en la aplicación de estas exenciones. La estandarización de los procedimientos busca garantizar que las decisiones tomadas estén basadas en criterios claros y objetivos, evitando así posibles inequidades en la concesión de exenciones [16].

Capítulo 9.- Marco Internacional actual e incierto futuro del practicaje en España

A lo largo de los años, se ha generado un extenso debate en el Parlamento Europeo entre los estados miembros acerca de la liberalización de los servicios portuarios. A pesar de que, hasta la fecha, ninguna de estas propuestas ha logrado el consenso necesario, es un hecho que algunos países han optado por asumir el control sobre este tema, llevando a cabo modificaciones en sus modelos de servicios portuarios.

9.1. Contexto internacional

En el caso de Alemania, la formación de prácticos se lleva a cabo en instituciones especializadas, las cuales ofrecen cursos con una duración de dos años. Estos programas engloban tanto formación teórica como práctica en áreas como navegación, meteorología, comunicaciones, seguridad marítima y derecho marítimo. No es requisito indispensable haber sido capitán anteriormente para postular como práctico, pero se deben cumplir ciertos requisitos, como contar con formación específica en una escuela especializada, aprobar los exámenes oficiales de práctico y tener al menos dos años de experiencia práctica como oficial de puente. Algunas de las instituciones especializadas en formación de prácticos en Alemania son: Deutsche Seeakademie Rostock, Hochschule Wismar y la Technische Universität Hamburg.

Por otro lado en Francia, al igual que en Alemania, se ha eliminado el requisito de tener experiencia como capitán de un buque, reemplazándolo por la necesidad de demostrar un total de 72 meses de navegación como OOW. Además de este requisito, y con el objetivo no sólo de seleccionar a los candidatos para este puesto, sino también de garantizar a las empresas navieras que el talento en el que han invertido permanezca en sus manos, existe la limitación por edad. Esto implica que para acceder a un puesto de práctico en Francia, además de demostrar la experiencia y formación específica mencionada anteriormente, se debe tener entre 24 y 35 años.

Haciendo uso de estos y otros ejemplos provenientes de la Unión Europea, podemos observar claramente cómo en España surge la necesidad urgente de iniciar un debate acerca del porvenir de esta actividad profesional. Es imprescindible comprender su singularidad y explorar alternativas, siguiendo el ejemplo de otros países, con el fin de asegurar que las limitadas plazas existentes en nuestro país sean ocupadas por los profesionales más capacitados y no por aquellos con mejores relaciones. En España, generalmente se gestiona a nivel local, por lo que no existe un monopolio a escala nacional. No obstante, como detallaremos más adelante en este capítulo, en todos los puertos españoles el servicio recae en una sola entidad, lo que podría considerarlos como un monopolio a nivel local.

En el ámbito internacional, numerosos países han buscado la liberalización del practicaje con el fin de fomentar la competencia y mejorar la eficiencia. Sin embargo, la implementación de medidas para abrir este mercado se ha enfrentado a desafíos debido a la importancia de primar la seguridad marítima y la necesidad de mantener elevados estándares de servicio. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha impulsado debates sobre las mejores prácticas y estándares internacionales; sin embargo, la efectiva liberalización varía según las políticas de cada país. Aunque se han explorado acuerdos para liberalizar el practicaje a nivel internacional, la implementación real ha sido limitada debido a consideraciones de seguridad y la necesidad de mantener elevados estándares operativos, considerando también el interés de ciertos sectores en no permitir la entrada de otras empresas que les generen competencia. [18]

El consenso en cuanto a la liberalización ha sido objeto de intensos debates en diversos foros internacionales, donde se han sostenido discusiones fundamentadas en principios clave. Entre las bases específicas consideradas se encuentran:

- Competencia justa: Fomentar la competencia entre los proveedores de servicios de practicaje con el fin de asegurar la aplicación de tarifas equitativas y la prestación de servicios eficientes.
- Estandarización de prácticas: Establecer normativas a nivel internacional para las prácticas de practicaje, propiciando de esta forma una uniformidad en la calidad y seguridad en todo el ámbito global.
- Transparencia en las tarifas: Abogar por la transparencia en la fijación de las tarifas de practicaje, con el propósito de evitar prácticas monopolísticas y garantizar que los costos sean proporcionales y razonables en relación a los servicios prestados.

