

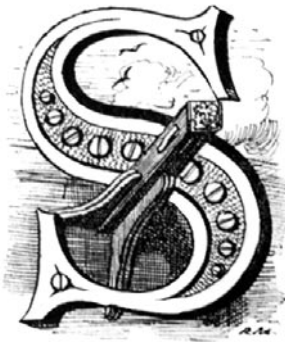
SERVICIO DE PRACTICAJE: ESLABÓN FUNDAMENTAL EN LA CADENA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Raúl VILLA CARO
Doctor ingeniero naval y oceánico



*Nunca olvides en la calma
lo que prometiste durante la tormenta.*

Introducción



E conoce con el término «practicaje» al servicio de asesoramiento obligatorio para facilitar la entrada y salida de barcos. Para el capitán de un buque, probablemente la maniobra de entrada en un puerto sea la más delicada de todas las posibles, por lo que para ejecutarla podrá disponer de la ayuda de un práctico. Los prácticos civiles son capitanes de la Marina Mercante de alta cualificación, que tienen como objetivo asesorar en la dirección náutica a los capitanes y comandantes de buques en estas actuaciones. Son a su vez, dentro de cada puerto, los grandes conocedores de las corrientes, los vientos, las distancias entre muelles, las profundidades, las luces y las mareas. Estos profesionales, junto al capitán o comandante, deberán velar tanto por la seguridad del buque y de las personas como de las instalaciones portuarias y del medio ambiente. Por todo ello, el practicaje se convierte en un eslabón fundamental de la cadena de seguridad del transporte marítimo y de su entorno.

En la actualidad el practicaje militar para buques de guerra de la Armada está regido por legislación propia, aunque no siempre fue así. La regla general aplicable para su uso se traduce en que en las zonas militares realizan este servicio los prácticos militares, y en el resto, los prácticos civiles. Por ello,

habitualmente en los puertos civiles estos últimos asesoran a los comandantes en las maniobras náuticas, tanto de buques de guerra españoles como extranjeros. Pero, en cualquier caso, las unidades de la Armada, por ley, no tienen obligación de tomar práctico en España si no lo consideran necesario, al contrario de lo que ocurre con los barcos de guerra extranjeros cuando nos visitan. Por ejemplo, en el caso de Ferrol, los extranjeros que se dirigen al Arsenal Militar embarcan un práctico civil en el puerto exterior, y cuando están cerca de la entrada al Arsenal este releva con el militar, quien será finalmente el encargado de asesorar al comandante en el momento del atraque.

El origen del vocablo «práctico» es incierto. Llevando a cabo un análisis exhaustivo se pueden encontrar muchas referencias a lo largo de la historia. En la *Biblia* aparece citado al menos cuatro veces en el capítulo 27 del «Libro de Ezequiel», y Homero lo menciona en *La Ilíada*. En la actualidad, la mayoría de los países utilizan la denominación *pilot* en sus diversas variaciones dependiendo del idioma, a la que añaden el término «marítimo» para diferenciar al práctico de otros tipos de *pilots*. Pero en España usamos una expresión propia, que probablemente provenga de «piloto práctico», el que más conocía una zona marítima determinada.

Si nos olvidamos de la legislación internacional en general y de la nacional —que ya no se incluye como principal fuente del Derecho Marítimo en España, tal como el Código de Comercio de 1885—, la primera ley que trató el practicaaje desde un punto de vista amplio y concreto fue la de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992. Con anterioridad, la Orden Ministerial de 1967 había introducido por primera vez que los oficiales (que fueran capitanes de la Marina Mercante) de la Reserva Naval Activa de la Armada podían cubrir las vacantes de prácticos; pero la publicación de la Ley 27/92 finalizó con su dependencia del Ministerio de Defensa y supuso que las autoridades portuarias asumieran el servicio de practicaaje, lo que se tradujo en el R. D. 393/96, por el que se aprobaba el Reglamento General de Practicaaje, vigente en la actualidad.

