



**Universidad
Europea VALENCIA**

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN GESTIÓN DEL NEGOCIO MARÍTIMO Y
DERECHO MARÍTIMO**

TRABAJO FIN DE MÁSTER

**ANÁLISIS DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO DE PRACTICAJE
EN LA NUEVA LEY GENERAL DE LA MARINA MERCANTE DE LA REPÚBLICA
DE GUINEA ECUATORIAL**

PRESENTADO POR: JESÚS JOSÉ MBÁ EKI

DIRIGIDO POR: JORGE SÁNCHEZ TARAZAGA

JULIO 2023

**ANÁLISIS DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO DE PRACTICAJE
EN LA NUEVA LEY GENERAL DE LA MARINA MERCANTE DE LA REPÚBLICA
DE GUINEA ECUATORIAL**

UNIVERSIDAD EUROPEA DE VALENCIA

DIRECTOR/TUTOR: JORGE SÁNCHEZ TARAZAGA

Valencia a 03 de Julio

DEDICATORIA

A mi querida y amada familia

AGRADECIMIENTOS

Primero, ante todo, agradecer a Dios por todo lo que ha obrado en mi vida y por las bendiciones que me da. A mis padres por el aliento y el apoyo que me dan todos los días. A mi país por la oportunidad que me han brindado en poder estar hoy aquí. A mis profesores por la profesionalidad que me han demostrado y por último a mis compañeros del Máster por el compañerismo y las vivencias vividas.

Salgo de aquí con una segunda familia.

RESUMEN

El servicio marítimo-portuario de practicaaje es un servicio necesario e importante para el tráfico marítimo, no solo en lo que se refiere a las mercancías, sino también cuando se trata de transporte de pasajeros, tanto doméstico como internacional. El contrato de practicaaje, como institución cuya finalidad consiste en el aseguramiento del entorno marino, merece una regulación especial y más extensa; no solo en lo referente al cometido y las funciones del práctico, sino más aún por la capacitación tan compleja y necesaria que deben poseer los aspirantes para acceder a él. Cabe señalar que los servicios de practicaaje deben entenderse como un eslabón fundamental en la cadena de seguridad y protección del medio marino, por lo que el práctico debe participar en todas aquellas decisiones que afecten directa o indirectamente a la seguridad y explotación del puerto. Para ello, es necesario que los prácticos posean una protección jurídica especial que les ampare en el ejercicio de sus funciones y pueda dar esa cobertura amplia que necesitan frente a las posibles contingencias que puedan surgir.

PALABRAS CLAVES

Práctico, asesoramiento, limitación de responsabilidad.

ABSTRACT

The maritime-port pilotage service is a necessary and important service for maritime traffic, not only in terms of goods but also, sometimes, when it comes to passenger transport in both domestic and international cabotage. The pilotage contract as an institution whose purpose is to secure the marine environment deserves special and more extensive regulation; Not only for what refers to the mission of their functions but even more for the complex and necessary training that applicants must possess to access it. It should be noted that the pilotage service should be understood as a fundamental link in the chain of safety and protection of the maritime environment, so the pilot must participate in all those decisions that directly or indirectly affect the safety and operation of the port. For this, it is necessary that the pilots have a real-special legal protection that protects them in the exercise of their functions and can give that broad coverage they need against possible contingencies that may arise.

Keywords:

Pilot, advice, limitation of liability

ÍNDICE

	5
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	7
I. CONSIDERACIONES GENERALES	7
II. ANTECEDENTE HISTÓRICO DE LA FIGURA DEL PRÁCTICO	7
CAPÍTULO II: EL SERVICIO DE PRACTICAJE COMO SERVICIO PORTUARIO	
11	
I. SERVICIOS PORTUARIOS	11
II. CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	11
CAPÍTULO III: RÉGIMEN LEGAL APLICABLE AL PRACTICAJE	14
I. REGULACIÓN DEL PRACTICAJE	14
1. Regulación doméstica en España	14
2. Organización internacional del práctico	15
II. SERVICIO DE PRACTICAJE: CONCEPTO, CLASES Y OBLIGATORIEDAD DEL SERVICIO	16
CAPÍTULO IV: DE LA ORGANIZACIÓN Y FORMACIÓN DEL PRÁCTICO	19
I. FORMACIÓN Y SELECCIÓN DE LOS ASPIRANTES A PRÁCTICOS DE PUERTO	19
II. HABILITACIÓN	19
III. ORGANIZACIÓN DEL PRÁCTICO	20
CAPÍTULO V: EL CONTRATO DE PRACTICAJE	22
I. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE PRACTICAJE	22
II. CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DEL CONTRATO DE PRACTICAJE: ARRENDAMIENTO DE OBRA O DE SERVICIOS	22
III. SUJETOS DEL CONTRATO Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES	26
1. El armador	26
2. El práctico	26
IV. RESPONSABILIDAD DEL PRÁCTICO DERIVADA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	27

CAPÍTULO VI: EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LA NORMATIVA ECUATOGUINEANA	30
I. EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA ECUATOGUINEANA EN MATERIA PORTUARIA	30
II. EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LA NUEVA LEY: CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS	31
III. RÉGIMEN DE GESTIÓN Y EXENCIÓN DEL SERVICIO	32
IV. HABILITACIÓN DEL PRÁCTICO	33
V. CONTRATO DE PRACTICAJE: CONCEPTO Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES	34
VI. RESPONSABILIDAD DE LOS PRÁCTICOS	34
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	37
BIBLIOGRAFÍA	43

ÍNDICE DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

Sigla	Inglés	Español
TRLPEMM		Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre
RD 393/1996		Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje
LNM		Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima
OMI	International Maritime Organization	Organización Marítima Internacional
EMPA	European Maritime Pilots' Association	Asociación Europea de Prácticos Marítimos
IMPA	International Maritime Pilots' Association	Asociación Internacional de Pilotos Marítimos
SEP	Southern European Pilots Meeting	Asociación de Prácticos del Mediterráneo
SOLAS	Safety of Life at Sea	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
GT		Registro Bruto

STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar
PEC		Certificado de Exención de practicaje
UDEAC	Economic Community of Central African States	Unión Aduanera y Económica del África Central

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

I. Consideraciones generales

En el presente trabajo se analizará la figura del práctico y el alcance de la protección jurídica que tiene este sujeto en el desarrollo de su actividad, teniendo como norma de referencia la actual Ley 02/2020 General de la Marina Mercante de Guinea Ecuatorial.

Este Trabajo Fin Máster es el resultado de un análisis profundo sobre la regulación normativa del servicio portuario de practicaaje en la República de Guinea Ecuatorial. Para ello, se ha establecido como objetivos conocer y analizar la figura del práctico: normativa, características, organización, etc.; y determinar el alcance normativo que tiene el contrato de practicaaje en la legislación ecuatoguineana. Este último punto es de suma importancia, puesto que Guinea Ecuatorial, al no tener una cultura jurídica sobre este sujeto, ha legislado de manera incompleta el servicio que debe prestar esta figura en las dos normas aprobadas (tanto en el Decreto-Ley número 11/1985, de fecha 17 de agosto, por el que se crea la Administración de Puertos de Guinea Ecuatorial; como en la Ley número 2/2020, de fecha 8 de julio, General de la Marina Mercante en la República de Guinea Ecuatorial).

Resulta curiosa la aplicación de la actual normativa, en el sentido de que, entre otras tantas cosas, esta ley regula el límite de responsabilidad que pueda tener el práctico, equiparándola con la del armador. Ha sido una ardua tarea poder desarrollar el presente Trabajo. Habida cuenta de que Guinea Ecuatorial tiene poca cultura jurídica sobre el Derecho marítimo en general, pues apenas se han aprobado dos normativas marítimo-portuarias, nos hemos servido de la legislación española a modo de Derecho comparado, por la herencia normativa que tiene este país con Guinea Ecuatorial, en el sentido de que gran parte de las leyes ecuatoguineanas son heredadas de normas españolas. Respecto al contenido del Trabajo, se ha analizado el servicio portuario de practicaaje tanto en su aspecto jurídico-público como en el privado (contrato de practicaaje, limitación de responsabilidad del práctico, entre otros) según lo regulado en la normativa española, para luego adentrarnos en la legislación ecuatoguineana con el fin de ilustrar las vicisitudes que presenta la aplicación de la Ley núm. 02/2020 General de la Marina Mercante en el territorio ecuatoguineano.

