

UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES

GRADO EN INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

**DE PILOTOS LEMANES A PRÁCTICOS DEL  
PUERTO DE BILBAO**

TRABAJO FIN DE GRADO

Presentado por:

**GOIZALDE PORTUONDO**

ABRIL DE 2015



Tutora: **Itsaso Ibáñez**

DPTO. CIENCIAS Y TÉCNICAS DE LA NAVEGACIÓN, MÁQUINAS Y CONSTRUCCIONES NAVALES

## AGRADECIMIENTOS

A la Corporación de Prácticos de Puerto y Ría de Bilbao.

A mi familia.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>1.1. METODOLOGÍA</b>	<b>2</b>
<b>1.2. ESTADO DEL ARTE</b>	<b>3</b>
<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS</b>	<b>5</b>
<b>2.1. EL LEMANAJE</b>	<b>6</b>
<b>2.2. CONSULADOS</b>	<b>9</b>
2.2.1. CONSULADO Y CASA DE CONTRATACIÓN DE LA VILLA DE BILBAO	9
<b>2.3. ORDENANZAS</b>	<b>10</b>
<b>EL PRACTICAJE EN LA ACTUALIDAD</b>	<b>15</b>
<b>3.1. ESTRUCTURA</b>	<b>16</b>
<b>3.2. LEGISLACIÓN</b>	<b>19</b>
<b>3.3. PROFESIÓN DE PRÁCTICO</b>	<b>23</b>
<b>PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE BILBAO</b>	<b>25</b>
<b>4.1. COMPOSICIÓN</b>	<b>26</b>
<b>4.2. ACTIVIDAD: EL DÍA A DÍA DE UN PRÁCTICO DEL PUERTO DE BILBAO</b>	<b>31</b>
<b>6.1. FUENTES</b>	<b>45</b>
6.1.1. FUENTES ORALES	45
6.1.2. FUENTES IMPRESAS	45
<b>6.2. BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>47</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 2.1 Plano del Abra de la época.</i>	7
<i>Figura 2.2 Muelle de Hierro y barra de Portugalete</i>	8
<i>Figura 2.3 Ordenanzas de la Cofradía de San Telmo y San Nicolás</i>	12
<i>Figura 2.4 Portada de las ordenanzas de 1737</i>	14
<i>Figura 3.1 Lancha de Prácticos.</i>	19
<i>Figura 3.2 Primera página del Reglamento de Practicaje.</i>	21
<i>Figura 3.3 Ejemplo de señalización en la carta náutica del punto de embarque de práctico.</i>	24
<i>Figura 4.1 Lugares estratégicos de la Corporación de Prácticos de Bilbao.</i>	26
<i>Figura 4.2 Oficina de Prácticos de Bilbao</i>	27
<i>Figura 4.3 Foto del embarcadero.</i>	28
<i>Figura 4.4 Foto de la lancha local de Prácticos.</i>	29
<i>Figura 4.5 Imagen de la Torre de control del tráfico del Puerto de Bilbao.</i>	31
<i>Figura 4.6 Foto del Práctico en la oficina.</i>	34
<i>Figura 4.7 Práctico local a bordo de la lancha en comunicación con el capitán de un buque.</i>	35
<i>Figura 4.8 Foto de la preparación de la escala de práctico con el marinero de la lancha.</i>	36
<i>Figura 4.9 Foto del Práctico y el Capitán en una maniobra.</i>	37
<i>Figura 4.10 Foto de los amarradores y remolcadores en su trabajo.</i>	38
<i>Figura 4.11 Foto del Práctico en el coche de amarradores.</i>	39
<i>Figura 4.12 Foto del "Pregol-Hav".</i>	40
<i>Figura 4.13 Foto del Puente colgante.</i>	41
<i>Figura 4.14 Imagen del barco aproximando la proa al muelle.</i>	42

## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 3.1 Corporaciones y Puertos del Estado.</i>	<u>17</u>
<i>Tabla 3.2 Cuadro resumen de competencias.</i>	<u>18</u>
<i>Tabla 4.1 Lanchas y sus características.</i>	<u>29</u>
<i>Tabla 4.2 Ejemplo de horario de guardias</i>	<u>32</u>

## ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AHMP: Archivo Histórico Municipal de Portugalete.

BOE: Boletín Oficial del Estado

IHM: Instituto Hidrográfico de la Marina

OMI: Organización Marítima Internacional

RGP: Reglamento General de Practicaje

SASEMAR: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

OHSAS: Occupational Health and Safety Assessment Series

AIS: Automatic Identification System

## CAPÍTULO 1

### INTRODUCCIÓN

## 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es conocer un poco más en profundidad el servicio de practicaje, la importancia de éste y, más concretamente, la actividad desarrollada por la actual Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Bilbao.

Para esto, se hará un viaje por el tiempo y se analizará el practicaje desde sus comienzos, hacia el siglo XV [Saavedra, 1957, p.56] hasta la actualidad. Asimismo, se tratará de explicar cuál es el papel del práctico y los demás trabajadores de la Corporación por medio del relato del transcurso del día a día de un práctico en su guardia.

### 1.1. METODOLOGÍA

Para esta tarea, en primer lugar se ha hecho una revisión bibliográfica, recopilando y revisando los trabajos de autores que han tratado el tema del practicaje a lo largo de los años y que se muestra resumida en el apartado "estado del arte".

Asimismo, se ha llevado a cabo una investigación en profundidad de las ordenanzas, reglamentos, leyes... que han regulado y regulan el practicaje, para lo que ha resultado fundamental la consulta de fondos de archivo y de boletines oficiales del estado. Así, en el caso de las ordenanzas, se ha tenido acceso a los originales en el Archivo Histórico Municipal de Portugalete. El acceso a las normativas actuales, se ha conseguido a través de la página de la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, donde se ha buscado y revisado el articulado de todas ellas.

A partir de la información recopilada, se ha hecho un estudio del practicaje en el Estado español, qué funciones desempeñan y cómo está estructurado el servicio.

Con el objetivo de dar a conocer una profesión que, tal vez no sea de las más estudiadas pero que en el mundo marítimo tiene una gran importancia, se



ha llevado a cabo un trabajo de tipo etnográfico con la Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Bilbao, aprovechando mi vinculación a ésta durante la realización de las prácticas académicas. Esta observación ha permitido relatar el día a día de la actividad desarrollada por un práctico.

## 1.2. ESTADO DEL ARTE

En el apartado "Fuentes y bibliografía" del final del trabajo, se incluye la relación de obras consultadas para componer este trabajo.

La bibliografía disponible no es muy abundante y, en su mayoría, hace referencia al régimen jurídico y demás aspectos legales de la actividad. Ejemplo de esto son los trabajos de Fernández-Guerra (1996), García Gabaldón (1991), Sánchez Ruiz (1999), Pérez Gálvez (2002), Alba y Rodríguez de las Heras (2002), Martín Osante (2006), Zurutuza (2009, 2010) o Ruiz de Apodaca (2012).

Existen también trabajos que tratan aspectos económicos, considerando los servicios de practicaaje como parte integral de la gestión portuaria, en los que se evalúa el impacto de la configuración y las tasas de este servicio en la mejora de la eficiencia del puerto en su conjunto, como los de Suykens y Van de Voorde (1998) y Roh, Lalwani y Naim (2007).

Han resultado especialmente interesantes algunas obras generales que dedican atención al practicaaje desde el punto de vista histórico, como los de Saavedra (1967) y Guiard (1974). Así como varias páginas web como "El mareómetro", un blog sobre el Abra que se mantiene en Portugalete gracias a los artículos de diversos portugalujos como puede ser Roberto Hernández, archivero municipal de Portugalete.

No se han encontrado trabajos de tipo etnográfico sobre esta actividad, aunque sí alguna referencia a la misma en biografías históricas como la del Capitán Asa Mead Simpson (Beckham, 1967).

Es por esto que este trabajo fin de grado constituye una contribución original al conocimiento de la actividad desarrollada por los prácticos de puerto.

## CAPITULO 2

### ANTECEDENTES HISTÓRICOS

## 2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

### 2.1. EL LEMANAJE

Para poder entender el lemanaje se debe conocer primero la etimología de la palabra. La palabra lemán proviene del euskera "lema" que significa timón.

La actividad de los pilotos lemanes, también conocida como lemanaje, comienza en Bilbao por la peligrosidad de la barra y del canal de acceso a puerto. Se tiene noticia de que esta actividad se desarrollaba al finalizar el siglo XV [Saavedra, 1967, p.56], aunque posiblemente fuera llevada a cabo con anterioridad a esa época.