Diez años después de la entrada en vigor de la Ley de Puertos, la Ley 42/2002 creaba el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto ante la existencia de un conjunto de profesionales con suficientes señas de identidad propias e intereses comunes, cuyas legítimas aspiraciones de agrupamiento corporativo merecían ser atendidas por medio del correspondiente cauce legal. Este Colegio integraba a todos aquellos que estuvieran en posesión del título de Práctico de Número de Puerto y a todos los prácticos de atraques otorgados en concesión. Además, esta ley indicaba que para poder ejercer legalmente la profesión era requisito indispensable pertenecer al citado Colegio.

A nivel europeo, desde 1963 existe la EMPA, la Asociación Europea de Prácticos Marítimos. Esta organización sin ánimo de lucro agrupa asociaciones de prácticos marítimos de países miembros de los mares Báltico, del Norte, Mediterráneo, Negro y del océano Atlántico. Entre los objetivos princi-



Práctico civil embarcando por la escala real. (Foto facilitada por Antonio Alcaraz Arbelo).

pales que persigue destacan asegurar un alto nivel de competencia profesional, desarrollar normas de calidad y seguridad para los prácticos, trabajar con las autoridades portuarias y capitanías marítimas en cuestiones técnicas y de seguridad, formar personal de gran experiencia, trabajar con los servicios de tráfico de buques y, finalmente, tomar parte activa en los programas de investigación de la Unión Europea.

A nivel internacional, en 1970 se creó la Asociación Internacional de Prácticos Marítimos (IMPA), también sin ánimo de lucro, para la promoción del practicaje profesional «íntegro y seguro» desde dos vertientes. Por un lado, reúne a asociaciones de prácticos de todo el mundo, facilitándolas tratar intereses comunes, comparar conocimientos y poner en común sus experiencias para que IMPA pueda formular opiniones y políticas que sean prácticas y fáciles de implementar. Por otra parte, esta entidad posee voz propia en foros internacionales marítimos y está acreditada desde 1973 como miembro consultivo de la OMI (Organización Marítima Internacional).

El «sexto de practicaje»

El denominado «sexto de practicaje» fue una gratificación utilizada desde 1793 hasta 1992, que consistía en una tasa que pagaban los buques por los

servicios de practica que utilizaban. El nombre provenía de que esa era la proporción (un sexto) de la tasa pagada por el armador que le quedaba al práctico. Durante los primeros cincuenta años de existencia vivió sin críticas, pero ya a mediados del siglo XIX, en Canarias, las navieras inglesas empezaron a quejarse de los altos costes portuarios que debían asumir por hacer escalas en sus puertos. Posteriormente, esta tasa se empezó a ingresar en el Tesoro Público y se utilizaba para otras finalidades, tales como costear las enseñanzas náuticas, mantener los semáforos de la Marina, asignar donaciones a la Mutualidad Benéfica de los Prácticos y a otros fondos del Montepío Marítimo y, finalmente, para adquirir balleneras para la Matrícula de Mar, que era una lista en la que se inscribían voluntarios que buscaban salir de la marginación y encontrar una forma de ganarse la vida.

A principios del siglo XX, se realizaron reformas y se agruparon todas las cantidades obtenidas en cada puerto en un solo fondo, denominado Fondo



Práctico civil desembarcando del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.
(Foto facilitada por Pelayo Infante).

Económico de Practicajes, desde el que se destinaban partidas fijas y regladas a cada capitán de puerto. En aquella época, el comandante militar de Marina era la máxima autoridad del puerto y de quien dependía el práctico. La creación del fondo conllevó una reducción de los ingresos para muchos puertos, dando lugar a un conato de rebelión. Posteriormente, el tema fiscal entró en juego, llevándose a cabo una inspección, ya que se consideraba que el pago de la tasa, aunque era una gratificación que se le entregaba voluntariamente al capitán de puerto, debía generar el pago de impuestos. Finalmente, la actual Ley 27/92 dejó sin vigor el «sexto de practica».

Requisitos para poder ser práctico

Los prácticos civiles son capitanes de la Marina Mer-

cante que al menos han ejercido durante dos años el mando en buques de arqueo superior a 1.000 GT y que además han superado tres exámenes: uno eliminatorio de inglés, otro de normativa sobre asuntos relacionados con la seguridad marítima y protección del medio ambiente marino y el último consistente en la demostración del conocimiento suficiente del puerto al que se pretende optar a trabajar como práctico.