II. Antecedente histórico de la figura del práctico

El práctico siempre ha sido necesario, desde los tiempos pasados hasta la actualidad, donde por la propia configuración de los buques, cada vez más grandes, así como por las estructuras tan complejas que tienen los puertos, se hace cada vez más patente la necesidad de recurrir a este sujeto con el objetivo de orientar a los capitanes de buques en las maniobras de entrada y salida de dichos puertos.

El término “práctico” y la función que desempeñaba este sujeto ha sido objeto de una gran evolución histórica, poco conocida en el mundo del Derecho marítimo internacional. Ya sea por el aumento del comercio internacional o por su habilidad inherente, este sujeto se ha visto premiado hoy en día en el sentido de que todos los puertos del mundo requieren su inclusión en el tráfico internacional como un verdadero actor en la cadena de transporte. De forma concisa vamos a desarrollar, en lo sucesivo, las variaciones históricas y lingüísticas que ha sufrido este sujeto desde tiempos normativos pasados, de la mano de expertos doctrinales del área jurídico-marítimo.

En cuanto al término “práctico”, la doctrina no se pone de acuerdo sobre su origen etimológico. Aparecen históricamente figuras como el *gubernatus navis* (el capitán en la época romana) o el *proreus*, quien se desempeñaba como vigía de los fondos en proa, observaba los astros y ayudaba en la determinación de la ruta que el *gubernatus navis* marcaba para el atraque del buque en un determinado puerto¹.

Según (Guerra, 1997, pág. 8), las funciones de este sujeto del Derecho romano encajan perfectamente con los vocablos utilizados en el Digesto como *pileum*, término que era utilizado para referirse al “*atributo, gorro o sombrero doctoral que se reservaba a los reputados astrólogos o expertos en la consulta y el conocimiento de las estrellas*”.

Otro vocablo utilizado en la época para referirse a las funciones de este sujeto, de origen céltico, era el de *pil* (Barca), que a su vez procedería de *pull* (tronco), el cual para algunos provenía del término holandés *peilen* (medir), *let* (plomo) o *loot* (escandallo), con los cuales se describiría, tal como lo hacía el *proreus* del Derecho romano consignado en el Digesto, “*la práctica para navegar en puertos y parajes dificultosos con la sonda en la mano, con el fin de averiguar la profundidad y la morfología de la superficie marina*” (Guerra, 1997).

¹ Tal como se indica en el párrafo 2.º del fragmento 13 del Título II del Libro XIX del Digesto o Pandectas.

Esta forma de denominación persistió hasta que apareció el *Libre del Consolat del Mar* (Libro del Consulado del Mar) que, hasta la redacción de *l'Ordonnance de la Marine* en Francia en 1681, fue el código de derecho marítimo vigente en todo el Mediterráneo. Este compendio normativo introdujo la palabra *piloto*, encargándole a este sujeto las funciones que cumplía el *proreus* romano, que consistían en “*dirigir o guiar la nave cuando ésta se encamina hacia lugares o parajes concretos desconocidos tanto por el patrón como por la dotación de la nave*” (Virto, 1963).

Por su parte, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 hicieron mención, en su Capítulo XXVI, a los pilotos lemanes o de costa, figura que tenía como función “entrar al puerto los navíos, que se presentan, hasta ponerlos en surgidero acostumbrado y después, cuando han de salir al mar, sacarlos hasta afuera de barra”. Además, instituyeron el servicio de practicaje como obligatorio (Federación de prácticos de puerto, 2021): “Todo capitán o maestre al entrar en el puerto de su destino o en otro de su precisa arribada deberá tomar el piloto regular y práctico de él, así como para la entrada como para la subida al surgidero conveniente a su navío”.

Encontramos entonces otra denominación normativa y etimológica que hunde sus raíces en las funciones que históricamente este sujeto desempeñaba en la costumbre marítima, y es que etimológicamente tenemos que del germano *Lootman* (hombre de sonda), *Lotse o ladocege* (indicador de la ruta), lingüísticamente se ven reflejados en el término *leman*, así mismo se observa que se desprenden nociones funcionales que coinciden con el fin último que persigue la figura del piloto.

Otra explicación del término *práctico* la encontramos en las Memorias de la Federación de Prácticos de Puerto España (Galve, 1906), las cuales nos proporcionan una definición muy llamativa que aclararía cualquier duda al respecto: “*Se refiere el término ‘Práctico’ para hacer alusión única y exclusivamente a los marinos capaces de adquirir la práctica de los puertos, distinguiéndose así del resto de los marinos*”.

En España, las primeras Corporaciones están documentadas desde el siglo XV, en donde en sus primeras Ordenanzas contemplaban al práctico como segundo oficial de la nave o como piloto lemán o de costa. En su acepción actual, coincide con el “piloto” de la gran mayoría de los países de nuestro entorno, en los cuales el término se ha acuñado para referirse a la persona que desarrolla las funciones del práctico, un término de raíz lingüística común: se habla del *pilot* de los países anglosajones, del *pilote* francés, del *pilota* italiano o

del *piloto* portugués. Para explicar el porqué del uso de este término común, dice Fernández (Guerra, 1997) que se hace imprescindible el análisis de su etimología, que, para la doctrina, como ya se dijo en un principio, es en gran medida dudosa, si no desconocida.

En efecto, el artículo 2.2 e) del vigente Reglamento General de Practicaje de 1996, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, ofrece el siguiente concepto de 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 dicha descripción normativa se puede deducir que la función básica del práctico consiste fundamentalmente en prestar asesoramiento a los capitanes de los buques, así como a los de artefactos flotantes.

CAPÍTULO II: EL SERVICIO DE PRACTICAJE COMO SERVICIO PORTUARIO

I. Servicios portuarios

Se denominan servicios portuarios todas aquellas actividades de prestación de interés general y explotación que sean desarrollados en la zona de servicio de los puertos con el fin de hacer posible la realización de las diversas operaciones relacionadas con el tráfico marítimo, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación (art. 108 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en adelante, TRLPEMM). La prestación de los servicios portuarios se lleva a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en el propio Texto Refundido. Para la prestación de los servicios portuarios se requiere la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria (art. 109 TRLPEMM). Cabe añadir que en los puertos de interés general se prestan, además de los servicios portuarios, los siguientes servicios: servicios generales, servicios comerciales y el servicio de señalización marítima (art. 104 TRLPEMM).

II. Clasificación de los servicios portuarios

Los servicios portuarios son actividades complementarias o conexas al transporte marítimo y, por consiguiente, comprenden un amplio conjunto de actividades. De manera general, y de acuerdo con el artículo 108.2 TRLPEMM, tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

En primer lugar, están los servicios técnicos-náuticos que, a su vez, se subclasifican en:

a) Servicio de practicaaje: Se denomina practicaaje al “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” (art. 126.1 TRLPEMM).

b) Servicio de remolque portuario: Es aquel servicio “cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto” (art. 127.1 TRLPEMM).

c) Servicio de amarre y desamarre: “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” (art. 128.1 TRLPEMM). Por otro lado, el apartado segundo del mismo artículo define el servicio de desamarre como aquel servicio “cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos”.

En segundo lugar, encontramos el servicio al pasaje. Este incluye el embarque y desembarque de pasajeros; el servicio de carga y descarga de equipajes; y el servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje (art. 129.1 TRLPEMM).

También es servicio portuario, en tercer lugar, el servicio de manipulación de mercancías. Comprende “las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado” (art. 130.1 TRLPEMM).

En cuarto y último lugar, está el servicio de recepción de desechos generados por buques. En él se incluyen “ las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en

su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes” (art. 132.1 TRLPEMM).