- Acceso equitativo: Garantizar que múltiples proveedores tengan un acceso equitativo a oportunidades de practica en los puertos, evitando así la formación de monopolios locales y fomentando la incorporación de nuevos competidores en el sector.
- Cooperación internacional: Facilitar la cooperación entre países con el fin de compartir las mejores prácticas, experiencias y conocimientos en la gestión del practica, promoviendo de esta manera la instauración de estándares globales.

9.2. Situación actual del practica en España

En la mayoría de los puertos españoles, se observa una diversidad de servicios portuarios gestionados de manera indirecta a través de entidades privadas. El predominante sistema de concesión exclusiva o de autorización administrativa restringida a unos cuantos operadores ha generado situaciones de monopolio u oligopolio, en las que rara vez se produce una auténtica competencia en términos de precios. Esta falta de competencia se ve acentuada por la participación de la Administración en el establecimiento de tarifas máximas que prácticamente se convierten en tarifas uniformes para todas las empresas del sector que operan en el puerto.

Por tanto, se considera que este escenario es el más adecuado para proponer la implementación de medidas que fomenten la competencia en la actualidad. El Tribunal valora la viabilidad de liberalizar este sector, permitiendo que el servicio de practica se preste sin restricciones por todas aquellas personas debidamente habilitadas por la Dirección General de la Marina Mercante. La apertura del mercado, favoreciendo la competencia entre empresas privadas con el fin de mejorar los servicios, se plantea como una medida que aportaría mayores garantías para las inversiones externas que busquen desarrollarse tanto en infraestructura como en nuevas rutas. Un ejemplo claro de esto es el transporte marítimo de cabotaje, el cual, una vez liberalizado y tras un período de adaptación, logró convertirse en el responsable del 60% del tráfico marítimo total de la Unión Europea. [18]

En la actualidad, los prácticos y sus corporaciones se encuentran representados exclusivamente por el Colegio Oficial Nacional de Prácticos (CONP). La Federación de Prácticos de España, que los representó desde el año 1909 hasta el año 2003, ha quedado en tareas marginales o residuales tras la creación del CONP. Las corporaciones adolecen de esta manera la falta de una organización empresarial que las represente, asesore y coordine criterios profesionales entre ellas. El CONP asume y lleva a cabo algunas de estas funciones ante la administración y las instituciones, lo que constituye una situación peculiar, ya que el liderazgo y la representación de las corporaciones de prácticos deberían residir en una asociación patronal, no en un colegio profesional. Esta situación pone de manifiesto, en nuestra opinión, la insuficiente vocación empresarial de los prácticos. La arrolladora tendencia hacia la liberalización de la economía, y en particular del sector marítimo portuario, demanda un cambio en la cultura de gestión de las sociedades de prácticos. En la actualidad, el practica y las corporaciones requieren un nuevo impulso para poder competir y mejorar, o al menos mantener su posición. Adaptarse a las exigencias de los nuevos tiempos. Seguramente no es necesario modificar los principios profesionales del practica, pero resulta inevitable transformar la gestión actual de las corporaciones, que son empresas en todos los aspectos, cuyos accionistas, los prácticos, deben buscar el mejor modelo de dirección societaria, capaz de superar sistemas de gestión defensiva, poco apropiados para asegurar el éxito futuro. Al igual que en 1909, este es el momento de crear una organización empresarial profesionalizada que represente y administre los intereses de las empresas de prácticos. [19]

Pero hemos de tener también en cuenta por qué está legislado el hecho de que el practica sea prestado por un único operador

El Servicio de Practica está limitado a un solo operador por área portuaria porque el Práctico debe informar de las anomalías y deficiencias que encuentre en los buques a los que presta servicio, como se exige en el Reglamento (UE) 2017/352: "...Por otra parte, la Directiva 2019/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo dispone que los Prácticos informen a las autoridades competentes de las anomalías aparentes que puedan resultar perjudiciales para la navegación segura del buque o constituir una amenaza o ser dañinas al medio marino". Igualmente, lo exige el RGP en su artículo 23, "Comunicación de acaecimientos

en relación con la seguridad marítima”. Los prácticos deberán dar cuenta de forma inmediata a la Capitanía Marítima de cualquier suceso o acaecimiento que se produzca con motivo de la prestación del servicio portuario de practicaaje y que afecte, o pudiera afectar, a la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en la mar o el medio ambiente marino, incluyendo las deficiencias observadas y las anomalías detectadas en los buques durante las maniobras de entrada y salida del puerto o en las maniobras náuticas dentro de éste que puedan ser relevantes a aquellos efectos. El Servicio de Practicaaje está obligado a denunciar a sus clientes los navieros, capitanes, cuyos buques, no trabajan u operan correctamente ya sean sus equipos de navegación, o propulsión, o las propias tripulaciones. [18]

Pongamos el ejemplo de un asesor o un abogado, ¿denunciaría a su propio cliente?