En la Armada desde 1998 existe un Reglamento de Practicaje Militar, que reproduce parcialmente las exigencias del Reglamento General de Practicaje civil de 1996. Las vacantes de la Armada se cubren por concurso-oposición, al que solo pueden optar los oficiales del Cuerpo General que cumplan una serie de condiciones. Todos los arsenales militares de España tienen sus propios prácticos, excepto el de Las Palmas, que no cubre sus plazas por falta de candidatos militares, por lo que el servicio lo prestan prácticos civiles.

Registrador de Datos de la Travesía (VDR) e intercambio de información

A bordo de los buques se dispone de un equipo denominado VDR, siglas en inglés de *Voyage Data Recorder*, que sirve para registrar los datos de las maniobras y así poder facilitar la investigación de accidentes e incidentes, en caso de que ocurran. Este sistema se puede ver complementado con las grabaciones del sistema ECDIS de carta de navegación electrónica del buque, en caso de que se disponga del mismo. El VDR, de acuerdo con la Regla 20 del Capítulo V del Convenio SOLAS y de otras resoluciones aplicables de la OMI, es obligatorio en los buques.



Práctico militar embarcando en la fragata *Cristóbal Colón*. (Foto facilitada por Pedro Izquierdo).

TEMAS GENERALES

Por otro lado, los procedimientos que deben utilizar práctico y capitán para intercambio de información deben seguir las recomendaciones operacionales descritas en la Resolución de la IMO A.960. En ella se indica que el practicaaje eficaz dependerá, entre otras cosas, de la eficiencia de las comunicaciones y de los intercambios de información entre el práctico, el capitán y el personal del puente, y de la comprensión recíproca que haya entre ellos en lo referente a las funciones y los deberes de cada uno. El establecimiento de una coordinación eficaz, en la que el práctico conozca todos los medios disponibles en el buque, ayudará a que la maniobra se realice de manera ágil y segura.

Ni que decir tiene el papel tan importante que juega el idioma en la búsqueda de una comunicación eficaz. Este será generalmente el inglés u otro común a todas las personas que intervengan en la maniobra. Además, los prácticos deberán utilizar las frases normalizadas de la OMI para comunicaciones marítimas en su intercambio verbal de información con la tripulación del buque.

Las maniobras de practicaaje comenzarán con este intercambio de información, que será mayor o menor dependiendo de cada buque y maniobra, pero en cualquier caso se mantendrá de forma permanente durante todo el tiempo que dure la operación de practicaaje. Entre las características del buque que se entregan al práctico deberán aparecer datos sobre la velocidad de giro a distin-



Práctico militar abandonando la «pilotina». (Foto facilitada por Fernando Mendizábal)

tos regímenes, las curvas de evolución, las distancias de parada u otros datos pertinentes. Este intercambio de información se denomina MPX (*Master-Pilot Exchange*), y en la actualidad en los buques y puertos modernos se suele llevar a cabo mediante un pequeño portátil o tableta. Con este ordenador se puede presentar información gráfica y visual referente a una simulación virtual de la maniobra (consultando la zona de reviros), a la ubicación del puesto de atraque y la posición de los norays o al tráfico de otros buques en la zona.