En fin, aunque no sea un servicio portuario en el sentido expuesto, puede mencionarse también el servicio de señalización marítima, que incluye “la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación” (art. 137.1 TRLPEMM). No se debe encuadrar este servicio dentro de los servicios portuarios, ya que el artículo 104 TRLPEMM lo menciona en otro numeral, pero hemos visto necesaria su inclusión en este apartado para mayor claridad del mismo.

CAPÍTULO III: RÉGIMEN LEGAL APLICABLE AL PRACTICAJE

I. Regulación del practicaaje

1. Regulación doméstica en España

Este servicio está regulado en España en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, concretamente, en su Título III, artículos 279 a 281, así como en el artículo 126; y en el Reglamento General de Practicaaje, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Este nuevo Reglamento deroga el anterior de fecha 4 de julio de 1958. El objetivo del Reglamento de 1996 no es otro que regular y desarrollar el servicio portuario de practicaaje, los requisitos exigidos a los prácticos para garantizar su adecuada cualificación profesional, la ordenación del servicio por razones de seguridad marítima, la responsabilidad civil derivada del servicio de practicaaje y el régimen de infracciones y sanciones que puedan derivarse de la prestación de este servicio (art. 1 RD 393/1996).

El Reglamento contiene la regulación del servicio portuario de practicaaje (naturaleza, formas de gestión, condiciones de prestación, y obligatoriedad de su utilización y sus exenciones); la regulación con carácter excepcional y tasado de la actividad privada del practicaaje, garantizando en cualquier escenario el equilibrio económico de la explotación del servicio portuario de practicaaje y el ámbito de su prestación (pero, de conformidad con el art. 109.1, no se debe olvidar que los servicios portuarios se rigen por el principio de iniciativa privada, requiriendo la correspondiente licencia por la Autoridad Portuaria para poder ser prestadas); la ordenación del servicio en relación con la seguridad marítima (condiciones técnicas de su prestación, discrepancias que en ésta puedan surgir y disponibilidad del servicio); el desarrollo de la Ley en materia de infracciones y sanciones relativas al practicaaje, sin alterar la naturaleza o límites que la Ley establece; e igualmente regula aquellos supuestos en los que se deban establecerse servicios de asesoramiento y asistencia a la navegación en aguas extraportuarias en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a fin de salvaguardar la seguridad marítima y de la navegación en aquellos espacios marítimos en los que exista un elevado nivel de tráfico marítimo o en los

que se cuente con dispositivos de separación de tráfico, debidamente autorizados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Desde el punto de vista del Derecho Privado, el servicio de practicaje viene regulado en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM), dentro de su título V, que lo enuncia como uno de los contratos auxiliares de la navegación. Así, el artículo 325 LNM lo define como aquel contrato en virtud del cual “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”.

Y por último, podemos encontrar su regulación en el Pliego de Prescripciones Particulares de Practicaje establecido para cada puerto. Este pliego contiene la regulación del otorgamiento de licencia y de la prestación del servicio técnico-náutico de practicaje portuario en el puerto en cuestión. En virtud de lo dispuesto en el artículo 113 TRLPEMM, debe ser aprobado por la misma Autoridad Portuaria.

2. Organización internacional del práctico

Los prácticos están representados a nivel europeo por la European Maritime Pilot’s Association (EMPA) y a nivel Internacional por la International Maritime Pilot’s Association (IMPA). La EMPA agrupa a 23 países y a 5.000 prácticos. La IMPA, por su parte, integra a 54 países y más de 8.000 prácticos. Por otro lado, a nivel regional existe también el llamado SEP (Southern European Pilots’ Meeting), compuesto por las Asociaciones de Prácticos del Mediterráneo. En cuanto al servicio en la Organización Marítima Internacional, aunque las competencias sobre practicaje corresponden a los Estados, la OMI ha reglamentado diversos aspectos del practicaje, concretamente, en las siguientes Resoluciones:

Resolución A.159 (ES. IV). Recomendaciones del establecimiento de Practicaje.

Resolución A.601 (15). Provisión y exposición en lugares visibles a bordo de los buques de información relativa a la maniobra.

Resolución OMI A.960 (23). Recomendaciones sobre formación, titulación y procedimientos operacionales para prácticos marítimos que no sean de altura.

Resolución A.1045 (27). Medios para el transbordo de prácticos.

Por último, como nota a resaltar antes de dar por finalizado este apartado, debemos destacar que uno de los nuevos retos a los que se enfrenta el servicio del practicaaje actual es el de poder realizar dicha actividad desde tierra. Como hemos podido ver en el punto anterior, el practicaaje es un servicio que debe ser “prestado a bordo” de los buques². Pero dicha definición difiere de la proporcionada en el numeral 8 del artículo 2 del Reglamento (UE) 2017/352³. En efecto, de esta última podemos deducir que se está dando la posibilidad de realizar este servicio desde tierra, opción que por cierto ya existe en otros países como Portugal, Alemania, Holanda, Irlanda, etc. Con todo, cabe puntualizar que esta opción está limitada, generalmente a determinados buques de línea regular, sujetos al sistema VTS (Servicio de información y/o control del tráfico marítimo), y algunos países la adoptan en situaciones en las que el mal tiempo u otras causas similares imposibiliten que el práctico pueda subir a bordo del buque en condiciones de seguridad. Este tipo de practicaaje en España requeriría de una importante adaptación de la actividad de los prácticos y un desarrollo normativo que hasta la fecha no se ha planteado (Tomas, 2021).

II. Servicio de practicaaje: concepto, clases y obligatoriedad del servicio

Como se vio, en virtud del artículo 126 TRLPEMM 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”. En relación a la anterior definición, y de conformidad con el artículo 2.2 RD 393/1996, pueden distinguirse cuatro clases de practicaaje: de entrada, a puerto, de salida de puerto, de maniobras náuticas dentro de puerto, y el voluntario.

² Recuérdese que, de conformidad con el artículo 126.1 TRLPEMM, el practicaaje es un servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, *prestado a bordo de éstos*.

³ Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos. El referido precepto define este servicio como “servicio de guía de un buque por parte de un práctico o de una estación de practicaaje para permitir la entrada o la salida seguras del buque en la vía de acceso navegable del puerto o la navegación segura dentro de él”. Pero obsérvese que el Reglamento, al menos en lo que se refiere al acceso al mercado y requisitos mínimos de prestación de servicios portuarios en los puertos marítimos (Capítulo II), no es de aplicación al servicio portuario de practicaaje (art. 10.1 del Reglamento).

a) El practicaaje de entrada: Es 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.

b) El practicaaje de salida: Es 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.

c) El practicaaje de maniobras náuticas dentro del puerto: Está configurado como 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.

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

Determinar la obligatoriedad de este servicio en los puertos de España es competencia de la Administración Marítima. El servicio de practicaaje viene definido en la normativa como un servicio obligatorio en los puertos en los cuales así lo determine la Administración Marítima⁴. Dicha obligatoriedad viene inserta en el Reglamento General de Practicaaje de 1996 para buques con un arqueado igual o superior a 500 toneladas de registro bruto (art. 8). En relación con lo anterior, no obstante, el artículo 126.2 TRLPEMM prevé la posibilidad de que la Administración Marítima conceda exenciones a dicha obligatoriedad en cada puerto, teniendo en cuenta factores tales como la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la mercancía transportada, las peculiaridades del puerto, etc. Sin dejar de lado lo anterior, añade el art. 9 del Reglamento de Practicaaje que dicha exención tendrá carácter temporal y su solicitud deberá ser en todo caso motivada (frecuencia de entradas y salidas al puerto, etc.). Continúa diciendo el Reglamento en el

⁴ Artículo 126.2 TRLPEMM: “El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima”.

mismo artículo que los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada, podrán suspender la referida exención, o proponer a la Dirección General de la Marina Mercante su suspensión, por razones de seguridad marítima. Además, si concurren circunstancias especiales que pongan en peligro la seguridad marítima o de navegación, el Capitán Marítimo, con carácter excepcional y mediante resolución motivada, podrá declarar obligatoria la utilización del servicio de practicaje portuario para cualquier tipo de buque (art. 10 RD 393/1996).

