



MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

ASPECTOS GENERALES DEL PRÁCTICAJE Y LOS
CAMBIOS OPERADOS POR LA LEY DE NAVEGACIÓN
MARÍTIMA EN EL CONTRATO Y EL RÉGIMEN DE
RESPONSABILIDAD

Autor: Luis Vicente Giménez Rodríguez

Tutor: Víctor Mata Garrido

Fecha de Entrega: 23 de junio de 2017

*A la memoria de mi abuelo:
Don Vicente Giménez Jover
Capitán de la Marina Mercante y
Práctico del Puerto de Palma de Mallorca*

ÍNDICE

ÍNDICE DE ABREVIATURAS	6
OBJETIVOS	7
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO II. EL PRÁCTICO	11
1. CONCEPTO LEGAL Y CARACTERÍSTICAS.....	11
2. CAPACITACIÓN DEL PRÁCTICO.....	13
2.1 Competencia.....	13
2.2 Fases del proceso.....	13
2.3 Formación permanente y aptitud física.....	18
3. COLEGIO DE PRÁCTICOS DE PUERTO.....	19
CAPÍTULO III. EL SERVICIO DE PRACTICAJE	21
1. CONCEPTO Y DEFINICIÓN LEGAL.....	21
2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES.....	22
2.1 Lugar de prestación.....	22
2.2 Obligatoriedad del servicio y excepciones.....	25
2.3 Prestación presencial.....	28
3. CONTENIDO DEL SERVICIO.....	32
3.1 Asesoramiento al Capitán.....	32
3.2 Operaciones y maniobras.....	34
3.3 Preservación de la seguridad.....	35
4. CLASES DE PRACTICAJE.....	39
5. COMPETENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN.....	40
5.1 Introducción.....	40
5.2 Competencias de la Administración Marítima.....	41
5.3 Competencias de la Administración Portuaria.....	46
6. NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.....	51
6.1 Servicio Público.....	51
6.2 Servicio Privado.....	52
7. PRACTICAJE COMO SERVICIO PORTUARIO.....	52
7.1 Introducción.....	52
7.2 Regulación de los Servicios Portuarios.....	54

CAPÍTULO IV. EL CONTRATO DE PRACTICAJE	59
1. EL CONTRATO DE PRACTICAJE.....	59
1.1 Introducción.....	59
1.2 Definición legal.....	61
1.3 Clasificación como contrato auxiliar de la navegación.....	63
2. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE PRACTICAJE.....	65
2.1 Introducción.....	65
2.2 Consideración como contrato de arrendamiento de servicios.....	66
2.3 Consideración como contrato de arrendamiento de obra.....	68
2.4 Posibilidad de ser una categoría propia y diferencias con el contrato de enrole.....	71
3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES.....	72
3.1 Contrato mercantil.....	72
3.2 Ausencia de forma.....	73
3.3 Contrato bilateral y oneroso.....	75
3.4 Contrato obligatorio.....	76
4. LAS PARTES DEL CONTRATO.....	82
4.1 El práctico.....	82
4.2 El naviero.....	82
5. OBLIGACIONES DEL CONTRATO.....	85
5.1 Del práctico.....	85
5.2 Del naviero.....	88
CAPÍTULO V. RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL PRACTICAJE	90
1. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.....	90
1.1 Introducción.....	90
1.2 Responsabilidad del práctico frente al naviero.....	91
1.3 Responsabilidad del naviero frente al práctico.....	96
2. RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.....	99
2.1 Introducción.....	99
2.2 Supuestos en los que puede surgir la responsabilidad extracontractual del práctico.....	100
2.3 Responsabilidad del naviero por los daños que el práctico pueda causar a terceros.....	102
2.4 Responsabilidad extracontractual.....	106

3. REPETICIÓN CONTRA EL PRÁCTICO.....	109
4. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	109
CAPÍTULO VI. RELACIÓN ENTRE EL PRACTICAJE Y SALVAMENTO	112
1. BREVE REFERENCIA AL SALVAMENTO.....	112
2. DERECHO DEL PRÁCTICO A RECLAMAR EL PREMIO POR SALVAMENTO.....	115
CONCLUSIONES.....	120
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	125

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

- ALNM 2012: Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 2012
- AP: Autoridad Portuaria
- CC: Código Civil
- CDC: Código de Comercio
- CSM: Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo
- DGMM: Dirección General de la Marina Mercante
- GT: Tonelaje Bruto (Gross Tonnage)
- LCCP: Ley de Creación del Colegio de Prácticos
- LLMC: Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos
- LNM: Ley de Navegación Marítima
- LPEMM 92: Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante
- OMI: Organización Marítima Internacional
- PE: Ente Público de Puertos del Estado
- PRSBP: Pliego Regulador del Servicio Básico de Practicaje
- RGP: Reglamento General de Practicaje
- RHV: Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque
- SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar
- TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante

OBJETIVOS

El objetivo de este Trabajo de Fin de Máster es analizar la institución del practicaje y estudiar sus aspectos más relevantes y los aspectos que Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima ha supuesto en materia de contratación y responsabilidad.

Para cumplir con este objetivo empezaremos con una brevísima introducción en la que expondremos los orígenes de la institución y su desarrollo hasta el día de hoy. Posteriormente ya nos introduciremos en la materia estudiando el concepto legal de práctico, con sus características principales, su proceso de formación y habilitación, concluyendo es aparte con una mención a la formación y funciones del Colegio de Prácticos.

Tras haber estudiado la figura del práctico analizaremos el servicio de practicaje, repasando su concepto y características principales. También podemos ver las competencias que se reserva la administración y los cambios operados tanto por de la primera Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, como su actualización recogida en el posterior Decreto 2/2011 que contiene el Texto Refundido de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

El siguiente capítulo está dedicado al contrato de practicaje. La Ley de Navegación Marítimo ha operado una modificación fundamental sobre esta figura, que antes de su entrada en vigor no existía una definición legal del mismo y su regulación se encontraba dispersa en varios preceptos del Código de Comercio. Por ello en el capítulo dedicado al efecto analizaremos todos los cambios que la nueva ley ha operado.

Todo contrato establece una serie de derechos y obligaciones para las partes firmantes, y está sujeta igual a un régimen de responsabilidad. Este régimen de responsabilidad, lógicamente también se ha visto modificado por los cambios introducidos por la LNM y serán analizados en su capítulo.

En el último capítulo estaremos estudiando las relaciones y similitudes entre el practicaje, el salvamento y la asistencia, analizando un supuesto hipotético para dilucidar si un práctico puede reclamar premio de salvamento.

Finalmente, expondremos nuestras conclusiones al respecto de todo lo tratado a lo largo del trabajo.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Es en épocas recientes cuando el practicaje ha venido tomando la forma por la que lo conocemos hoy en día.

No obstante, nos encontramos ante una de las instituciones más antigua del ámbito marítimo. Posiblemente en sus inicios se tratase de pescadores o similar que, como conocedores de la zona y las aguas en las que se encontraban, indicaban a los capitanes de las naves cual era la mejor dirección a seguir para evitar escollos y corrientes que pudieran hacer embarrancar el buque.

El tiempo y los avances técnicos fueron dando a estas personas un carácter más profesional y a la profesión un carácter más institucionalizado.

En la antigua Roma ya existían referencias al practicaje. Así la figura del Derecho Romano que más se acerca a los que conocemos como práctico es el “*gubernator navis*” quien determinaba la ruta a seguir. No obstante, los antiguos romanos no conocieron un concepto integral de práctico como el que podemos tener hoy en día puesto que la figura mencionada veía complementada su función con otros intervinientes que servían de vigías o ejecutando las maniobras sobre el timón.

La Edad Media también conoció la institución del practicaje. Los Roles de Oleron y las Leyes de Wisby son un ejemplo de la normativa de esta época que regulaba esta figura. Los Reinos Españoles de la época tampoco fueron ajenos a esta actividad puesto que pueden encontrarse referencias en las Partidas de Alfonso X y también en el Libro del Consulado del Mar.

Con el advenimiento de la Edad Moderna vemos que la institución del practicaje y la figura del practicaje se van institucionalizando cada vez más, las

regulaciones son más completas y sobre todo los estados comienzan a tomar más control sobre la materia.

Llegada la Edad Contemporánea y especialmente con el vertiginoso avance tecnológico ocurrido en los últimos 20 años. En esta época se da, por una parte la completa profesionalización del practicaje y es el momento histórico en que los estados contemporánea toman definitivamente el control de la institución, pasando está a ser una materia totalmente regulada por la administración (civil o militar según el caso) como parte del proceso expansivo de los estados en los que han venido copando cada vez más y más competencias.

CAPÍTULO II

EL PRÁCTICO

1.- CONCEPTO LEGAL Y CARACTERÍSTICAS

A pesar de que la figura del practico tiene trascendencia tanto en el ámbito público como privado, y la importancia de la función que desarrolla, el único precepto normativo que ofrece una definición de práctico es el art 2.2 e) del Reglamento General de Practicaje (en lo sucesivo "RGP") que dice:

“Práctico: es la persona que previa su correspondiente habilitación y nombramiento, asesora a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, rías o barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación.”

La existencia de la figura del práctico deriva del deber general que tiene la administración de preservar la seguridad de la navegación de conformidad con el art. 6.1 d) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (en lo sucesivo "TRLPEMM") cuyo contenido es:

“La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.”

De la definición ofrecida por el TRLPEMM podemos extraer que le práctico es una persona que tiene la titulación y los conocimientos técnico-náuticos y de las aguas en las que presta servicio, suficientes en ambos casos como para poder asesorar al práctico en la derrota y las maniobras a realizar, y que estos

conocimientos han sido acreditados mediante la superación del periodo de habilitación.

La capacitación del práctico permite que la navegación por las aguas portuarias se pueda realizar de forma segura y reducir las posibilidades de que un accidente marítimo ocurra. Es en el fondo esta labor de la administración de preservar la seguridad marítima lo que justifica la exigencia de la figura del practica y la imposición de su utilización, y la obligación de cumplir todos los requisitos y de superar todas las pruebas a las que el aspirante deberá enfrentarse para convertirse en practico.

De todo lo anterior se pueden extraer algunas características que son inherentes a la condición de práctico y que son

- **Marino profesiones y experto:** La labor del practico no solo es importante sino también peligrosa, eso sin contar que en ocasiones el servicio se pueda prestar en condiciones climáticas adversas o que las condiciones geográficas del área en que se presta el servicio requieran de maniobras dirigidas por una mano experta.

Por ello resulta imprescindible que la primera característica del práctico sea la condición de marino experto, no solo en lo que a náutica en general se refiere, sino también a las particulares condiciones de cada puerto. Igualmente deberá estar al tanto del "estado del arte" y conocer todos los avances técnicos que en el sector se produzcan.

Solo mediante la concurrencia de esta característica es posible asegurar la seguridad marítima en los términos establecidos por la legislación.

- **Función de Asesor:** El ya mencionado art. 2.2 e) RGP configura al practico como un asesor del capitán y la tripulación y la derrota y las maniobras a realizar, todo con base en sus conocimientos y experiencia. Pero su función puede ir más allá y realizar el mismo las maniobras necesarias.

El objetivo de esto es la correcta conducción del buque por las aguas portuarias, mediante las indicaciones necesarias para que el capitán pueda dirigir el buque de forma segura desde o hacia puerto.

- **Labor orientada a la preservación de la seguridad:** La preservación de la seguridad es la constante en toda la normativa, por ello la figura del práctico, ya sea en su vertiente pública como privada gira en torno a esta noción, y de hecho es el presupuesto básico para justificar su existencia.

La seguridad justifica también la necesidad del procedimiento de habilitación, de la superación de los requisitos y pruebas. De este principio se derivan también algunas obligaciones (informar sobre incidencia y defectos del buque practicado...) que serán explicadas más adelante.

2. CAPACITACIÓN DEL PRÁCTICO

2.1 COMPETENCIA

La competencia sobre el proceso en general de capacitación de los prácticos recae sobre la administración marítima. Así el art 279.2 TRLPEMM nos indica:

“Los Prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaje deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.”

2.2 FASES DEL PROCESO

El proceso de capacitación de los prácticos se compone de 4 fases:

- **Titulación y experiencia:** Corresponde a la administración marítima determinar cuáles son los requisitos de titulación y experiencia que el aspirante debe reunir. En concreto el art 279.2 TRLPEMM dice:

“Los Prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaje deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.”

Mientras que complementa lo ya expuesto 3.1 b) RGP con:

“La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado.”

De esta forma el art 12.2 RGP indica que los prácticos que tengan intención de ejercer en puertos que dependan del estado deberán tener el profesional de Capitán de la Marina Mercante, mientras que si su ejercicio se va realizar en puertos de la Comunidad Autónoma bastará, según el 12.3 RGP, que tenga el título de piloto de primera de la Marina Mercante, siempre y cuando la Dirección General de la Marina Mercante (en adelante "DGMM").

Tanto para ejercer en puertos de titularidad estatal como autonómica el art 12.4 RGP establece que el aspirante debe acreditar al menos 2 años de mando en buques de al menos 1.000 GT, en los últimos diez años de ejercicio profesional previos a la convocatoria.

- **Pruebas teóricas:** Son pruebas que vienen reguladas en la Orden FOM/2417/2007. EL art. 4.1 de esta norma dispone:

“Las pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar los servicios portuarios de practicaje constarán de dos partes: a) La primera parte, o prueba de conocimiento general, constará a su vez, de dos ejercicios eliminatorios, a celebrar en Madrid, que tendrán el siguiente contenido: 1.º El primer ejercicio será una prueba de conocimiento del idioma inglés, que consistirá en lo siguiente: Traducción directa del inglés al castellano, sin diccionario, en el tiempo máximo de una hora, de un texto técnico publicado en resolución de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre temas propios del buque y, en su caso, actividad de practicaje.

Redacción en inglés, en el tiempo máximo de una hora, de un tema que se proponga, relacionado con los propios de buque y, en su caso, actividad de practicaje. Finalmente, los candidatos mantendrán con el órgano de evaluación una conversación en inglés, de una duración máxima de diez minutos.”

Tenemos una primera parte de pruebas generales. La determinación de estas pruebas según el art. 13.1 RGP corresponde al Ministerio de Fomento, mientras que el contenido de las mismas depende de la DGMM. El art. 6.1 de la Orden FOM/24/17/2007, en conexión con el art. 13.2 RGP, dice que será la DGMM quien convocará las pruebas al menos dos veces al año (en marzo y octubre) y el artículo 4.1 Orden FOM/2417/2007 establece que el lugar de celebración será Madrid.

Tras las pruebas generales, vendrán las específicas, cuyo contenido vendrá referido a un puerto específico. Están establecidas en el art 13.1 RGP y en el art. 4.1 b) Orden FOM/2417/2007, componiéndose de dos ejercicios. En el primero de ellos el candidato debe demostrar conocimientos específicos de cada puerto, y en el segundo el aspirante deberá superar un supuesto práctico en el que debe resolver cuestiones relativas a maniobras en aguas portuarias y otros aspectos específicos.

Estas pruebas tienen carácter eliminatorio, por lo que para poder pasar a la siguiente fase es absolutamente necesario superar ambos ejercicios.

Los arts. 13.2 RGP y 6.2 Orden FOM/2417/2007 indican que le contenido de las pruebas los establecerá el Ministerio de Fomento por medio de la DGMM.

- **Pruebas prácticas:** Vienen reguladas en el art. 14.1 RGP y en el 9.1 Orden FOM/2417/2007.

Para poder iniciar esta fase es necesario que el aspirante haya superado las pruebas teóricas general y específica. Si así fuera, se le extenderá un certificado que le permitirá iniciar el periodo de prácticas en el puerto correspondiente.

Este certificado es una habilitación especial (y temporal) que permite al aspirante poder empezar a operar en el puerto bajo supervisión, y así poder continuar con el proceso, ya en el puerto en el que deberán ejercer una vez sean definitivamente habilitados. Este certificado lo emite la DGMM, pero corresponde a la Autoridad Portuaria (en adelante "AP") del puerto correspondiente quien organizará el periodo de prácticas.

La evaluación del aspirante corresponde a la Capitanía Marítima en tanto es el órgano encargado de velar por la seguridad. Si el aspirante obtuviera una evaluación positiva podría a la siguiente fase que es la habilitación y el nombramiento. No obstante, si la calificación fuese negativa el art. 14.5 RGP y el 9.2 Orden FOM/2417/2007 indican que el aspirante pierde todos los derechos relativos a posteriores pruebas que se pudieran convocar en el puerto donde no ha pasado el periodo de prácticos.

- **Habilitación y nombramiento:** Una vez que el aspirante ha superado todas las pruebas teóricas y prácticas que ya hemos mencionado, el aspirante recibe la habilitación.

Esta habilitación certifica su aptitud para convertirse en práctico.

La competencia sobre la habilitación corresponde a la administración marítima, ya que el art. 14.4 RGP establece que debe ser la DGMM quien emita el documento que certifica la habilitación del práctico.

Debe hacerse mención aquí también a la habilitación temporal regulada en el art. 16 RGP según el cual:

“Con carácter excepcional, cuando por el incremento del tráfico de buques o por otras causas de reconocida urgencia, el número de prácticos de un puerto o grupo de puertos no pudiera atender eficientemente el servicio portuario de practicaaje, la Autoridad Portuaria, oída la corporación de prácticos o entidad que la sustituya si la hubiera, podrá autorizar la prestación temporal del servicio de practicaaje a prácticos previamente habilitados por la Dirección General de la Marina Mercante, de conformidad con lo establecido en el artículo 14.4 de este Reglamento.”

Esta habilitación temporal responde a circunstancias extraordinarias en las que el número de prácticos existentes en el puerto sea insuficiente para atender a la demanda o a una situación concreta. En este caso se habilita a prácticos de otros puertos para que operen en el afectado o también, si aun así no se cubrieren los puestos necesarios, la DGMM puede habilitar temporal y excepcionalmente a marinos profesionales de reconocida competencia y que reúnan los mismos requisitos técnicos y de experiencia que los prácticos habilitados. En cualquier esta habilitación temporal implica la superación de un periodo de prácticas en el puerto del que se trate.

Finalmente, superadas todas las pruebas y obtenida de la DGMM la habilitación, el aspirante termina el procedimiento con su nombramiento como práctico.

El nombramiento corresponde a la AP según el art. 15 RGP y permite al práctico ejercer en ese mismo puerto. Si en algún momento decidiera ejercer en otro puerto, el nombramiento actual decaería a favor del realizado en el nuevo puerto, salvo que se refiera a la habilitación temporal descrita precedentemente.

2.3 FORMACIÓN PERMANENTE Y APTITUD FÍSICA

La habilitación y posterior nombramiento no supone que el práctico obtenga una plaza en el puerto y esta sea de por vida, sino que a lo largo de su carrera, si quiere conservar el puesto, deberá pasar periódicamente lo que el art. 17 RGP llama "*cursos de formación*" y "*pruebas de suficiencia*".

Estas pruebas vienen determinadas por la DGMM y sirven para certificar que el práctico mantiene su cualificación técnica y se encuentra al día en todas las cuestiones que pueden afectar a la profesión. Es importante señalar que en caso de no superar estas pruebas la DGMM suspenderá la habilitación del práctico, no pudiendo ejercer hasta que las supere.

Al igual que el práctico debe acreditar mediante la superación de las pruebas descritas que mantiene su aptitud técnica para llevar a cabo su labor, también debe acreditar que mantiene la aptitud física necesaria para llevar a cabo el trabajo en los términos del art 17 RGP.