Por ello el Reglamento (UE) 2017/352, en su Considerando (39) dice: “A fin de evitar posibles conflictos de intereses entre esas funciones de interés público y las consideraciones comerciales, el Capítulo II del presente Reglamento no se debe aplicar al practicaaje.”

Configurar un nuevo modelo de acceso para ejercer como práctico es uno de los más aclamados cambios. No sólo operan con un sistema monopolista, sino que las corporaciones son las que dependiendo de su propio criterio, admiten o no el acceso de un individuo como socio de dicha corporación. El problema de este hecho es que podría existir la picaresca de que los puestos acaben siendo ocupados por amiguismo, familiaridad, etc.

9.3. Los avales

Por otro lado a día de hoy existe un requisito de solvencia financiera, que en lo que al practicaaje se refiere carece de sentido, pues no habiendo competencia efectiva no se sujeta la necesidad de poner un aval para acceder a la Corporación. Estos avales varían en función del puerto, pero alcanzan cantidades que oscilan el medio millón de euros. De querer justificar un fondo, sería suficiente conque la propia Autoridad Portuaria embargase la recaudación de los prácticos, sin necesidad del aval previamente mencionado. A fin de cuentas, estos avales son concedidos por medio de créditos bancarios, justificados en una alegre remuneración por sus futuros servicios. De esta manera, sólo acaba beneficiando a los bancos y encareciendo el servicio en sí mismo. [17]

9.4. Las exenciones. Tarifas fijadas para salvar los servicios portuarios

Hemos también de lanzar una baza en favor de las Corporaciones de Prácticos con respecto a los certificados de exenciones de practicaaje. Es económicamente inviable que el práctico de un pequeño puerto, cuya mayoría de capitanes están exentos de embarcar práctico, estén también exentos de ningún tipo de pago. Las Autoridades Portuarias no aportan nada, y debería de autorizarse una tarifa de Practicaaje por disponibilidad que la abonasen los buques que operan en ese puerto, de forma que, cuando un buque precise el Servicio de Practicaaje lo pueda tener las 24 horas, los 365 días del año, como exige el TRLPEMM y el Reglamento (UE) 2017/352.

Se debería implantar una tarifa de practicaaje vinculada a las obligaciones de servicio público de cobertura universal y disponibilidad completa e inmediata. Sin esa tarifa de disponibilidad se pone en serio riesgo la prestación del servicio por falta de Prácticos y de medios, incumplándose por tanto el art. 12 del Reglamento (UE) 2017/352 “fijar las tarifas de Practicaaje de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y proporcionales al coste del servicio prestado”. Si solo hay un 10% de buques que necesitan Práctico en ese puerto, ¿deberían éstos soportar el coste del Servicio de Practicaaje?. Parece algo injusto, pues los Capitanes de buques exentos pueden perder la exención y necesitar Práctico en cualquier momento, por ejemplo, cuando tienen una avería en sus motores, hélices de proa, portan mercancías peligrosas, o pasan cerca de un buque que están operando con MMPP.

9.5. Las actuaciones del Parlamento Europeo

Los acuerdos constitutivos de la Unión Europea contemplan de forma general los principios de Libertad de Establecimiento y de Prestación de Servicios, que son aplicables a la gran mayoría de los servicios, incluidos los de transporte y sus actividades relacionadas. Desde la perspectiva de los usuarios, se evidencian las ventajas económicas de los mercados competitivos: la posibilidad de elegir entre distintos proveedores, una mayor calidad y precios más bajos. Por consiguiente, en la actualidad, las autoridades de defensa de la competencia suelen ser sumamente restrictivas al considerar los argumentos de algunos sectores que alegan ser "monopolios naturales" y solicitan ser excluidos de los principios generales de libertad de mercado. Por su parte, las empresas tienden a sentirse más seguras mediante contratos o autorizaciones de larga duración con un único proveedor para cada servicio. Esta es la situación real en todos y cada uno de los puertos españoles. [17]