Es importante resaltar que el artículo 22 del Reglamento exige a los prácticos la disponibilidad plena del servicio en casos de emergencia o seguridad marítima. En este sentido, los prácticos no sólo están obligados a prestar sus servicios a los buques que los soliciten, sino que también deben estar a disposición del Capitán Marítimo del puerto en cuestión cuando éste tenga noticia de una situación de emergencia, siniestro o suceso de contaminación marítima que haga necesaria la intervención de los prácticos en colaboración con los servicios de remolque y amarre portuarios. En tales casos, las Corporaciones de Prácticos tendrán derecho a la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieren incurrido.

Por último, cabe señalar que los prácticos de puertos tienen la obligación de informar de manera inmediata a la Capitanía Marítima de cualquier suceso o acontecimiento que se produzca durante la prestación del servicio, así como de aquellos que puedan suponer un riesgo para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino, incluyendo las deficiencias y las anomalías que observasen o detectasen en los buques objeto del servicio de practicaje, debiendo igualmente dar cuenta de tales incidencias a las Autoridades Portuarias (art. 23 del Reglamento).

Quedan exceptuados de la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaje los buques de guerra nacionales cuando concurren circunstancias en las que la utilización de dicho servicio implique pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones. En este supuesto, el comandante del buque o de la Agrupación Naval lo comunicará al Capitán Marítimo (art. 9.5 del Reglamento de Practicaje).

CAPÍTULO IV: DE LA ORGANIZACIÓN Y FORMACIÓN DEL PRÁCTICO

I. Formación y selección de los aspirantes a prácticos de puerto

Corresponde a la Autoridad Marítima (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de su Dirección General de la Marina Mercante) determinar 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, sin dejar de lado 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 (art. 279.5 TRLPEMM). Por su parte, a la Autoridad Portuaria le compete la determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, y la selección de los aspirantes de acuerdo a criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

Se puede resumir estas competencias en dos: que a la Administración Marítima le corresponde determinar los requisitos profesionales que deben poseer los prácticos para poder realizar el servicio de practicaje, y la Autoridad Portuaria se encargará de seleccionarlos, así como de su formación continuada (Adelantado, 2021).

II. Habilitación

Como se ha venido desarrollando, el práctico es aquella persona experimentada en las aguas portuarias y cuya misión primordial es velar por la seguridad humana, medio ambiente, así como las instalaciones portuarias. Para realizar esta misión se requiere, además de estar en buena salud física y mental, poseer un dominio elemental de la lengua inglesa⁵, así como la correspondiente licencia profesional. Todo ello además debe poseer una serenidad envidiable

⁵ Y ello por ser el inglés un idioma universal y necesario en el sector del transporte internacional, ya que en dicho sector trabajan multitud de personas de distintas nacionalidades. Generalmente, el inglés al que se hace alusión aquí es como mínimo un inglés técnico-elemental que posibilite el entendimiento mutuo entre el capitán y el práctico.

para poder paliar situaciones estresantes y de riesgos que en ocasiones puede afrontar en su día a día. En los puertos, tanto los de interés general como los dependientes de las Comunidades Autónomas, los aspirantes a prácticos de puertos deberán estar en posesión del título profesional de Capitán de la Marina Mercante o de Piloto de Primera de la Marina Mercante y acreditar, en cualquier caso, al menos dos años de mando en buques mayores de 1.000 G.T. dentro de los últimos diez años de actividad profesional que precedan inmediatamente a la convocatoria (art. 12 del Reglamento).

Su preparación ha cambiado sustancialmente. Antiguamente solo era necesario que conocieran el lugar, pero en la actualidad se exige, aunque corresponde a la Autoridad Marítima determinar los requisitos profesionales y de titulación mínima que deben reunir los aspirantes a prácticos, que sean capitanes de la marina mercante con experiencia en el mando de buques para poder realizar las pruebas teóricas. Una vez superadas estas pruebas, se suele exigir otras que deben realizarse en el puerto correspondiente en donde el interesado planea realizar la actividad. En virtud del artículo 126.3 TRLPEMM, el número de agentes que deben realizar esta actividad quedará limitado a un (1) único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende por área portuaria aquellas áreas susceptibles de explotación totalmente independientes, incluyendo su accesibilidad marítima.

III. Organización del práctico

Los prácticos de cada puerto se agrupan en Corporaciones, que son entidades jurídico-privadas. La Autoridad Portuaria, por medio del contrato y Pliego de Prescripciones Particulares de Practicaje, fija las condiciones del servicio: límites de la zona de practicaaje, el tiempo de respuesta, las condiciones del servicio y las tarifas máximas aplicables. La Autoridad Marítima, por su parte, fija las condiciones técnicas de la prestación: los botes, equipos de comunicaciones etc. A su vez, como hemos dicho anteriormente, también fija el contenido de los exámenes para los nuevos prácticos, y participa en los tribunales de exámenes, junto con la Autoridad Portuaria y los prácticos.

Los prácticos en las diferentes Corporaciones trabajan en términos de igualdad, en un único turno rotativo. Son propietarios del equipo y embarcaciones necesarias para el servicio; y empleadores del personal necesario para atender las comunicaciones, tripular las embarcaciones y cumplir las tareas administrativas y burocráticas. Por tanto, además de su función profesional, son verdaderos empresarios, que asumen los beneficios de explotación y

los riesgos de una pérdida de actividad del puerto etc. A nivel individual, todos los prácticos españoles están integrados en la Federación de Prácticos de Puerto de España⁶.

⁶ La Federación fue fundada en 1908 por el práctico de Barcelona D. Ernesto Anastasio Pascual. La Federación tiene un presidente y cuatro vocales de las cuatro zonas geográficas de la Península e islas, más dos vocales para enlace con la Asociación de Pilotos Marítimos de Europa (EMPA) y con la Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA), y un secretario general.

CAPÍTULO V: EL CONTRATO DE PRACTICAJE

I. Definición y características del contrato de practicaaje

El contrato de practicaaje viene regulado en el título V, capítulo III de la Ley 14/20014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima. Dice la ley que estamos ante un contrato de practicaaje cuando “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” (art. 325 LNM). Por lo que el práctico es aquel profesional que, gracias a los conocimientos que posee de la zona destinada al servicio de practicaaje, presta sus conocimientos asistiendo al capitán del buque, en la entrada, salida y demás maniobras que puedan darse en la aguas portuarias y adyacentes. En síntesis, podríamos configurar el contrato de practicaaje como aquel en el cual se genera deberes y obligaciones recíprocos (práctico-capitán); en relación al cual el práctico se obliga a prestar asesoramiento al capitán y a realizar diferentes maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes; debiendo ambos dos colaborar siempre tanto en la planificación como en la ejecución de la maniobra.

La relación que vincula al práctico con el armador es a través del contrato de practicaaje, que puede caracterizarse como un arrendamiento de obra, bilateral, consensual, oneroso y sinalagmático. Gran parte de la doctrina no logra ubicar la naturaleza jurídica de este contrato. Existe una dualidad de opiniones puesto que otros lo encuadran dentro del contrato de arrendamiento de servicios.

II. Características particulares del contrato de practicaaje: arrendamiento de obra o de servicios

En primer lugar, queremos destacar que esta cuestión, como se ha dejado claro en el punto anterior, ha sido muy debatida por la doctrina. Si bien es cierto que, aunque una parte de la doctrina determina que estamos ante un contrato de arrendamiento de obra, otros lo conciben como un contrato de arrendamiento de servicios, e incluso otros autores lo conciben como un contrato de embarque temporal.

La tesis que considera el contrato de practicaaje como una especie de embarque temporal, no parece tener mucha aceptación por parte de la doctrina, puesto que no concurren

en la relación práctico-capitán las notas de dependencia y subordinación que deben existir en toda relación laboral, por lo que el práctico no tiene la consideración de miembro de la dotación del barco; y, además, el naviero no puede elegir libremente al práctico (SOBEJANO, 2009). Por tanto, podemos concluir afirmando que la figura del práctico es la de un simple colaborador externo e independiente del capitán, en el sentido de que éste no se encuentra integrado dentro de la organización empresarial del naviero, por lo que no existe una relación representativa de ninguna manera entre ambos, ya sea de carácter directo o indirecto.

