



EL PRACTICAJE EN BUQUES DE GUERRA

Antecedentes y evolución legislativa del servicio de practicaaje



A imagen de la «escala de gato» arriada por la banda para el embarco o desembarco de práctico a bordo en la bocana del puerto de destino o en navegación interior, para que éste complementemente con su conocimiento específico el contenido de cartas náuticas, plano de puerto o derroteros, no ha tenido siempre una regulación similar en relación al buque de guerra, particularmente en los casos de practicaaje obligatorio.

La historia de la regulación del practicaaje en España se centra, en el ámbito mercantil, en los escasos preceptos que dedica a la figura el Código de Comercio de 1885, objeto de críticas y polémicas doctrinales en algún caso. Tales preceptos son el art. 612.6.º, que regula la obligación del capitán de pedir práctico a costa del buque en todas las circunstancias que requieran las necesidades de navegación, de un lado, y, de otro, el discutido art. 834 que, en materia de abordaje, determina que la presencia de práctico no exime a los capitanes de las responsabilidades en que incurran (1).

(1) Art. 612. Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

(...) 6.º 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.

Además del Código de Comercio, la organización del servicio se reguló en las Ordenanzas Generales de la Armada, de Carlos III, en 1793 (2), completadas por las Bases Generales de 1886 (3), que dieron una nueva configuración al servicio, y por la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 (4), que ordenó la reforma de la Legislación de Practicajes y Amarrajes, que se llevó a cabo por el Reglamento de Comunicaciones Marítimas de 1913 (5).

Simultáneamente a esta regulación, la Real Orden de 14 de junio de 1882, como todas las que enumeramos del Ministerio de Marina, unificó a prácticos y amarradores con la denominación de prácticos de número, manteniendo que el servicio (de los entonces unificados) seguía dependiendo del citado Ministerio, de conformidad con el art. 36 de la Ley de 7 de mayo de 1880.

Art. 834. 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.

(2) Obsérvese la dureza que resulta del siguiente párrafo de las Ordenanzas de la Armada en la exigencia de responsabilidades a los prácticos, en extremo rigurosa en grado sumo en lo penal y también civilmente, rigor éste, desde luego, muy generalizado en la histórica recopilación: «Para que nunca puedan alegar ignorancia en las pérdidas o naufragios culpables, el Capitán del puerto, al dar posesión de sus plazas (a los Prácticos) les enterará de que en pérdida que causaren por malicia podrá extenderse la pena hasta la muerte, según las circunstancias; y en las originadas de su ignorancia, descuido o temeridad serán responsables de los daños en la parte posible de sus facultades, con más la corrección de cárcel o presidio correspondiente a las circunstancias de su culpa y entidad del perjuicio».

(3) La Real Orden de 11 de marzo de 1886 decía en su artículo 16: «El Capitán de buque que no haga uso de Práctico para su entrada o salida en los puertos será responsable de las averías que pueda causar por ignorancia o malicia, sin perjuicio de la pena a que se haga acreedor por las Ordenanzas o Reglamentos del puerto». Infiérese de aquí *a sensu contrario* que, cuando el capitán utilizaba los servicios del Práctico sobre éste recaía la responsabilidad, pues si así no fuera, el capitán sería siempre responsable y la citada aclaración hubiera sido innecesaria.

(4) Cfr. Miranda Virto, *Prácticos y Practicajes*. Conferencia pronunciada en la VI Semana Valenciana de Derecho Marítimo. Comité de Derecho Marítimo de Valencia, 1963.

(5) El art. 142 del Reglamento, de 13 de octubre de 1913, decía: «El Práctico es responsable de la derrota de la nave desde que la aborda hasta dejarla fondeada en el sitio conveniente, indicando al Capitán los rumbos que deba seguir para conseguirlo; pero esta responsabilidad cesa desde el momento en que el Capitán rehusare seguir sus instrucciones». Obsérvese el contraste con la responsabilidad en los casos de abordaje prevista en el antes citado art. 834 del Código de Comercio, que supone, según la mayoría de la doctrina, una excepción a la determinación de la responsabilidad del práctico, si bien solamente para el supuesto de abordaje regulado en el precepto. Esta discrepancia o distinción en la regulación, objeto de distintas reflexiones doctrinales, no se dispuso en el Reglamento de Practicajes de 1958, ni desaparece en el actual de 1996 (art. 24.2), sin que sea éste el lugar de desarrollar tan siempre interesante cuestión.