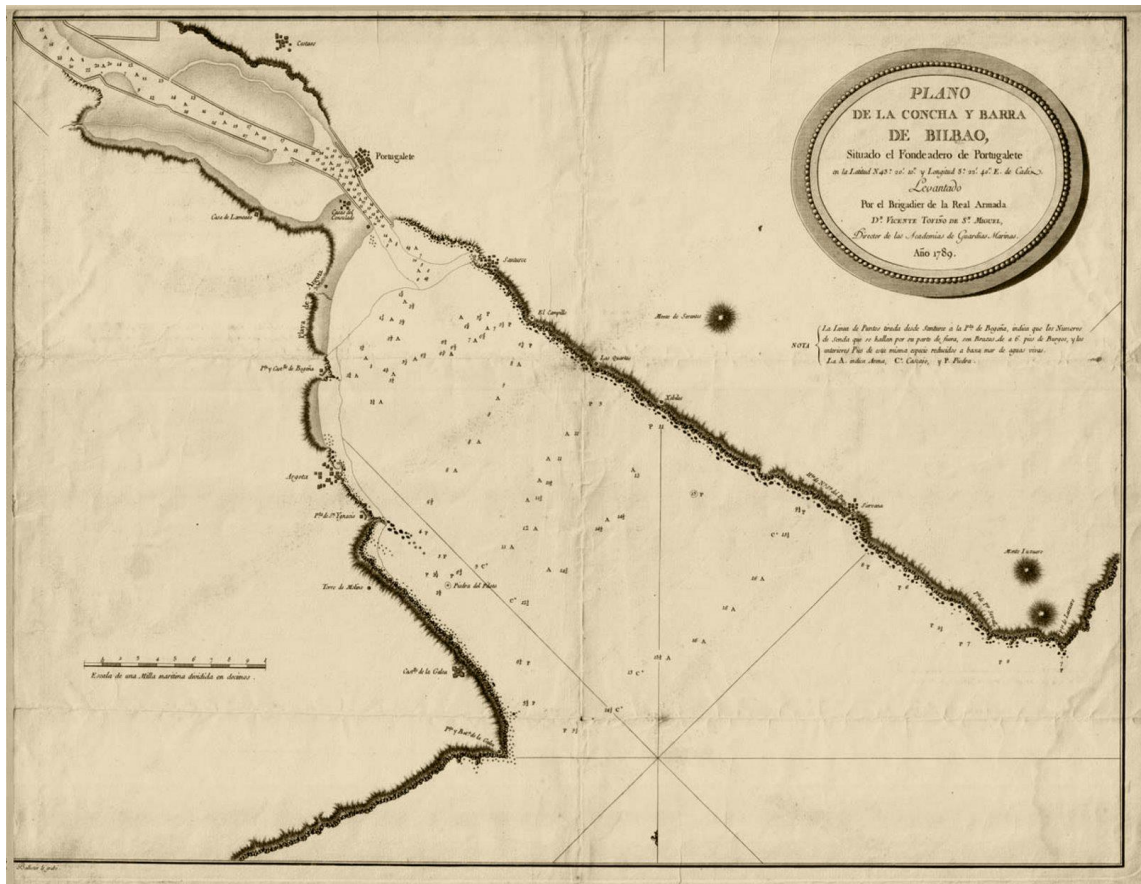
Los lemanes solían ser pescadores tanto de Santurtzi como de Portugalete o Getxo conocedores de las condiciones del Abra del Nervión: la barra de Portugalete, el oleaje, los bancos de arena y rocas, las corrientes del canal..., quienes, al ver algún barco aproximarse, salían en sus propias embarcaciones para explicarles los peligros de la barra y ayudarlos a franquearla.

Tofiño describe cómo era la barra a finales a finales del s. XVIII, así como cuál era el mejor modo de franquearla:

"At the mouth of the River of Bilbao is a Bar, beginning opposite to Santurce, but which is changeable. In 1787, it had on it 4 ½ feet of water, when the tide was out. In Winter this Bar is very dangerous, on account of the heavy Sea setting into the bay, which often renders it imposible for the Pilots to go off. The present marks for taking this Bar, are to bring the principal Church of Portugalete, situated on an eminence, and very visible, in a line with the Church of Cestaos, also very noticeable, as it stands on a ridge on the West Bank of the River, and that there is no other like it in all the neighbourhood. These Churches bear the one from the other S 33°30' E. By following this direction you will run beyond the Bar,

and get, without any risk , within the two Piers or Quays which border the River". [Tofiño, 1812, p. 20].

Figura 2.1 Plano del Abra de la época.



Fuente: Tofiño, 1789.

Hay que tener en cuenta que hasta el último cuarto del siglo XIX, no se acometieron las obras que corrigieron las limitaciones naturales del puerto, como la construcción del muelle de hierro de Portugalete, la rectificación de la curva de Axpe o la canalización y dragado de la parte inferior de la ría, lo que permitió que aumentara el tonelaje de los buques que entraban en Bilbao, eliminándose también las restricciones que planteaba el régimen de mareas [Montero, 1990, pp. 403-486].

Por ello, los pilotos lemanes perduraron hasta algo más tarde de que aparecieran las Ordenanzas de 1737 donde por primera vez se designa al

lemán con el nombre de práctico [Zurutuza, 2013, p.57]. En 1812, Tofiño también los denomina con el término equivalente en inglés: 'pilots', indicando dónde tenían su base:

“In Santurce resides the chief, and other Pilots employed in the Bar and the River of Bilbao.” [Tofiño, 1812, p. 20].

La actividad de asesorar a los buques en la entrada y salida de puerto o en zonas especialmente peligrosas ha llegado hasta nuestros días con el nombre de practicaje.

*Figura 2.2 Muelle de Hierro y barra de Portugaleta*



Fuente: Archivo de José de Lecue

En sus comienzos, el lemanaje no sólo consistía en asistir a los buques a la entrada a puerto sino que los pescadores que realizaban estas labores también se encargaban de proporcionar víveres y avituallamiento. La

primera lancha que abordaba el buque era la que se encargaba del servicio de lemanaje y esto crearía grandes competiciones entre los pescadores.

Puede verse así que el lemanaje en principio no era un servicio regulado y tampoco remunerado pero, más adelante, se verá cómo comenzó a retribuirse surgiendo así la necesidad de ser regulado como profesión.

Los primeros textos en los que se puede observar cierta legislación sobre los lemanes son las ordenanzas de las que se hablará en próximos apartados.

## 2.2. CONSULADOS

Como consecuencia de las nuevas rutas abiertas al tráfico comercial a raíz de las cruzadas, los mercaderes occidentales comenzaron a establecerse en diversos puntos de Oriente. Estos navegantes se convencieron rápidamente de que necesitaban agruparse para defender mejor sus intereses. Por tanto, mercaderes y navegantes comenzaron a asociarse en colegios, corporaciones, universidades..., que más tarde pasaron a llamarse consulados obteniendo así el derecho a regular sus intereses.

### 2.2.1. CONSULADO Y CASA DE CONTRATACIÓN DE LA VILLA DE BILBAO

La intensa actividad comercial que se desarrollaba en Bilbao y que dio origen a la creación de la institución conocida como Consulado de esta villa, es descrita por Carande como sigue:

“En el Golfo de Vizcaya, Bermeo y otras localidades tuvieron puerto y naves aguerridas en el siglo XIV, y dieron mucho que hacer, si creemos a Froissant, luchando contra Eduardo III; pero Bilbao destaca, a partir de los años finales del siglo XV, con notable personalidad marinera y astilleros muy activos. Bilbao, mantuvo un ajetreo comercial, promovido en tierras interiores y con su propia industria. De una información de 1541 se desprende que, desde Bayona, de Francia, hasta Sevilla, ningún puerto

superaba los tratos marítimos de la Villa del Nervión.” [Carande, 1987, p.277]

El poder de Castilla antiguamente estaba centrado en Burgos. La protección real en su favor vino con la concesión, por los Reyes Católicos, de una ley con fecha de 21 de Junio de 1494, en la que se ordenaba la creación del Consulado de Burgos y, como consecuencia de ello, tendría plena jurisdicción sobre Vizcaya, Guipúzcoa y las cuatro villas de la costa de Santander. El Señorío de Vizcaya se quejó de esto y consiguió que la Reina doña Juana, mediante otra ley otorgara a Bilbao las mismas facultades que a Burgos y se creó así el Consulado mercantil el 21 de Junio de 1511. Con este dictamen de doña Juana se estableció un régimen de jurisdicción privativa para capitanes, maestros de naos y negociantes, y se nombró a la nueva Institución “Consulado de la Casa de la Contratación Juzgado de los Hombres de negocios de mar y tierra y Universidad de Bilbao”. [Guzmán, 1979, pp. 5-10]

Es un factor a tener en cuenta que el Consulado de Bilbao y sus ordenanzas se fueron definiendo y fijando con el paso de los años. Se dictaron ordenanzas sobre averías en 1518, las relativas a seguros en 1520. Y, como se explicará a continuación, las que tienen que ver con el lemanaje fueron dictadas en 1561.

Una vez que estas ordenanzas iban quedando obsoletas por los cambios en la sociedad y en la actividad mercantil surgió la necesidad de crear un nuevo texto sobre ordenanzas. El consulado redactó las ordenanzas de 1737 que fueron uno de los códigos con más trascendencia.