El documento titulado "El Libro Verde" representa uno de los esfuerzos de la Comisión Europea por abordar esta problemática. A pesar de que la situación descrita es ampliamente reconocida, no fue sino hasta 1997 que la Comisión Europea tomó medidas concretas para aplicar los principios de liberalización establecidos en el Tratado de la Unión en el ámbito portuario. La creciente conciencia en favor del desarrollo del transporte marítimo intraeuropeo (Short Sea Shipping, SSS) fue decisiva para poner sobre la mesa esta cuestión. El "Libro Verde" se publicó en diciembre de 1997 y abordaba principalmente dos objetivos: la introducción de competencia en la prestación de servicios "dentro de cada puerto" para favorecer mejoras en la relación calidad-precio, así como la regulación de las condiciones de competencia "entre puertos" para evitar distorsiones mediante ayudas estatales u otros respaldos equivalentes.

Casi nueve años han transcurrido desde la publicación del Libro Verde, y ambas iniciativas legislativas han fracasado. Resulta sumamente relevante analizar detenidamente las causas y los múltiples intereses que han provocado una enérgica oposición a los principios de libre acceso al mercado que han contribuido a mejorar la relación calidad-coste para los usuarios en numerosos servicios, pero que han sido firmemente contestados en el ámbito de los puertos marítimos, tanto por las asociaciones de prestadores de servicios como por los sindicatos, llegando al punto de bloquear las iniciativas de liberalización.

Las protestas se justifican en el deseo tanto de las empresas como de los trabajadores de los servicios portuarios de impedir la introducción de competencia a fin de mantener las situaciones de monopolio u otros privilegios que actualmente disfrutan. Aunque esta oposición es comprensible desde un punto de vista humano, no debería ser aceptable indefinidamente en términos políticos ni económicos. Por las mismas razones, no se habrían eliminado los monopolios energéticos, de telecomunicaciones, de servicios aeroportuarios, etc., y es que algunos consideran que las Corporaciones de Prácticos operan en un monopolio mayor que el que el Estado concede a notarios, donde al menos se puede elegir entre varios.

El Parlamento Europeo también ha buscado implementar una serie de paquetes de medidas en este sentido. El Paquete de medidas 2 (PP2) "Competencia regulada" introduce el concepto de la prestación libre de servicios bajo un régimen de acceso regulado al mercado. La libertad para prestar servicios puede ser limitada en virtud de este acceso regulado al mercado si está justificada por la falta de espacio en la zona portuaria o por las obligaciones de servicio público (disponibilidad, accesibilidad, entre otros). En estas situaciones, los servicios recientemente asignados están sujetos a un proceso de licitación pública y, en el caso de operaciones internas, el servicio debe ser restringido. Los servicios en situación de monopolio u oligopolio están sujetos a la supervisión de precios. La transparencia en las relaciones financieras entre autoridades públicas, autoridades portuarias y proveedores de servicios portuarios está garantizada a través de cuentas independientes, y las normativas vinculan la fijación de las tarifas portuarias a los costos reales de infraestructura. Un comité de usuarios del puerto promueve la coordinación de los servicios dentro del mismo. Los sindicatos de trabajadores portuarios se oponen firmemente a las disposiciones de la UE que afectan a los sistemas actuales sobre el trabajo portuario en ciertos Estados miembros. Los representantes de los servicios de practicaje argumentan que, a pesar de ser un servicio remunerado, no es un servicio económico y por lo tanto debe quedar excluido de la presión competitiva. [17]

9.6. Debate entre seguridad y economía

En las últimas décadas, se han extendido en el ámbito marítimo criterios favorables a una mayor liberalización económica y apertura de mercados, lo que ha generado un profundo análisis del practicaje en todas sus facetas. Los principios de seguridad en los que se fundamenta el servicio están siendo ampliamente discutidos y a veces enfrentados con los de Economía, al cuestionarse la conveniencia de introducir la competencia libre en los servicios portuarios. Habiendo experimentado resultados desfavorables en los estados de Florida y Alaska, en Estados Unidos se ha retomado el modelo de "único" servicio por puerto en lo que respecta al practicaje, mientras que la Comisión Europea ha elaborado una Directiva para abrir los servicios portuarios al mercado, la cual fue rechazada por el Parlamento Europeo en su mayoría, al negar la inclusión del practicaje en la misma por razones de seguridad marítima. Paralelamente, antes de conocerse el resultado final de dicha Directiva, el Gobierno español ha presentado un anteproyecto de "Ley de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos" ante su Parlamento, el cual plantea la posibilidad de romper con el actual modelo de un único proveedor de practicaje en cada puerto. A pesar de lo anterior, en un futuro cercano, la rápida adopción de nuevas tecnologías y sistemas de comunicación en los buques podría dar lugar a cambios operativos en los prácticos, aunque no se prevé su desaparición. A nivel internacional, y como consecuencia de importantes accidentes marítimos, la tendencia actual apunta a reforzar la obligatoriedad del practicaje en zonas costeras de especial dificultad y sensibilidad, así como a promover la formación y especialización de los prácticos. [19]