Estos reconocimientos son obligatorios y si el práctico recibiese una evaluación médica negativa perderá la habilitación. Esta pérdida podrá ser temporal cuando la causa que la motive no sea definitiva y se levantará cuando la causa que la motiva desaparezca. Por otra parte, cuando el práctico sufra una incapacidad permanente perderá la habilitación junto con el nombramiento concedido por la AP.

3. COLEGIO DE PRÁCTICOS DE PUERTO

La aprobación en 1992 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en los sucesivo “LPEMM 92”) supuso un cambio radical sobre cómo estaba organizado el sector marítimo portuario en España.

La entrada en vigor de esta texto normativo supuso la conversión del practicaaje en un servicio portuario cuya titularidad está atribuida a las AP, pero las cuestiones regulatorias y los aspectos de capacitación recaen sobre la DGMM como ya hemos visto.

Así mismo, los prácticos forman un conjunto de profesionales con características e intereses propios por lo que resultaba conveniente y adecuado que existiera un órgano de representación de lo mismo en la misma forma que existen Colegios Profesionales en otras áreas. A los legítimos intereses de los prácticos se puede unir también la conveniencia de que la administración disponga de un órgano cualificado que pueda participar en la creación y modificación de las normas que afecten a la profesión.

El Colegio de Prácticos se crea por medio de la Ley 42/2002, de 14 de noviembre, de creación del Colegio de Prácticos de Puerto (en adelante “LCCPP”). Hasta la entrada en vigor de esta ley los prácticos se encontraban agrupados en la Federación de Prácticos de Puertos de España, antecedente institucional del actual Colegio y que fue establecida por una Real Orden de 9 de Marzo de 1909.

Según el artículo 4 de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre Colegios Profesionales

“La creación de Colegios Profesionales se hará mediante Ley a petición de los profesionales interesados y sin perjuicio de lo que se dice en el párrafo siguiente”

De esta forma, según nos informa la exposición de motivos de la LCCPP fue la propia Federación la que solicito al gobierno la creación del actual Colegio de Prácticos, que el art. LCCPP define como:

“Se crea el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, que tendrá personalidad jurídica y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines con sujeción a la Ley.”

El art. 3 de los Estatutos de la Federación, que son ahora los del Colegio establece que los fines de la organización son las de ordenar el ejercicio de la profesión de práctico, establecer las normas deontológicas y observar su cumplimiento y defender y representar los intereses de sus colegiados. De igual modo, deben colaborar con las administraciones públicas y mediar en los posibles conflictos que pudieran surgir.

Este órgano agrupa a todos los prácticos de España, siendo requisito indispensable de colegiación el estar habilitado ante la administración, y a su vez para poder ejercer es necesario estar colegiado (art. 2 LCCPP).

CAPÍTULO III

EL SERVICIO DE PRACTICAJE

1. CONCEPTO Y DEFINICIÓN LEGAL

El practicaaje encuentra su definición legal en el artículo 126.1 TRLPEMM según el cual:

“Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, 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, en condiciones de seguridad y 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.”

Se infiere de esta definición que el servicio de practicaaje será el conjunto de instrucciones y recomendaciones, que el práctico, (quien deberá ser un marino experto, debidamente acreditado por la administración marítima y conocedor de las aguas del puerto) da al capitán del buque practicado para que pueda entrar, maniobrar y salir del puerto de forma segura, según lo indicado por la normativa reguladora.

El practicaaje también viene referido en otros preceptos del TRLPEMM, como es el artículo 108.2 a) que lo califica como “servicio técnico náutico” o los artículos 279, 280 y 281 del mismo cuerpo legal que regulan cuestiones tales como Régimen de gestión Régimen de protección del personal del servicio de practicaaje Responsabilidad respectivamente.

Pueden encontrarse igualmente dos definiciones normativas más, recogidas en textos legales diferente al TRLPEMM.

La primera de ellas se encuentra en el 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 (en adelante “RP”) cuyo art. 2.1 cuyo tenor literal es idéntico al del TRLPEMM salvo en que omite la mención “a bordo del buque”.

La segunda se encuentra en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en lo sucesivo “LNM”) cuyo Capítulo III del Título V regula el contrato De practicaje, definiéndolo en el art. 325 como:

“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.”

Tanto esta definición, como la ofrecida por el TRLPEMM hacen referencia al mismo fenómeno, lo que resulta ser nada más que las dos caras de la misma moneda, ya que el TRLPEMM regula el practicaje desde su vertiente administrativa, mientras que la LNM lo hace desde su vertiente contractual y comercial. No obstante esto último será analizado en un capítulo al efecto.

2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

De la definición ofrecida por el TRLPEMM pueden extraerse una serie de características definitorias del servicio de practicaje que a continuación señalamos.

2.1 LUGAR DE PRESTACIÓN

El art. 126 del TRLPEMM en su definición del practicaje indica que el mismo será:

“prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje”

El art. 2.1 del RP, con una dicción casi idéntica establece que el servicio de practicaje se prestará:

“para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaje”

En cuanto a la indicación “su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste” parece claro que se trata de las aguas interiores del puerto, lo que resulta coherente con la calificación que le artículo 108 TRLPEMM da al practicaje como “servicio portuario”.

Pero para conocer a que se refiere el legislador cuando habla de “los límites geográficos de la zona de practicaje”. Según el artículo 7 del RGP, debe ser la Autoridad Portuaria de cada puerto de interés general quien fije los límites geográficos de la prestación del servicio y las zonas de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos.

No obstante, el propio reglamento dice que en caso de que la Autoridad Portuaria no haya delimitado dicha zona, los límites de la zona en que se puede prestar el practicaje corresponderán al límite exterior de la Zona II de las aguas portuarias.

La Zona II de las aguas portuaria figura en el artículo 69.2 del TRLPEMM que trata sobre los Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y según el cual:

“El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de

buques a flote, así como las áreas de atraque, revo y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.

También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

- a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
- b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.”

De la lectura de estos preceptos podemos comprobar que el servicio de practica se prestará, salvo que la Autoridad Portuaria determine otro límite, desde el límite exterior de las aguas portuarias que corresponden a la Zona II del puerto, hasta las aguas interiores del mismo que coinciden con la Zona I.

Esto será así como norma general, sin embargo, el Reglamento de Practica establece dos reservas.

La primera figura en el propio artículo 7 y se refiere a la disponibilidad del servicio de practica en todo momento a requerimiento del Capitán Marítimo por razones de seguridad marítima o emergencias. Según esto, el servicio de practica podrá prestarse fuera de los límites que ya hemos expuesto antes, si el Capitán Marítimo así lo requiere de conformidad con las funciones que tiene atribuida por el art. 266.4 g).

La segunda reserva viene en el artículo 2.2 d) del RGP y se refiere al practica voluntario que es: “el servicio de asesoramiento prestado por el práctico a buques o artefactos flotantes, a solicitud del capitán de éstos, fuera de la zona

de practicaaje del puerto, o el que se presta en las aguas del puerto cuando no fuera obligatoria la utilización de este servicio.”

En ambos casos, ya sea por requerimiento del Capitán Marítimo debido a una situación excepcional o por la solicitud voluntaria del Capitán del buque, el servicio de practicaaje se desplazará desde las zonas que tiene legal y reglamentariamente atribuidas a donde se requiera su prestación.

2.2 OBLIGATORIEDAD DEL SERVICIO Y EXCEPCIONES

En el sistema portuario y marítimo español el practicaaje tiene, como norma general carácter obligatorio cuando se den dos requisitos.

El primero de ellos viene en el artículo 126.2 TRLPEMM, según el cual:

“El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.”

El segundo requisito tiene que ver con el tonelaje bruto del buque, y viene establecido en el artículo 8 del RGP, que indica:

“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 para la entrada y salida de puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores.”

De estos dos preceptos vemos que para que el practicaaje sea obligatorio, es necesario que un pronunciamiento de la Dirección General de la Marina Mercante estableciendo que en el determinado puerto el practicaaje será obligatorio y que el buque a práctica tenga un arqueo no inferior a 500 GT.

En caso de darse estas dos circunstancias nace la obligación de valerse de un práctico para realizar las maniobras de entrada y salida y las que fueran necesarias dentro del puerto. Así, el capitán del buque deviene obligado a solicitar la presencia a bordo de un práctico y en consecuencia deberá detener la navegación y no realizar ninguna maniobra tendente a la salida o entrada del puerto hasta que el práctico se encuentre a bordo del buque y pueda asesorar al capitán.

Con esta imposición legal, no nace solo la obligación de solicitar el servicio, sino también de abonar la tarifa determinada por la misma, y que viene determinada por la Autoridad Portuaria, de conformidad con el artículo 246 TRLPEMM.

Si el capitán del buque no cumpliera con su obligación de solicitar la intervención de un práctico, se encontraría cometiendo una infracción leve según viene tipificado en el artículo 306.2 e) el cual indica:

“El incumplimiento de los Reglamentos de Explotación y Policía del puerto, del Reglamento General de Practicaje Portuario y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.”

El art 312.1 TRLPEMM indica que esta infracción lleva aparejada una sanción de hasta 60.000 euros.

El TRLPEMM, en el artículo 126.2, establece una serie de excepciones, salvo indicación expresa del Capitán Marítimo, a la utilización del servicio del practicaaje para los siguientes buques:

- Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria.
- Los destinados a la realización de obras en el dominio público Portuario.
- Los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques.

- Los 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.
- Aquellos 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.

Además de esto, pueden establecerse otras excepciones basadas en:

“en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.”

Esta regulación de las excepciones deberá complementarse con el artículo 9 del RGP que regula en detalles las mismas. Así a lo ya establecido en la ley, se puede añadir que:

- Las excepciones concedidas a capitanes o patronos tendrán carácter temporal y se otorgarán mediante resolución motivada.
- Los capitanes y patronos exentos mantienen la obligación de comunicar a la Capitanía su entrada o salida de puerto.
- Por razones de urgencia y con resolución motivada, el Capitán Marítimo podrá decretar la suspensión de las exenciones o recomendar a la DGMM su suspensión.

- También quedarán exceptuados de la obligación de utilizar los servicios del práctico los buques de la Armada cuando resulte que de su utilización se derive pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos para el cumplimiento de su misión.

Este supuesto el comandante del buque o de la Agrupación Naval lo comunicarán al Capitán Marítimo.

La regulación del otorgamiento de estas excepciones y los requisitos para concederlas se encuentran recogidas en la Orden FOM/1621/2002 de 20 de Julio.

2.3 PRESTACIÓN PRESENCIAL

El art. 126.1 TRLPEMM indica:

*“Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, **prestado a bordo de éstos**, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y 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.”*

En términos casi idénticos se expresa el art. 2.1 RGP:

“Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y 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 (artículo 102.1 LPMM).”

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 practica, para velar por la seguridad de la navegación, de los buques, de sus tripulaciones, de las instalaciones portuarias y de los usuarios del servicio.”

De esta forma podemos ver que la prestación del servicio de practica debe realizarse a bordo del buque por mandato legal.

Esto resulta coherente con la naturaleza del servicio que como ya sabemos se trata de que el práctico asesore al capitán del buque en las maniobras que debe realizar para la navegación en las aguas portuarias (Zona I y II), en el entendimiento de que estas son desconocidas para la tripulación del buque y el práctico es un experto conocedor de ellas.

Ante esta situación, resulta lógico que el práctico, para una mejor prestación del servicio y en cumplimiento del mandato de proteger la seguridad de la navegación, preste el servicio al bordo del buque, ya que así puede comprobar “in situ” no solo la correcta realización de las maniobras indicadas, sino que puede modificar sobre la marcha sus instrucciones si se diese el caso de ocurre alguna situación imprevista.

No obstante, esta característica no responde solo a la mejor prestación del servicio y preservación de la seguridad, sino también al cumplimiento de las obligaciones del estado rector del puerto de comprobar que el buque que se adentra en las aguas portuarias cumple con todos los estándares internacionales necesarios, puesto que el practico debe informar de cualquier anomalía que perciba a bordo, aunque este aspecto se explicará más detalladamente más adelante.

De todo lo anteriormente expuesto, y atendiendo a la redacción del art. 126.1 TRLPEMM y el 2.1 RGP, puede entenderse que el servicio de practica se

inicia en el momento en que el práctico sube a bordo, lo que no aclara la normativa es si empieza el servicio desde el momento en que el práctico accede al buque desde la escala diseñada al efecto o desde que se encuentra en el puente y está en condiciones de impartir sus indicaciones.

Las reglas aplicables no arrojan luz sobre esta cuestión puesto que tanto la ley como el reglamento se limitan a decir:

*“el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, **prestado a bordo de éstos**”*

“Este servicio se prestará a bordo de los buques”

Tomando esa dicción debería ser desde el momento en que el práctico pone un pie en el buque, no obstante la lógica y la naturaleza del servicio indican que el inicio de la prestación deberá darse desde que el práctico accede al puente y está en condiciones de asesorar a la tripulación.

No obstante a lo ya dicho, el art. 2.1 RGP en su párrafo segundo dice:

*“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**, para velar por la seguridad de la navegación, de los buques, de sus tripulaciones, de las instalaciones portuarias y de los usuarios del servicio.”*

Con lo que las instrucciones que el buque recibe desde el momento en que contacta con la estación de prácticos también se incluyen dentro del servicio.

Resulta lógico que así sea, dado que desde el momento en que el buque (o el consignatario según el caso) solicita la presencia del práctico a bordo puede ser necesario impartir algunas instrucciones previas para que el buque actúe hasta que llegue el práctico (que podrían ser de cualquier tipo, desde que paren la navegación, que vayan tomando cierta derrota etc...).

Así, a pesar de que legalmente la prestación del servicio de practicaje empiece desde que el práctico está a bordo del buque, podemos distinguir de hecho que este servicio se puede dividir en 4 fases distintas:

1. **Solicitud:** La tripulación del buque, o su consignatario, solicitan la prestación del servicio.
2. **Primeras instrucciones:** Si fuera necesario, el práctico antes de salir hacia el buque a practicar, puede dar algunas indicaciones al capitán, bien sea porque las circunstancias los requieren o para preparar la llegada.
3. **Instrucciones en ruta:** Son instrucciones que irá dando el práctico mientras se encuentra en tránsito desde su estación hasta el buque si fuera necesario darlas o las circunstancias lo aconsejasen.
4. **Llegada la buque:** Esta es la fase principal y la que corresponde con el momento en que la ley y el reglamento coinciden en que empieza el servicio de practicaje.

La frase “incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaje” del art. 2.1 RGP podrían encuadrarse dentro de las fases 1, 2 y 3 que ya hemos descrito, ya que se realizan acciones que encajan con la función del práctico, y se prestan a distancia.

Esto nos permitiría plantear si en España el practicaje asistido (Short Based Pilotage) está permitido, y si fuera así, si entra en conflicto con lo prescrito que el 126.1 TRLPEMM y 2.1 RGP ya que se estaría prestando el servicio o al menos parte de este sin que el práctico se encuentre a bordo.

Antes de entrar en esto, debemos indicar que la Asociación Europea de Prácticos Marítimos define el practicaaje asistido como:

“El pilotaje asistido es un acto de pilotaje llevado a cabo por un práctico habilitado desde un área designada diferente del buque al que deben conducir con seguridad”

De esta definición vemos que se trataría del mismo servicio que se expone en la ley con la única diferencia de que la prestación no es presencial sino a distancia. Esta opción puede ser interesante para todo tipo de buques, pero especialmente para naves de navegación rápida a las que puede resultar difícil rebajar su velocidad para embarcar al práctico.

No obstante, el practicaaje asistido puede ser útil para todo tipo de embarcaciones, e incluso podríamos decir que es una técnica más operativa en tiempo y recursos ya que evitaría desplazamientos y dejaría el practicaaje presencial para aquellos casos en las que la seguridad lo requiriese de forma imperativa.

Sin embargo, la redacción que el legislador ha dado al art. 126.1 TRLPEMM haciendo una referencia expresa a la presencia a bordo del práctico, y sin mencionar las instrucciones previas que este pueda dar (que solo figuran en el reglamento) para expresar una voluntad inequívoca de obligar al buque a tomar práctico a bordo, reforzando de esta forma la obligatoriedad del servicio.

3. CONTENIDO DEL SERVICIO

Estas son las diversas prestaciones que en conjunto forman el servicio de practicaaje.

3.1 ASESORAMIENTO AL CAPITÁN

Indicar a la tripulación la derrota y las maniobras necesarias (o realizarlas por sí mismo según el caso) es la función principal del servicio de practicaaje, así como su elemento central. Así viene regulado en el art. 126.1 TRLPEMM y en el 2.1 RGP cuya redacción, respectivamente, es:

“Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje (...).”

“Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaje (...).”

La función de asesorar al capitán y la tripulación del buque practicado sobre las manobras a realizar o la derrota a tomar, o en su caso realizar el mismo, es la función principal del practico y elemento central del practicaje.

Esta función de asesoramiento viene como ya hemos visto en el TRLPEMM y RGP cuando definen el servicio. No obstante, estos preceptos, si bien indican que es el servicio, no detallan o hacen mención al contenido del mismo, a la labor concreta que debe llevarse a cabo. Para lograr mayor claridad a este respecto, volveremos al art. 2.2 c) RGP que define la figura del como sigue:

“Práctico: es la persona que previa su correspondiente habilitación y nombramiento, asesora a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, rías o barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación.”

De esta forma, el servicio queda configurado por la normativa como un servicio de asesoramiento. Así, el práctico solo podrá dar las indicaciones sobre derrota y maniobras que, de conformidad con su experiencia y conocimiento, sean las más adecuadas para manejar el buque de forma segura.

Según esto, el práctico actúa solo como un mero asesor del capitán, puesto que aunque tome los mandos y de instrucciones a la tripulación el mismo, es el capitán quien en todo momento mantiene el mando a bordo de la nave y en

consecuencia quien, como regla general, asume toda la responsabilidad. Este aspecto es importante porque al ser el capitán la máxima autoridad a bordo, es responsable de cualquier incidencia, especialmente si ignora las instrucciones del práctico.

Sin embargo, más adelante tendremos la oportunidad de analizar la responsabilidad del práctico, el deslinde de su autoridad frente al capitán y la forma en que se resolvería un eventual conflicto entre ambos.

3.2 OPERACIONES Y MANIOBRAS

La función del práctico es asesor al capitán sobre la derrota a tomar y las maniobras náuticas a realizar, pero no se indican e la normativa cuales son.

Si bien es cierto que existe una referencia en el art. 2.2 e) RGP cuando dice:

“(...) maniobras náuticas (...) el servicio de asesoramiento que prestan los prácticos para trasladar un buque o artefacto flotante desde un lugar a otro dentro de los límites del servicio de practicaje.”

Esto podría entenderse como que se trata de todos los movimientos que debe realizar el buque para entrar y salir del puerto, junto con las operaciones de fondeo, atraque y desatraque que son inherentes a la navegación portuaria. Como ya se ha dicho, la normativa no lo especifica, por lo que deberemos asirnos a la única referencia que aparece, y esa es la del art. 2.2 e) RGP.

Por tanto, este elemento integrador del servicio podrá interpretarse como la facilitación de todas las operaciones que el buque necesita para, de una forma segura, realizar todas las manobras náuticas expresadas en el artículo 2.2 e) y cualesquiera otras que fueran necesarias.

Esto no impide que el práctico pueda realizar las maniobras por sí mismo, lo que podría tomarse como una extralimitación en su labor de asesoramiento, aunque puede ser lógico y razonable puesto que el práctico es, además de marino experto, conocedor de las aguas en las que está ejerciendo, por lo que si las maniobras las realiza el propio práctico se estaría dando un plus de seguridad. De cualquier manera, será el capitán quien detente en todo

momento la responsabilidad por cualquier incidente, salvo en los casos que estudiaremos más adelante.