Más discutible que este planteamiento, nos encontramos con la duda de si el contrato de practicaje encaja en la figura del arrendamiento de obra o de servicios, existiendo autores como ZURUTUZA ARIGITA que estiman que se trata de un *tertium genus* en el que confluyen rasgos característicos de ambos (Zurutuza, 2013, págs. 221-223)⁷.

Para encontrar una solución a la incógnita de si el contrato de practicaje es un contrato de arrendamiento de obra o de servicios, es preciso concretizar, ante todo, cuál es la prestación debida por el práctico: si es de medios o de resultado. Son diferentes los argumentos que nos hacen llegar a la conclusión que se trata de un arrendamiento de obra y no de servicios, en atención a la finalidad y el resultado de la actividad desarrollada al prestarse tal servicio por parte del práctico.

En primer lugar, el práctico se obliga no solo a asesorar al capitán en la maniobra, sino también (una vez a bordo del buque y el servicio ha sido aceptado por el capitán) a conducir al buque a un lugar determinado de forma segura, por lo que se obliga a ejecutar una obra y lograr un resultado, que consiste en realizar la maniobra (cuando así se lo requiera el capitán tácita o expresamente) o seguir/aconsejar a éste por la ruta conveniente en condiciones de seguridad. Además, el servicio de practicaje se presta con unidad de acto, pues el práctico asesora desde que se sube a bordo del buque y su asesoramiento acaba cuando se ha dado fin a la maniobra que se pretendía realizar, lo que contrasta con el arrendamiento de servicio, en el sentido de que, en este último, la prestación que realiza el práctico para el capitán es diferida o de tracto sucesivo (Cañete, 2018). Otra cuestión que sustenta nuestra afirmación está en el hecho de que, durante la ejecución en un arrendamiento de obra, el contratista tiene mayor autonomía frente al comitente, situación idéntica a lo que

⁷ El autor afirma que la naturaleza jurídica del practicaje es la de un arrendamiento *sui generis* encuadrable en un *tertium genus*. Dice que depende de cada supuesto para saber si la actividad que desarrolla el práctico se basa en un asesoramiento, más o menos amplio, o si va más allá.

pasa en el practicaje, a diferencia de lo que sucede con el arrendamiento de servicios. Tras haber hecho este análisis y darnos cuenta de que la obligación del práctico es una obligación de resultado y no de medios, ya debe ser más fácil darse cuenta si estamos ante un arrendamiento de obra o de servicios.

Haciendo un análisis más legal, podemos fijarnos en lo expuesto en el preámbulo de la Ley de Navegación Marítima, el cual establece que *“el practicaje, configurado como asesoramiento, impone una actuación interactiva con el capitán (a quien corresponde la decisión última) y con la propia dotación. Por ello se considera culpa exclusiva del práctico la que derive de aspectos que sólo dependen de él, como sucede con la inexactitud o la omisión del asesoramiento necesario o la falta de apoyo técnico debido. Por el contrario, se imputa al capitán la falta o el defectuoso seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar las instrucciones insuficientes (que debe complementar) o descartar las erróneas (que está obligado a corregir). Dada la frecuente confluencia de culpas, el armador queda sujeto a soportar los daños propios y viene obligado a resarcir los ajenos, aclarando la ley que todos los sujetos imputables (armador, capitán, práctico) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas”*. En correlación con lo anterior está el artículo 325 LNM, en el que podemos observar que, sin lugar a duda, el legislador no define de forma precisa si el practicaje es un contrato de arrendamiento de servicio o un contrato de obra. Se limita a mencionar dicho contrato como un contrato de asesoramiento al capitán del buque.

Es importante resaltar que en España el capitán del buque siempre mantiene el mando del mismo (salvo por petición expresa o tácita suya al práctico, en cuyo caso lo haría el práctico), por lo que el práctico se convierte en un simple asesor suyo⁸. Concluyendo con nuestro análisis, consideramos que la relación contractual existente entre el práctico y el capitán se desenvuelve normalmente en el marco de un contrato de gestión, constituyendo en él, como ya hemos visto por supuesto, elementos tomados del arrendamiento de obra. Se trata, por tanto, de una relación profesional fundada en la confianza y la pericia de la que debe derivar tal asesoramiento. En esta línea, la sentencia de la Audiencia Provincial de

⁸ Artículo 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”.

Barcelona de 22 de noviembre de 2016 considera al práctico como un “asesor cualificado”⁹. El deber de asesoramiento del práctico implica una obligación de resultado, en el sentido de que comporta, como regla general y en virtud de la interpretación que se hace del artículo 328 LNM, la obligación de lograr de manera favorable las prestaciones en él contenidas, pues de él dependerá la materialización de la finalidad contratada. Hay que añadir, no obstante, que el práctico se compromete a prestar sus servicios conforme a las exigencias de la “lex artis” que disciplina a tal actividad humana, pudiéndosele exigir, por lo tanto, el resultado pretendido. El contenido del contrato de practicaaje, en lo no pactado por las partes, deberá ser complementado por la normativa general sobre contratos (Zurutuza, Notas sobre el contrato de practicaaje en la Ley de Navegación Marítima a la Luz de la Jurisprudencia, 2019). Respecto al contenido del contrato de practicaaje, éste se halla, en parte, preestablecido; de tal manera que la finalidad última del practicaaje, tal como está regulado en el ordenamiento jurídico, es preservar la seguridad de la navegación. De ello se desprende que, si no se ejecuta o se ejecutase de manera incorrecta tal prestación, se produciría el incumplimiento total o el cumplimiento defectuoso que dará lugar a la obligación de resarcir los daños y perjuicios causados, tanto al buque (en el caso que la culpa sea exclusiva suya) como a terceros (art. 328 LNM).

Por todo lo anteriormente expuesto es por lo que terminamos afirmando que la relación que vincula al práctico con el armador es un contrato de arrendamiento de obra previsto en el artículo 1.544 del Código Civil¹⁰, en donde el práctico presta un servicio de asesoramiento, procurando dentro de una serie de medios (pericia, conocimientos) conseguir el resultado pretendido por el capitán (seguridad de la navegación).

III. Sujetos del contrato y obligaciones de las partes

Los principales sujetos encargados de ejecutar de manera directa las prestaciones que han de conducir al logro del fin perseguido mediante la celebración del contrato de practicaaje son dos: el capitán-armador y el práctico.

⁹ SAP Barcelona (Sección 15.ª) núm. 251/2016, de 22 de noviembre (Roj: SAP B 9288/2016 - ECLI: ES:APB:2016:9288).

¹⁰ Art. 1.544 CC.: “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”.

1. El armador

El armador compone una de las partes del contrato. No obstante, la figura de éste está representada por el capitán del buque, por lo tanto, es él quien lo concluye (en algunos casos, el consignatario). El capitán recibe por lo tanto el mando y por el momento legalmente es investido de una serie de poderes destinados a garantizar la seguridad de la navegación y del buque. En virtud del contrato celebrado, la principal obligación que se le impone al capitán es la retribución económica, esto es, de pagar la tarifa correspondiente. A esta obligación debemos añadir el deber que tiene el capitán de colaborar en la medida de lo posible con el práctico durante la maniobra de practicaje. Para ello ha de informar al práctico del estado del buque o cualquier otro dato de interés con el fin de que el servicio se preste adecuadamente. El impago de las tarifas dará lugar a un privilegio marítimo que se integra en un derecho de garantía sobre el buque que viene siendo reconocido en la generalidad de las disposiciones, fijando el orden de preferencia para la realización de los créditos marítimos privilegiados [arts. 122 y ss. LNM, que remiten a lo establecido en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, en el cual se reconoce los créditos marítimos del practicaje como un crédito marítimo privilegiado en su artículo 4.1 d)]. Conviene indicar también que el artículo 109.4 TRLPEMM faculta al prestador del servicio portuario de practicaje suspender temporalmente el servicio en caso de impago, hasta que se efectúe el mismo o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

2. El práctico

Un práctico es un profesional, que por ley ha de ser capitán de la marina mercante, cuya función primordial es guiar a los capitanes de buques en aguas portuarias. Este sujeto (también puede ser a través de una corporación de prácticos), junto con el capitán, firman el contrato de practicaje. No obstante, es sólo un asesor, debido a que el capitán del buque continúa gobernando dicho buque. La obligación principal del práctico consiste en realizar su actividad adecuadamente. Este asesoramiento debe ser completo, facilitando por tanto al capitán todos los datos específicos relativos a las aguas, mareas, señales y demás particularidades que pueda tener el puerto en donde se desea efectuar la maniobra de forma segura. La falta de una comunicación previa, amplia y extensa entre estos dos sujetos puede conllevar la ocurrencia de un accidente marítimo.