Conclusión

En el análisis exhaustivo del practicaaje y la figura del práctico, se ha buscado proporcionar al lector una visión completa y detallada sobre este tema crucial, enfocándonos en la participación fundamental del práctico en la seguridad de la navegación marítima y portuaria.

Desde una perspectiva histórica, hemos explorado la evolución de la actividad del practicaaje, considerando las distintas entidades involucradas en esta labor. El objetivo ha sido exponer de manera exhaustiva toda la información que abarca la complejidad del practicaaje, desde sus orígenes hasta su papel contemporáneo.

Al abordar el aspecto jurídico del practicaaje, hemos examinado esta cuestión desde dos prismas cruciales. En primer lugar, la titularidad del servicio, ostentada por un único sujeto a través de la concesión de una licencia. En este escenario, la Corporación de Prácticos del puerto correspondiente emerge como un actor privilegiado, asumiendo la totalidad de la prestación del servicio sin competencia directa.

Sin embargo, consideramos que un marco regulador que permita la presencia de múltiples empresas prestadoras del servicio de practicaaje, operando en un entorno competitivo, podría potenciar la seguridad de la navegación y garantizar la adecuación del practicaaje a los estándares de calidad necesarios. Este enfoque competitivo podría generar incentivos para la mejora continua y la innovación en el ámbito del practicaaje.

La necesidad inminente del servicio de practicaaje se origina en el crecimiento constante del tráfico portuario y sus complejidades asociadas. La presencia de una tripulación no familiarizada con las aguas portuarias y las circunstancias específicas que en ellas se desarrollan hace imprescindible la asistencia de un práctico, contribuyendo así a la reducción de accidentes marítimos y fortaleciendo la seguridad en las operaciones marítimas.

En conclusión, el practicaaje no solo se revela como un servicio necesario para la seguridad de la navegación, sino también como un elemento propulsor del desarrollo del sector marítimo y sus operadores en España. No obstante, es esencial abordar las rigideces regulatorias y la significativa intervención del sector público, así como las barreras existentes para acceder a la prestación del servicio privado, con el fin de optimizar la eficiencia y competitividad de este vital componente de la actividad marítima. En un mundo tan cambiante, cuyas evoluciones cada vez son más rápidas, se hace necesaria una completa revisión del modelo de practicaaje en nuestro país. Si este gremio quiere avanzar, o al menos conseguir mantenerse como hasta ahora, deberá hacer concesiones y llegar a acuerdos, lo cual no significa renunciar a ningún derecho que hayan conseguido a lo largo de la historia.

Bibliografía

- [1] Agustín Vigier de Torres. (s. f.). *CURSO DE DERECHO MARITIMO*
- [2] ARROYO, I. (2022). *COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO*
- [3] Velasco San Pedro & Luis Antonio. (s. f.). *Código de Comercio de 1829.*
- [4] PULIDO BEGINES, Juan Luis. *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima. 1o Edición, Tecnos, 2009*
- [5] IÁÑEZ LLAMAS, Francisco José. *Practicaje de Puerto: Evolución, vicisitudes y circunstancias. 1o Edición, Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, 2015*
- [6] FERNÁNDEZ RUÍZ, Jose Luis, *El Práctico de Puerto y el Contrato de Practicaje, 1o Edición, Ediciones Nauta, 1964*
- [7] BOE-A-1885-6627 *Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.* (s. f.). De <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1885-6627>
- [8] BOE-A-2007-15087 *Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio, por la que se regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaje portuario.* (s. f.). De https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-15087
- [9] BOE-A-2011-16467 *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.* (s. f.). Recuperado 30 de diciembre de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>
- [10] Capmany, A. de. (2019). *Libro del Consulado del Mar.*
- [11] Douglas, R., Lane, P., & Peto, M. (1998). *Douglas and Geen on the Law of Harbours Coasts and Pilotage* (5th edition). Informa Pub.