### 2.3. ORDENANZAS

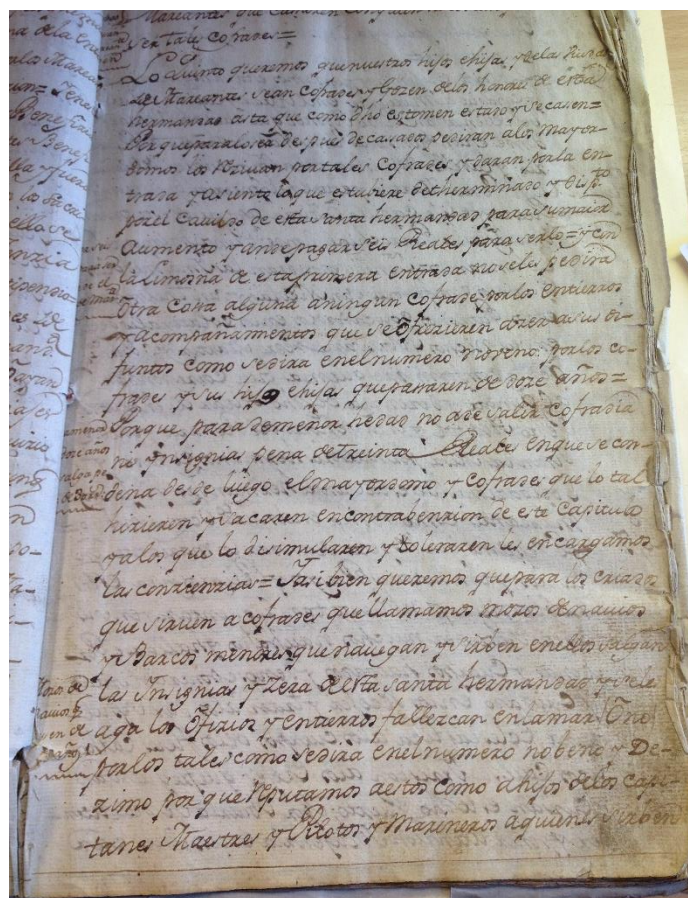
En cuanto el lemanaje empezó a retribuirse, surgieron las disputas y todos querían asistir a los barcos aunque ni siquiera conociesen el medio. Por ello, el rey Carlos I se vio obligado a crear una ordenanza, la “Ordenanza de lemanajes por el Consulado de Bilbao” que data de 1561, en la que por



primera vez se obliga a todo aquel que quisiese realizar esta práctica a realizar un examen. Los primeros prácticos titulados que tuvo la villa de Portugalete fueron catorce: Juan Ruy, Juan de Arce, Pedro de Vidal, Bartolo de la Revilla, Martín de la Cuesta, Pedro de la Plaza, Juan de Trucios, Pedro de Arandia, Juan de Resina, Juan de Perury, Diego San Pedro Delcarte, Hernando de la Bárcena, Rodrigo de Montaña y Martín de Perury. Además había pilotos de Santurtzi, Ziérbana y Getxo hasta completar un total de cincuenta y ocho. Este número fue en aumento hasta el punto en que en el año 1699 había un total de ciento treinta y cinco prácticos. [Saavedra, 1967, p.56].

En 1651 se crea en Portugalete la Cofradía de mareantes de San Telmo y San Nicolás, una asociación de origen gremial que, entre otras cosas, trataba de regular en cierta medida el lemanaje. En ella se velaba por el cobro de los servicios de lemanaje y se encargaban de organizar los turnos para la asistencia con el fin de que las disputas y "carreras" de las que se ha hablado con anterioridad se evitaran. Entre sus ordenanzas de creación [AHMP, C166, nº4] estaban algunas como que se tendría un libro de cuentas para los gastos e ingresos, que quienes podían pertenecer a la cofradía eran únicamente aquellos que fueran marinos, sus esposas y los hijos menores de 12 años. Y, en cuanto a los turnos para la asistencia también se ordenaba que, para socorrer a los navíos extranjeros o de la Corona que se remolcaban en la Ría o en la barra, se repartiera cada uno su porción según su trabajo y riesgo de lo estipulado con la Casa de Contratación de Bilbao.

Figura 2.3 Ordenanzas de la Cofradía de San Telmo y San Nicolás



Fuente: AHMP, C166 n°47

Las últimas que existen son las ordenanzas de la ilustre universidad y casa de contratación de la M.N y M.L. de villa de Bilbao (1737). Se dice que éstas son las ordenanzas más importantes entre otras cosas porque, constituyen una de las compilaciones más completas y sistemáticas del Derecho marítimo y además, la regulación mercantil anterior a la codificación, prolongando su vigencia hasta la redacción del Código de Comercio (1829). [Zurutuza, 2013, p.52]

Aunque estas ordenanzas fueron escritas para la Villa de Bilbao se extendieron rápidamente por el resto de la Península llegando también a países del centro y sur de América. [Zurutuza, 2013, p.56]

En ellas, se habla del lemanaje en sus capítulos veinticuatro y veintiséis. Aunque es este último el que está dedicado al lemanaje únicamente, en el capítulo veinticuatro se dice que:

“Ningún capitán o maestro podrá empezar a bajar la ría, sin tener primero a bordo al piloto lemán, que para su mayor seguridad le deberá dirigir, pena de cuatro ducados de vellón, que se le sacarán de multa por cada vez que lo contrario hiciere, aplicados en la misma forma, y de los daños que por ello se siguieren al navío y carga”. [ORD 1737, cap. 24]

En el capítulo 26 de estas ordenanzas se da la definición de piloto lemán como:

“aquel que con título de Prior, y Cónsules se dedica a entrar en el puerto los Navíos, que se presentan, hasta ponerlos en el Surgidero acostumbrado, y después, cuando han de salir al mar, sacarlos hasta fuera de Barra, mediante los salarios, y emolumentos que abajo se dirán”. [ORD 1737, cap. 26]

Se habla además de la necesidad de ser examinados, del cobro de los servicios, de las obligaciones del lemán como por ejemplo, su deber de permanecer a bordo hasta que el barco esté amarrado con seguridad o de informarse del calado del barco para saber si puede o no pasar la barra y, algo que destaca en los textos es que ya en esa época se multaba a aquel que acudiera a socorrer en estado de embriaguez.

Es en estas ordenanzas en las que, por vez primera, se designa al piloto lemán con el nombre de práctico. Esto, unido a que las funciones que desempeñaban son muy similares a las que ahora se realizan, prueba que la figura del piloto lemán es la de quien hoy en día conocemos como práctico. [Zurutuza, 2013, pp. 55-57].

Figura 2.4 Portada de las ordenanzas de 1737



Fuente: ORD (1737).

La práctica llevó a tener que complementar estas ordenanzas con otras resoluciones en el año 1754 como por ejemplo que no se permitiría bajar ningún navío con otra persona que no fuera el piloto lemán o que, en caso de que un capitán pidiera asistencia para salir, si el que le ayudó a entrar no estuviera disponible podría acudir otro.

## CAPÍTULO 3

### EL PRACTICAJE EN LA ACTUALIDAD

### 3. EL PRACTICAJE EN LA ACTUALIDAD

#### 3.1. ESTRUCTURA

Actualmente en el Estado Español hay 241 prácticos en ejercicio y están presentes en 56 puertos<sup>1</sup>. Se agrupan en corporaciones que son entidades jurídico-privadas y que son la parte contratante con la autoridad portuaria (ver Tabla 3.1).

Se configuran como un servicio público que, en interés de la navegación, presta el Estado a la entrada y salida de los puertos y en determinados parajes de la costa, teniendo en cuenta que, por detalladas que sean las cartas y minuciosas las instrucciones que figuran en los derroteros, no es posible que el capitán del buque conozca al detalle cuantas variaciones presente el puerto y cuantas eventualidades puedan comprometer la seguridad del buque a su mando<sup>2</sup>. En este sentido, el práctico es la persona que, teniendo la habilitación precisa, conoce, de manera particular, la forma de navegar en un puerto o en una zona especialmente peligrosa. Su actividad está regulada por el Reglamento General de Practicajes (1996), el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (2011) y la Ley de Navegación marítima (2014), además de otras normativas. De todas ellas se hablará en el siguiente apartado.