El practicaje en buques de guerra en la Real Orden de 4 de septiembre de 1903

Se configuraba como obligatorio, siempre que tuviera tal carácter en todos los puertos nacionales en que así estuviera establecido (6) y, además, los comandantes de los buques de la Armada quedaban autorizados a su utilización cuando, no siendo obligatorio, lo considerasen conveniente para la seguridad del buque, siempre por las circunstancias del tiempo o de las condiciones más o menos peligrosas de la localidad y del mayor espacio de tiempo en que hubiese frecuentado el puerto. Sin embargo, de forma indirecta, se formulaba un importante argumento disuasorio de la utilización, cual era que los emolumentos reglamentarios —salvo en costas y puertos extranjeros— eran con cargo al fondo económico del buque.

Disposiciones posteriores y pago de derechos hasta el Reglamento de 1958

Con posterioridad, los buques del Estado en general fueron objeto de exención de derechos por el Decreto de 2 de diciembre de 1932, mientras que los buques de la Armada entregaban un certificado al práctico que luego era presentado por éste, en unión de la factura correspondiente, al comandante de Marina, que lo cursaba para la concesión de crédito al efecto a la comandancia general del departamento (según la nomenclatura utilizada) (7).

(6) Real Orden 4 de septiembre 1903 (Ministerio Marina, G. 6). Reglas para el uso de los servicios de practicaje en los puertos nacionales.

1.ª En los puertos nacionales, naturales o artificiales que por reglamento local sea obligatorio el servicio de Prácticos, todos los buques de la Armada lo utilizarán, satisfaciéndose los emolumentos reglamentarios con cargo al fondo económico del buque.

2.ª En los puertos nacionales en que no sea obligatorio el servicio de Prácticos, los Comandantes de los buques de la Armada quedan autorizados a utilizar el Práctico siempre que por las circunstancias del tiempo o de las condiciones más o menos peligrosas de la localidad y del mayor espacio de tiempo en que no hubiese frecuentado el puerto, lo consideraran conveniente a la seguridad del buque, siendo también abonados estos servicios de Práctico por cuenta del indicado fondo económico.

3.ª Sólo se admitirán en nómina para ser satisfechos por Hacienda los certificados de practicaje por servicios en costas y puertos extranjeros.

(7) Orden 12 diciembre 1942 (Ministerio Marina, D. O. 5). Derechos a buques de la Armada.

1.º En todo buque de la Armada que utilice el servicio de Prácticos en los puertos, con empleo de remolcadores o embarcaciones, se expedirá por el Habilitado del mismo, con el conforme de su Comandante, un certificado del servicio prestado, que entregará al Práctico al terminar su misión.

2.º El certificado será entregado por el Práctico, en unión de la factura comprensiva del importe del servicio prestado por botes y remolcadores, con arreglo a las tarifas establecidas para los mismos o descuentos que correspondan por aplicación de la Orden Ministerial de 29 de diciembre de 1933 (D. O. número 290), en la Comandancia Militar de Marina, por cuya dependencia le será abonado en su día el importe del servicio prestado.

A efectos de ejecución, es curiosa la regulación específica y detallada que de las «escalas de gato», usadas en los buques de la Armada para embarcar y desembarcar prácticos, se verificó por Orden de 14 de noviembre de 1955, en conformidad con la Regla 17 del Capítulo V del Convenio Internacional para la Vida Humana en la Mar.