Finalmente, se puede hacer una breve mención al servicio de amarre. Según el artículo 128.1 TRLPEMM está definido como:

“Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.”

Es por tanto la última maniobra que realizará el buque a su llegada a puerto o la primera al partir. Esto hace posible pensar que pudiera estar incluido dentro practicaje, al ser una maniobra náutica necesitada de una realización segura.

Sin embargo, no puede ser tenido como parte del servicio que estamos estudiando por mandato legal. Esto es así porque el ya mencionado artículo 128.1 TRLPEMM lo configura como un servicio independiente, prestado por personal al efecto.

3.3 PRESERVACIÓN DE LA SEGURIDAD

Si como dijimos anteriormente, el asesoramiento es la función central del servicio de practicaje, la preservación de la seguridad marítima es el elemento que justifica su existencia, o cuanto menos su obligatoriedad.

El tamaño de los buques actuales, la diversidad de cargas que transportan, lo reducido del espacio de navegación dentro de las aguas portuarias generan una situación en que es objetivamente previsible que se produzcan accidentes y en las que un error puede provocar una catástrofe. No nos referimos únicamente a que uno o varios buques puedan irse a pique y morir sus tripulantes, sino a todas las demás consecuencias como vertidos de combustible y sustancias, bloqueo de las zonas de navegación, restos que entorpezcan el tránsito dentro del puerto etc...

Por tanto, para reducir las posibilidades de que se produzcan tales eventos resulta necesario contar con la presencia de un práctico que no solo aporta su experiencia como marino, sino también el conocimiento que tiene de las aguas portuarias, lo que le permite asesorar al capitán para indicarle cual es la forma más segura de trasladar el buque desde o hacia el puerto.

Este principio de preservación de la seguridad marítima viene consagrado en el TRLPEMM, en concreto su artículo 6.1 d) que manifiesta:

“La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.”

La seguridad aquí aludida no se referirá solo a la seguridad de la navegación como ya hemos explicado antes, sino que debe ser interpretada de la forma más amplia posible, eso es, además de la seguridad del buque practicado, la de su tripulación, la de los otros buques que están transitando, la del puerto, sus instalaciones y usuarios.

De esta forma, por medio del artículo 6.1 d) TRLPEMM, el práctico se convierte en una pieza fundamental a la hora de velar por la seguridad de la navegación, lo que en definitiva redunda en beneficio de todos los intereses que confluyen en la actividad marítima, tanto públicos como privados.

Derivado de este principio, el práctico asume algunas obligaciones que van más allá de la correcta indicación de las maniobras a realizar y de la derrota a seguir, y que el art. 23 RGP expone:

“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 practica 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.

Asimismo, darán cuenta de dichas incidencias a las Autoridades Portuarias.”

Con esta obligación de informar también de las anomalías que pueda sufrir el buque, vemos que el práctico, en cierto sentido, se convierte en un agente de la administración en el cumplimiento de las obligaciones de esta como estado rector del puerto.

Faltar a este deber está tipificado como falta grave según los artículos 307.3 ñ) TRLPEMM y el 27 d) RGP, que dicen respectivamente:

“Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes: (...) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.”

“Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a las doscientas mil pesetas e inferiores a un millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes (artículo 115): (...)Se entiende comprendida en el artículo 115.3.ñ) el incumplimiento del deber de facilitar la información sobre acaecimientos relativos a la seguridad marítima a que se refiere el artículo 23 de este Reglamento o hacerlo de manera incorrecta.”

Hay más obligaciones que el práctico debe asumir y que están en el art. 27 b) RGP que dice:

“El incumplimiento por los prácticos de las condiciones técnicas mínimas de prestación del servicio de practicaaje por razones de seguridad marítima determinadas por la Dirección General de la Marina Mercante y del programa para su implantación a que se refiere el artículo 20 de este Reglamento.”

También el art. 28 a) y b) RGP indica:

“Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los anteriores artículos cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores al millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes (artículo 116):

a) *Se entenderán comprendidas en el artículo 116.2.j) las acciones u omisiones del práctico de servicio mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.*

b) *Se entenderán comprendidos en el artículo 116.2.l):*

1. ° *El incumplimiento por los prácticos del deber de ponerse a disposición del capitán marítimo en los casos a que se refiere el artículo 22 de este Reglamento.*

2. ° *El incumplimiento de los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje cuando suponga un grave peligro para la seguridad del buque y de la navegación.*

3. ° La falta de prestación del servicio de practicaaje, cuando éste sea obligatorio, y suponga un grave riesgo para la seguridad de las vidas humanas y para la navegación.”

4. CLASES DE PRACTICAJE

El art. 2.2 en sus letras a) b) c) y d) establece los distintos tipos de practicaaje según la forma de prestación, y así tenemos:

- **Practicaaje de entrada:** el servicio de asesoramiento que presta el práctico para dirigir con seguridad un buque o artefacto flotante de acuerdo con las disposiciones particulares de cada puerto, hasta su destino en zona portuaria, bien sea debidamente fondeado o amarrado a un muelle, boya, dique, pantalán, dique seco, o varadero, pasando por canales o esclusas si fuera necesario.
- **Practicaaje de salida:** el servicio de asesoramiento que presta el práctico para dirigir con seguridad un buque o artefacto flotante desde su lugar de atraque, fondeo, boya, dique, pantalán, dique seco o varadero, hasta los límites geográficos de la zona de practicaaje de acuerdo con las disposiciones particulares de cada puerto o hasta el punto donde deje el buque en franquía previa indicación de su capitán, pasando por canales o esclusas si fuera necesario.
- **Practicaaje de maniobras náuticas dentro del puerto:** el servicio de asesoramiento que prestan los prácticos para trasladar un buque o artefacto flotante desde un lugar a otro dentro de los límites del servicio de practicaaje.
- **Practicaaje voluntario:** es el servicio de asesoramiento prestado por el práctico a buques o artefactos flotantes, a solicitud del capitán de éstos,

fuera de la zona de practica de puerto, o el que se presta en las aguas del puerto cuando no fuera obligatoria la utilización de este servicio.

5. COMPETENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN.

5.1 INTRODUCCIÓN

La aprobación de la LPEMM 92, que es el antecedente normativo del RD 2/2011 que la sustituye) no existía separación entre la marina civil y la militar.

En lo que al practica de puerto se refiere, y siguiendo la línea abierta por la ley de puerto de 1992, en 1996 se aprueba el Reglamento General de Practica de puerto, que vino a sustituir al Reglamento de 1958, que hasta ese momento regía el servicio.

Anteriormente las competencias sobre el practica de puerto estaban atribuidas al Ministerio de Marina, con lo que caían dentro del ámbito de la administración marítima militar

En concreto, para el asunto que aquí estamos tratando, antes de la LPEMM 92 y del RGP, las competencias sobre el practica de puerto recaen sobre el Ministerio de la Marina, es decir dentro de la esfera de actuación marítima militar.

Con la aprobación del RGP en 1996, se da un paso más en la línea operada por la anterior Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante de desvincular los ámbitos civiles y militares en los asuntos marítimos. Así, desde la entrada en vigor del RGP el servicio de practica de puerto prestado en los puertos civiles a embarcaciones civiles se desvincula del todo del practica de puerto militar que será en 1998 la aprobación de su propio reglamento.

El Reglamento de Practica de puerto Militar (en lo sucesivo “RPM”) de 1998 en su artículo 1 explica:

*“Este Reglamento tiene por objeto la **regulación del servicio de practica de puerto en las bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias** (en lo*

sucesivo, puertos militares), la definición de los requisitos exigidos a los prácticos militares para garantizar su adecuada cualificación profesional y la ordenación del servicio.”

También puede hacerse una referencia al artículo 2, el cual:

“Se entiende por practicaje militar el servicio de asesoramiento a los comandantes, capitanes o patrones de buques, artefactos flotantes y unidades del tren naval (en lo sucesivo, buques) para facilitar la entrada y salida de los puertos militares y las maniobras náuticas dentro de ellos y de los límites geográficos de la zona de practicaje.

Este servicio se prestará a bordo, e incluye las instrucciones previas impartidas por los prácticos, desde el enlace inicial, para velar por la seguridad de la navegación, de los buques, de las dotaciones y de las instalaciones portuarias.”

De esta normativa podemos ver que el concepto es prácticamente idéntico el concepto, contenido del servicio y el lugar de prestación que en el caso del practicaje civil, cambiando solamente el ámbito en que se presta y naturalmente el régimen jurídico del servicio.

No obstante, a los efectos que aquí estamos tratando, el detalle con el que nos debemos quedar es que originalmente el practicaje se encontraba sujeto al control de la autoridades militares y poco a poco de forma paralela a la desconexión entre la marina civil y la militar ambas realidades se han terminado de separar definitivamente, y en consecuencia a día de hoy el practicaje civil y el militar son dos figuras independendientes.

5.2 COMPETENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La administración marítima son el conjunto de órganos de la administración pública que tienen competencias dentro del ámbito marítimo. El modelo por el que ha optado el legislador español, es un sistema descentralizado en el que no existe un órgano centralizador, sino que conviven diversos organismos, tanto a nivel estatal como autonómico.

Las competencias que el Estado central tiene atribuidas en el transporte marítimo (excluidas las medioambiente y costas, las de policía y fronteras y de defensa, que corresponden cada una a su ministerio) actualmente corresponden al Ministerio de Fomento.

El art. 1 del Real Decreto 362/2017, de 8 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (en los sucesivo “RD 362/2017”) nos dice:

***“Corresponde al Ministerio de Fomento la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal; de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; de acceso a la vivienda, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado; de ordenación normativa de los servicios postales; de impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía; y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados.*”**

De esta forma el Ministerio de Fomento es el órgano encargado de llevar a cabo a labor de ejercer las competencias que el Estado tiene en materia de transporte marítimo, derivadas del art. 149.1. 20 de la Constitución (en adelante “CE”) según el cual:

“1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

20.ª Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves”

Para llevar a cabo esta labor, dispone de varios órganos, que conforman la llamada administración marítima, entre los que destacan, para el objeto de este trabajo, los siguientes:

- **Dirección General de la Marina Mercante:** La Dirección General de la Marina Mercante (en adelante “DGMM”) es el órgano mediante el cual se lleva a cabo la política general de navegación, la ordenación general de la navegación y el control de la marina civil. Igualmente tiene encomendado llevar a cabo las inspecciones y controles técnicos que procedan y las labores para preservar la seguridad y la prevención de la contaminación. Finalmente, es el órgano que otorga las licencias concesiones relativas a los servicios de navegación y ejerce la potestad tarifaria.

En relación al practicaje, según el artículo 279.5 TRLPEMM, le corresponden las siguientes funciones:

“ a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practicaje, 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.

b) La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a Prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

c) La determinación de las condiciones de formación permanente y de reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los Prácticos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y aptitud física, como requisitos para mantener su capacitación como Prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado.

d) La decisión sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practicaje o sobre las condiciones de su realización, en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la Autoridad Portuaria.

e) La suspensión cautelar de la habilitación del Práctico, por exigencias de seguridad en el servicio de practicaje, a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo.”

Esta redacción es prácticamente idéntica en el artículo 3.1 RGP.

En general esta regulación coincide con lo dispuesto por el art. 126 TRLPEMM que ofrece la definición y características generales del practicaje, como ya hemos explicado precedentemente.

- **Capitanías Marítimas:** Dependen de la DGMM, y legalmente tienen la consideración de administración marítima periférica. Desde la aprobación de la LPEMM 92, este órgano sustituye a las antiguas Comandancias y Ayudantías Militares de la Armada. Existen en aquellos puertos en que por razones de seguridad su presencia sea necesaria o en aquellos que tengan un cierto volumen de tráfico y actividad que justifique su presencia.

Actualmente se encuentran reguladas en el art. 266 TRLPEMM y las funciones que este precepto les atribuye son:

“4. El Capitán Marítimo, sin perjuicio de las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía Marítima, así como, entre otras, las siguientes funciones:

a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio

de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

b) *La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.*

Asimismo, el Capitán Marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos.

Igualmente, el Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

c) *La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.*

d) *La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.*

e) ***La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.***

f) *La dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas,*

así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.”

5.3 COMPETENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

Nos dice el art. 11.1 TRLPEMM:

“Corresponde a la Administración General del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente ley”

Esto debe complementarse con lo dispuesto por el artículo 12 del mismo cuerpo legal:

“Las competencias que a la Administración General del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Fomento a través del sistema portuario de titularidad estatal integrado por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración General del Estado.”

Estos preceptos atribuyen las competencias sobre los Puertos de Interés General (art. 4 TRLPEMM) al Ministerio de Fomento, quien las ejercerá por medio del Organismo Público de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que a su vez dependen del Ministerio de Fomento.

Así podemos determinar que la administración portuaria está compuesta por estos dos órganos, que tendrán encomendada las labores específicamente relacionadas con la operativa de los puertos, en contraposición con la administración marítima cuyas funciones son más amplias y relacionadas con la navegación y la flota civil en general.

- **Organismo Público de Puertos del Estado:** El Ente Público de Puertos del Estado (en lo sucesivo “PE” o “Puertos del Estado”) fue creado por el art.24 LPEMM 92 y actualmente encuentra su regulación en los artículos 16 a 24 TRLPEMM.

De la redacción del artículo 16 podemos extraer que se configura como un “organismo público” que actualmente se encuentran regulados en el art. 88 de la Ley 40/2015 de 1 de Octubre, del Régimen del Sector Público, con lo que tiene personalidad jurídica y patrimonio propio además de plena capacidad de obrar. Al ser su función “la realización de actividades administrativas , sean de fomento , prestación o de gestión de servicios públicos o de producción de bienes de interés público susceptibles de contraprestación ; actividades de contenido económico reservadas a las Administraciones Públicas ; así como la supervisión o regulación de sectores económicos” sus actividades se ajustarán al ordenamiento privado, no obstante su política de contratación debe seguir los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la entidad y del sistema de contratación del sector público.

Las funciones que por ley deberá ejercer figuran en el art. 17 TRLPEMM y son:

“A Puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta ley.

b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.

d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.”

- **Autoridades Portuarias:** Las Autoridades Portuarias (en adelante “AP”) las creó el antiguo artículo 35 de la LPEMM 92 y actualmente figuran entre los artículos 24 a 35 del TRLPEMM. Son organismos públicos (al igual que PE) con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Sus competencias vienen recogidas en el art. 25 TRLPEMM y son:

“Corresponden a las Autoridades Portuarias las siguientes competencias:

a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.”

Debe reseñarse también el art. 26.1 b) TRLPEMM

“ b) Gestionar los servicios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.”

En principio existe una AP en cada puerto de titularidad estatal, pero de hecho es posible que una misma AP gestione varios puertos a la vez (Un ejemplo de esto sería la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife que controla los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera y La Estaca).

De la forma en que está organizado el sistema portuario español, se puede ver que son la AP las verdaderas protagonistas de la gestión operativa de los puertos y son las titulares del servicio de practica. En concreto el TRLPEMM hace varias menciones que debemos abordar:

- **Otorgamiento de licencias para prestar servicios portuarios:** Según el art. 109.2 *“La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, la cual solo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente Pliego de Prescripciones Particulares del servicio correspondiente.”* Es por tanto la AP quien debe otorgar la licencia a la corporación de prácticos para poder ejercer su función. Posteriormente explicaremos con más detalle esta cuestión.
- **Aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares:** El art. 113.1 dice que *“Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios”*. Estos pliegos son una especie de contrato que suscribe el operador del servicio portuario con la AP, donde se detallan todos los detalles del mismo.
- **Cuestiones concretas del servicio:** El art 126.4 b) expone que corresponden a la AP la determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, la selección de los aspirantes, la facilitación de la formación práctica en el puerto y La expedición de los nombramientos.

El art. 6.1 RGP se pronuncia en términos parecidos al afirmar:

“La Autoridad Portuaria, como titular del servicio de practica, establecerá las condiciones de prestación de éste, las tarifas aplicables a los usuarios, el control de su prestación y la competencia sancionadora en los términos previstos en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en este Reglamento,

en los pliegos de condiciones generales para la prestación del servicio y en el contrato correspondiente”

6. NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

6.1 SERVICIO PÚBLICO

Un servicio público es una actividad prestacional, es decir no de producción de bienes, cuya titularidad recae sobre una administración pública (aunque no tiene que prestarla por si misma necesariamente), que se presta de forma regular y uniforme, que pretende satisfacer una necesidad del receptor del servicio.

Una nota característica del servicio público es que no debe implicar el ejercicio de autoridad (que implique coacción contra el ciudadanos como puede ser la policía, la defensa, la justicia, la recaudación de impuestos etc...), puesto que en tal caso hablaríamos de función pública y debe regirse conforme a los principios de universalidad, continuidad, adaptación, igualdad sostenibilidad y sujetas al pago (aunque no necesariamente, o al menos no siempre) de una determinada tarifa establecida por la administración correspondiente.

Los servicios prestados por la administración, pueden ser los mismo que preste el sector privado (por ejemplo anidad y educación), lo que no debe confundirse con que la prestación material del servicio a cargo de la administración pública y su gestión se hayan encomendado a una entidad privada.

Como podemos ver, aunque no hay ninguna mención en la normativa aplicable que permita catalogar claramente al practicaaje como un servicio público, se cumplen todas las características arriba mencionadas para que pueda ser tenido por tal.

De esta forma vemos que el servicio está atribuido a la AP, que se trata de una prestación concreta (asesoramiento en las maniobras), que no supone el ejercicio de autoridad (aunque podría argumentarse que la obligatoriedad del servicio y las sanciones por no utilizarlo si requieren cierto ejercicio de autoridad), se cumplen los principios antes mencionados y el usuario debe abonar las tarifas establecidas por la AP.

Debemos añadir que el servicio de practica se presta (y es obligatorio) puesto que buscar preservar la seguridad marítima y prevenir la contaminación lo que puede considerarse como un interés general, y servir al interés general es (formalmente) el objetivo de la administración pública.

6.2 SERVICIO PRIVADO

Si el servicio público era una actividad prestacional a cargo de una administración pública, un servicio debe entenderse en el mismo sentido con la diferencia de que los medios materiales y personales que son necesarios para ponerlo en marcha no están en manos de una administración pública, sino de una entidad privada y la actividad y los principios que rigen no son los del derecho administrativo sino los del civil y el mercantil.

En este sentido podemos que el servicio de practica también comparte algunas notas características con el servicio privado en tanto que es prestado por una entidad privada (la corporación de prácticos) y la prestación se articula por medio de un contrato que establece obligaciones recíprocas para ambas partes (naviero y práctico).

Al darse elementos tanto de carácter público como privado, podemos entender que el servicio de practica es tiene una naturaleza mixta, en la que conviven ambas realidades, siendo no obstante más acusada la vertiente pública.

De cualquier modo, en un capítulo posterior podremos analizar detenidamente todos los aspectos del contrato de practica.

7. PRACTICAJE COMO SERVICIO PORTUARIO

7.1 INTRODUCCIÓN

La hoy derogada Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general inició un proceso de liberalización de los servicios portuarios cuyo objetivo era permitir la entrada de operadores privados que prestaran dichos servicios en un régimen de libre acceso y competencia.

El TRLPEMM deroga esta ley y el contenido relativo a los servicios portuarios se incorpora a este nuevo texto legal en el art. 104 manifestando que:

“1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley”

El apartado 3 del mismo artículo clasifica los servicios portuarios en cuatro categorías que son:

- **Servicios generales:** Viene regulado en el art. 106 TRLPEMM y se trata de servicios que se prestan sin necesidad de que el usuario los solicite. Se trataría entre otros de ordenación del tráfico (marítimo y terrestre), señalización, prevención y control de emergencias, limpieza etc...