---

<sup>1</sup> Esta referencia se encuentra en la página oficial de Prácticos de Puerto. <http://www.practicosdepuerto.es/>

<sup>2</sup> Se ha buscado la forma más clara de definir el practicaaje y la mejor ha sido la encontrada en la página web <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/practicaaje/practicaaje.htm>

**Tabla 3.1 Corporaciones y Puertos del Estado.**

Corporaciones	Puertos
Andalucía	Corporación de Prácticos Bahía de Algeciras, S.L.P. Corporación de Prácticos de Cádiz, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Málaga, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Motril Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Tarifa, S.L.P.U. Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Huelva, S.L.P. Prácticos del Puerto de Almería, S.L.P. Prácticos Puerto Garrucha-Carboneras, S.L.P.
Canarias	Cementos Especiales de Las Islas, S.A. Prácticos de El Hierro, S.L.P. Corporación de Prácticos de los Puertos de Tenerife, S.L.P. Corporación de Prácticos de Santa Cruz de La Palma Corporación de Prácticos de La Gomera, S.L. Prácticos de Fuerteventura, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Los Cristianos, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de La Luz y Las Palmas, S.C.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Arrecife, S.L.P.
Cantabria	Corporación de Prácticos del Puerto de Santander, S.L.P.
Cataluña	Práctics dels Ports de Vilanova i Villarcara, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Tarragona, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Tarragona, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Palamós. Corporación de Prácticos Puerto Alfaques y Rada Alcanar Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, S.L.P.
Ceuta y Melilla	Corporación de Prácticos del Puerto de Melilla, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Ceuta, S.L.P.
Comunidad Valenciana	BP OIL Refinería de Castellón S.A (Puerto Privado) Corporación de Prácticos del Puerto de Sagunto, S.L.P. Prácticos de Valencia, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Torrevejeja, S.L. Prácticos de Gandía, S.L. Prácticos de Denia, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Castellón/Burriana, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Alicante, S.L.P.
Galicia	Alumina Española S.A (Puerto Privado) Prácticos Vivero, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto de Villagarcía y Ría de Arosa, S.L.P. Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Vigo, S.L.P. Prácticos Ría de Ribadeo, S.L.P.U. Corporación de Prácticos del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, S.L.P. Coruña Pilots, S.L.P. Prácticos del Puerto y Ría de Ferrol, S.L.P. Corporación de Prácticos de Corcubión Sada Laxe, S.L.P.

Es la Autoridad Portuaria quien, como titular del servicio, establece las condiciones técnicas, económicas y de calidad de prestación del servicio, determina las tarifas máximas aplicables a los usuarios, controla la prestación y mantiene la competencia sancionadora en los términos previstos en la Ley. Además, la Autoridad Portuaria es quien determina el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio de practicaaje, con el fin de velar por la seguridad marítima, de la navegación y por la ordenación del tráfico dentro de las aguas portuarias. [RGP, 1996, art. 6]

En cambio, corresponde a la Administración marítima, determinar si es necesario o no que en un puerto haya un servicio de practicaaje, los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deben tener los aspirantes a práctico, las condiciones de formación permanente y reciclaje que deben tener los prácticos y la suspensión cautelar de la habilitación de práctico. [RGP, 1996, art.3].

En la Tabla 3.2. se resumen las competencias que corresponden a cada parte.

*Tabla 3.2 Cuadro resumen de competencias.*

<b>Administración marítima</b>	<b>Autoridad Portuaria</b>
<b>Determinar si es necesario que en un puerto haya o no servicio de practicaaje</b>	<b>Establecer condiciones técnicas y de calidad del servicio</b>
<b>requisitos mínimos de formación y titulación para ejercer el servicio</b>	<b>Determinar las tarifas máximas aplicables</b>
<b>Formación permanente y reciclaje.</b>	<b>Determinar el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio</b>

Fuente: Elaboración propia a partir del Reglamento General de Practicaaje de 1996

Además de los prácticos, también forman parte del servicio de practicaaje los patrones de las lanchas que los acercan a los barcos para el embarque. En



estas lanchas siempre hay un patrón, que es quien maneja la lancha, y un marinero, que es quien ayuda al práctico al subir o bajar del buque.

*Figura 3.1 Lancha de Prácticos.*



Fuente: Archivo Personal

Al tener que ser los prácticos anteriormente capitanes de la marina mercante con años de mando y al ser ésta una profesión tradicionalmente masculina, de momento, en España, todas las corporaciones de prácticos están formadas por hombres aunque en la actualidad existen algunas mujeres práctico en países como Holanda, Francia o Argentina.

### 3.2. LEGISLACIÓN

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

practicaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en las distintas normas.

Para dar forma a este concepto de practicaje debemos conocer las normas por las que se rige.

Las normas más modernas en materia de practicaje son: El Reglamento General de Practicaje (BOE, 16/03/1996), elaborado de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE 25/11/1992), actualmente derogada al publicarse en 2011 el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, en el que también se trata el practicaje (BOE 20/10/2011).

El servicio de practicaje se rige, por tanto, por el Reglamento General de Practicaje (en adelante, RGP), aprobado el 4 de julio de 1996. Este Reglamento está compuesto por 7 capítulos con 34 artículos en los que tiene como objeto:

“la regulación del servicio portuario de practicaje, la regulación de 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 practicaje y el régimen de infracciones y sanciones que puedan derivarse de la prestación de este servicio”. [RGP, art.1]

El articulado de este Reglamento recoge temas como los requisitos de titulación y las pruebas para el reconocimiento de la capacitación de práctico, es decir, los exámenes de los que en apartados anteriores hemos hablado. Además, se habla de la responsabilidad civil de los prácticos, de cuándo se puede prescindir del servicio de practicaje y cuándo este es obligatorio.

Figura 3.2 Primera página del Reglamento de Practicaje.

exigidos a los prácticos incluyendo, no solamente los referentes a la titulación y los profesionales necesarios para acceder a la habilitación de práctico mediante la superación de las pruebas de aptitud correspondientes, sino también los cursos de formación permanente y de reciclaje, así como las pruebas de suficiencia para acreditar tales extremos, tanto en los puertos calificados de interés general como en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas.

Asimismo, el Reglamento, recogiendo los preceptos de la Ley que desarrolla, contiene la regulación del servicio portuario de practicaje (naturaleza, formas de gestión, condiciones de prestación, y obligatoriedad de su utilización y sus excepciones); la regulación con carácter excepcional y tasado de la actividad privada del practicaje, garantizando en todo caso el equilibrio económico de la explotación del servicio portuario de practicaje y el ámbito de su prestación; 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); la regulación de la responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos en el ejercicio de sus funciones y el desarrollo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en materia de infracciones y sanciones relativas al practicaje, sin alterar la naturaleza o límites de las que la Ley establece, a efectos de contribuir a una más correcta identificación de las conductas infractoras y a una más precisa determinación de las sanciones.

Igualmente, este Reglamento regula aquellos supuestos en que 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).

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de marzo de 1996,

DISPONGO:

Dado en Madrid a 1 de marzo de 1996.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas,  
Transportes y Medio Ambiente,  
JOSE BORRELL FONTELLES

## REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE

### CAPITULO I

#### Disposiciones generales

##### Artículo 1. Objeto.

Este Reglamento tiene por objeto, en desarrollo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la regulación del servicio portuario de practicaje, la regulación de 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 practicaje y el régimen de infracciones y sanciones que puedan derivarse de la prestación de este servicio.

Lo dispuesto en este Reglamento no será de aplicación a los buques con origen o destino a bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias.

##### Artículo 2. Definiciones.

1. Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y en los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en este Reglamento General, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación (artículo 102.1 LPMM).

Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por

Fuente: Real Decreto 393/1996, BOE de 16/03/1996.

En 2002 se aprueba una ley para la creación del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto al que todos los prácticos deberán estar incorporados para el ejercicio legal de la profesión según su propio reglamento particular.

También se habla de practicaje en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 2011 que, según Zurutuza [2013, p. 81], es "la legislación administrativa más relevante que se encuentra actualmente en vigor". Entre todo el articulado de esta Ley, se habla exclusivamente del practicaje en el artículo 126 en el que define el servicio de practicaje y en el Título III (arts. 279-281) en los que se establece, entre otras cuestiones, los regímenes de gestión, protección y responsabilidad.

Pero, la norma más actual en materia de navegación es la Ley de 24 de julio de 2014 de Navegación marítima que entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. En ella, se hace referencia al practicaaje en su capítulo III "del contrato de practicaaje". De este título podemos deducir que únicamente hace referencia a la relación contractual que existe entre prácticos y armadores por lo que la norma más completa sobre el practicaaje continuaría siendo el Reglamento General de Practicaaje.

Existen además otras órdenes y resoluciones que complementan al Reglamento General de Practicaaje, tanto a nivel nacional como internacional.

Así, por ejemplo, en la ORDEN FOM/2417/2007, de 25 de julio, se regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaaje portuario se explica cómo deben ser las pruebas que tendrán que pasar aquellas personas que quieran acceder al puesto de práctico. Estas pruebas tendrán dos partes; la primera se hará en Madrid y será una prueba de conocimiento general y además una prueba de inglés. La segunda se realizará en el puerto correspondiente y constará de un examen sobre conocimientos del puerto en cuestión y una prueba teórica de realización de una maniobra.

Asimismo, en la Resolución A.1045 (27) de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 2011, sobre medios para el transbordo de prácticos se habla de las especificaciones que tiene que cumplir la escala de práctico.