El practicaaje de buque de guerra en el Reglamento de 1958

Por Decreto de 4 de julio de 1958 se aprobó el hasta ahora vigente Reglamento de Practicajes (modificado por Decreto 250/63, de 7 de febrero, y por Decreto de 11 de mayo de 1968), cuyo art. 23 consideraba obligatorio el practicaaje para buques de guerra, con excepción del correspondiente a los puertos de las capitales de los departamentos marítimos, bases navales, estaciones navales y puertos militares, añadiendo la posibilidad de que también, en los demás puertos, las autoridades de Marina podían «dispensar» de dicha obligatoriedad, empleando la fórmula indeterminada siguiente: «cuando las circunstancias de base habitual del buque u otras así lo aconsejen» (8). Ciertamente la expresión, indeterminada e imprecisa, facultaba que discrecionalmente pudiese entenderse razonable la aplicación de la excepción sin grandes dificultades.

El practicaaje de buque de guerra en el Reglamento de 1996

El nuevo Reglamento General de Practicaaje, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, de conformidad con lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modifica sustancialmente en muchos aspectos, como afirma su Preámbulo, las disposiciones derogadas contenidas en el Reglamento de 1958 y en el Decreto de 11 de mayo de 1968. El practicaaje pasa a configurarse como un servicio de los puertos, gestionado por las autoridades portuarias, dejándose sin efecto la dependencia orgánica que se mantenía respecto del Ministerio de Defensa.

3.º Los Comandantes de Marina enviarán los citados justificantes a la Comandancia General del Departamento a que pertenezcan, solicitando la concesión del crédito necesario para su abono, debiendo informar concretamente en el expediente si las cantidades reclamadas están de acuerdo con las tarifas y descuentos señalados en la Orden Ministerial que se cita en el punto segundo de esta Orden.

(8) El servicio de practicaaje a la entrada de los puertos es obligatorio para todos los buques, con las excepciones siguientes:

(...) d) Los buques de guerra nacionales en las capitales de los Departamentos Marítimos, Bases Navales, Estaciones Navales y Puertos Militares; en los demás puertos las autoridades de Marina podrán dispensar de la obligatoriedad de tomar Práctico a los buques de guerra nacionales cuando las circunstancias de base habitual del buque u otras así lo aconsejen. (Art. 23, párrafo 11.º y apartado d).

En lo que se refiere al tema de la utilización de práctico por el buque de guerra, se plantea y resuelve en el apartado 5 del art. 9, con un pequeño matiz en el art. 10 del Reglamento.

En el art. 9, relativo a las «Excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practica», el apartado 5.º precisa:

«Quedan exceptuados de la obligatoriedad de utilización del servicio de practica 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».

Por su parte, el art. 10, que establece que con carácter excepcional puede declararse obligatoria la utilización del servicio, aun en las excepciones del art. 9, cuando existan circunstancias que pongan en peligro la seguridad marítima o de la navegación (9), declara, no obstante, que esta excepcionalidad no alcanza al apartado 5 del artículo anterior, que prevalecerá aunque concurren tales circunstancias, es decir, no alcanza a los buques de guerra con los requisitos antes precisados.

Del precepto, a nuestro juicio, debe destacarse:

1.º Que la regla, en principio, es la utilización por los buques de guerra nacionales del practica obligatorio.

2.º Que, sin embargo, dichos buques quedan exceptuados de la regla cuando concorra cualquiera de las dos circunstancias que puedan derivarse de la utilización del servicio; a saber, la pérdida de confidencialidad y la restricción de movimientos, pero en ambos casos siempre que dichas posibles consecuencias afecten al cumplimiento de las misiones, habiéndose precisado y aclarado, de forma que entendemos adecuada, la incorrecta e incompleta formulación del art. 23 del Reglamento de 1958.

3.º Los buques de guerra extranjeros quedan sometidos, sin excepción, al practica obligatorio.

4.º Los buques de guerra pueden quedar excluidos del practica obligatorio, incluso en circunstancias que afecten a la seguridad marítima o de la navegación, siempre que se den la condiciones expresadas.