El art. 107 establece que estos servicios serán prestados por la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de que se puedan encargar a entidades privadas siempre y cuando no supongan una merma en la seguridad ni ejercicio de Autoridad pública. En cualquier caso su prestación estará sujeta al Reglamento de Explotación y Policía, así como a las Ordenanzas del Puerto.

- **Servicios portuarios:** Figuran en el art. 108 y son aquellos servicios que son necesarios para la explotación de los puertos dirigidos a permitir la realización de operaciones de tráfico marítimo de forma segura, eficiente, regular y con continuidad.

Este artículo a su vez establece una clasificación de los servicios portuarios en:

- **Técnico-náuticos:** Que son el practicaaje, el remolque y el amarre y desamarre.

- **Servicios al pasaje.**
- **Servicios de gestión de residuos.**
- **Manipulación de mercancías.**
- **Servicios comerciales:** Aparecen en el art. 138 y son los servicios comerciales que no tienen carácter de servicios portuarios, pero que están vinculados a la actividad portuaria. Estos servicios se prestarán en régimen de libre concurrencia y requerirán de una licencia de la AP, y si requiriesen de ocupar el dominio público se seguiría el régimen de ocupación del mismo.

Igualmente, la prestación de estos servicios por parte de la AP debe ir encaminada solamente a suplir las deficiencias que muestre la iniciativa privada. En este caso la AP puede cobrar una tarifa que en todo caso tendrá carácter de precio privado.

- **Servicio de señalización:** Viene definido en el art. 137 y es el servicio que sirve para gestionar todos aquellos dispositivos que sirven para mejorar la seguridad de la navegación, los movimientos de los buques y su posicionamiento. Este servicio es prestado por la AP.

7.2 REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Ya hemos visto que en el TRLPEMM (art. 108) el practicaaje viene definido como un servicio portuario, por tanto a continuación vamos a explicar brevemente cual es el régimen de prestación de estos servicios y en un epígrafe posterior explicaremos las particularidades del practicaaje dentro de la subcategoría de servicio técnico náutico.

Siguiendo la línea marcada por el art. 104 TRLPEMM, lo servicios portuarios deben ser prestados en un régimen de libre competencia, lo que supone abrir la prestación de estos servicios a la iniciativa privada (Art. 109 TRLPEMM).

No obstante, la prestación de servicios portuarios por parte de entidades privadas está sujeta a la obtención de una licencia emitida por la AP, según el artículo 26.1 l) TRLPEMM, el cual cuando habla de las funciones de las Autoridades portuarias indica:

*“Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como **otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.**”*

En términos muy similares se pronuncia el art. 109.2 TRLPEMM indicando:

*“**La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria (...).**”*

Cualquier persona física o jurídica puede optar a una de estas licencias de prestación de servicios siempre que en general no tengan incurran en una causa de incompatibilidad y su capacidad de obrar no este mermada, y en lo particular cumplan con los requisitos para ejercer a actividad.

El art. 110 TRLPEMM establece una serie de obligaciones de servicio público que le prestador deberá cumplir de forma obligatoria y son:

***a)** Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en esta ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.*

***b)** Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.*

***c)** Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.*

d) Colaboración en la formación práctica en la prestación del servicio con los medios adecuados, en el ámbito del puerto en el que desarrolle su actividad.

e) Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.”

De la normativa que ya hemos examinado parece que no existe límite a la entrada de prestadores privados de servicios portuarios, por lo que la AP, en principio, no podría limitar las licencias. No obstante, podrá limitar las licencias cuando concurren razones de seguridad, motivos medioambientales, razones objetivas derivadas de la competencia, de la disponibilidad de estaciones y de la capacidad de las instalaciones para soportar las actividades. En cualquier caso, la decisión de la AP deberá estar motivada.

El art. 111 TRLPEMM regula esta situación y nos indica que el acuerdo en el que la AP decide restringir el número de licencias deberá incluir, además de las razones que motivan tal limitación, el número máximo de licencias que se podrán otorgar. En estos casos debe intentarse que las licencias se den a la mayor cantidad posible de prestadores de servicios posible.

El Consejo de Administración de la AP es el órgano encargado de adoptar esta medida, habiendo consultado previamente al Comité de Servicios Portuarios y debiendo existir un informe de PE.

En aquellas situaciones en que la limitación se deba a razones de seguridad marítima, PE deberá solicitar a la DGMM un informe de carácter vinculante, mientras que si las razones son de medioambiente, en ese caso el informe deberá emitirlo la agencia medioambiental correspondiente.

La limitación deberá ser levantada una vez haya desaparecido la situación que la motivo, y la revisión de dicha circunstancia será hecha de oficio por la AP o a instancia de cualquier interesado, o de PE.

La forma de conceder las licencias cuando estas se encuentran limitadas por alguna de las razones ya indicadas, será por concurso siguiendo las indicaciones del art. 115 TRLPEMM.

No obstante, este régimen precedente no aplica para el caso del practicaje. El art 126.3 TRLPEMM establece:

“El número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.”

Por tanto solo podrá haber una Corporación de Prácticos en cada área portuaria.

Los servicios portuarios son de libre solicitud por parte de los usuarios excepto el de practicaje, que como ya sabemos, es obligatorio por razones de seguridad marítima. No obstante, cuando la situación lo justifique la AP podrá imponer la utilización de cualquier servicio portuario, atendiendo siempre a circunstancias extraordinarias.

La prestación de un concreto servicio portuario se encuentra sujeta, además de la normativa correspondiente, a lo dispuesto en el Pliego de Prescripciones Particulares. Este documento es una especie de contrato suscrito entre la AP y el prestador del servicio, en el que figuran, además de los requisitos de acceso, las condiciones concretas en que se prestará el servicio.

En general los Pliegos son aprobados por la AP, sin embargo, para el caso del practicaje, el Pliego debe ser remitido a PE para que emita un informe de carácter vinculante, y la DGMM deberá emitir uno también vinculante en lo relativo a las cuestiones de seguridad marítima.

La modificación de los Pliegos deberá estar debidamente justificada y se seguirá el mismo trámite que para su aprobación. El art 113 TRLPEMM regula esta materia y establece el contenido mínimo que los Pliegos deben contener.

Para el caso del practicaaje, actualmente el Pliego que se encuentra en vigor es el contenido en la Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de practicaaje.

En cuanto a la duración de la licencia, el art. 114 TRLPEMM manifiesta que para el practicaaje será de 10 años. Como norma general, cuando un servicio esté limitado no supondrá renovar la licencia de forma automática, sino que deberá iniciarse un proceso de concurso público para decidir a quién se le otorga la licencia, al cual, naturalmente, puede concurrir la entidad que hasta ese momento venía prestando el servicio.

Cuestión distinta se da con el practicaaje, puesto que a pesar de que efectivamente el servicio está limitado, al estar el servicio adjudicado en exclusiva a la Corporación de Prácticos del Puerto, la licencia para este servicio deberá renovarse de forma automática, salvo que medien circunstancias excepcionales y sea la AP la que deba tomar el control del mismo.

Finalmente, la Corporación de Prácticos del puerto, como titular de la licencia para este servicio, no podrá participar de forma directa o indirecta, en el capital o la gestión de otras empresas que cuenten con autorización para prestar otros servicios técnico náuticos en el mismo puerto, salvando los casos de autoprestación o integración de servicios.

CAPÍTULO IV

EL CONTRATO DE PRACTICAJE

1. EL CONTRATO DE PRACTICAJE

1.1 INTRODUCCIÓN

En la actual legislación, el contrato de practicaaje viene regulado en la Ley 14/2014, de 24 de Julio de Navegación Marítima (en adelante “LNM”) entre los artículos 325 a 328.

Hasta la introducción de la mencionada ley, no existía en el ordenamiento jurídico español una normativa concreta que regulase el contrato de practicaaje, sino que la misma se encontraba dispersa en varios preceptos del Código de Comercio (en adelante “CDC”), pero no se configuraba como una figura contractual, sino que contenía una serie de menciones a través de las cuales se podía inferir la naturaleza contractual del practicaaje.

A modo de ejemplo podemos mostrar la redacción del art. 612.6 CDC:

“Pedir Práctico a costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal o río, o tomar una rada o fondeadero que ni él ni los Oficiales y tripulantes del buque conozcan.”

Como se ve, únicamente se habla de la obligación que tiene el capitán del buque de solicitar la asistencia del práctico, pero en nada regula el acuerdo entre ambos.

La responsabilidad del capitán en general, y por incidencias del practicaaje venía regulada en el art. 618 CDC, aunque no lo menciona directamente, sino que el punto 5º hace mención a la responsabilidad por los daños:

*“que sobrevengan por el mal uso de las facultades y **falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme a los artículos 610 y 612.**” y el 7º “De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, **fuera de los casos o sin las formalidades de que habla el artículo 612.**”*

La responsabilidad del práctico solo venía recogida en caso de abordaje en el art. 834 CDC cuyo contenido era:

“Si los buques que se abordan tuvieren a bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje no eximirá su presencia a los capitanes de las responsabilidades en que incurran; pero tendrán éstos derecho a ser indemnizados por los prácticos, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir”

Por lo que este precepto regulaba la responsabilidad del práctico de forma indirecta, dado que menciona el derecho del capitán (auténtico responsable de cualquier daño) a repetir contra el práctico, si el incidente se hubiese dado con este a bordo, ejerciendo sus funciones.

Así pues, vemos que la relación contractual que surge del contrato de practicaje encontraba su regulación en los pocos artículos que sobre ello versaban en el hoy derogado Libro III del CDC, y para todo lo demás se debía acudir a las normas generales en materia de contratación y responsabilidad civil.

La aprobación de la LNM trajo una reforma completa del Derecho Marítimo en España, actualizándolo y sobre todo coordinándolo con la regulación internacional que rige en esta disciplina.

Esta ley además compila la normativa maritimista española, que hasta ahora se encontraba dispersa, acaba con las contradicciones que hasta este momento existían y permite derogar el Libro III del Código de Comercio, que pasaba por ser la norma de referencia para el sector.

En cuanto al objeto de este trabajo, no es hasta la entrada en vigor de la LNM que el practicaje adquiere una tipicidad legal, clara e inequívoca, que hasta el momento no tenía. Los diversos preceptos del CDC que lo mencionaban no podían ofrecer una definición legal del contrato como tal, debiendo recaer esa tarea sobre la doctrina.

A pesar de esto, el camino hasta la aprobación de la LNM ha sido largo. Han existido varios anteproyectos de ley que nunca llegaban a término posiblemente por la falta de iniciativa de voluntad e iniciativa del legislador. No

obstante, tanto en los Anteproyectos de Ley de Navegación Marítima de 2004 y 2012 (en los sucesivos “ALNM 2004” y “ALNM 2012”) incluían en su redacción la figura del practicaaje, siendo la dicha redacción muy similar a la que finalmente se aprobó en la LNM que actualmente está en vigor.

Por ejemplo, el art. 383 ALNM 2004 definía al practicaaje como:

“Por el contrato de practicaaje una personada 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 y embarcaciones por aguas portuarias o adyacentes”

El texto del art. 305 ALNM 2012 es idéntico con la diferencia de que no incluye a las embarcaciones, sino solo a los buques.

Los dos anteproyectos mantenían la misma estructura, ofreciendo una definición del contrato, deberes recíprocos del práctico y el capitán, dar preeminencia a la figura del capitán a pesar de que el práctico se encuentre a bordo, y la regulación de la responsabilidad por los daños ocasionados.

Este mismo esquema es el que ha pasado a la LNM.

1.2 DEFINICIÓN LEGAL

La definición legal del contrato figura en el art. 325 LNM y es:

“Por el contrato de practicaaje 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 entrada en vigor de esta norma acaba con la ausencia de regulación específica para el caso del practicaaje, configurándolo inequívocamente como un contrato. La LNM además termina con el debate doctrinal que existía en torno a si el practicaaje podía considerarse una figura contractual o no, a pesar de que la mayoría de la doctrina ya se había decantado por esa opción.

El origen de esta discusión deviene de la doble vertiente público y privada que tiene el practicaaje. Anteriormente ya hablamos sobre la naturaleza de servicio

público y de servicio privado que tiene el practicaaje, ya se dan elementos de ambos.

De una parte, podría decirse que el de practicaaje no es un verdadero contrato, puesto que los elementos de servicio público que contiene (administración pública como titular del servicio, estatuto del práctico de naturaleza administrativa etc...), especialmente la obligatoriedad del servicio, que las condiciones del servicio vengan fijadas por normas imperativa y que las tarifas estén prestablecidas y que no surjan del libre pacto entra las partes, puede llevar a pensar que no estamos ante un verdadero contrato, por faltar el consentimiento, que es uno de los elementos fundamentales que lo componen según el artículo 1.267 CC, que a continuación transcribimos:

“No hay contrato sino cuando concurren los requisitos siguientes:

- 1. ° Consentimiento de los contratantes.*
- 2. ° Objeto cierto que sea materia del contrato.*
- 3. ° Causa de la obligación que se establezca.”*

No obstante, es evidente de la realidad de la prestación del servicio que entre el práctico y el naviero (representado por el capitán del buque) surge una relación contractual.

De esta relación nacen obligaciones recíprocas, en concreto (y siguiendo lo expresado por el art. 325 LNM) el práctico se obligará a asesorar al capitán y la tripulación del buque practicado en las maniobras que sean necesarias para la navegación segura dentro de las Zonas I y II, mientras que el naviero asume el deber de pagar el precio estipulado.

Conviene reseñar que el contrato se celebra entre el naviero y el práctico que en el momento de solicitud del servicio se encuentra de guardia, no con la Corporación.

De esta forma vemos que el contrato de practicaaje, al igual que el servicio que recoge, tiene una naturaleza mixta con elementos tanto públicos como

privados. Por una parte, se dan una serie de prestaciones recíprocas entre las partes (naviero y práctico) que en todo se rigen por la disciplina normativa de los contratos, que paralelamente conviven con algunas normas imperativas.

Esto nos llevaría pensar que nos encontramos ante, lo que algunos autores consideran un “*contrato forzoso o dictado*”. En estos casos, y en concreto en el del practicaaje, es el TRLPEMM y el RGP quienes establecen la obligación de utilizar el servicio de practicaaje en los supuestos que determinan. Esta obligación nace de un interés público que prevalece sobre la voluntad de las partes, que es la seguridad de la navegación.

En principio, esto no debe suponer que no exista relación contractual, sino que la ejecución de la misma debe matizarse y adaptarse a las reglas imperativas que la ley establece, pero en todo lo demás se seguirá el régimen general de los contratos.

1.3 CLASIFICACIÓN COMO CONTRATO AUXILIAR DE LA NAVEGACIÓN

La LNM coloca al contrato de practicaaje dentro del Título V, bajo la rúbrica “*De los contratos auxiliares de la navegación*”. En este Título, además del practicaaje se pueden encontrar otros contratos como el de gestión naval, consignación de buques y manipulación portuaria.

Como ya se ha explicado anteriormente, antes de la entrada en vigor de la LNM, no existía en España una normativa específica para el practicaaje, por lo que su inclusión como contrato auxiliar vino determinada por la actividad doctrinal.

De esta forma, si la navegación marítima es la navegación que se realiza por las aguas del mar (art. 1 LNM), todas las actividades que supongan una función instrumental de esta, y que ayuden a la consecución de la función principal (navegar) deben considerarse como auxiliares, y en consecuencia los contratos que las rigen como contratos auxiliares.

La función auxiliar que el contrato de practicaaje despliega en la navegación marítima puede ser examinada desde dos perspectivas:

- **Perspectiva pública:** Desde el punto de vista de la Administración Marítima y de la Portuaria, el papel que cumple el practicaaje como

elemento auxiliar de la navegación se manifiesta a través del contenido material del servicio, esto es el asesoramiento al capitán y a la tripulación en las maniobras y derrota que el buque deba seguir para entrar o salir del puerto de forma segura.

La seguridad de la navegación permitirá evitar accidentes y daños al medioambiente, lo que redundará tanto en beneficio de los intereses públicos como los privados.

- **Perspectiva privada:** Esta se concreta en la figura del naviero. Cuya figura viene regulada en el artículo 145.2 LNM que expresa:

“Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.”

Por tanto según la LNM la función económica empresarial del naviero es la de la explotación para fines comerciales de los buques.

Esta actividad requiere para su correcta ejecución la asistencia del práctico, para que con sus conocimientos y experiencia asista al capitán y la tripulación en la navegación por las aguas portuarias evitando así riesgos innecesarios que hagan peligrar la expedición.

De esta forma se justifica la existencia del practicaaje como actividad auxiliar de la navegación, en tanto que permite suplir el desconocimiento de las aguas portuarias del capitán del buque y su tripulación, lo que necesariamente reduce las posibilidades de sufrir un percance y que los objetivos económicos y empresariales del naviero puedan verse cumplidos.

El carácter auxiliar de esta actividad se deja ver también en el propio práctico que asiste al buque, en relación con el naviero. Por medio del contrato de practicaaje, el práctico se convierte en un agente auxiliar externo del naviero, ya que ni pertenece a su estructura empresarial, ni existe ninguna vinculación de carácter laboral.

No obstante, sirve a sus fines de explotación exitosa del buque, mediante la aportación al proceso general de la navegación, y particular del transporte marítimo.

2. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE PRACTICAJE

2.1 INTRODUCCIÓN

La naturaleza jurídica del practicaaje es una cuestión que ha suscitado un encendido debate doctrinal. Existe una postura que defiende que el contrato de practicaaje debe considerarse como un contrato de arrendamiento de obra, mientras que existe una corriente contraria que alega que la verdadera naturaleza del practicaaje es la de un contrato de arrendamiento de servicios.

El art. 2 RGP dice:

“Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes 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, en condiciones de seguridad y 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”

Con esta redacción normativa podría parecer que se termina el debate sobre si el practicaaje debe ser considerado como una categoría u otra. La razón radica en que el RGP considera al práctico como un mero asesor del capitán y del naviero. Si queremos ahondar más, puede verse que el art. 126 TRLPEMM considera que el practicaaje es:

“Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, 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, en condiciones de seguridad y 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.”

El problema para cerrar el asunto estiba en la realidad práctica de la prestación del servicio, en la que es muy común que la labor del práctico exceda la de mero asesor, lo que permite continuar con la discusión.

2.2 CONSIDERACIÓN COMO CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE SERVICIOS

La definición general del contrato de arrendamiento de servicios se encuentra en el art. 1544 CC que expone:

“En el arrendamiento de obras o servicios, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar a la otra un servicio por precio cierto.”

Este tipo de contratos tiene 2 características principales que se encuentran en el art. 1583 CC:

“Puede contratarse esta clase de servicios sin tiempo fijo, por cierto tiempo, o para una obra determinada. (...)”

Y en el art. 1587 CC:

“La despedida de los criados, menestrales, artesanos y demás trabajadores asalariados, a que se refieren los artículos anteriores, da derecho para desposeerles de la herramienta y edificios que ocuparen por razón de su cargo.”

Salvando la terminología decimonónica del Código Civil, hoy totalmente superada, puede verse que el contrato de arrendamiento de servicios es aquel en una de las partes contratantes se compromete a realizar un cierto servicio con cargo a la contraparte que asume la obligación de pagar el precio convenido.

De esta definición se deriva que estamos ante un contrato de actividad y no de resultado puesto que la obligación asumida por el prestador del servicio es de medios, dado que este no asume ningún riesgo por la actividad y no puede garantizar el resultado.

Por ello, la responsabilidad contractual del prestador del servicio nace, no por alcanzar un resultado distinto del acordado, sino cuando no realiza el servicio prestado o se incurre en falta de diligencia.