- [12] Ibarra, J. (1793). *Ordenanzas generales de la armada naval, parte primera: Sobre la gobernacion militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar. T. I* (Madrid, widow of Joaquin Ibarra&Royal Press, 1793).
- [13] Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Pub. L. No. Ley 27/1992, BOE-A-1992-26146 39953 (1992). <https://www.boe.es/eli/es/l/1992/11/24/27>
- [14] Mandaraka-Sheppard, A. (2006). *Modern Admiralty Law*. Routledge-Cavendish. <https://doi.org/10.4324/9781843141969>
- [15] Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Pub. L. No. Real Decreto 393/1996, BOE-A-1996-6171 10509 (1996). <https://www.boe.es/eli/es/rd/1996/03/01/393>
- [16] Padilla González, R. (1995). *Aproximación a las figuras del práctico y del practicaje a la luz de la ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante. Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al profesor Manuel Broseta Pont*, Vol. 3, 1995, ISBN 84-8002-218-3, págs. 2731-2778, 2731-2778. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=613179>
- [17] *Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos*. COM (2013) 296 final. 2013/0157 (COD) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0296&from=ES>
- [18] <<La desregulación en el sector portuario: Informe del Tribunal de Defensa de la Competencia>> <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/274426.pdf>
- [19] “La regulación legal del practicaje”. Diputación foral de Gipuzkoa <https://www.gipuzkoa.eus/es/web/aintzinako-lanbideak/regulacion-legal>

MINISTERIO DE FOMENTO

12891 *ORDEN FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaaje.*

El artículo 102.8, apartado a), de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, atribuye a la Administración Marítima la competencia para determinar la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practicaaje, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los Prácticos.

A su vez, el artículo 9.2 del Reglamento General de Practicaaje, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, reitera que la Dirección General de la Marina Mercante podrá facultar a determinados capitanes y patronos de buque para la no utilización del servicio portuario de practicaaje en puertos, buques y zonas de atraque concretos. Dicha habilitación trae causa de lo dispuesto en el apartado 1 del citado artículo, a cuyo tenor la Dirección General de la Marina Mercante puede establecer excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

Esta Orden tiene, en consecuencia, por objeto desarrollar el citado precepto del Reglamento General de Practicaaje poniendo de manifiesto la concatenación entre sus apartados 1 y 2, y así establecer una secuencia que se inicie con la determinación de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaaje, continúe, en su caso, con la no obligatoriedad de su utilización a través de las oportunas excepciones, y concluya con el otorgamiento de exenciones a los efectos de articular el establecimiento de las excepciones antes señaladas. Asimismo, la Orden desarrolla y precisa los criterios generales que para otorgar las exenciones se contienen en el mencionado artículo 9.2 del Reglamento General de Practicaajes.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y definiciones.*

1. Esta Orden tiene por objeto regular los supuestos de otorgamiento de exenciones a la obligatoriedad del servicio portuario de practicaaje, así como fijar los motivos para la suspensión de las citadas exenciones y los requisitos para su prórroga, en desarrollo del artículo 9 del Reglamento General de Practicaaje, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo.

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

- a) Alta frecuencia: La entrada y salida de un buque en un puerto dos o más veces al día.
- b) Media frecuencia: La entrada y salida de un buque en un puerto dos o más veces a la semana.
- c) Mercancías peligrosas: Las definidas como tales en el artículo 3, apartado 24, del 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 especificadas como tales en el artículo 15 del Reglamento citado en la letra anterior.

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

A efectos de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, en relación con el artículo 3.1.a) del Reglamento General de Practicaaje, la Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practicaaje cuando haya precisado con carácter previo los criterios, supuestos y circunstancias en los que pudiera no ser obligatoria su utilización en un puerto o grupo de puertos para los que hubiera determinado inicialmente la necesidad de la existencia de dicho servicio, oída la Administración Portuaria competente, así como, si se hubiera constituido, el Consejo de Navegación y Puerto o, en otro caso, el Consejo de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

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 citadas en el artículo anterior se harán efectivas mediante exenciones particulares otorgadas por la Dirección General de la Marina Mercante a determinados capitanes y patronos, que les facultarán para la no utilización del servicio portuario de practicaaje en buques, puertos y zonas de atraque concretas.

Para el otorgamiento de dichas exenciones se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el artículo 9.2 del Reglamento General de Practicaaje y lo dispuesto en esta Orden.