IV. Responsabilidad del práctico derivada del servicio de practicaaje

Como ya se dijo *ut supra*, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 son la base del practicaaje actualmente empleado en España. Desde el siglo XV hasta la fecha se han venido produciendo cambios significativos en relación a este sujeto, su rol y las responsabilidades que acarrea el ejercicio de su profesión.

No hay profesión sin responsabilidad y el práctico no puede estar al margen de dicha “regla universal”. El práctico responde dentro de su contrato por dolo o negligencia (sin perjuicio de la responsabilidad extracontractual que pueda surgir¹¹). Como hemos podido ver, la actividad del práctico se circunscribe a la zona geográfica establecida en su determinado puerto. Por tanto, es el máximo conocedor del mismo y un verdadero experto en sortear las condiciones adversas, tanto marítimas como atmosféricas, y llevar el barco al atraque evitando todo peligro oculto del puerto (Valero, 2019). Una de las cuestiones atendidas en los contratos de practicaaje es la determinación de la responsabilidad en que pueden incurrir los prácticos en el ejercicio de sus funciones, que puede ser por daños tanto al buque al cual realizan el servicio como a terceros. De esta forma, los prácticos están sometidos a un doble estrato, uno contractual, que surge de su vinculación con el capitán y otro extracontractual, en el caso de que terceros, ajenos al contrato, sufran daños derivados por la acción u omisión negligente del práctico.

La Ley de Navegación Marítima realiza una aproximación a esta situación, al tiempo que limita cuantitativamente sus responsabilidades. La Ley de Navegación Marítima establece, en su artículo 328, la regla general en materia de responsabilidad. Concretamente, señala que “[l]os 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. Pero añade, a continuación, que de los daños causados imputables exclusivamente al práctico responderá el mismo, mientras que de los causados por culpa compartida responderán solidariamente, además, el capitán y el armador.

¹¹ Artículo 1.902 del Código Civil: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

De este artículo podemos afirmar que existe una pluralidad de posibilidades a la hora de designar la culpabilidad en un practicaje mal ejecutado: por una parte, de manera exclusiva al práctico y, por otro, a los dos en caso de culpa compartida, y se refiere tanto a daños al buque como a terceros. Podemos añadir que, según lo dispuesto en el preámbulo de la Ley de Navegación Marítima, en su apartado IV, se considera culpa exclusiva del práctico aquella que derive de aspectos que solo dependan de él, lo que sucede en los supuestos de inexactitud, omisión del asesoramiento necesario o la falta del apoyo técnico debido.

En otro sentido, el mismo artículo 328 estipula que de los daños originados por culpa compartida responderán de forma solidaria, además, el capitán y el armador. En la práctica, se hace difícil individualizar las responsabilidades de uno u otro, puesto que no siempre el práctico asesora al capitán que da las órdenes correspondientes, sino que, en ocasiones, el práctico suele dar de manera directa las órdenes que se ejecutan en presencia del capitán, y éste las consiente (Cañete, 2018). Como resultado, la existencia de una responsabilidad por parte del práctico no necesariamente excluye la del capitán, puesto que puede darse el caso de que, existiendo un asesoramiento defectuoso, del que pueda derivar consecuencias dañinas para el buque o para terceros, tales daños se habrían agravado con un error en la ejecución de la maniobra por parte del capitán. En este caso, cobra relevancia el deber de colaboración que deben tener estos dos sujetos, previsto en el artículo 326 LNM. En el referido precepto se establece que “[c]apitán y práctico quedan obligados a planificar conjuntamente la maniobra del buque y, a tal efecto, a intercambiar la información necesaria para ello. Asimismo, capitán y práctico deberán colaborar recíprocamente durante toda la ejecución de las maniobras”.

El práctico se beneficia del límite de responsabilidad previsto en el artículo 281 TRLPMM, en el cual se regula la indemnización en cuanto a la responsabilidad civil de los prácticos. Concretamente, establece un límite que no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de 20 euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Y dice el mismo artículo que 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 octubre¹².

¹² Artículo 281 TRLPEMM: “La responsabilidad civil en la 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 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

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 practicaje 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 RD 393/1996. 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 RD 393/1996. El Capítulo VII regula la responsabilidad disciplinaria, completando la regulación legal en materia de infracciones y sanciones, el procedimiento y otras cuestiones relativas a la potestad sancionadora en relación con el practicaje.

experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre”.

CAPÍTULO VI: EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN LA NORMATIVA ECUATOGUINEANA

I. Evolución de la normativa ecuatoguineana en materia portuaria

El sistema portuario de la República de Guinea Ecuatorial tuvo sus primeras manifestaciones en términos legales en el año 1985, mediante la creación del Decreto-Ley Núm. 11/1.985, de fecha 17 de agosto, por el que se establecía la Administración de Puertos de Guinea Ecuatorial¹³, *“con el fin de armonizar la Administración de Puertos con el sistema general vigente en los demás Países de la UDEAC y teniendo en cuenta las distintas situaciones económicas y financieras de los puertos, el volumen y variedad de su tráfico, así como la agilidad administrativa necesaria en cada caso...”*. En esta normativa, en sus primeros dos capítulos, se dotaba a la Administración de Puertos personalidad jurídica propia bajo la tutela del entonces Ministerio de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, cuyas actuaciones debían estar siempre bajo los fines de “desarrollo”, proporcionando servicios e instalaciones adecuadas y eficientes en los Puertos Marítimos Nacionales.

Una de las incongruencias que supuso la apresurada aplicación de esta novedosa e innovadora ley se encontraba en que en aquellos años se facultaba a los representantes de empresas estibadoras formar parte del Consejo Directivo de la administración nacional de puertos como Vocales¹⁴; situación que atentaba exponencialmente al principio de interés público que debían regir sus actuaciones ya que dichas empresas actuarían en su propio detrimento de los intereses nacionales.

¹³ Una de las razones que condujeron a la adopción de esta ley estuvo en el hecho de que, a Guinea Ecuatorial, al formar parte de la UDEAC (Unión Aduanera y Económica de África Central), se le exigía tener una ley doméstica que pudiese estar en concordancia con el Código CEMAC de la Marina Mercante. Esta ley supuso para Guinea, más allá de lo normativo, un avance significativo respecto al control y tráfico de las mercancías. Más aún, Guinea pasó del “puerto viejo” a la remodelación de los nuevos puertos que tenemos actualmente en el país, como Malabo y Bata, inclusive aumentó el número de carga de las mercancías que entraban y salían del país (Guinea, 2020).

¹⁴ Artículo 14.3 del Decreto-Ley Núm. 11/1.985, de fecha 17 de agosto, por el que se establecía la Administración de Puertos de Guinea Ecuatorial: “La Administración de Puertos estará a cargo de un Consejo Directivo como máximo órgano de Gobierno, el cual estará compuesto de la siguiente manera: ...Vocales: Un representante de las Empresas Estibadoras”.

Como desarrollo de dicha ley se adoptó el Decreto Núm. 156/1.986, de fecha 30 de agosto, por el que se aprobaba el Reglamento de la Capitanía y de la Explotación de los Puertos de Guinea Ecuatorial. En el referido Reglamento aparecieron con más profundidad figuras poco conocidas, pero sí definidas, aunque de manera errónea/incompleta, como la del armador y el consignatario. Se definía al armador como “toda persona física o jurídica propietaria de un buque”, y al consignatario como “todo representante local del fletador o del armador de un buque”.