Tomando estos elementos característicos, debemos aplicarlos sobre el servicio de practicaje para saber si encajan y en ese caso poder determinar que el mismo es un contrato de arrendamiento de servicios.

Como ya hemos visto tanto el TRLPEMM (art. 126) como el RGP (Art. 2) definen al practicaje como el “*el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes*”. De esta forma, si tomamos como esta noción de forma estricta, y consideramos que el práctico a bordo del buque únicamente dará las indicaciones precisas en cuanto derrota y asesorará en lo relativo a las maniobras náuticas, podríamos considerar que el práctico está prestando un servicio, por el cual será remunerado y lo único que está haciendo es poner al servicio del naviero (representado por el capitán) su conocimiento y experiencia para hacer que la nave entre o salga del puerto, sin asumir más obligaciones que el simple asesoramiento sin comprometer un resultado.

Si esto fuera así, el práctico sería responsable por daños si las indicaciones que dan al capitán y la tripulación son erróneas y equivocadas, pero no por no cumplir el objetivo buscado, que es la navegación segura, siempre y cuando, recordemos, las instrucciones ofrecidas sean correctas y adecuadas.

Si tenemos en cuenta estos argumentos, podríamos concluir que el practicaje es inequívocamente un contrato de arrendamiento de servicios, lo que además se vería reforzado por los preceptos legales analizados que son totalmente acordes con las características del arrendamiento de servicios, como del practicaje.

No obstante, en contrario se puede argumentar que, como norma general, el contrato de arrendamiento de servicio se ejecuta bajo las directrices del cliente, quien debería dar las instrucciones convenientes al prestador. De esta forma, puede hablarse de la naturaleza del contrato de arrendamiento de servicios tiene como cierta subordinación y dependencia del prestador.

El práctico es un asesor que presta un servicio de forma independiente al naviero con quien mantiene una relación basada exclusivamente en el contrato de practicaje. La propia naturaleza del servicio obliga a que el practico pueda tomar decisiones respecto al rumbo y las maniobras que considere convenientes, por cuanto es quien dispone del conocimiento de las aguas y experiencia en su navegación.

Perturbar al práctico mientras realiza su labor, además de contravenir el TRLPEMM y el RGP, supone crear un riesgo innecesario para la seguridad marítima en general y para el buque, las personas que van a bordo y la carga en particular (conexamente también se verá afectado el medioambiente y los usuarios del puerto).

A pesar de que poco la práctica diaria va haciendo que el prestador pueda tener cada vez más autonomía a la hora de prestar sus servicios, esta debe ser total para el caso del práctico, con lo cual la figura del contrato de arrendamiento de servicios se ve desvirtuada en cuanto al practicaje.

Finalmente, habrá que mencionar que como el propio art. 325 LNM expresa, el contrato se concierta con el práctico que está de guardia en el momento de solicitar el servicio, y no con la Corporación de Prácticos. Esto impide que se pueda tener a la Corporación como la entidad con la que se contrata el servicio.

2.3 CONSIDERACIÓN COMO CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE OBRA

Su definición aparece también en el art. 1.544 CC y es:

“En el arrendamiento de obras o servicios, una de las partes se obliga a ejecutar una obra o a prestar a la otra un servicio por precio cierto.”

El objetivo que se busca con este contrato no es la realización de una actividad como en el arrendamiento de servicios, sino un resultado concreto fruto de la acción de la parte contratada, quien además deberá asumir los riesgos de hacerlo.

Las características básicas que podemos señalar son:

- La prestación debida a la parte contratante es el resultado del trabajo de la parte contratada, esto es un resultado concreto.
- Es un contrato de tracto único dado que (aunque cabe la posibilidad de hacer la entrega en varias entregas parciales) se concreta en una sola prestación.
- El comitente (parte contratada) mantiene su autonomía e independencia respecto de su cliente, para llevar a cabo la obra de la forma que estime más conveniente. Esto no obsta para que el resultado deba ser conforme a las instrucciones recibidas por el contratante.
- Es la parte contratada la que asume todos los riesgos para llevar a cabo la obra, es lo que se conoce como el “*riesgo de empresa*”, sin que su contraparte deba asumir riesgo alguno.

Como vemos, el comitente no solo debe llevar a cabo una actividad, sino que fruto de esa actividad debe salir una obra que cumpla con los requisitos planteados por su cliente. Con lo cual, la mera ejecución de la obra no sirve para que la parte contratada quede libre de su obligación, incurriendo en responsabilidad si el resultado no es el convenido.

Conociendo estas nociones generales, podemos descubrir si la naturaleza jurídica del practicaje se acerca más a esta figura o no, al intentar comprobar si los caracteres del practicaje encajan o no.

De nuevo tenemos que irnos a los artículos 126 TRLPEMM y el 2.1 RGP los cuales nos dicen que el practicaje es el asesoramiento al capitán y la tripulación y el practico un mero asesor. La clave está aquí en la extensión que podamos darle a la labor del práctico.

Así, si entendemos que su función no es únicamente la de asesorar, sino también la de comprometerse a obtener el resultado un resultado que sería llevar el buque hasta el punto designado para el amarre o llevarle fuera de la Zona II para que pueda seguir su rumbo, nos encontraríamos con el contrato de practicaje es un contrato de arrendamiento de obra. Así nos veríamos en

una situación en que la prestación del práctico no se limita solo al asesoramiento en la derrota a tomar o las maniobras a realizar, sino que la misma incluiría el resultado concreto antes mencionado.

Para dilucidar esta cuestión debemos entender a una cuestión importante, que es el mando de la nave. Así el art. 327 LNM expone:

*“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.**”*

Este precepto nos indica lo que ya hemos visto, que el practico puede dar indicaciones a la tripulación, pero lo interesante para esta cuestión que estamos tratando es la noción de *“incluso la ejecución de esta por sí mismo”* El legislador se refiere a que el práctico asuma directamente los mandos del busque y sea el quien realice la maniobra concreta.

Dejando a salvo la superior autoridad del capitán que prevalece en todo caso, lo que el legislador nos quiere decir es que el práctico puede, llegado el caso, ejecutar por sí mismo las maniobras necesarias, en vez de indicárselas a un miembro de la tripulación. Esto puede suponer que la labor del practico no es solamente la de prestar asesoramiento, sino que consistirá en la correcta conducción del buque hasta el lugar designado, con lo cual ya tenemos una obligación de resultado.

Esta obligación de resultado podrá manifestarse tanto, como hemos dicho, en la ejecución de las manobras por sí mismo, como en las indicaciones que pueda dar a la tripulación, puesto que el objetivo será el mismo que es llevar a término las maniobras y conseguir que el buque arribe a puerto, o salga del mismo con seguridad.

Existen varias notas más que permiten perfilar al contrato de practicaaje como un contrato de arrendamiento de obra. Así, conforme al Art. 325 LNM, el sujeto

con el que se contrata no es la Corporación de Prácticos, sino el practico que en el momento de la solicitud se encontrase de guardia, con lo que tenemos el requisito de que la obra sea realizada por un profesional de forma independiente en la medida en que tomará las decisiones que estime oportunas para lograr el resultado convenido, asumiendo igualmente el riesgo por los daños que un accidente, derivado de sus malas indicaciones, pueda provocar.

Finalmente, el servicio de practicaje contratado se prestará de una sola vez, (con lo que no hay tracto sucesivo) y este se agotará una vez se haya logrado el resultado pactado.

2.4 POSIBILIDAD DE SER UNA CATEGORIA PROPIA Y DIFERENCIAS CON EL CONTRATO DE ENROLE

Como se ha podido ver del análisis precedente, las características propias del practicaje bien pueden encajar tanto dentro de los parámetros del arrendamiento de obra como del arrendamiento de servicios.

Quizás, al darse las notas de independencia en la prestación y de cumplimiento de una sola vez, sin tracto sucesivo, podamos concluir que el practicaje se encuentra más cerca del arrendamiento de obra que del de servicios.

No obstante, hay preceptos en la LNM como el art. 326 que a continuación transcribimos:

“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.”

De esta forma, la ley está imponiendo tanto al capitán como al práctico la obligación de colaborar en la realización del servicio, lo que quiebra “*prima facie*” la noción de independencia que reviste el contrato de obra.

Por tanto, existen razones para defender una posición u otra, y definitivamente lo que decantará la balanza hacia un lado u otro será la práctica y el tratamiento que la jurisprudencia de a este asunto, que a día de hoy

Ante esta situación, y teniendo en cuenta que el practicaaje cuenta con elementos de ambas figuras y que tiene a su vez elementos propios, derivados de la parte que le corresponde como derecho público, no sería descabellado pensar que el practicaaje en realidad no pertenece a ninguna de las dos categorías, sino que por el contrario constituye por sí mismo una figura propia con elementos que le son propios.

3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

3.1 CONTRATO MERCANTIL

Para conocer si un contrato tiene carácter mercantil o no, deberemos atender a varias cuestiones.

Así el art. 2 CDC indica:

“Los actos de comercio, sean o no comerciantes los que los ejecuten, y estén o no especificados en este Código, se regirán por las disposiciones contenidas en él; en su defecto, por los usos del comercio observados generalmente en cada plaza, y, a falta de ambas reglas, por las del Derecho común.

Serán reputados actos de comercio los comprendidos en este Código y cualesquiera otros de naturaleza análoga.”

Con esto el legislador nos dice que mercantil será aquel contrato en el que el objeto el mismo se encuentre específicamente regulado en el mismo CDC, o que al menos una de las partes tenga la condición de comerciante, noción que hoy en día puede asimilarse a la de empresario, según los términos del art. 1 CDC (*“las compañías mercantiles o industriales (...)”*).

Así, el contrato de practicaaje puede considerarse como mercantil, dado que una de las partes contratantes tiene la condición de empresario, que es el naviero. El naviero es empresario en tanto que se dedica a la prestación de servicios de transporte marítimo a sus clientes con fines lucrativos.

La mercantilidad de la empresa naviera además viene establecida en el art. 2 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, que nos dice:

“Las sociedades de capital, cualquiera que sea su objeto, tendrán carácter mercantil”

De esta forma, por el hecho de que el naviero, que es quien contrata al práctico, tenga condición de empresario el contrato entre ambos ya tiene carácter mercantil.

La otra mención que hace el art. 2 CDC, es que el objeto del contrato venga especificado en el propio Código. Antes de la entrada en vigor de la LNM, el practicaaje no venía regulado en el Código, no obstante la obligación que el art. 612.6 imponía al capitán de tomar práctico, podría considerarse como que el practicaaje estaba comprendido (de forma indirecta) en el Código.

No obstante, a día de hoy, el Libro III del CDC se encuentra derogado por lo que debemos acudir al art. 50 CDC, para conocer qué régimen debe aplicarse al contrato de practicaaje una vez hemos delimitado que es mercantil. De esta forma el precepto expresa:

“Los contratos mercantiles, en todo lo relativo a sus requisitos, modificaciones, excepciones, interpretación y extinción y a la capacidad de los contratantes, se regirán en todo lo que no se halle expresamente establecido en este Código o en Leyes especiales, por las reglas generales del Derecho común.”

De esta forma, como la regulación fragmentaria que el CDC ofrecía sobre el practicaaje ya no existe, el mencionado artículo nos dirige a la ley especial, que en este caso es la LNM, y para lo que no se encuentre allí regulado al régimen general del CC.

3.2 AUSENCIA DE FORMA

No existe en la normativa aplicable ningún precepto en el que se establezca que el contrato debe tener alguna forma específica (en contraposición a aquellos que la propia ley requiere que estén recogido es una escritura pública por ejemplo), lo cual viene expuesto en el art. 51 CDC:

“Serán válidos y producirán obligación y acción en juicio los contratos mercantiles, cualesquiera que sean la forma y el idioma en que se celebren, la clase a que correspondan y la cantidad que tengan por objeto, con tal que conste su existencia por alguno de los medios que el Derecho civil tenga establecidos.”

Por tanto, podemos decir que el contrato de practicaaje es un contrato de carácter consensual, ya que la partes son libres de documentarlo (o no) en el soporte que crean conveniente, siendo el elemento principal que determina su perfección la emisión del consentimiento. En esta línea el art. 1278 CDC indica:

“Los contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurran las condiciones esenciales para su validez”

Así, al no existir unas formalidades que permitan determinar la validez del contrato de practicaaje, para conocer si este es válido o no, habrá que atender a aquellas manifestaciones de las partes que den a entender que se ha emitido un consentimiento válido.

El práctico debe estar disponible para asistir a los buques de forma permanente, puesto que sus servicios pueden ser requeridos en cualquier momento y en la actualidad es perfectamente factible, especialmente en los puertos con mayor actividad, que el trasiego de buques no se detenga durante la noche, los festivos o los fines de semana. Por eso, es necesario, atendiendo a su demanda permanente y a las razones de seguridad que ya hemos venido explicando que el servicio de practicaaje debe estar disponible para aquellos buques que lo necesiten.

De esta forma, si tenemos en cuenta que el servicio siempre está en el mercado a disposición del usuario, podemos entender que esta situación supone el consentimiento del práctico para el contrato, y que la aceptación de la oferta, y consecuentemente la prestación del consentimiento del naviero, se dará con la mera solicitud realizada por el capitán o también por el consignatario al actuar estos como representantes del naviero.

Por tanto, el signo inequívoco que permite certificarla aceptación del naviero normalmente será la llamada del buque a la Corporación solicitando un práctico, o la solicitud que previamente haya realizado el consignatario informando a la Corporación de la hora y llegada del buque.

Esto permite dar salida al artículo 1.261 CC al contar con todos los elementos necesarios para tener un contrato válido, y al 1.262 CC.

3.4 CONTRATO BILATERAL Y ONEROSO

El contrato de practicaje es bilateral en cuanto establece obligaciones recíprocas para las dos partes implicadas. De un lado, el práctico se obliga a asesorar al capitán en el rumbo a tomar y las maniobras necesarias, y por la otra, el naviero se compromete a pagar el precio. A pesar de la claridad de esta situación, existen algunas cuestiones adicionales que deben ser comentadas.

La primera de ellas es que el practicaje normalmente será prestado por la Corporación de Prácticos, no obstante, la titular del servicio es la AP, que delega a la Corporación la prestación por medio del sistema de gestión indirecta. Esto será así como norma general, pero si se diese una situación excepcional en la que la AP tuviera que tomar que el control de la prestación del servicio, y empezar a prestarlo bajo el modelo de gestión directa, sería este el sujeto con el cual el naviero contrata el practicaje y no con el práctico.

La segunda, es que la Corporación no actúa como entidad contratante, sino que es el práctico que se encuentra de guardia en el momento en que llega la petición de servicio.

Finalmente, la tercera cuestión que debe resaltarse, y que resulta ser la otra cara de la moneda de la segunda. El servicio será solicitado por el capitán o por el práctico, que actúan como representantes del naviero, quien es por tanto el sujeto que actúa como parte contratante y por tanto obligado a pagar el precio, a pesar de que la prestación la reciba de forma directa el capitán y la tripulación por medio del asesoramiento o las indicaciones del práctico. Esto

significa que en ningún caso el capitán o el consignatario serán parte del contrato, más allá de su condición de representantes.

En cuanto a la onerosidad del contrato, el art. 1.274 CC dice:

“En los contratos onerosos se entiende por causa, para cada parte contratante, la prestación o promesa de una cosa o servicio por la otra parte; en los remuneratorios, el servicio o beneficio que se remunera, y en los de pura beneficencia, la mera liberalidad del bienhechor.”

Esto significa que a la hora de llevar a cabo las prestaciones del contrato, ambas partes tendrán que hacer unos esfuerzos similares y habrá cierta reciprocidad en el intercambio. De esta forma, el naviero a cambio del precio que desembolsa podrá garantizar la seguridad del buque, su tripulación y la carga pudiendo obtener los beneficios de la actividad económica que está llevando a cabo.

Igualmente, el práctico recibe el provecho económico que le aporta el pago del servicio a costa de realizar su labor de asesoramiento con todo lo que ello implica en cuanto a capacitación, experiencia, y responsabilidad.

3.5 CONTRATO OBLIGATORIO

Deriva de la obligación impuesta por ley de servirse de práctico en aquellos puertos que la administración marítima lo haya decidido. Esta intervención del poder público tiene importantes repercusiones en el contrato de practicaje dado que establecerá una serie de parámetros de obligado cumplimiento en cuanto a formación del acuerdo y su contenido que, en consecuencia, estarán fuera de la libre voluntad de las partes.

La justificación de esta imposición se sostiene por la función que tiene la administración de garantizar la seguridad marítima. Basándose en esta prerrogativa, la formación del contrato no nace del concurso de voluntades entre los contratantes, sino de la imposición del poder público, quien entiende que es necesario obligar a prácticos y navieros a contratar el servicio de

practicaje para cumplir con el objetivo de mantener la seguridad de la navegación. No obstante, salvando el origen del acuerdo, la relación entre prácticos y navieros es igual a la que existiría si no hubiera coerción por parte de la autoridad pública, puesto que el contrato en todo se registrará por el derecho civil mercantil y no por el administrativo.

La intervención pública también afecta al contenido del contrato, puesto que este tendrá algunos aspectos que ya estarán predefinidos y que por tanto están excluidos de la negociación entre las partes. Estas exclusiones vienen determinadas en el TRLPEMM, en el RGP y en el Pliego Regulador del Servicio Básico de Practicaje (en adelante "PRSBP") y los elementos que quedan excluidos son:

- **Condiciones técnicas en las que se presta el servicio**
- **Tarifas que el naviero deberá abonar:** Están sujetas a la potestad tarifaria de la AP
- **Objeto y ámbito geográfico de la prestación:** Ambos aspectos vendrán recogidos en el Pliego de Condiciones Particulares
- **Medios humanos y materiales con los que se prestará el servicio:** Al estar estos aspectos excluidos de la negociación de las partes deben estar recogidas en alguna parte para que puedan ser llevadas a cabo. De esta forma, será la licencia que la AP entregue a la Corporación de Prácticos como título habilitante para prestar el servicio, la que recoja todos los aspectos antes mencionados. En concreto, el art. 117.1 TRLPEMM ofrece una lista de todos los aspectos que la licencia debe cubrir:

"1. La licencia deberá incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.*

b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.

c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

d) Obligaciones de servicio público que procedan.

e) Medios materiales mínimos y sus características.

f) Medios humanos mínimos y su cualificación.

g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.

h) Obligaciones de protección del medio ambiente.

i) Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.

j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.

k) Plazo de vigencia.

l) Garantías.

m) Tasas portuarias.

ñ) En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desecho y residuo y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la

Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio.

o) Compensación económica, en el caso de licencias de auto prestación e integración de servicios. "

Otro aspecto importante sobre el que la intervención del poder público se proyecta es el régimen de responsabilidad. Si no existiese tal intervención el régimen de responsabilidad del contrato de practica se vería incardinado por las normas generales de la responsabilidad contractual o extracontractual según el caso. Así, por obra de la intervención pública en la esfera contractual de las partes existen criterios para establecer la responsabilidad y limitaciones para la misma.

El art. 113 habla sobre los Pliegos Particulares de los prestadores del servicio y su punto 8 b) establece:

"Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de los límites señalados en las leyes. "

Esto significa que el Pliego deberá incluir una cláusula que tenga un tenor similar al expuesto en la cual el prestador se haga responsable de los daños que cause. No obstante, lo más llamativo de la redacción del mencionado precepto es que permite que la AP pueda ser considerada también responsable por los daños causados ("***Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de los límites señalados en las leyes***")

En cuanto a responsabilidad, el RGP también se pronuncia en su art. 24.2 exponiendo:

"Sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero se establece en el artículo 618 del Código de Comercio, el práctico será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, con el límite señalado en el apartado anterior, producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos para velar por la seguridad de la navegación.