En cuanto a los peldaños se dice que si son de madera deben estar hechos de una pieza y sin nudos y que, si son de otro material, éste deberá ser igual de resistente. Los cuatros últimos peldaños pueden ser de goma y todos deben tener una superficie antideslizante. También da pautas para el tamaño de los peldaños.

En lo que a los cabos se refiere, los laterales deberán ser abacá o un material similar en especificaciones y deberán ir sin forro.

También en esta resolución se habla de la escala combinada de práctico y sus especificaciones técnicas, como que tenga más de 600 mm de ancho o que su ángulo de inclinación no podrá exceder los 45°.

### 3.3. PROFESIÓN DE PRÁCTICO

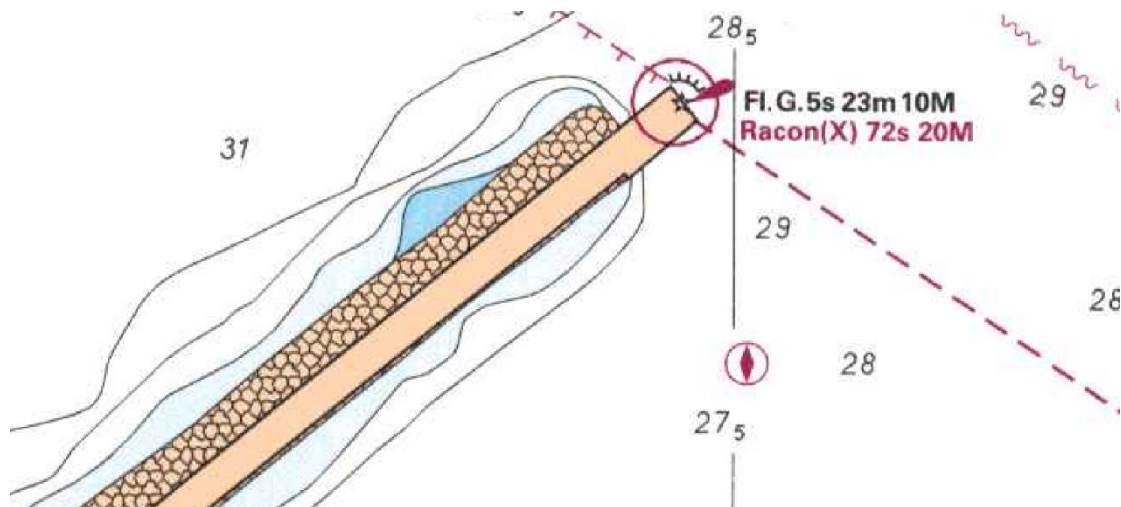
En España, el servicio de practicaaje es ejercido por Capitanes de la Marina Mercante con experiencia de al menos dos años en el mando de buques de más de 1000 GT [Orden FOM 2417/2007] y que, mediante las correspondientes pruebas teóricas y prácticas, han sido debidamente habilitados por Marina Mercante y nominados por la Autoridad Portuaria.

Todo práctico que quiera ejercer su profesión deberá estar colegiado en el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto.

Para la entrada y atraque de los barcos a puerto es necesaria la ayuda de otros servicios como son los amarradores y, en ocasiones, los remolcadores. Es función del práctico coordinar las acciones de estos servicios.

Los prácticos provistos de chalecos salvavidas autohinchables al contacto con el agua, se dirigen al buque que ha solicitado sus servicios en la lancha de prácticos pilotada por su patrón (y que se distingue con una P o con el letrero Pilot y de noche con las luces reglamentarias) comunicándose por radio con su capitán para concretar cualquier cuestión que estime necesaria como el lugar de embarque y la hora exacta.

Figura 3.3 Ejemplo de señalización en la carta náutica del punto de embarque de práctico.



Una vez a bordo, el práctico va indicando al capitán la derrota más adecuada para el buque en concreto, ajustando los rumbos y velocidades de la navegación y realizando las maniobras necesarias hasta que queda amarrado al muelle al entrar, o en franquía al salir.

En próximos apartados se estudiará en profundidad este trabajo centrado en una Corporación en particular y se podrá entender con mayor facilidad la profesión.

## CAPÍTULO 4

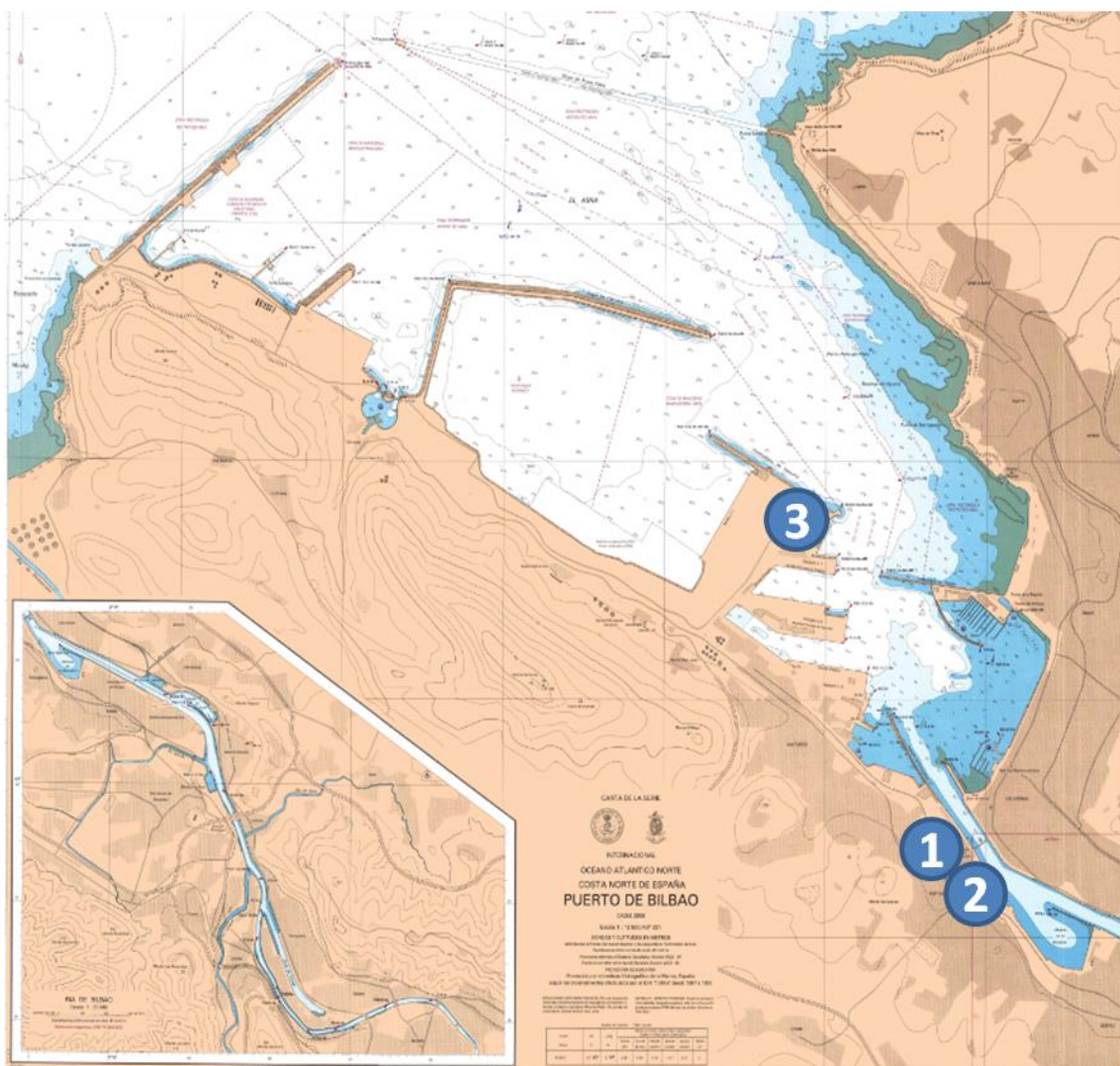
### PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE BILBAO

## 4. PRACTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE BILBAO

### 4.1. COMPOSICIÓN

La Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Bilbao tiene tres lugares estratégicos (ver Figura 4.1) desde los que realizan los diferentes trabajos que engloba el servicio de practicaje y en los que trabajan diferentes personas.

*Figura 4.1 Lugares estratégicos de la Corporación de Prácticos de Bilbao.*



Fuente: Elaboración propia sobre la carta #3941, Puerto de Bilbao, del IHM.

Como se puede observar en las Figuras 4.1 y 4.2 el primer lugar sería la oficina, situada en la calle M<sup>a</sup> Diaz de Haro, en Portugalete, junto al Puente



Colgante. Allí se encuentran tanto los prácticos como otros dos trabajadores que se encargan de la contabilidad, administración, finanzas, etc.

*Figura 4.2 Oficina de Prácticos de Bilbao*



Fuente: Archivo Personal

Actualmente hay 17 prácticos trabajando en la Corporación de Prácticos de Portugalete. De estos, uno se ha incorporado recientemente (debido a la jubilación de otro) y otro de ellos es el llamado Práctico Mayor que, por su condición, tiene unas tareas especiales designadas que se explicarán más adelante.