Artículo 4. *Atraques.*

No se concederán exenciones 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 autorizadas para las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas.

La exención quedará automáticamente suspendida cuando el buque, en su tránsito o en el transcurso de alguna de sus maniobras, deba de 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 atracado en alguno de los lugares citados en el párrafo anterior.

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 incluidos en alguno de los siguientes supuestos:

- a) Buques para los que el Capitán Marítimo haya determinado que, debido a su tamaño, a la naturaleza de la carga transportada o a sus características específicas en relación con las peculiaridades propias de cada puerto, deban servirse del auxilio de más de un remol-

gador en su tránsito por la zona portuaria de que se trate.

b) Buques que no dispongan de suficientes medios de propulsión y gobierno para poder realizar la maniobra de manera totalmente autónoma en condiciones normales, lo que deberá comprobarse antes de otorgar la exención. Para aquellos supuestos de buques que aun disponiendo de tales medios, éstos se averíen, no funcionen o lo hagan de modo deficiente, la exención quedará automáticamente suspendida mientras perdure tal circunstancia.

c) Buques de propulsión convencional que no cuenten con la presencia de un timonel desde la zona en la que embarcan los prácticos hasta que se dé el primer cabo en la maniobra de atraque, y desde que se larguen los cabos hasta que se sobrepase la zona en la que desembarcan los prácticos en la maniobra de salida.

En los buques de propulsión convencional que cuenten con la presencia de un timonel en los espacios a los que se refiere el apartado anterior, pero no tuviesen en los alerones telemandos de órdenes a máquinas y propulsiones laterales, se exigirá 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, al menos, un 10 por 100 de calado o, para buques de calado superior a 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 presentan una especial dificultad para navegar y maniobrar, en función de su tipología, tamaño y características técnicas, en relación con las características específicas de cada puerto.

2. Para aquellos buques que realicen atraques habituales en los que, debido a su orientación, configuración física u otras circunstancias puramente externas al buque, el Capitán Marítimo haya determinado que deben servirse del auxilio de un solo remolcador, podrán otorgarse exenciones a la obligatoriedad del servicio de practicaje. A tal efecto, el capitán o patrón que esté al mando del buque deberá haber efectuado la maniobra al menos diez veces durante los doce meses inmediatamente anteriores a la solicitud y superar obligatoriamente una prueba práctica a satisfacción del Capitán Marítimo, con carácter complementario a los requisitos establecidos en el artículo 7 de esta Orden.

Artículo 6. *Mercancías transportadas.*

1. No se concederán exenciones a los capitanes o patrones de los buques que transporten mercancías especialmente peligrosas.

Tampoco se concederán exenciones a los capitanes o patrones de buques que 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 transportase de modo ocasional más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, la exención concedida quedaría automáticamente suspendida mientras perdure tal circunstancia.

2. En todo caso, deberá de comunicarse a la Autoridad Portuaria el transporte por un buque, sea de modo habitual u ocasional, 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. Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante cuatro meses en el año anterior a la solicitud, en casos de media frecuencia. Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención 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 —quien podrá contar a tal efecto con los asesores técnicos que estime oportuno—, sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. Esta demostración podrá, a criterio de la mencionada autoridad, 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 sí lo sea.

c) Acreditar el conocimiento suficiente y la debida fluidez de la lengua castellana para poder entenderse con los demás usuarios del puerto, extremo que deberá quedar probado a satisfacción del Capitán Marítimo durante la prueba de demostración de conocimientos citada en la anterior letra b).

2. El aspirante que, a criterio del Capitán Marítimo, no acredite poseer los conocimientos suficientes valorados con la demostración citada en la letra b) del apartado anterior, o que, en su caso, 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 aspire con posterioridad a obtener otra para un buque distinto en la misma zona de atraque, no deberá demostrar nuevamente sus conocimientos sobre dicha zona, aunque sí deberá superar, en su caso, la prueba práctica.

Artículo 8. *Condiciones especiales para los buques de alta velocidad.*

Los capitanes o patrones de buques de alta velocidad podrán ser eximidos siempre que cumplan, además de lo exigido por la letra c) del apartado 1 del artículo anterior, los siguientes requisitos:

1. Si los capitanes o patrones cuentan con exención en otro u otros puertos para el mismo o diferentes buques de alta velocidad, únicamente deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. Esta demostración podrá, a criterio de la citada autoridad, 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 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, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, 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 de la obligatoriedad del servicio de practica, el capitán o patrón del buque deberá aportar la documentación justificativa de su titulación y de las escalas efectuadas en el puerto que le sean exigibles, indicando la zona de atraque para la que se pretende, así como un informe referido al buque y a su equipamiento en todo cuanto tenga relación con la maniobra. De conformidad con el artículo 102.8.a) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y del artículo 3.1.a) del Reglamento General de Practica, se recabarán los informes de los entes u órganos referidos en estos preceptos. El informe de la Autoridad Portuaria, titular del servicio de practica, tendrá carácter determinante.