En todo caso, si el capitán se negase a seguir las indicaciones del práctico y, como consecuencia de ello se produjesen daños al buque o a terceros, no alcanzará responsabilidad al práctico."

En la actualidad, la referencia al CDC deberá ser hecha al art. 328 LNM cuyo tenor literal es:

"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."

La limitación de responsabilidad del práctico también viene limitada por ley, así el art. 281TLPEMM indica:

"La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practica no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros

por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. "

El art. 24.1 RGP se pronuncia en los mismos términos:

"La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de dos mil pesetas por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de cien millones de pesetas. "

Por la fuerte reglamentación a la que está sometido, el contrato de practicaje será un contrato dictado en todo caso, pero que además revestirá la característica de ser forzado en los casos en que el practicaje sea obligatorio. Esto es importante, ya que la ley crea obligaciones para las partes que deberán estar recogidas en el contrato y que de no estarlo determinarían la nulidad del contrato de conformidad con el art. 1.255 CC el cual establece:

"Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las leyes, a la moral, ni al orden público. "

En caso de que el capitán no solicitase la asistencia del práctico cuando así venga determinado por la DGMM, esto acarreará una sanción administrativa, por considerarse una infracción grave, de hasta 120.000 euros, según los arts. 307.1 h) y 309.2 a) 1º TRLPEMM y el 27. a) RGP.

Finalmente, de todo lo expuesto vemos que si bien existe una relación contractual entre navieros y prácticos, esta está fuertemente matizada por las normas imperativas que hacen que la libertad contractual de las partes no sea plena, todo ello justificado por el entendido interés público de mantener la

seguridad de la navegación, que según el parecer de la administración solo puede ser preservada mediante la intervención pública y no por medio de la acción privada de las partes contratantes.

5. LAS PARTES DEL CONTRATO

5.1 EL PRÁCTICO

Como ya se ha comentado anteriormente, es el práctico de forma individual quien se erige como parte contratante en el contrato de practicaaje como norma general.

En la mayor parte de los casos el servicio de practicaaje se presta en régimen de gestión indirecta, lo que significa que siendo la AP la titular del servicio, delega su prestación en otra entidad a la que debe extender una licencia al efecto.

Pero es posible que se dé el caso en que el servicio se preste bajo el modelo de gestión directa, lo que supone que el servicio lo presta la AP por sí misma. En este caso quien contrataría con el naviero es la propia AP y los prácticos serán parte de su personal laboral, pero sin condición de parte contratante.

Es importante señalar que la Corporación de Prácticos no es parte del contrato en el servicio, sino que es el práctico que se encuentre de guardia en el momento de ser solicitada su asistencia. La Corporación, es el órgano que agrupa a los prácticos de cada puerto y que actúa como entidad receptora de la licencia de la AP para prestar el servicio.

5.2 EL NAVIERO

Para llevar a cabo la actividad económica de explotación del buque, el naviero debe concertar varios contratos auxiliares que, como ya se ha explicado, son aquellos que sirven para ayudar a la función principal del transporte marítimo, y el practicaaje es uno de ellos, que puede ser concertado por el capitán.

El capitán es la figura principal de la expedición marítima y es el responsable de que esta se desarrolle satisfactoriamente, pero sus funciones no son únicamente técnico-náuticas, sino que también tiene otras de naturaleza administrativa, laboral y mercantil.

La definición legal del capitán viene en el art. 171 LNM y es:

“Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.”

El resto del régimen jurídico de esta figura se encuentra entre los arts. 172 a 187 LNM.

La relación que une al naviero con el capitán es de carácter laboral en los términos del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, siendo el capitán como regla general, un trabajador por cuenta ajena del naviero.

A este respecto el art. 172 LNM dice:

*“Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la **legislación laboral**.”*

Desde el momento en que el capitán es nombrado por el naviero, adquiere todas las funciones que por ley y por virtud del contrato de trabajo le corresponden, entre las que se incluye la facultad de representación para contratar aquellos contratos auxiliares que sean necesarios y que el naviero no puede llevar a cabo por estar ausente durante la travesía.

En este sentido concreto, el capitán puede ser asimilado a la figura del factor que viene regulada entre los artículos 281 y siguientes del CDC, aunque no

debemos olvidar que la relación que une al capitán con el naviero es de naturaleza laboral.

Frente a los terceros el poder de representación del capitán emana del art. 185.1 LNM, cuya redacción es:

“El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.”

Este precepto habla de las necesidades ordinarias del buque entre las cuales podemos contar el practicaaje dado que para llevar a cabo su función, es necesario que el buque entre y salga de puerto, para lo cual ya sabemos que es necesaria la actuación de un práctico en aquellos casos en los que así lo determine la administración marítima.

De esta forma, las obligaciones contraída por el capitán en nombre del naviero que se refieran a las necesidades del buque antes mencionadas, recaerán sobre la esfera jurídica del naviero, sin que pueda esto excusarse de su cumplimiento si dichos contratos están dentro de los poderes conferidos, según el 185.2 LNM:

“El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.”

Si en el ejercicio de su función de representación el capitán se excede en las competencias que tiene conferidas será personalmente responsable por este exceso, pudiendo además concurrir las consecuencias que el ordenamiento laboral prevea para estos casos (sanción, despido disciplinario etc...) el art. 185.3 LNM dice:

Finalmente, cuando el practicaaje sea obligatorio y el capitán no lo solicite, las sanciones administrativas y eventualmente penales que pudieran irrogarse

recaerán sobre el mismo. También, si el practicante no es obligatorio, el capitán incurre en responsabilidad civil frente al naviero si la solicitud de practicante voluntario no se encuentra entre sus poderes de representación, por el desembolso innecesario que implica, o por los daños que la ausencia de práctico pueda provocar a un tercero.

6. OBLIGACIONES DEL CONTRATO

6.1 EL PRÁCTICO

La principal de las obligaciones que el que practico asume por el contrato de practicante es la de asesorar al capitán del buque sobre la derrota y las maniobras necesarias. No obstante, esta obligación estará fuertemente matizada por el contenido que tanto el TRLPEMM, como el RGP y la LNM tiene respecto del practicante.

Así, el TRLPEMM (art. 126) y el RGP (art. 2) establecen que el práctico tiene dos obligaciones fundamentales que son indicar la derrota más conveniente y aconsejar las maniobras más que fueran necesarias. Por tanto, al menos formalmente la obligación del práctico es meramente asesorar, aunque para conocer el alcance que las indicaciones del práctico tienen podemos acudir a la Sentencia nº 333/2003 de la Audiencia Provincial de Valencia de 27 de mayo que indica:

*“Ahora bien, lo que no puede aceptarse es que dentro de esta comunicación pueda entenderse que había **«instrucciones» en los términos indicados para comenzar el practicante, en este sentido la Sala comparte las correctas consideraciones de la resolución de instancia, aquel término implica «regla o norma que se da para ejecutar algo o para el manejo de algo», en el caso la entrada en puerto y ambas indicaciones podía ser entendidas como la preparación de algo que se haría después pero no señalaban velocidades, rumbos, maniobras de aproximación u otras especiales actuaciones que debían, sin duda, tenerse en cuenta por la***

densa niebla que reinaba en el puerto en ese momento y que merezcan la consideración de «asesoramiento».”

Por tanto, las indicaciones del práctico deben tener un contenido técnico-náutico que haga referencia a las actuaciones que deben llevarse a cabo para que el buque pueda entrar o salir del puerto.

No obstante, el art. 326 LNM:

“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.”

De este artículo se infiere que el práctico puede tener el control del buque y realizar por sí mismo las maniobras necesarias, extremo este que ya viene contemplado en el art 387 LNM el cual expone:

“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.”

Así, tomar los mandos del buque y realizar por sí mismo las maniobras necesarias sería parte integrante de la obligación asumida por el práctico dentro del contrato de practicaaje. Sin embargo a pesar de esta posibilidad, la propia LNM ha dejado bien claro que aunque en un momento dado el práctico tome los controles de la nave, es el capitán quien, en todo caso, detenta el mando de la nave como bien dice el art. 327 LNM:

“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.”

La nueva regulación introducida por la LNM supone un avance en lo que a concretar el alcance de la obligación del práctico se refiere. Anteriormente, al no existir una regulación clara y uniforme, sino dispersa y fragmentaria, había que acudir a las circunstancias completas de cada caso para saber hasta qué punto podía extenderse la prestación debida por el práctico.

Finalmente, de la redacción de los preceptos antes mencionados se puede inferir que la obligación general del práctico de indicar la derrota y asesorar en la maniobra se concreta en tres partes bien definidas:

- **Planificación conjunta con el capitán (326.1 LNM):** Supone que tanto el práctico como el capitán deben preparar la maniobra conjuntamente. Para ello el práctico debe facilitar toda la información de la que disponga relativa a la situación, para poder diseñar de forma precisa las actuaciones a llevar a cabo.
- **Colaboración en la ejecución de la maniobra (326.2 LNM):** Supone tanto dar indicaciones como eventualmente tomar el control del buque para llevar a cabo las acciones pertinentes, de conformidad con el plan trazado con el capitán y siempre con su autorización expresa o tácita.
- **Asesoramiento justificado:** Esto puede extraerse del art. 24.3 RGP el cual nos indica:

“3. Cuando el práctico considere arriesgada una maniobra por razones de calado, mal tiempo o cualquiera otra causa, podrá desaconsejar su realización justificando su decisión ante la Autoridad Portuaria, quedando la reanudación de la maniobra y la

continuación del servicio de practica a resultas de la decisión de aquélla, que deberá respetar, en todo caso, las condiciones técnicas de prestación del servicio por razones de seguridad marítima que se aprueben conforme a lo dispuesto en el artículo 20.

Si el práctico, por razones de seguridad marítima, no estuviera de acuerdo con la resolución adoptada por la Autoridad Portuaria, la discrepancia se resolverá por el capitán marítimo conforme a lo dispuesto en el artículo 21.”

Esto significa que si durante la prestación del servicio, cambian las circunstancias (meteorológicas, de tráfico etc...) y dicho cambio requiere modificar el plan trazado, será el practico quien desaconseje seguir el curso de acción decidido. Si estos cambios están justificados o no es algo que decidirá la AP, según el 24.3 RGP.

6.2 NAVIERO

La obligación fundamental que el naviero asume es la de pagar el precio establecido por el servicio. Este precio viene determinado por las tarifas establecidas en las condiciones económicas de la licencia concedida por la AP a la Corporación de Prácticos.

A este respecto la Disposición Transitoria 7º TRLPEMM indica:

“Los Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos, que se hallen vigentes a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia, en cuanto no sean incompatibles con la nueva regulación de los servicios portuarios, hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares previstos en el artículo 113 de esta ley o hasta la adaptación a los contenidos de la misma de los Pliegos de Prescripciones Particulares vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigésima novena de esta ley.”

De conformidad con la Cláusula 16 b) del PRSPBP:

“Percibir las tarifas correspondientes de los usuarios por los servicios prestados y, en su caso, a la actualización y revisión de las mismas de acuerdo con lo establecido en las Prescripciones Particulares.”

Sin embargo, a pesar de que abonar la tarifa correspondiente es la obligación fundamental del naviero, existe una obligación complementaria que debe cumplir y se refiere a la seguridad del práctico, concretamente a las maniobras de embarque y desembarque se refiere.

Así la Regla 23.1.11 del Capítulo V del Anexo al SOLAS 74/88

“Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que haya que tomar prácticos irán provistos de medios para efectuar el transbordo de estos.”

También la Organización Marítima Internacional (OMI) se ha pronunciado sobre este tema y ha adoptado en su Resolución A 1045 (27) una recomendación para todos los estados miembros de aplicar los medios de transbordo para prácticos recogidos en el Convenio SOLAS.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL PRACTICAJE

1. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

1.1 INTRODUCCIÓN

La responsabilidad contractual viene regulada en el CC en el art. 1.101 y siguientes, siendo el tenor literal del primero como sigue:

“Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas.”

De igual modo debemos relacionar este precepto con el 1.256 CC que manifiesta:

“La validez y el cumplimiento de los contratos no pueden dejarse al arbitrio de uno de los contratantes.”

De esta forma la responsabilidad contractual reposa sobre la falta de diligencia del causante, que por tal causa impide que la obligación contraída no se lleve a término de forma adecuada, lo que en consecuencia hace que se produzca unos daños a la contraparte.

Los requisitos para que exista responsabilidad contractual son:

- **Existencia de un contrato válido entre las partes**

- **Incumplimiento de alguno de los contratantes:** Este incumplimiento supone actuar sin la diligencia mínima exigible, que en la terminología decimonónica del Código Civil se expresa como la "de un buen padre de familia" (art. 1.104).

Esto supone adoptar las precauciones mínimas y necesarias relativas a la actividad que se está desarrollando. Para el práctico Podría utilizarse la noción de "la diligencia de un marino competente" (art xx LNM)

- **Daño efectivo:** Supone que el incumplimiento de una parte haya provocado a la otra un daño real, cuantificable e indemnizable. A este respecto el CC en su art. 1.106 dice:

“La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes.”

- **Nexo causal:** Debe existir una relación de causa y efecto, real, clara y demostrable. Esta configuración de la culpa contractual ofrece al acreedor una posición más favorable que la del deudor ya que existe inversión de la prueba, lo que significa que el acreedor solo tiene que acreditar la existencia del contrato y los daños sufridos, mientras que el deudor deberá probar que actuó con la diligencia necesaria.

Aun así, existen dos formas para que el deudor pueda quedar exento de la responsabilidad y ambas están reguladas en el art. 1.105 CC que dice:

*“Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, **nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o, que, previstos, fueran inevitables**”*

1.2 RESPONSABILIDAD DEL PRÁCTICO FRENTE AL NAVIERO

Otro de los avances significativos que ha traído la LNM es que ha configurado un régimen de responsabilidad uniforme, frente a la normativa anterior que,

como todo lo relacionado con esta figura, estaba disperso en varias normas y preceptos.

De esta forma el art. 328 LNM explica:

“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.”

Parecida dicción tiene el art. 24.2 RGP cuando dice:

*“Sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero se establece en el artículo 618 del Código de Comercio, el práctico será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, con el límite señalado en el apartado anterior, **producidos por inexactitud, error u omisión** en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos para velar por la seguridad de la navegación.”*

La consecuencia fundamental del incumplimiento contractual del práctico es que provoca el surgimiento de una obligación de resarcir el daño causado.

La responsabilidad del práctico puede manifestarse de varias maneras:

- **Por conducta activa:** Supone dar instrucciones erróneas o un asesoramiento equivocado. Es importante indicar que solo cuando se producen daños es cuando tiene consecuencias jurídicas.

El motivo de esto es que el fin del contrato de practicaje es trasladar el buque desde o hacia puerto valiéndose de la experiencia y conocimiento que el práctico tiene de las aguas en las que está navegando. Por tanto, si el buque logra llegar o salir de puerto sin padecer o provocar daños, es indiferente que las indicaciones hayan sido correctas o incorrectas dado que el objetivo buscado por el naviero se ha cumplido.

No obstante, cuestión distinta es cuando a consecuencia de la falta de diligencia del práctico finalmente acaecen daños. Esta es la situación en la que nace el derecho del naviero a reclamar al práctico (solo a este, no a la Corporación de Prácticos, ni a la AP) los daños resultado de su falta de competencia mínima.

- **Por conducta omisiva:** Esta se da cuando el práctico accede al buque, y se niega a dar indicaciones al capitán y la tripulación.

Esta situación es poco común, aunque puede darse, por lo que en tal caso lo más correcto sería que el capitán informase de la situación a la Capitanía Marítima (dado que la conducta omisiva del practico puede suponer un riesgo para la seguridad) y solicitar a la Corporación que envíe a otro práctico que si pueda llevar a término el servicio.

El caso de la conducta omisiva del práctico plantea varios problemas, ya que, como se ha dicho, una situación en la que el práctico se niegue a asesorar al capitán es una situación de riesgo. Pero esta circunstancia la estaría generando el propio capitán al continuar con la marcha sin las indicaciones del práctico, ya que lo prudente, lo que encajaría con la noción de “diligencia de un marino competente”, sería detener la marcha

y esperar hasta que el nuevo práctico suba a bordo, por lo que podría llegarse a una situación en la que los daños provocados por la omisión del práctico termine siendo culpa del capitán por haber creado tal situación.

No obstante, no creemos que esa fuera la intención del legislador cuando incluyó la conducta omisiva del práctico como elemento generador de responsabilidad. Más bien pensamos que sería una situación en la que el práctico por error o falta de diligencia omite una instrucción fundamental y a consecuencia de eso se produce el daño.

Si esto fuera así, vemos que la conducta omisiva del práctico caería de pleno sobre la conducta negligente o de asesoramiento erróneo que da cuerpo a la responsabilidad por conducta activa antes estudiada.

Esto podría dar pie a pensar que la responsabilidad por omisión no existe, ya que por un lado los daños que esta genere pueden resultar ser culpa del capitán por generar un riesgo para la seguridad marítima al continuar la navegación sin las indicaciones del práctico, o bien esta se subsumiría dentro del asesoramiento erróneo prestado por el práctico.

- **Asesoramiento vago o insuficiente:** Es similar a la conducta omisiva, aunque con menos intensidad. En este caso el práctico accede al buque y empieza dar ciertas instrucciones, pero estas pueden ser vagas o incompletas, lo que en última instancia supone la frustración del contrato y de la que se puede derivar daños a terceros o al propio buque practicado.

No cabe incluir esta categoría dentro de la responsabilidad por conducta activa, dado que las instrucciones impartidas son correctas y diligentes, no obstante no tienen la suficiente entidad como para lograr la finalidad que se busca con el contrato y por tanto resultan generadoras de responsabilidad.

Por otra parte, tampoco podríamos considerarlo una conducta omisiva, puesto que el práctico sí que da instrucciones y asesora en las maniobras pero no de forma correcta. Si se diese este caso, y el práctico continuase la maniobra, no podríamos hablar de culpa compartida entre ambos, ni de que este último haya generado una situación de riesgo que permita imputarle la culpa.

- **Por dirigir personalmente la maniobra:** Ya hemos explicado anteriormente, que cabe la posibilidad de que la obligación del práctico se cumpla no ya asesorando, sino tomando el mismo los controles de la nave y realizando las maniobras precisas.

Esta forma de responsabilidad surgirá cuando por los movimientos realizados por el mismo práctico se produzcan daños sobre terceros buques o los mismos sean soportados por el buque practicado.

- **Concurrencia de culpas entre el práctico y el naviero:** Se produce cuando el resultado dañoso no es solo consecuencia de la laboral poco diligente del práctico, lo cual como ya sabemos determinaría la culpa exclusiva del mismo.

En estos supuestos, además de un mal hacer por parte del practico, encontramos una conducta negligente del capitán que termina por aumentar las consecuencia del incidente.

Si se diera este caso, el práctico será responsable frente al naviero por la cuota de responsabilidad que le corresponda por la causación del siniestro. De igual forma, el naviero podría dirigirse también contra el capitán del buque para exigirle el resarcimiento por la parte de culpa que haya tenido en el siniestro.

La determinación de las cuotas de responsabilidad que cada cual debe asumir se determinarán conforme a la práctica de las pruebas que se aporten al proceso, especialmente las conversaciones grabadas en el

puente por medio de los sistemas “Voyage Data Recorders”, que funcionan a modo de caja negra a bordo del buque y registran todo lo hablado entre el práctico y el capitán.