La segunda zona de la que se habla es el embarcadero, la zona en la que los prácticos embarcan en las lanchas, que se encuentran allí a la espera, para acudir a la asistencia de los barcos. Está situada en Portugalete, en la misma zona en la que embarcan las personas que cruzan la ría utilizando el servicio de botes que une esta localidad con Las Arenas.

*Figura 4.3 Foto del embarcadero.*



Fuente: Archivo Personal

La corporación dispone de 3 lanchas de las que se encargan 10 trabajadores fijos y 2 interinos que trabajan por turnos de 12 horas al igual que los prácticos. En la lancha siempre hay 2, el que pilota la lancha y el que ayuda al práctico que se alternan en sus funciones. Además, hay un mecánico y un ayudante de mecánico que se encargan del mantenimiento de las lanchas.

*Tabla 4.1 Lanchas y sus características.*

Lancha	Casco	Potencia	Velocidad	Año	Eslora	Manga	Puntal
Portugalete I	Polyester reforzado	2x400 CV	23 nudos	2006	14.50	4.18	1.76
Areeta	Polyester reforzado	2x400 CV	23 nudos	2002	14.50	4.18	1.76
Gorrondatxe	Polyester reforzado	2x400 CV	23 nudos	2001	14.5	4.18	1.76

*Figura 4.4 Foto de la lancha local de Prácticos.*



Fuente: Archivo Personal

Asimismo, en la torre de control de tráfico –tercera y última zona- hay 5 trabajadores fijos y 2 eventuales, que se encargan de cubrir las bajas, vacaciones, etc. de los trabajadores fijos. Estos trabajadores trabajan en

turnos de 24 horas y libran 4 días. Se encargan de recibir a los barcos cuya llegada se ha comunicado con antelación por parte de las consignatarias, informándolos sobre si van a entrar o no a puerto, del control del tráfico marítimo portuario y de la coordinación de los servicios portuarios. Este trabajo es realizado por la Corporación por medio de su personal en la torre permanentemente supervisados por los Prácticos de guardia por ser éstos los únicos capaces de desarrollar esta tarea. En el Estado español se ha hecho un precontrato entre Puertos del Estado y Marina Mercante para que estas tareas sean realizadas por personal de SASEMAR. Hay puertos en los que estas tareas sí que son realizadas por SASEMAR debido a que sólo cuentan con un práctico de guardia. En el Puerto de Bilbao, cómo hay 3 prácticos de guardia estas tareas están realizadas por trabajadores de la Corporación. Al ser personal de la Corporación, conocen el funcionamiento de la Corporación en cuanto a turnos, por lo que se encargan de avisar al práctico al que le toca la maniobra de que debe ir hacia el buque. Además, se encargan de trasladar consultas a los prácticos.

*Figura 4.5 Imagen de la Torre de control del tráfico del Puerto de Bilbao.*



Fuente: Archivo personal

#### 4.2. ACTIVIDAD: EL DÍA A DÍA DE UN PRÁCTICO DEL PUERTO DE BILBAO

Los 17 prácticos se organizan en 5 grupos de 3 quedando dos fuera de esos grupos para labores extra. Estos grupos trabajan en turnos de 12 horas dos días seguidos con un espacio de 24 horas entre ellos. Entran a trabajar a las 07:00 de un día, terminan su turno a las 19:00 de ese mismo día y entran al día siguiente a las 19:00 y salen a las 07:00 del día siguiente y seguido de esto, tienen un descanso de 3 días hasta el siguiente turno. De esta forma, se aseguran de que siempre haya 3 prácticos de guardia para poder cumplir la norma de que tienen que poder asistir 3 maniobras a la vez aunque, puede haber dificultades para el cumplimiento de esta norma porque el resto de

servicios portuarios (amarradores, remolcadores..) no sean capaces de cubrir esas 3 maniobras.

En la Tabla 4.2 se muestra un ejemplo de los horarios de guardias una semana cualquiera. Los retenes para un día dado, son los que forman la guardia de mañana de dos días después (comenzando por el último) y de ser necesarios más Prácticos la guardia de tarde de esa misma fecha (Ejemplo: el día cuatro el retén es el día seis).

*Tabla 4.2 Ejemplo de horario de guardias*

	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4	Día 5	Día 6	Día 7	Día 8
Mañana	Práct.1	Práct.7	Práct.10	Práct.14	Práct.4	Práct.1	Práct.7	Práct.10
07:00 -	Práct.2	Práct.8	Práct.11	Práct.15	Práct.5	Práct.2	Práct.8	Práct.11
19:00	Práct.3	Práct.9	Práct.12	Práct.16	Práct.6	Práct.3	Práct.9	Práct.12
			Práct.13					Práct.13
Tarde	Práct.4	Práct.1	Práct.7	Práct.10	Práct.14	Práct.4	Práct.1	Práct.7
19:00 -	Práct.5	Práct.2	Práct.8	Práct.11	Práct.15	Práct.5	Práct.2	Práct.8
07:00	Práct.6	Práct.3	Práct.9	Práct.12	Práct.16	Práct.6	Práct.3	Práct.9
				Práct.13				

Fuente: Corporación de Prácticos de Puerto y Ría de Bilbao

Además de las tareas propias de práctico, el Práctico Mayor tiene tareas especiales como es la supervisión de:

- El control del tráfico marítimo portuario
- La coordinación de los servicios portuarios
- Organización de orden, hora y modo de los servicios portuarios
- El cumplimiento de normas, leyes, decretos de capitanía y Autoridad Portuaria de Bilbao

En definitiva, las relaciones con las distintas instituciones, las consignatarias, etc. Debido a esto, debe ser una persona bien formada y con don de gentes.

Aunque tradicionalmente el Práctico Mayor era elegido por el Comandante de Marina, quien elegía entre el tercio que más tiempo llevaba en la

Corporación [RGP, 1958], actualmente y al tratarse de una sociedad, el Práctico Mayor en la Corporación de Prácticos de Portugalete es elegido por los miembros de ésta.

De igual forma, hay otros prácticos que se encargan de otras tareas dentro de la Corporación. Por ejemplo, hay un práctico que es gerente y se encarga de la relación con los diferentes empleados. Hay también un práctico que se encarga de las auditorías de calidad (actualmente hay dos prácticos encargados de esto), un práctico encargado de las lanchas que, a la hora de comprar, mirar presupuestos y otras tareas, es quien acompaña al mecánico y se informa de todo para después en las reuniones de la empresa ponerlo en común con los demás miembros y otro encargado de los análisis de accidentes y prevención de riesgos laborales (OHSAS).

A continuación se explicará el día a día de un práctico en su guardia.

El práctico llega a la oficina, que además de tener varios despachos, está equipada con lo necesario para poder pasar allí las 12 horas de la guardia como, por ejemplo, una cocina, habitaciones, baños o un salón. Allí espera a la llamada de la torre para salir a asistir a alguno de los barcos que puede observar en unas pantallas habilitadas para ello (AIS).

*Figura 4.6 Foto del Práctico en la oficina.*



Fuente: Archivo Personal

Una vez que al práctico le es adjudicado un servicio, previamente solicitado a la torre -para poner un ejemplo se dirá que es una maniobra de entrada a puerto y, más adelante se explicarán los datos que un práctico tiene en cuenta utilizando una maniobra en concreto -, éste se dirige a la zona donde se encuentran las lanchas que les acercan a los barcos. En la lancha, comprueba la posición del barco y a la vez que se va acercando a éste se comunica por radio con el capitán para darle indicaciones sobre velocidad y rumbo que debe tener para el momento del embarque y dónde será este embarque ya que el RGP dice que el servicio de practicaaje comienza cuando el práctico está en la lancha.