Entrando en materia, objeto del Trabajo, aparece por vez primera, en el capítulo IX, artículo 27, el servicio de pilotaje, el cual consistía en la “asistencia prestada a los capitanes de buques por un piloto comisionado por la Administración de los Puertos”. Se prohibía a éstos tomar el mando del buque, el capitán seguía siendo el encargado de la navegación segura del buque en aguas portuarias, limitando así la función del “piloto comisionado” a la de un simple asesor que en ningún caso debía tomar el gobierno del buque.

El servicio de pilotaje era obligatorio (art. 27) para todos los buques de más de 100 G.T., tanto en la entrada como en la salida de los puertos nacionales. Los buques considerados exentos de esta regla eran los buques de guerra, y los buques de servidumbre portuaria, de una manera general.

II. El servicio de practica en la nueva ley: concepto y características

Como ya se dijo, en un principio Guinea Ecuatorial es un país joven e inexperimentado, en constante desarrollo normativo. Desde la aprobación de la primera ley en 1985, se ha intentado tener “controlado” este sector. Recientemente, hace escasos tres años, se aprobó la nueva Ley núm. 2/2020, de fecha 8 de junio, General de la Marina Mercante en Guinea Ecuatorial, derogando en consecuencia la anterior y dando cobertura legal con esta normativa a situaciones o instituciones consideradas apremiantes en el Derecho marítimo actual. En la Exposición de Motivos se afirma que esta ley “constituye pues, el marco normativo que regula las relaciones y actividades de la marina mercante, el transporte marítimo y todo lo concerniente a la seguridad y navegación marítima, la protección del medio ambiente marino y comunicaciones marítimas; todo ello en concordancia con la los Convenios Internacionales y el Código Comunitario de la Marina Mercante (CÓDIGO CEMAC)”. Por lo tanto, con la aprobación de esta nueva ley, se intenta paliar la inexactitud del alcance de la normativa anterior. Esta ley define, de manera extensa pero imprecisa, a

nuestro juicio, diversos aspectos del mundo marítimo, pero deja a su vez lugar a interpretaciones respecto a los diferentes servicios/actividades realizadas en los puertos marítimos, así como su ordenación/ clasificación. Con esta normativa, el legislador ecuatoguineano ha creado e implementado figuras como el pasajero marítimo, que antiguamente no tenía una protección o regulación jurídica nacional; el paso inocente, etcétera.

El practica¹⁵ como servicio público portuario viene regulado en la Ley núm. 02/2020 General de la Marina Mercante en su Título V, capítulo V, del Servicio de Practica, del artículo 198 a 204. Se define este servicio como aquel “servicio de asesoramiento prestado por el práctico a capitanes y patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales, durante las maniobras náuticas dentro del puerto” (artículo 4.45 de la Ley). Reforzando tal definición, la misma ley establece en su artículo 198.1¹⁶ que dicho servicio será obligatorio en los puertos nacionales en los que así lo exija la Autoridad Marítima Nacional, debiendo ser prestado a bordo de los buques. Resulta curiosa la aplicación de esta normativa, puesto que la ley no estipula las condiciones de prestación de dicho servicio.

III. Régimen de gestión y exención del servicio

El artículo 198.2 establece que el servicio de practica lo ejerce la Autoridad Portuaria correspondiente en cada puerto, bien por gestión directa o a través de contratos con terceros. El servicio de practica es de interés público y general, su uso es obligatorio para todo tipo de buque o embarcación independientemente del tonelaje que tenga¹⁷, tanto para la entrada como la salida de los mismos en los puertos, así como las diferentes maniobras náuticas y de los límites de la zona del practica en los puertos de interés general. La ley de la Marina Mercante ecuatoguineana no especifica aquellos puertos considerados de “interés general”, ni la zona de los puertos destinados al servicio de practica, situación que a nuestro juicio se debe resolver.

¹⁵ La nueva ley cambia el término “pilotaje” y “piloto comisionado” de la normativa pasada e introduce en ella los términos “practica” y “prácticos”, manteniendo su misma función.

¹⁶ Artículo 198.1: “el servicio de practica es de interés público y obligatorio en los puertos nacionales en que así lo exija y determine la autoridad marítima nacional, y se prestará a bordo por los prácticos para asesorar a los capitanes de los buques, embarcaciones y demás artefactos navales con el fin de facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites de la zona de practica, respetando las normas y condiciones de seguridad marítima y las disposiciones establecidas en la presente Ley, las demás leyes vigentes en la materia y en los contratos”.

¹⁷ Esta ley, al derogar la anterior, no introduce una limitación de tonelaje máximo/mínimo que debe poseer un buque o embarcación para no hacer falta el uso de tal servicio.

Existen ciertas diferencias, como hemos podido ver, entre la nueva ley respecto a su antecesora. Aunque la nueva ley, en comparación con la anterior, disponga que el practicante es obligatorio para todo tipo de buque (interpretamos que dicha regla se extiende a todo tipo de buque o embarcación, independientemente de la carga que transporte), la misma en su artículo 199 establece de igual manera que, previo informe de la respectiva Autoridad Portuaria, se podrá establecer exenciones a tal obligación en un determinado puerto, teniendo en cuenta la experiencia local del capitán del buque y su conocimiento sobre las peculiaridades del puerto en cuestión, la naturaleza de la carga, etcétera. Con base en este hecho, la ley no especifica la duración de dichas exenciones, que deberían ser limitadas.

El artículo siguiente enumera, de manera general, aquellos buques o embarcaciones que se encuentran exentos de ésta obligación, salvo disposición expresa de la Autoridad Marítima. Entre ellos se encuentran los buques y embarcaciones que estén al servicio de la Autoridad Portuaria y que tengan como base de prestación de servicios en el mismo puerto; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario, los destinados al aprovisionamiento de buques; los que estén al servicio de otras entidades e instituciones públicas con su base de actividad en el puerto; y otros que pueda determinar la Autoridad Marítima.

IV. Habilitación del práctico

La Ley, en su artículo 201, obliga al práctico a estar en posesión de la adecuada formación, titulación y cualificación profesional, debidamente constatada por la Autoridad portuaria y certificada por la Autoridad Marítima Nacional. Se resalta en este mismo artículo que se reserva tal servicio solo para profesionales nacionales de Guinea Ecuatorial, dando la posibilidad de contratar a expatriados cuando no existan nacionales capacitados para cubrirlos, previa autorización de la Autoridad Marítima. Como se ha podido notar, no se ha hecho mención al grado de titulación que deben poseer los prácticos. Por ello, este artículo, desde nuestro punto de vista, es ambiguo, puesto que nos remite a la Autoridad Nacional, teniendo ésta un poder discrecional a la hora de autorizar la realización de tal actividad.

V. Contrato de practicaaje: concepto y obligaciones de las partes

El práctico viene definido en el artículo 4.46 de la ley como aquella “persona que estando en posesión del título idóneo y nombramiento correspondiente, está facultado para asesorar a capitanes y patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales en la navegación y maniobras en los puertos y zonas marítimas”.

El contrato de practicaaje viene regulado en el capítulo III, artículo 447, que indica existe contrato de practicaaje portuario cuando “una persona, 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 del buque por aguas portuarias y adyacentes”. El artículo 448 se dedica a enumerar las obligaciones recíprocas de las partes, las cuales son dos: la obligación de planificar de manera conjunta la maniobra del buque y la obligación de colaboración recíproca durante la ejecución de las maniobras náuticas.

En otro orden de ideas, al igual que en la legislación española, el legislador ecuatoguineano no especifica la naturaleza jurídica del contrato de practicaaje, y surge la duda de si la obligación del práctico es una obligación de medios o de resultado.