Este es el régimen que se refiere a la obligación principal del práctico, pero no debemos olvidar que junto con esta conviven otras de naturaleza complementaria.

Estas obligaciones sirven para matizar y reforzar el contenido de la principal, lo que en última instancia lleva a mejorar el cumplimiento del fin del contrato.

Finalmente, la obligación (principal o accesoria) del práctico se plantea como una obligación de resultado, siendo esta la adecuada conducción del buque. En caso de que esto no ocurra, se presumirá la responsabilidad del práctico quien deberá probar que ha desplegado la diligencia necesaria para cumplir con su cometido, o acreditar alguna razón que permita acudir a la concurrencia de culpas o una causa de exoneración.

En cuanto a estas últimas, estaremos a lo dispuesto por el 1.105 CC en relación con la fuerza mayor y el caso fortuito, como pueden ser circunstancias meteorológicas, mal estado del buque (no apreciable a simple vista al menos) o cualesquiera otras similares.

1.3 RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO FRENTE AL PRÁCTICO

Se ha mencionado que la obligación fundamental del naviero es la de pagar el precio por el servicio, que se concreta en la tarifa que establece la AP.

Como norma general, no será el propio naviero quien abone los servicios prestados por el práctico, sino que será el consignatario en su nombre, que actúa como su representante en puerto.

Por tanto, una vez que el consignatario realiza el pago en nombre de su principal, y a favor de la Corporación de Prácticos, se entiende que el naviero ha pagado la tarifa correspondiente y en tal caso queda libre de la obligación. No obstante, si el consignatario no depositase los fondos, o se retrasase al hacerlo, en virtud de la responsabilidad que detenta, se entiende que es el naviero quien no ha abonado los servicio y consecuentemente ha incumplido su obligación.

El naviero incurre en mora si se cumplen los requisitos que son:

- Deuda líquida y exigible
- Interpelación del acreedor al deudor
- Obligación positiva (dar una cantidad de dinero)

Cuando esto ocurre el naviero se coloca en la posición de deudor moroso y resulta de aplicación el art. 1.108 CC, según el cual:

“Si la obligación consistiere en el pago de una cantidad de dinero, y el deudor incurriere en mora, la indemnización de daños y perjuicios, no habiendo pacto en contrario, consistirá en el pago de los intereses convenidos, y a falta de convenio, en el interés legal.”

De esta forma, el cumplimiento tardío acarrea además la obligación de pagar los intereses de demora.

Esta situación se da cuando no se produce el pago por cualquier motivo, pero no existe una voluntad clara, ya sea del naviero o del consignatario, de no pagar la tarifa correspondiente y se resuelve mediante el mero abono de la cantidad debida más los intereses moratorios y todo queda en una situación de cumplimiento tardío de la obligación.

Sin embargo, como ya se ha dicho, si se detecta una clara y objetiva falta de intención a la hora de cumplir con la obligación, si podríamos hablar de un incumplimiento contractual total, frente al cual solo que el inicio de acciones judiciales para reclamar las cantidades debidas.

Al igual que el práctico, el naviero también tiene una obligación accesoria que es la de garantizar la seguridad del práctico cuando embarque o desembarque del buque.

Esta obligación no está expresamente incluida, no obstante nace del artículo 1.258 CC el cual expresa:

*“Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces **obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley.***”

La ley a la que se refiere el precepto es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (en lo sucesivo “SOLAS”), del que España es miembro y por tanto cuyo contenido es de obligado cumplimiento.

La Regla 23 del Capítulo V SOLAS, bajo la rúbrica “*Medios de transbordo para prácticos*” expone:

“1.1 Los buques que realicen viajes en el curso de los cuales exista la posibilidad de que haya que tomar prácticos irán provistos de medios para efectuar el transbordo de estos.”

Esta obligación se concreta en disponer de medios para que el práctico pueda embarcar y desembarcar del buque de forma segura, y su incumplimiento ocurrirá cuando faltan estos medios y el práctico sufra daños personales.

En esta misma línea, la Organización Marítima Internacional en su Resolución A. 1045 (27) establece una recomendación general para todos sus miembros de adoptar las medidas establecidas en la Regla 23 SOLAS.

El incumplimiento de esta obligación es independiente del cumplimiento de la principal, por lo que aunque se abonen las tarifas, si el práctico sufre alguna lesión personal en las operaciones de transbordo, la responsabilidad por incumplimiento del contrato nacerá igualmente.

2. RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL

2.1 INTRODUCCIÓN

La responsabilidad extracontractual es aquella que surge cuando una parte provoca unos daños a la otra y estos se derivan de una actuación culposa del causante sin que exista relación contractual con el perjudicado.

Viene expuesta en el art. 1.902 CC, cuyo tenor literal es:

“El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.”

El principio general sobre el que se sostiene la responsabilidad extracontractual es el deber general de no provocar daños, por eso en este precepto se incluyen todas aquellas acciones u omisiones que provoquen daños a terceros y que no encuentren expresamente recogidas en el Código Penal.

Debe mencionarse igualmente el art. 1.903 CC:

“La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder.

Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda.”

Este artículo establece los supuesto de “culpa in vigilando” que se produce cuando las personas que son dependientes de otra (trabajadores, menores etc...) causan un daño y quien debe indemnizar es la persona que los tiene a su cargo.

Causar un daño en los términos expresados por los artículos antes mencionados genera una obligación de reparar los daños según nos ilustra el art. 1.089 CC:

“Las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia.”

Los requisitos para que surja la responsabilidad contractual son:

- ***Acción u omisión del causante***
- **Daño efectivo y constatable**
- **Culpabilidad**
- **Nexo causal entre acción u omisión y el resultado**

Si en la responsabilidad contractual el acreedor únicamente debía probar la existencia de tal relación, invirtiendo así la carga de la prueba, en la extracontractual el acreedor debe demostrar que los daños sufridos son por culpa del deudor.

2.2 SUPUESTOS EN LOS QUE PUEDE SURGIR LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL PRÁCTICO

Lo explicado anteriormente puede aplicarse a la actividad del práctico en tanto que es posible que un incidente causado por su conducta culposa termine

provocando daños a terceros, sujetos estos a una relación contractual con el naviero.

El at. 1.902 CC es el precepto que regula con carácter general la responsabilidad extracontractual, pero para el caso del práctico tenemos otros dos preceptos específicos para este que son el art. 328.1 LNM y el 24.2 RGP, cuyo contenido a continuación mostramos.

“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.

“Artículo 24 Responsabilidad civil

2. Sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero se establece en el artículo 618 del Código de Comercio, el práctico será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, con el límite señalado en el apartado anterior, producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos para velar por la seguridad de la navegación.

En todo caso, si el capitán se negase a seguir las indicaciones del práctico y, como consecuencia de ello se produjesen daños al buque o a terceros, no alcanzará responsabilidad al práctico.”

De esto se puede extraer que el fundamento de la responsabilidad extracontractual es la culpa. También la conducta culposa será la misma, en concreto unas indicaciones erróneas o inexactas junto con un asesoramiento deficiente, nacido de la falta de diligencia del práctico y deberá ser el perjudicado que reclama quien demuestre la culpa del práctico.

Los supuestos en los que la culpa extracontractual del práctico se manifiesta son:

- **Culpa exclusiva del práctico:** La responsabilidad deviene de las acciones que solo el práctico puede desempeñar. Aparece en el art. 328.2 LNM que nos indica:

“De los daños causados imputables exclusivamente al práctico responderá este.”

Estos se concretan en la ya mencionada inexactitud, error u omisión en el asesoramiento prestado. También caben en este supuesto aquellas situaciones en las que el práctico deba tomar los controles del buque y realizar por sí mismo las maniobras necesarias, si a consecuencia de estas se produce el daño a terceros.

- **Culpa compartida por el práctico y el capitán:** Figura este supuesto en el art. 328.3 LNM según el cual:

“De los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador”

- **Culpa exclusiva del capitán:** Es el supuesto que expone el art. 24.2 RGP que dice:

“En todo caso, si el capitán se negase a seguir las indicaciones del práctico y, como consecuencia de ello se produjesen daños al buque o a terceros, no alcanzará responsabilidad al práctico.”

Para que el práctico quede libre de responsabilidad por esta situación, debe informar a la Capitanía Marítima en los términos del art. 23 RGP explicando que el capitán se niega a seguir sus instrucciones o que las ha seguido de forma incorrecta.

2.3 RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO POR LOS DAÑOS QUE EL PRÁCTICO PUEDA CAUSAR A TERCEROS

Si existe un tercero que mantiene una relación contractual con el naviero (como cargador, pasajero etc...) que ha contratado a su vez al práctico, y sufre algún

daños a consecuencia de la acción culposa del práctico, podrá reclamar al naviero los daños.

Cuando el perjudicado tiene una relación contractual con el perjudicado es este quien debe responder por los daños causados por el práctico. Así, la responsabilidad extracontractual del práctico termina desbordando su propia esfera y termina afectando a terceros que no tienen nada que ver con el práctico.

Podemos resaltar dos situaciones que encajarían bien con lo antes mencionado.

- **Contrato de transporte de mercancías:** Este contrato encuentra su definición legal en el art. 203 LNM y es:

“Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.”

La situación es que aquí el fletador contrata con el porteador el transporte de ciertas mercancías y a consecuencia de la acción del práctico se ven dañadas.

El régimen de responsabilidad de práctico recogido en los art. 328 LNM y 24.2 RGP es plenamente aplicable lo que significa que el fletador podrá reclamar directamente al práctico.

Pero también podría hacerlo contra el naviero porteador, el artículo 223 LNM establece un deber general de custodia de las mercancías transportadas cuya redacción es:

“El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9.ª de este capítulo.”

La consecuencia de este deber de custodia es, como bien expresa el artículo que el naviero porteador deberá responder por los daños que sufra la mercancía, independientemente del origen de estos daños.

El régimen general de la responsabilidad del naviero porteador en relación a los daños a la mercancía se encuentra en entre los arts. 277 y 285 LNM, indicando el primer epígrafe del art. 277:

“El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con las disposiciones previstas en esta sección, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo.”

De esta forma, la ley establece que es el naviero porteador quien debe hacerse cargo de los daños que la mercancía sufra por cualquier concepto, sin hacer mención alguna al práctico ni ningún otro sujeto.

Esto supone una divergencia con el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque (en lo sucesivo “RHV”) que tendrá aplicación cuando el caso tenga implicaciones internacionales.

Así, el art. 4.2 a) RHV expone lo siguiente:

“2. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

a) De actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.”

Como vemos, este precepto excluye la responsabilidad del naviero porteador por los daños causados por el práctico (aquí llamado “piloto”, suponemos por la voz inglesa “pilot” que es como se llama al práctico en la mayor parte de las legislaciones). Por tanto, cuando sea de aplicación el RHV naviero porteador quedará indemne respecto a los daños

causados por la acción del práctico, quedando como única solución reclamar los daños frente a este directamente.

- **Contrato de pasaje:** Esta figura encuentra su definición legal en el art. 287.1 LNM que nos dice:

“Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.”

La acción culposa de práctico en relación con el contrato de pasaje celebrado con el naviero puede provocar daños al equipaje (materiales) y físicos a los pasajeros (personales).

El art. 294 establece el deber del naviero de transportar a las personas junto con su equipaje, con lo que se impone cierto deber de custodia por cuanto debe mantener la indemnidad de los mismos. El equipaje viene definido por el art. 295.1 LNM como:

“A los efectos del artículo anterior, se consideran equipaje los bultos o vehículos de turismo transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, excluyéndose los que lo sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos.”

En consecuencia, cuando se produzcan daños personales o materiales, estaremos a lo dispuesto en el art. 298.1 LNM, que regula el régimen de responsabilidad del naviero y expone:

“La responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte, las normas de la Unión Europea y esta ley.”

El precepto hace una referencia al Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar (en adelante “PAL”) como norma principal, que se ve complementada, por otros tratados sobre la misma materia, por el derecho comunitario y la propia LNM.

Según el art. 3.1 PAL:

“1. El transportista será responsable de perjuicio originado por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, y por la pérdida o daños sufridos por el equipaje, si el suceso que ocasionó el perjuicio ocurrió durante la realización del transporte y es imputable a culpa o a negligencia del transportista o de sus empleados o agentes si éstos actuaron en el desempeño de sus funciones.”

Siguiendo esta norma, para que le naviero pueda resultar responsable de los daños ocurridos a consecuencia de las acciones del práctico, debe determinarse si este tiene condición de auxiliar del naviero, en cuyo caso si podrá recibir el naviero las reclamaciones de los pasajeros que han sufrido los daños.

No obstante, si no se pudiese determinar la condición de auxiliar del naviero de práctico, la única solución que le quedaría al pasajero sería reclamar directamente al práctico en aplicación del art. 328 LNM y 24 RGP.

2.4 RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL

En el apartado anterior hemos estudiado situaciones en las que los daños que provoca el práctico terminan generando la responsabilidad contractual del naviero con aquellos con quien mantenga una relación contractual.

No obstante, cuando se produce un accidente marítimo a consecuencia de la mala actuación del práctico, además de aquellos que tienen contrato con el

naviero, es muy posible que también se vean afectados intereses no relacionados con el naviero.

El caso prototípico sería cuando se produce un abordaje con práctico a bordo, ya que así los daños recaen sobre el buque abordado, las mercancías que lleva y el pasaje, resultando que, al menos en principio, ninguno de estos elementos tiene relación contractual con el naviero del buque practicado.

La base de la responsabilidad extracontractual del práctico reposa sobre los artículos 328 LNM y 24.2 RGP. La redacción de estos de estos dos preceptos es similar y sobre todo los dos mencionan la posibilidad de que el práctico responda por los daños provocados a terceros.

De esta forma se puede inferir que la intención de dichos preceptos es que el práctico pueda ser responsable de los daños a todos los sujetos que se vean afectados existiendo relación contractual o no con el naviero.

A pesar de esto, el naviero puede resultar también responsable de los daños que la responsabilidad extracontractual del práctico genere, con base en el art. 328.3 LNM que dice:

“De los daños causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador.”

De esta forma, cuando la responsabilidad por el suceso recaiga tanto sobre el práctico como el capitán el armador responderá por los daños.

El fundamento de esto radica en que el capitán a diferencia del práctico, si pertenece a la dotación del buque, y es empleado del naviero. A esta condición de trabajador por cuenta del naviero habrá que sumar lo que habrá que sumar que el capitán detenta en todo momento el mando de la nave, por lo que en según qué casos podría evitar que ocurra el hecho generador del daño. En consecuencia, la acción contra el naviero podría incardinarse en general por el art. 1.903 CC y particularmente por el 328.3 LNM.

No obstante, no ocurre lo mismo para el caso del práctico puesto que este no se encuentra bajo el poder de dirección del naviero, ni es parte de la dotación, además de prestar sus servicios de forma autónoma e independiente. Consecuentemente, la acción contra el práctico deberá manejarse con base en el art. 1.902 CC y en las ya mencionados 328 LNM y 24 RGP.

Por todo lo expuesto, si se produjese un daño a consecuencia de la mala actuación del práctico el perjudicado tiene tres opciones:

- Reclamar al práctico solamente
- Reclamar al armador solamente
- Reclamar solidariamente tanto al practico como al naviero

De la misma forma si hubiera perjudicados por responsabilidad contractual y extracontractual es posible acumular ambas acciones.

Para completar este epígrafe debemos hacer mención al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de Septiembre de 1910 (en adelante “CRCA”), cuyo art. 5 establece:

“La responsabilidad establecida por los anteriores artículos, subsistirá en el caso de que el abordaje se haya ocasionado por una falta de un práctico, aun cuando éste sea obligatorio.”

De esta forma vemos que cuando sea de aplicación el CRCA el naviero estará obligado a responder por los daños incluso cuando estos sean estrictamente a consecuencia de una actuación del práctico.

De la redacción del precepto se puede también hacer mención a su última parte cuando afirma ***“aun cuando éste sea obligatorio”***. Entendemos que

esta mención sirve para mantener indemne a la administración pública por la acción de los prácticos, toda vez que en la mayor parte de los casos su contratación vendrá impuesta por la normativa aplicable.

3. REPETICIÓN CONTRA EL PRÁCTICO

La acción de repetición nace cuando el naviero ha resarcido los daños provocados por la incorrecta actuación del práctico, por lo que adquiere el derecho a reclamarle a este las sumas indemnizadas.

La base de esta acción reside en el contrato de practicaaje y tiene tres requisitos que son:

- Conducta culposa del práctico
- Daños a terceros
- Reclamación de los terceros perjudicados al naviero
- Que el naviero indemnice a los perjudicados

Para llevar a buen término la reclamación, además de los requisitos indicados, deberá probar que los daños ocurridos fueron por culpa del práctico y que no existe concurrencia con el capitán. Sin embargo, de existir tal concurrencia el naviero solo podrá repetir contra el práctico por la cuota que corresponda según el 1.145 CC.

4. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

La responsabilidad del práctico puede limitarse y esta limitación se encuentra en el art. 281 TRLPEMM según el cual:

“La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se

actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.”

Y también en el art 24.1 RGP cuyo contenido es:

“La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de dos mil pesetas por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de cien millones de pesetas”

También se puede hacer referencia al art. 328.4 LNM cuyo tenor literal es:

“En los supuestos establecidos en los apartados anteriores resultarán de aplicación las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos”

Esta limitación se puede hacer efectiva tanto en casos de responsabilidad contractual como extracontractual y como vemos queda fijada en un tope máximo de un millón de euros.

El marco de la limitación de responsabilidad del práctico debe complementarse con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos, (en adelante “*LLMC*”) cuyo art. 1.4 establece:

“Si cualquier reclamación prevista en el art. 2º se formulara contra cualquier persona por cuya actuación, negligencia o falta, el propietario el buque o la empresa de salvamento son responsables, esta persona estaría titulada para hacer valer por sí misma la limitación de la responsabilidad prevista en esta Convención.”

La limitación expresada por este precepto solo puede tenerse en cuenta en aquellos casos en los que la reclamación del tercero se dirija contra el práctico en su calidad de auxiliar del naviero, por lo que solo podrá darse en aquellas situaciones en las que la acción vaya dirigida solidariamente tanto contra el naviero como contra el práctico. Pero no será posible invocarla cuando la reclamación se dirija exclusivamente contra el práctico, ni cuando se trate de una acción de repetición del naviero frente al práctico.

Las cuantías de la limitación se encuentran en el art. 6.1 LLMC y variarán según se trate de un tipo de daño u otro.

CAPÍTULO VI

LA RELACIÓN ENTRE EL PRACTICAJE Y EL

SALVAMENTO

1. BREVE REFERENCIA AL SALVAMENTO

El salvamento es una de las instituciones más importantes del Derecho Marítimo, y también de las más antiguas de esta disciplina.

Su definición legal figura en el art. 358.1 LNM como sigue:

“Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima.”

A pesar de que el salvamento se encuentra regulado en la LNM, es el propio art. 357 el que remite al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, (en adelante “CSM”) como norma principal de regulación de esta institución, teniendo la propia ley carácter subsidiario.

La definición que el art. 1 CSM hace del salvamento es muy similar a la ofrecida por la ley y es:

“A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:

a) Operación de salvamento: todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas.”

Los requisitos para que exista salvamento son:

- **Prestación de auxilio:** Normalmente será de un buque a otro en la mar, pero no obstante, se permite también que exista salvamento cuando la ayuda se presta desde tierra.

En cuanto a la ayuda que se debe prestar, es de muy diverso signo ya que puede consistir en un remolque, en la extinción de incendios etc... pero también se permite que el auxilio prestado sea en forma intelectual, esto es por ejemplo dando instrucciones por radio o alguna contribución similar.