(9) Artículo 10. Concurrencia de circunstancias especiales de seguridad.

No obstante lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el Capitán Marítimo, con carácter excepcional y mediante resolución motivada, podrá declarar obligatoria la utilización del servicio de practica portuario para cualquier tipo de buque cuando existan circunstancias que pongan en peligro la seguridad marítima o de la navegación, con excepción de lo prevenido en el apartado 5 del artículo anterior. Esta obligatoriedad se extenderá por todo el tiempo en que tales circunstancias subsistan...

5.º Los requisitos señalados para que la excepción surta efecto bastará que sean comunicados por el comandante del buque o de la agrupación naval al capitán marítimo, sin que, por su propia naturaleza, entendamos que estén sujetos a ningún tipo de motivación, prueba o explicación complementaria.

El precepto tendrá eficacia en cualquier lugar y momento de los previstos en el Reglamento, no requiriendo una situación específica funcional del buque, salvo la de que se encuentre en la lista de buques de la Armada y en situación de actividad, no pudiendo extenderse el tratamiento a otros buques que no tengan la condición de buque de guerra, la cual, por consiguiente, habrá de ser entendida en sentido restrictivo, de acuerdo con la definición de los Convenios de Ginebra de 1958, reproducida en el art. 29 de la Convención de Jamaica sobre Derecho del Mar, a cuyo tenor «buque de guerra es todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado, que lleve los signos exteriores distintivos de las naves de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado, cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de Oficiales o su equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.»

Dentro de este concepto caben, como explica Cervera Pery (10), dos categorías: los barcos de guerra propiamente dichos, cualquiera que sea su denominación (unidades de superficie y submarinos) y los buques estatales que se encuentran al servicio de una flota de guerra (transportes, remolcadores, petroleros, etc.).

Todos estos buques, desde nuestro punto de vista, estarían dentro del concepto a los efectos del Reglamento de Practicajes, pero no otros, aunque sean de carácter público y, desde luego, siempre que hagan valer la afectación de la confidencialidad o misión encomendada a que se refiere el art. 9.5, pudiendo deducirse la exclusión, en consecuencia, a estos efectos de los buques del Estado que no reúnan los requisitos que para el buque de guerra exige la normativa internacional analizada.

Parece prudente tener en cuenta la consideración de excepción que tiene la no utilización del practicaje obligatorio, en razón a que, si no se solicitase y se produjese un accidente de abordaje, varada o de otra naturaleza, acaecido en lugar de practicaje obligatorio y supuesto que pudiera acreditarse que no concurrían las circunstancias del art. 9.5 del Reglamento, pudiera haber lugar a indagación sobre posible imprudencia del mando del buque a los efectos de la posible comisión por omisión de un ilícito culposo contra los deberes del servicio relacionados con la navegación de los comprendidos en el Título VII del Código Penal Militar. En este sentido, debe ponderarse la necesidad y oportu-

(10) CERVERA PERY, J.: *El Derecho del mar. Evolución, contenido y perspectivas*. Editorial Naval, Madrid 1992, pág. 173.

nidad de la no utilización de práctico, en tanto en cuanto la responsabilidad o culpa pudiera surgir, si bien, desde luego no es probable, toda vez que la constancia de la relación de causalidad entre la omisión de la prestación del servicio y el accidente sólo se produjera en supuestos aislados. No obstante, habida cuenta del tipo de buque y de las circunstancias del puerto o del lugar, como en todo tiempo y no precisamente por el tenor de los preceptos del nuevo Reglamento de Practicaje, la conservación de la integridad del buque y de su seguridad habrá de ser sin duda debidamente valorada por su comandante, conjuntamente con la protección de la confidencialidad del servicio y del debido cumplimiento de la misión, aspectos estos últimos que habrían de prevalecer incluso en hipótesis de riesgo de accidente. Una vez más el equilibrio y la medida habrán de acompañar la imperativa decisión unipersonal y responsable del comandante del buque.

Agustín CORRALES ELIZONDO
General Auditor