VI. Responsabilidad de los prácticos

Dice la vigente Ley que la responsabilidad de los prácticos no excluye la de los propios capitanes de los buques, matizando que la responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos en el ejercicio de sus funciones se sujetará a la normativa internacional aplicable en cada caso (art. 205). En relación con lo anterior, añade la ley en su artículo 450, refiriéndose a la responsabilidad por daños causados en la ejecución del practicaaje, que la responsabilidad por los daños y perjuicios causados tanto al buque como a terceros recaerá sobre el práctico, por inexactitud u omisión en el asesoramiento que deba prestar al capitán, 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. Por ello, responderá el práctico de los daños causados imputables exclusivamente a él; y solidariamente con el capitán y armador por los daños causados por culpa compartida.

En cuanto a la limitación de responsabilidad, entendemos que la ley equipara la del práctico con la del armador al estipular que, “en la ejecución del contrato de practicaje y con aplicación de las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos, la responsabilidad por los daños y perjuicios causados al buque o a terceros, recaerá...”¹⁸.

El artículo 1.4 del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, en la versión dada por el Protocolo de 1996, hace referencia a la responsabilidad civil del práctico. En este Convenio, el derecho a limitar la responsabilidad del práctico dependerá del tonelaje del buque al cual se presta el servicio. Añade el artículo 6.4 que “los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opera exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas”. Por lo tanto, en términos generales, estas limitaciones que ofrece el Convenio, en cuanto al ámbito de aplicación, son extensas en su objeto; puesto que estas sólo operan en el caso en que la acción se dirija contra el práctico que actuó negligentemente como persona por la cual responderá el naviero (art. 9). En ese sentido, el práctico tendría derecho a limitar su responsabilidad civil en todos los supuestos en los que resulta responsable, ya sea contractualmente frente al armador o extracontractualmente frente a un tercero perjudicado. Por último, conviene puntualizar que sería en todo caso inútil la aplicación de este convenio, porque Guinea Ecuatorial no es parte contratante del mismo.

¹⁸ Artículo 450 de la Ley General de la Marina Mercante: “Responsabilidad por daños causados en la ejecución del practicaje: En la ejecución del contrato de practicaje y con aplicación de las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos, la responsabilidad por los daños y perjuicios causados al buque o a terceros, recaerá: a) sobre el práctico, por inexactitud u omisión en el asesoramiento que deba prestar al capitán, 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. b) En el práctico, por los daños causados imputables exclusivamente a él. c) En el práctico, el capitán y el armador solidariamente por los daños causados por culpa compartida”.

En cuanto a la preeminencia de la figura del capitán sobre el práctico, el artículo 449 estipula, concordando con la LNM española, que “la presencia del práctico a bordo no exime al capitán o 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 ésta por sí mismo, mediando consentimiento expreso o tácito del capitán”.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como se ha podido constatar, Guinea Ecuatorial es un país que apenas tiene arraigo en la cultura del Derecho marítimo. La ley de 1985, aunque a nuestro juicio no estuvo mal elaborada (para ser la primera normativa del sector) sí fue demasiado atrevida, sentó las bases para la posterior y vigente normativa de la Marina Mercante. Con la aprobación de esta nueva Ley se da cobertura legal a servicios que la anterior no regulaba (o a facultades que tiene el práctico, que ya puede tomar el mando del buque, siempre con el permiso del capitán); pero deja muchas otras cuestiones por cubrir. Haciendo una comparativa con la legislación española, la normativa vigente ecuatoguineana sobre marina mercante debe actualizarse de nuevo, a fin de poder estar en armonía con los estándares normativos internacionales, como bien se manifiesta en su Exposición de Motivos. Esta ley precisa de actualizaciones, que a nuestro juicio serían:

- i. Que se establezca, de manera taxativa, las obligaciones que tienen las partes en un contrato de practicaje.
- ii. Que se precise la limitación de la responsabilidad civil en que podrán incurrir los prácticos en el ejercicio de sus funciones, habida cuenta de que, como hemos podido ver, los artículos 205 y 450 se limitan a remitirse a “convenios internacionales”. Verosímilmente, se trata del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, en la versión dada por el Protocolo de 1996. Pero debe tenerse en cuenta que la normativa no especifica el Convenio al que se deba acudir en caso de querer limitar la responsabilidad del práctico.
- iii. Que se pudiese establecer las condiciones de prestación y desarrollo del servicio portuario de practicaje considerado obligatorio en los puertos de interés general (por ejemplo, determinar la titulación que debería tener el práctico y establecer cuántos prácticos deben prestar el servicio en cada puerto). Y, en cuanto a las exenciones, pensamos que se debería limitar su duración, es decir, que sean temporales. Así también, convendría establecer la obligación que deberían tener los capitanes exentos a notificar a la Autoridad Portuaria la entrada y salida del buque del puerto. Igual de importante, o más aún, sería una regulación de la suspensión de dicha exención.

- iv. Que se especifiquen los puertos que, a efectos de la ley, son considerados “puertos de interés general”.
- v. Que se establezcan las zonas del puerto que están destinadas al servicio de practicaje.
- vi. Y, por último, pero no por ello menos importante, se debe dotar a la Autoridad Portuaria de independencia funcional para poder mejorar el rendimiento de los puertos del país, dotando a ésta de personalidad jurídica propia y real. Convendría, por ello, que se derogue el artículo 24 de la Ley.

BIBLIOGRAFÍA

Emparanza Sobejano, A. (2009). “Contratación del transporte y la navegación”. En Aa. Vv., *Tratados de contratos*. Tirant LO Blanch.

Federación de prácticos de puerto. (2021). “Historia”, disponible en www.practicosdepuerto.es (fecha de la última consulta: 26 de junio de 2023).
Obtenido de www.practicosdepuerto.es/es/historia

Fernandez Guerra, R. (1997). *El contrato de practicafe*. Barcelona: J.M BOSCH.

Galve, M. (1906). *Federación de prácticos de puerto*.

Giménez Rodríguez, L. V. (2017). ASPECTOS GENERALES DEL PRÁCTICAJE Y LOS CAMBIOS OPERADOS POR LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN EL CONTRATO Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD. *TFM*. Madrid. Obtenido de <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/19667/TFM000682.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Guinea, R. R. (2020). *Revista Real Equatorial Guinea*. Obtenido de realequatorialguinea.com

Martín Osante, J. M. & Emparanza Sobejano A. (2019). *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*. Madrid: Marcial Pons.

Miranda Virto, F. (1963). Práctico y practicafe. *Semanas valencianas de derecho marítimo*.

PACHECO CAÑETE, M. (2018). “El contrato de practicafe. Naturaleza jurídica del contrato y responsabilidad del práctico por los daños producidos durante la ejecución de practicafe”, en Aa.Vv., *El derecho marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters-Civitas.

Rodríguez Valero, R. (2019). El practicafe, " ¿contrato de arrendamiento de servicios o por obra?. Disponible en <https://www.naucher.com/el-practicafe-contrato-de-arrendamiento-de-servicios-o-por-obra/> (fecha de la última consulta: 26 de junio de 2023).

Salinas Adelantado, C. (2021). *Manual de derecho marítimo*. Tirant LO Blanch.

Tomas, V. (2021). Los retos del practicaaje. disponible en <https://www.naucher.com/los-retos-del-practicaaje/> (fecha de la última consulta: 26 de junio de 2023).

Zurutuza Arigita, I. (2013). *El practicaaje*. Marcial Pons.

ZURUTUZA ARIGITA, I. (2019). “Notas sobre el contrato de practicaaje en la Ley de Navegación Marítima a la luz de la jurisprudencia”, en A. Emparanza Sobejano / J. M. Martín Osante (dirs.), *Ley de Navegación Marítima. Balance de su aplicación práctica*, Marcial Pons.

Sentencia:

- Roj: SAP B 9288/2016 - ECLI: ES:APB:2016:9288

Convenios y Leyes:

- Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad Por Reclamaciones de Derecho Marítimo (Protocolo de 1996).
- Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante
- Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima
- Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y M de la Marina Mercante.
- Código Civil
- Decreto- Ley número 11/1985, de fecha 17 de agosto, por el que se crea la Administración de Puertos de Guinea Ecuatorial
- Ley número 2/2020, de fecha 8 de julio, General de la Marina Mercante en la República de Guinea Ecuatorial

REFERENCIA

APA (2019). Normas APA 2019– 6ta (sexta) edición.