- **Voluntariedad:** Se refiere aquí a que el salvador sea un tercero ajeno sin que tenga ninguna obligación con el salvado. En este caso la prestación de auxilio nacerá de su propia voluntad sin que medie, por ejemplo, una relación contractual en forma de contrato de salvamento.
- **Peligro:** Este peligro debe ser inminente, real y grave, debiendo tener la entidad suficiente como para amenazar la integridad del buque o su carga.

El origen del peligro puede ser tanto por causas naturales como por situaciones creadas por el hombre, siempre y cuando revista las notas que hemos mencionado de inminencia, realidad y gravedad.

El peligro debe afectar al salvado, pero no al salvador. Es importante indicar que de la normativa vigente no se desprende que sea necesario que el peligro afecte también al asistente, por lo que la ausencia de peligro para el salvador no debe suponer nunca un impedimento para recibir la recompensa, toda vez que se hayan cumplido los demás requisitos.

- **Resultado útil:** Este requisito figura en el art. 12.2 CSM y también en el art. 362.1 LNM, y supone que se haya conseguido salvar bienes patrimoniales y que dicho salvamento sea a consecuencia de las acciones realizadas por el salvador, pudiendo ser total o parcial.

- **No prohibición:** No podrá haber premio por salvamento si las acciones tendentes al mismo han sido prohibidas por el armador, el capitán o el titular de los bienes potencialmente salvables, según el art. 19 CSM y 364 LNM.

Así, si consta la prohibición expresa de los sujetos antes mencionados aunque se cumplan todos los demás requisitos no podrá reclamarse premio por salvamento.

El salvador deberá además de cumplir una serie de obligaciones recogidas en el art. 8 CSM, que son básicamente un deber de diligencia en la realización de las operaciones, recabar la colaboración de otros salvadores si fuera necesario. El salvado también tiene unas obligaciones similares que se concretan en solicitar auxilio cuando sea necesario, colaborar con los salvadores y actuar con diligencia para reducir el peligro en el que se encuentren inmersos.

El cumplimiento de estos requisitos hace que nazca a favor del salvador un derecho a reclamar el premio por salvamento que es la recompensa que obtiene el salvador por haber realizado la operación de salvamento. Debe añadirse a todo esto que el CSM (art. 16) excluye del mismo el salvamento de personas, es decir que las personas que hayan sido salvadas no tendrán que abonar al salvador ninguna cantidad.

Junto al CSM y a la LNM, existe en España otra norma que sirve para regular es salvamento y es la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, de la cual solo se mantiene en vigor el Título II que regula la jurisdicción y el procedimiento para reclamar el premio de salvamento.

La jurisdicción para resolver los expedientes por salvamento la tienen atribuida los Juzgados Marítimos, que son órganos de naturaleza administrativa y pertenecientes a la Armada.

La remuneración para el salvador se calculará con arreglo a los criterios establecidos por el art. 13 CSM, y el pago se hará por los titulares de todos los intereses vinculados al buque y a los bienes salvados, cada uno en su proporción.

Existe una recompensa especial cuando el buque salvado, o su carga, puedan suponer una amenaza para el medio ambiente (art. 14 CSM) y no se haya obtenido una remuneración equivalente a la que se daría si se aplicasen los criterios del precepto antes mencionado. En ese caso el salvador tendrá derecho a recibir del propietario del buque una compensación al menos equivalente a los gastos incurridos.

Una institución similar al salvamento

2. DERECHO DEL PRÁCTICO A RECLAMAR PREMIO POR SALVAMENTO

Se ha señalado que las acciones de salvamento pueden revestir muy diversas formas. Por esta razón para que exista salvamento no es necesario desplegar grandes medios personales y materiales en la mar cerca alrededor del buque necesitado de auxilio o desde tierra, sino que este puede tener tan bien un carácter intelectual, entendido este como un asesoramiento, directrices o coordinación de operaciones.

Como ya hemos podido ver a lo largo de todo este trabajo, la labor del práctico se concreta en el asesoramiento al capitán y la tripulación sobre la derrota a tomar o las maniobras náuticas necesarias para conducir el buque desde o hacia puerto de forma segura, pudiendo llegar en según qué casos incluso a tomar los mandos de la nave y realizar dichas maniobras el mismo.

Esta definición del servicio puede encajar perfectamente con una asistencia de corte intelectual dado que el servicio que el práctico presta, supone aplicar sus conocimientos y experiencia a una situación en la que el buque necesita la guía

de una persona experta y con conocimiento de las aguas en la que se mueve, lo que le permite sortear los peligros o adaptar la navegación a las circunstancias que se pueda encontrar.

Por tanto, si dicha asistencia se prestase en situaciones que más o menos encajasen dentro del marco establecido para el salvamento debemos preguntarnos si cabría la posibilidad de que el práctico reclamase premio por salvamento.

La mejor forma de hacerlo sería trasladar las características del servicio y el contrato de practica a los requisitos del salvamento para ver si sería posible que se diese esta situación.

- **Prestación de auxilio:** Ya hemos mencionado que el auxilio prestado no tiene una forma determinada de prestación, sino que puede tomar diversas formas. El asesoramiento del capitán, la indicación de una derrota o incluso acceder al puente y realizar por sí mismo maniobras puede considerarse una forma de prestación de auxilio en los términos del CSM.
- **Voluntariedad:** Aquí no puede decirse que exista este requisito. Por una parte, el práctico se encuentra ligado al naviero por medio del contrato de practica con lo cual las prestaciones realizadas se encontrarán incluidas en este contrato y serán por tanto obligación del práctico.

De igual modo no debemos olvidar que el practica es un servicio obligatorio para buques de más de 500 GT, esto significa que por ley el elemento de voluntariedad se desvanece, toda vez que la utilización del práctico es una imposición legal.

- **Peligro:** El CSM requiere que sea inminente, real y grave. No obstante, habrá que atender a las circunstancias en las que se halle el buque asistido y en qué medida la intervención del práctico puede ayudar a la salvación de la nave.

- **Resultado útil:** Deberá ser consecuencia de la acción de práctico. Es decir que las indicaciones que dé, que el rumbo que sugiera o que las maniobras que el mismo realice a los mandos del que, permitan sortear el peligro y consecuentemente evitar la pérdida del barco.
- **No prohibición:** En sentido general podríamos considerar la prohibición del capitán, del naviero o de los propietarios de la carga, como que ante la situación de peligro, los salvadores se dirigen a auxiliar al buque y aquellos les indican que no procedan.

Pero en el caso del práctico resulta una situación más compleja, puesto que en los supuestos en que el practicaaje es obligatorio, el práctico habrá accedido al buque y estará prestando el servicio en los términos que ya hemos visto. Por tanto debemos entender que la prohibición de realizar el salvamento sería que, una vez iniciada la situación de peligro, el capitán (por ejemplo) ordenase al práctico que cesase en el asesoramiento o ejecución de la maniobra correspondiente.

Ya sabemos que el capitán detenta el mando del buque en todo momento, y por tanto puede ordenar al práctico que cese en la prestación del servicio.

En situaciones normales esto se resolvería en la forma que ya conocemos, informando a la administración y esta resolvería, pero en una situación de peligro como la que requiere el salvamento, se podría argumentar que el capitán está incumpliendo la obligación del asistido de no empeorar más la situación. Esto es así dado que, por una parte el práctico a bordo es un tercero ajeno al que se está poniendo en riesgo, y por otro si el práctico tiene la capacidad para atenuar en algo el peligro de la situación, el capitán se lo está impidiendo.

De la aplicación de las características del practicaaje a los requisitos del salvamento podríamos concluir que cuando el practicaaje no es obligatorio

(cuando el buque sea de menos de 500 GT o esté exento de practica) podríamos empezar a plantear la posibilidad de que exista derecho al premio. También deberá el práctico intervenir “*motu proprio*”, sin que haya sido solicitado por el capitán o sin que su intervención ya estuviera programada de antemano o estuviese cumpliendo órdenes de la Capitanía Marítima. De esta forma se podría argumentar un eventual derecho del práctico al salvar el requisito de la voluntariedad que de otra forma no existiría.

Más complicado es el caso del practica obligatorio, ya que la voluntariedad aquí no existiría por razones que ya hemos expuesto. La única forma de que en una situación de practica obligatorio (que también aplicaría para el practica no obligatorio) sería que la prestación desarrollada por el práctico fuese exponencialmente superior a lo que normalmente haría.

Es decir, para el caso de que un práctico reclamase el premio de salvamento, se podría establecer un requisito adicional que podría denominarse como “prestación extraordinaria” o similar, y que requeriría que la labor del práctico se desarrollase en condiciones más hostiles de lo habitual, que se le traslade desde el lugar donde se encuentra hacia la zona donde su presencia sea necesaria, que deba acceder al buque en helicóptero, que preste el auxilio desde uno de los buques auxiliares etc...

Es decir, que la actuación del práctico debe sobrepasar en mucho lo que habitualmente haría para cumplir con su obligación de asesoramiento, puesto que no debemos olvidar que el práctico es un profesional de la mar, que tiene amplios conocimientos y experiencia en el puerto y que además está designado por la administración precisamente para llevar a cabo actuaciones que permitan garantizar la seguridad de la navegación y la indemnidad de los buques.

Atendiendo a esto, consideramos que deba ser razonable que el nivel de exigencia para un práctico a la hora de reclamar premio por salvamento debe ser muy superior a la de un tercero, y por tanto, para concluir debemos decir que de ordinario el práctico no tendrá derecho a reclamar la recompensa de un

salvamento, salvo que existan unas condiciones extraordinarias y que la actuación del práctico haya excedido en mucho su labor habitual.

CONCLUSIONES

Una vez que hemos terminado de analizar los aspectos más relevantes del practicaje y los cambios operados por la Ley de Navegación Marítima, es necesario que presentemos brevemente nuestras conclusiones sobre lo analizado.

De esta forma, en cuanto a la agrupación de los prácticos dentro de un Colegio Profesional, entendemos que, como ya dijimos en el capítulo al respecto, hay razones más que suficientes como para que los prácticos se agrupen dentro de un colegio, idéntico en todos los aspectos, a los de otras profesiones. Más argumentable sería la naturaleza de ente público que debe tener este, y todos los Colegios Profesionales, en tanto que podrían ser sustituidas por asociaciones de profesionales de corte privado que podrían desempeñar la misma función, pero con más margen de gestión propio.

De cualquier manera, la naturaleza de estas instituciones no es la materia que debemos tratar, por lo que no haremos más mención a ella.

Pero si podemos hacerla al proceso de capacitación de los prácticos. Hemos podido ver que este proceso de capacitación y eventual habilitación y nombramiento está totalmente copado por la administración marítimas, a través de la DGMM, quien establece las pruebas y su contenido y tras todo el proceso es quien expide los certificados de habilitación, que permiten que la AP nombre a los ya prácticos, como prácticos del puerto que gestionan.

Resultaría interesante abrir el debate sobre si sería posible un modelo alternativo de capacitación y formación que no fuese llevado a cabo por la administración marítima sino por otros sujetos, que podrían ser perfectamente, por ejemplo, las sociedades de clasificación.

Ciertamente se podría argumentar que la razón por la cual la administración tiene esta competencia es porque resulta la mejor manera de conseguir una

correcta habilitación de prácticos y que aquellos candidatos que superen las pruebas sean realmente aquellos que estén verdaderamente preparados. Para desarrollar la función y del practico, y que cualquier otra alternativa supondría poner en riesgo la seguridad de la navegación.

Pero esto no tiene por qué ser necesariamente así. Las sociedades de clasificación, por seguir con el ejemplo que habíamos tomado certifican que los buques cumplen con todos los parámetros requeridos por su clase, y su juicio es universalmente aceptado, tanto por agentes públicos como privados. Pues bien, si una sociedad de clasificación puede tener la autoridad para certificar la aptitud técnica de un buque para navegar, y ser tan importante su dictamen que sin él, por ejemplo, muchas aseguradoras no asegurarían la nave, no puede certificar la aptitud de un práctico, habilitarle y hacer el seguimiento que los avances de la profesión puedan requerir o revisar periódicamente su aptitud física para desarrollar el trabajo de práctico.

En cuanto al servicio, hemos pedido ver que si bien estamos no estamos propiamente ante una situación de monopolio estatal en la prestación del practicaaje, si nos encontramos con un sector fuertemente regulado y con muchos impedimentos para la prestación del servicio.

Así, la titularidad del servicio es detentada por la AP, quien pueda delegar su prestación en un único sujeto por medio de la concesión de una licencia. El prestador, que en todos los casos será la Corporación de Prácticos del puerto correspondiente, en un actor privilegiado ya que asume toda la prestación del servicio sin que existan otros agentes que puedan generar competencia.

Habrá quien argumente que esta es la única forma de garantizar la seguridad de la navegación, dado que las empresas privadas, en su afán por obtener beneficios, no atenderán correctamente a las cuestiones de seguridad (vía falta de inversión, recortes, menores salarios etc...), mientras que la administración pública al actuar buscando el interés general si atenderá correctamente a la seguridad.

Esto no es necesariamente así. Una empresa privada que presta mal servicio, que no invierta o que tenga un importante historial de accidentes será inmediatamente descartada por los posibles solicitantes del servicio y sustituidos por otras que si pueden prestar servicios en condiciones. Por tanto, un marco en el que cual existen varias empresas prestadoras del servicio de practicaaje que se muevan en un entorno competitivo puede garantizar la seguridad de la navegación y la adecuación del practicaaje a los estándares de calidad necesarios, toda vez que de esta forma se generan los incentivos necesarios para ello, so pena de recibir la sanción del mercado que es finalmente la desaparición de la empresa y su sustitución por otras que puedan hacerlo mejor.

Sin ánimo de extendernos mucho más en esta parte (aunque le tema daría para mucho más), debemos concluir que en lo que al servicio se refiere, resulta aceptable que exista una obligación de utilizar el servicio de practicaaje. La razonabilidad de esta obligación deriva del aumento del trafico portuario, de las complejidades que presentan las operaciones, de las muy diferentes cargas que pueden llevar los buques y del tamaño y tonelaje de estos, que hacen que una tripulación no conocedora de las aguas portuarias y de las circunstancias que en ellas se desarrollen necesite la asistencia de un tercero conocedor, para evitar en la medida de lo posible los accidentes marítimos y las consecuencias que en todos los sentidos de ellos derivan.

No obstante, sí que podría resultar liberalizar (o privatizar directamente) el sector y permitir la entrada del sector privado en la prestación del servicio de practicaaje, ya que cuando existen muchas empresas compitiendo entre sí, al final es el receptor de los servicios que ofrecen quien resulta beneficiado, ya que puede acceder a mejores servicios, precios más competitivos, sin que la calidad de los mismos mermase, ya que si así fuera la compañía que falle al cumplir con sus clientes terminaría desapareciendo. En lo que respecta al contrato de practicaaje, vemos que la regulación de esta figura introducida por la Ley de Navegación Marítima es correcta y beneficiosa para el sector. La labor del legislador debe ser la de establecer unas reglas de juego mínimas, guales

para todos, que sean lo menos intrusivas posible en la voluntad de los contratantes y asegurar su cumplimiento.

En el caso de contrato de practicaaje, vemos que se cumplen todos los puntos antes mencionados menos en lo tocante a la voluntad de las partes. Por las particularidades del servicio (que ya hemos comentado) y su obligatoriedad por ley, poco margen queda para que puedan acordar el contenido del contrato. Por ello, sería interesante que en el futuro, si se liberalizase el sector se permitiese una mayor integración de los contratos por las partes.

Sin embargo, la situación creada por la Ley de Navegación Marítima resulta mucho mejor que el régimen anterior representado por el Código de Comercio, puesto que una normativa concentrada en 4 artículos siempre será mejor que una normativa dispersa en múltiples preceptos, muchos de los cuales solo hacen referencia indirecta al practicaaje.

En cuanto a la responsabilidad, lo mismo que para el contrato. Ayuda a la contratación, a la seguridad jurídica y al incremento de las operaciones, que el régimen de responsabilidad esté bien definida en una normativa clara y accesible, antes que fragmentado y disperso.

Por todo lo expuesto y para concluir este breve apartado de conclusiones, debemos decir que el practicaaje es un servicio absolutamente necesario para la seguridad de la navegación, lo cual solo puede redundar en beneficio del sector y sus operadores, dado que si estos perciben que pueden desarrollar de forma segura (seguridad material y legal) su actividad, eso es un incentivo más para desarrollar sus operaciones en España, lo que a su vez supone importantes posibilidades de negocio, inversión y empleo.

Sin embargo, este sector sufre una regulación muy rígida y, además de fuerte injerencia del sector público, y barreras para acceder a la prestación del servicio. Si se rebajase esa intervención y se permitiese la entrada de la iniciativa privada, lejos de afectar a la calidad y seguridad del servicio ambas se verían reforzadas y con ello los beneficios para todas las partes implicadas.

Por tanto, en el futuro podría ser muy conveniente revisar el papel que juega la administración en el sector marítimo en general y en el practicaje en particular, para con el tiempo ir restando competencias al poder público y que estas sean asumidas por el sector privado.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- GABALDÓN GARCÍA, Jose Luis, RUIZ SOROA, Jose María. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. 1º Ed. Marcial Pons, 1999
- GABALDÓN GARCÍA, Jose Luis, Curso de Derecho Marítimo Internacional. 1º Ed. Marcial Pons, 2012
- FERNÁNDEZ RUÍZ, Jose Luis, El Práctico de Puerto y el Contrato de Practicaje, 1º Edición, Ediciones Nauta, 1964
- ZURUTUZA ARGITA, Iñaki. El Practicaje, 1º Edición, Marcial Pons, 2013
- VIGIER DE TORRES, Agustín. Curso de Derecho Marítimo. Subsecretaría de la Marina Mercante. 1969
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. Curso de Derecho Marítimo, 2º Edición, Thomson Civitas. 2005
- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo, 5º Edición, Tecnos. 2014
- AA.VV. Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, 1º Edición, Dykinson. 2015
- MATILLA ALEGRE, Rafael. El Naviero y sus Auxiliares. El buque, 1º Edición, Jose María Bosch Editor, 1995.
- GONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo. Curso de Derecho de la Navegación. 1º Edición, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1998
- PULIDO BEGINES, Juan Luis. Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima. 1º Edición, Tecnos, 2009

- AA.VV. Código de Comercio y otras normas mercantiles. 14º Edición, Thomson Aranzadi, 2008
- Legislación Marítima y fuentes complementarias. 4º Edición, Tecnos, 2009
- IÁÑEZ LLAMAS, Francisco José. Practicaje de Puerto: Evolución, vicisitudes y circunstancias. 1º Edición, Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto, 2015
- Zamora Ortega, Adriana (13 de julio de 2015). La Responsabilidad de los Prácticos en la nueva Ley de Navegación Marítima. Publicado en Naucher Global. http://www.naucher.com/es/actualidad/la-responsabilidad-de-los-practicos-en-la-nueva-ley-de-navegacion-maritima/_n:3564/
- Pedrosa Jamar, Jose María (9 de enero de 2017). La Regulación del Contrato de Practicaje en España (Ex LNM). Publicado en el perfil de LinkedIn del autor. <https://es.linkedin.com/pulse/la-regulaci%C3%B3n-del-contrato-de-practicaje-en-esp%C3%B1a-ex-pedrosa-jamar>
- Página web del Colegio Oficial Nacional de Prácticos <http://www.practicosdepuerto.es/>
- Página web de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife <http://www.puertosdetenerife.org/index.php/es/>
- Página web de Puertos del Estado <http://www.puertos.es/es-es>
- Página web del Ministerio de Fomento. Sección Dirección General de la Marina Mercante.

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/