Las fechas para la demostración de conocimientos o, en su caso, la realización de la prueba práctica, exigidas por los artículos 7 y 8, se comunicarán a la Autoridad Portuaria, y la de la prueba asimismo a la corporación de prácticos o a la entidad que la sustituya. A continuación, el Capitán Marítimo redactará un informe en el que ponderará el cumplimiento o no de los extremos señalados en el artículo 9 del Reglamento General de Practica, y formulará la recomendación que estime procedente.

A la vista de todo ello, la Dirección General de la Marina Mercante dictará la resolución que proceda, en la que quedarán expresamente establecidas las limitaciones técnicas, geográficas, meteorológicas o de cualquier otro tipo que deban de acotar la exención. Esta resolución, de acuerdo con el artículo 9.2 del Reglamento de Practica, será motivada, se dictará y notificará en el plazo máximo de tres meses establecido en el artículo 42.3 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y se comunicará asimismo a la Autoridad Portuaria. A falta de resolución expresa la exención se entenderá desestimada de conformidad con la disposición adicional vigésima novena (anexo 1) de la Ley 14/2000, de Medidas Fiscales Administrativas y del Orden Social.

Artículo 10. *Suspensión de la exención.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Reglamento General de Practica, los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada que será notificada al capitán o patrón del buque, y de la que se dará traslado a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos, podrán suspender el ejercicio de la exención de practica por las siguientes causas:

a) La necesidad del uso de remolcador como ayuda a la maniobra, salvo lo dispuesto en el artículo 5.2. La

suspensión se prolongará mientras duren las causas que obliguen a dicho uso.

b) La realización de obras en el muelle, dársena o zona próxima al atraque, cuando, por dicha causa, la suspensión resulte aconsejable, a criterio del Capitán Marítimo.

c) La concurrencia de circunstancias excepcionales, justificadas por la Autoridad Portuaria, en situaciones de especial complejidad que pudieran ocasionar perjuicios importantes para la explotación del puerto, así como por cualesquiera razones de seguridad marítima debidamente justificadas por el Capitán Marítimo.

2. El Director general de la Marina Mercante, a propuesta del Capitán Marítimo, podrá suspender el ejercicio de la exención de practica, mediante resolución motivada que deberá ser notificada al capitán del buque, y de la que se dará traslado a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos, por el incumplimiento de las normas establecidas por la Autoridad Portuaria para regular el movimiento de los buques y las comunicaciones dentro del puerto. El Capitán Marítimo, de conformidad con los artículos 88.3.g) y 112 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, podrá suspender cautelarmente el ejercicio de la exención.

3. En el caso de que el régimen imperante de corrientes, la fuerza del viento o cualquier otro fenómeno meteorológico, en relación con el tamaño o tonelaje del buque, sobrepase los límites previstos en los criterios que al efecto habrá de establecer cada Capitanía Marítima, oídas la Autoridad Portuaria y la corporación de prácticos, la suspensión será automática, sin necesidad de que se dicte resolución expresa al efecto.

Esto último será también de aplicación a los supuestos previstos en los artículos 4, segundo párrafo; 5.1.b), segundo párrafo, y 6.1, tercer párrafo.

Artículo 11. *Vigencia de la exención.*

Las exenciones tendrán vigencia anual y podrán ser prorrogadas por el Capitán Marítimo a petición del beneficiario, formulada con una antelación mínima de treinta días a su vencimiento. La prórroga se concederá cuando quede acreditado que el capitán o patrón ha efectuado un mínimo de doce escalas en el puerto durante el período de la exención y que no ha estado ausente del puerto en dicho período por un espacio mayor de ocho meses.

Disposición transitoria.

Las exenciones otorgadas antes de la entrada en vigor de esta Orden conservarán su vigencia y podrán ser prorrogadas cuando se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 11.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual rango se opongan a lo dispuesto en esta Orden.

Disposición final.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 20 de junio de 2002.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