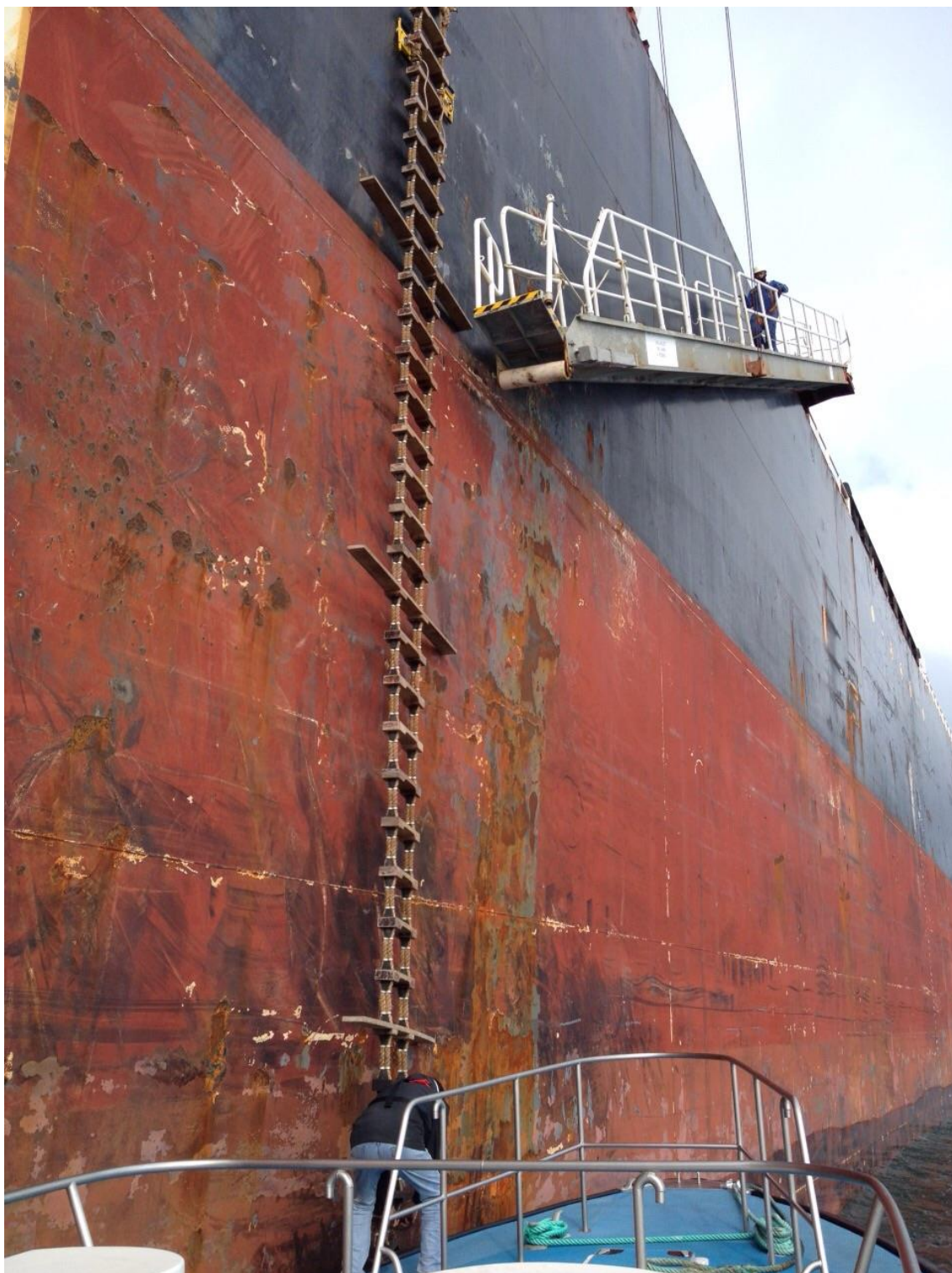
*Figura 4.7 Práctico local a bordo de la lancha en comunicación con el capitán de un buque.*



Fuente: Archivo Personal

En el lugar del embarque, el práctico sube por la escala con la ayuda del marinero de la lancha.

*Figura 4.8 Foto de la preparación de la escala de práctico con el marinero de la lancha.*



Fuente: Archivo Personal

Una vez que embarca, pregunta al capitán sobre las especificaciones del barco y le va guiando en las maniobras hasta que el buque queda amarrado.

*Figura 4.9 Foto del Práctico y el Capitán en una maniobra.*



Fuente: Archivo Personal

Para el amarre se pone en contacto con los amarradores del puerto y los coordina en la maniobra. Y, en caso de que hagan falta remolcadores, también se encarga de la coordinación y comunicación para que reciban las órdenes pertinentes.

*Figura 4.10 Foto de los amarradores y remolcadores en su trabajo.*



Fuente: Archivo Personal

Una vez el buque está amarrado al muelle con seguridad, el práctico desembarca y los amarradores del puerto le acercan a la oficina de prácticos dónde vuelve a quedar a la espera de la próxima maniobra.

*Figura 4.11 Foto del Práctico en el coche de amarradores.*



Fuente: Archivo personal

Como ya se ha explicado, el práctico es la persona que asiste a los barcos a la entrada a puerto o en zonas de difícil acceso. Este es el caso de la ría de Bilbao. A continuación se describirán los datos que un práctico debe tener en cuenta al subir un barco por la ría de Bilbao hacia la acería.

Se describirá una maniobra concreta para facilitar la comprensión. La maniobra es la realizada por el buque de carga general "Pregol-Hav" que venía en lastre hacia la acería quedando atracado babor al muelle para cargar bobinas. El buque dispone de hélice de proa, timón Becker y máquina

tipo pitch y, a muy poca avante, la velocidad de éste es de 4 nudos. Información recabada al efectuar el MPX (Master Pilot Exchange).

*Figura 4.12 Foto del "Pregol-Hav".*



Fuente: Archivo Personal

Esta maniobra se hace con viento de noroeste y la marea subiendo.

Lo que se tenía previsto hacer era subir por el río sobrepasando el atraque hacer una ciaboga en la Dársena de Axpe (anchura suficiente para realizar la maniobra) y bajar al atraque, intentando coger la corriente todavía subiendo para atracar babor al muelle, enfilados para salir y, a pesar de algunos imponderables que se comentarán más adelante, fue lo que se hizo.

Durante la subida, los datos que el práctico tiene en cuenta son:

- Primero, para entrar en la ría se debe asegurar de que hay agua bajo quilla, que no vaya a varar en ningún momento debido al fango que

está depositado en el fondo y los lados de la ría. La ría tiene una limitación de calado de 6.5 metros (impuesto por los prácticos al no ser el fondo horizontal).

- El puente colgante, que hace sus viajes atravesando la ría. Esto se salva ya que el práctico avisa a la persona encargada del puente por el VHF.

Figura 4.13 Foto del Puente colgante.



Fuente: Visit our work.

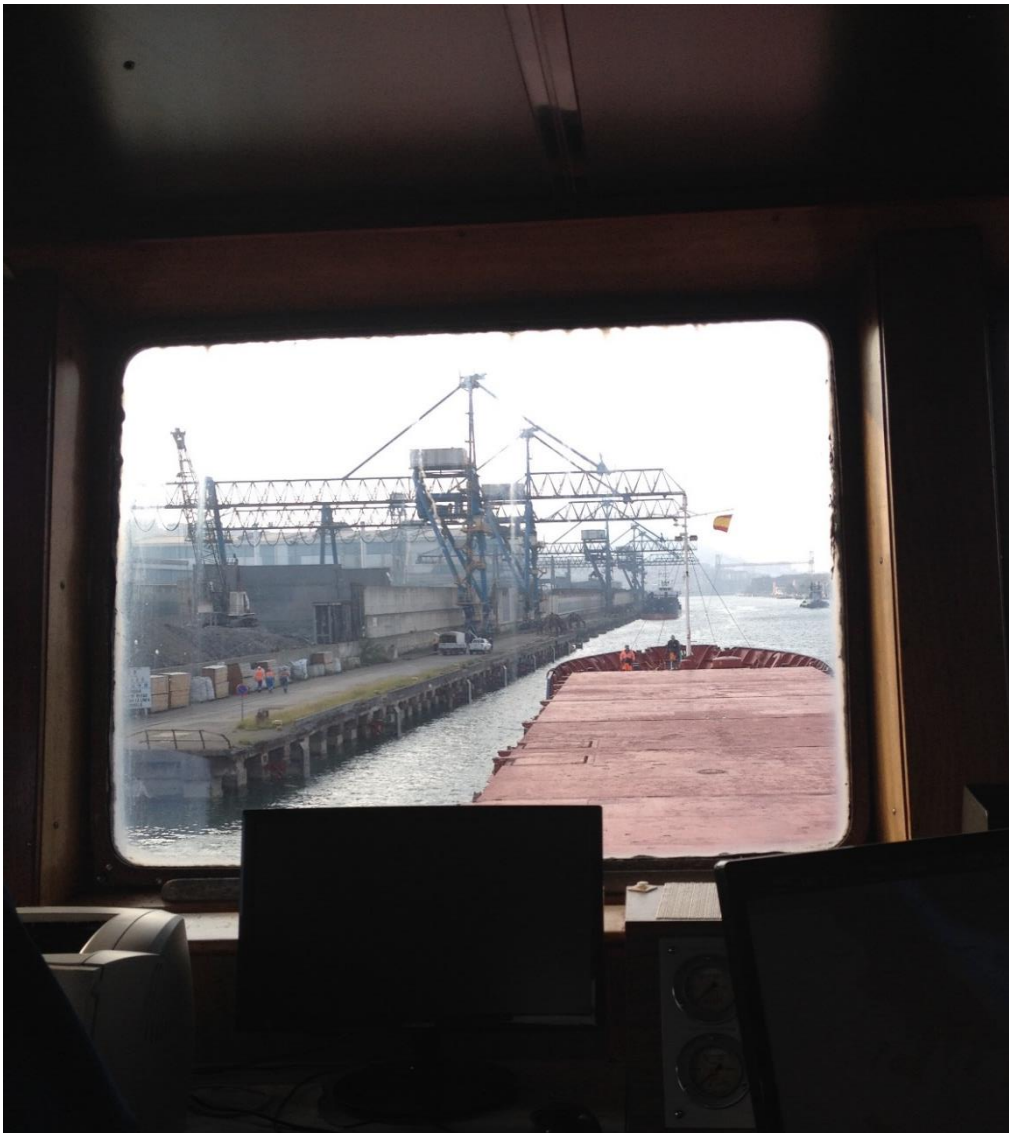
- Si la ría es más río que ría o ría que río, es decir, si la corriente de marea es más fuerte que el agua dulce que baja. Deberá tener en cuenta el *aguaduchu* (la riada, corriente de agua dulce que baja debido a las lluvias). Para esto se tienen en cuenta las condiciones meteorológicas –si llueve mucho y en mareas muertas, el agua dulce podrá con la corriente de marea. En mareas vivas el práctico deberá calcular que será lo que pase-. También dependiendo del calado del barco, la incidencia del agua dulce podrá ser mayor que la del agua

salada o del revés pero, en general, la capa de agua dulce es más delgada.

Una vez conocida la corriente y sabiendo cuál es la maniobra que desea realizar, el práctico deberá estudiar cómo realizarla y si necesitará remolcador o no.

En el caso de esta maniobra, se aprovecha la corriente de marea para que ayude a frenar el barco y, además acercando primero la proa al muelle esta corriente ayudará a atracar la popa (por eso se hace antes de la pleamar).

*Figura 4.14 Imagen del barco aproximando la proa al muelle.*





Fuente: Archivo Personal

- Además existen los riesgos debidos a la marea. En caso de que la marea esté baja, los buques deberán esperar fondeados a que ésta suba. El mejor momento para la maniobra descrita es llegar antes de la pleamar a la ciaboga.

Durante la subida nos encontramos con algunos imponderables que se comentarán a continuación.

Uno de ellos fue que nos encontramos con el *Punta Lucero*, el problema se resolvió rápidamente cuando el práctico comunicó al barco que pasarían babor con babor.

Otro de los problemas -que no supuso ningún riesgo pero podría haberlo hecho- fue que, en el momento de la ciaboga en la dársena, nos encontramos con unas boyas que estaban colocadas pero que no se había avisado del porqué de ellas así que el práctico no estaban al tanto de la existencia de esas boyas y la ciaboga no fue tan fácil como se pensaba al comenzar la maniobra.

## 5. CONCLUSIONES

Con este estudio se da a conocer una de las profesiones más importantes en el ámbito marítimo: el practicaje. Un trabajo que lleva ejerciéndose desde muy antiguo, al menos desde el s. XV.

Se trata de un trabajo que se vio necesario regular desde prácticamente los principios de su existencia debido a la dificultad para ponerse de acuerdo de aquellos que lo ejercían.

La realización de este trabajo ha permitido conocer mejor el servicio en todos sus aspectos, incluidos los relacionados con la organización de las corporaciones y la actividad que día a día desarrollan los prácticos. Qué es lo que éstos hacen que hace a la profesión algo tan importante, esto es, el hecho de que asisten a los buques en las entradas a puertos o zonas de difícil acceso, ayudando así a que aumente la seguridad en el mar ya que el riesgo de accidentes en zonas peligrosas disminuye.

Es por esto que los prácticos son personas experimentadas que conocen el lugar donde ejercen su trabajo, los riesgos que existen y las zonas a las que cada barco, con diferentes características, puede acceder.

## 6. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

A continuación se recogen, ordenadas alfabéticamente, las Fuentes y las referencias bibliográficas consultadas para la elaboración de este trabajo. Para escribirlas, se ha utilizado la norma Harvard-APA, 6ª Ed.

### 6.1. FUENTES

#### 6.1.1. FUENTES ORALES

José Ramón Marín (Práctico Mayor del Puerto de Bilbao) en representación de toda la Corporación de Prácticos.

#### 6.1.2. FUENTES IMPRESAS

AHMP. Archivo Histórico Municipal de Portugalete. Varios documentos manuscritos:

- ORD (1651). *Ordenanzas de la Cofradía de mareantes de San Telmo y San Nicolás. C166, nº47*

ORD (1561). *Ordenanza de lemanajes por el Consulado de Bilbao.*

ORD (1737). *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M. L. Villa de Bilbao.*

BOE. Boletín Oficial del Estado, varios números:

- Ley 22/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante. BOE de 25/11/1992
- Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. BOE de 16/03/1996.
- Ley 42/2002, de 14 de noviembre, de creación del Colegio de Prácticos de Puerto. BOE de 15/11//2002.

- ORDEN FOM/3365/2003, de 12 de noviembre, por la que se aprueban los Estatutos provisionales del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto. BOE de 03/12/2003.
- ORDEN FOM/2417/2007, de 25 de julio, por la que se regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaje portuario.
- Real Decreto 797/2005, de 1 de julio, por el que se aprueba el Estatuto General del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto. BOE de 15/07/2005. Posteriormente modificado parcialmente en varias ocasiones:
  - Real Decreto 639/2007. BOE de 02/06/2007
  - Real Decreto 1592/2010. BOE de 22/12/2010.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. BOE de 20/10/2011.
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. BOE de 25/07/2014.
- Resolución A.1045 (27) de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 2011, sobre medios para el transbordo de prácticos se habla de las especificaciones que tiene que cumplir la escala de práctico.

LECUE, José de (s.d.) *Portugalete en la fotografía 1864-1930*. Archivo de José de Lecue. Colección el Mareómetro. Disponible on-line en:  
<http://mareometro.blogspot.com.es/p/imagenes-portugalujas-antiguas.html> (Consultado el 27/02/2015)

VISIT our Work. <http://www.visitourwork.com/es/content/todas-las-categorias-patrimonio-industrial-worked-industria/puente-bizkaia>  
 (Consultado el 29/03/2015)

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente (1789) *Atlas Marítimo de España*. Madrid: Dirección de Hidrografía.

TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente (1812) *España marítima or Spanish coasting pilot*. London: W. Paden.

## 6.2. BIBLIOGRAFÍA

ALBA, Manuel; Rodríguez Teresa (2002). *Practicaje y competencia: razones para la cautela*. *Derecho de los Negocios*, 13 (138).

BECKHAM, Stephen Dow (1967) Asa Mead Simpson, Lumberman and Shipbuilder. *Oregon Historical Quarterly*, 68 (3).

CARANDE, Ramón (1987). *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Editorial Crítica.

FERNÁNDEZ-GUERRA, Ramón (1996) *El contrato de practicaje*. J. M. Bosch Editor.

GARCÍA, José Luis (1991). *El régimen administrativo de los prácticos y el contrato de practicaje*. *Anuario de derecho marítimo*, 9.

GUIARD, Teófilo (1972). *Historia del Consulado y Casa de Contratacion de la Villa de Bilbao*. Bilbao: La gran enciclopedia vasca.

GUIARD, Teófilo (1974). *Compendio de la historia de Bilbao*. Bilbao: La gran enciclopedia vasca.

GUZMÁN, Domingo (1979). *El consulado de Bilbao*. Bilbao: Caja de ahorros vizcaína.

HERNÁNDEZ, Roberto (1986). *La cofradía de mareantes de San Telmo y San Nicolás*. Portugalete: el mareómetro.

MARTÍN, José Manuel (2006) *La reforma de los servicios portuarios. Especial referencia al practicaje*. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*.

PÉREZ, Juan Francisco (2002) *Administración pública y practicaaje en el siglo XXI*. Noticias de la Unión Europea, 215

ROH, H. S.; LALWANI, C. S. & NAIM, M. M. (2007) *Modelling a port logistics process using the structured analysis and design technique*. International Journal of Logistics Research and Applications: A Leading Journal of Supply Chain Management.

RUIZ DE APODACA, Ángel María (2012) *El servicio de practicaaje en los puertos de interés general. Régimen jurídico*. En: García y Lastres, José Luis (dir.) *Estudios de derecho marítimo*. Thomson Reuters-Aranzadi.

SAAVEDRA, César (1967). *Origen, vida y costumbres de la noble villa de Portugalete*.

SÁNCHEZ, Mercedes (1999) *Régimen jurídico del servicio portuario de practicaaje en la Ley 27/1992 y el vigente Reglamento General de Practicaaje*. Revista de Derecho Mercantil.

SUYKENS, F.& VAN DE VOORDE, E. (1998) *A quarter a century of port management in Europe: objectives and tools*. Maritime Policy and Management.

ZURUTUZA, Iñaki (2009) *Responsabilidad de la administración por la actuación culposa del práctico*. Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal.

ZURUTUZA, Iñaki (2010) *El servicio de practicaaje en la nueva legislación portuaria*. Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal.

ZURUTUZA, Iñaki (2013). *El practicaaje*. Madrid: Marcial Pons.