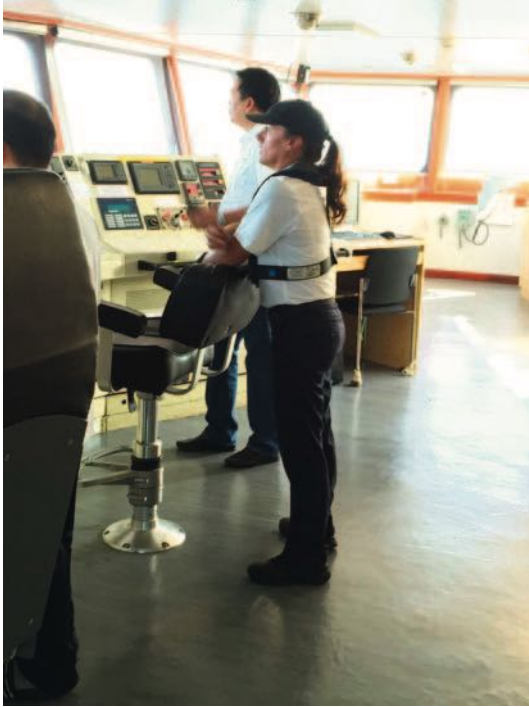
Responsabilidad civil del práctico

Ya se ha indicado que la función del práctico es asesorar al capitán, que es quien tiene el mando del buque, pero esto no indica que esté exento de responsabilidades. Además, esa función de asesoramiento debe ser exacta y completa, por lo que un incidente podría surgir tanto de sus «errores» como de sus «omisiones». Sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán se establece en el Código de Comercio, el práctico será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros provocados por un fatal desenlace por su recomendación. Para que el práctico sea responsable de alguna negligencia, en un juicio el capitán deberá probar que un accidente o daño se produjo como consecuencia de una indicación errónea del práctico.

También es importante recalcar que, a pesar de los deberes y obligaciones del práctico, la presencia de este a bordo no exime al capitán u oficial a cargo de la guardia de navegación de sus deberes y obligaciones en lo que respecta a la seguridad del buque.

Los prácticos, cuando embarcan e inician el intercambio de información con los capitanes, reparten sus papeles en la dirección de la maniobra por medio del Conning. Este acto consiste en distribuir los tiempos de liderazgo sobre la dirección de la maniobra del buque, para lo que se ayudan de las pantallas Conning (*displays* con los datos principales de la embarcación y meteorológicos), que están generalmente en el puente y en los alerones del buque, asignando las tareas de dirección del buque y monitorización de las pantallas auxiliares de la maniobra. Todas las órdenes de voz (y en algunos buques de vídeo) quedan grabadas para su estudio en caso de posibles responsabilidades. El sistema que graba todo el audio del puente, información de radares, órdenes de máquinas, VHF, ECDIS, etcétera, se denomina, como ya se ha indicado, VDR.

A este respecto, recuerdo un caso de atraque que finalizó con golpe en el muelle. Inicialmente, el capitán quería culpar al práctico, pero cuando este solicitó que un inspector repasara el VDR y comparara las órdenes de audio que él había dado, con las indicaciones de máquinas grabadas (y ordenadas por el capitán), automáticamente el capitán decidió firmar un documento en el que



Intercambio de información entre el capitán y el práctico.
(Foto facilitada por Carlos Duclos).

exoneraba al práctico de toda culpa.

Para finalizar este apartado, indicar que el práctico tendrá derecho a negarse a realizar un servicio de practicaaje cuando el buque en el que vaya a actuar constituya un peligro para la seguridad de la navegación o para el medio ambiente. De esta negativa y de las razones que la motiven deberá informar inmediatamente a la autoridad responsable para que se adopten las medidas oportunas, que se podrían traducir en la detención del buque.

Anécdotas de prácticos civiles

Aunque los prácticos realizan cientos de maniobras a lo largo de su vida profesional, hay una que casi todos recuerdan, la primera. Ese bautismo en la dirección náutica del

buque, a pesar de su experiencia en el mando de barcos en un pasado más o menos reciente, no queda en el olvido para ninguno ni ninguna. Además, todos recalcan que la primera maniobra de atraque perdura en la memoria para siempre.

El gaditano Pelayo Infante Domínguez lleva el practicaaje en las venas, ejerciéndolo en Cádiz desde el año 2003. Su abuelo, Pelayo Infante Martínez, fue práctico en Huelva, y su padre, Francisco Javier Infante Mauri, primer práctico en la barra de Sanlúcar de Barrameda y después en Cádiz, con quien compartió dos años de trabajo antes de que se jubilara. Ahora, la cuarta generación, Pelayito, con catorce años, dice que también quiere ser práctico de mayor.

Pelayo en su trabajo en Cádiz asiste a todo tipo de buques, desde pequeñas motonaves hasta grandes barcos de pasaje, pasando por graneleros, petroleros, buques ro-ro, portacontenedores o incluso buques de guerra. De todas las maniobras que ha realizado, hay una que vivió en 2005 y que cada vez que coincide con el capitán involucrado vuelve al recuerdo de ambos. Aquel día el

viento en cinco minutos pasó de cero a sesenta nudos, y el susto para el buque de pasaje *Aurora*, sin remolcadores, fue mayúsculo. Aún se le ponen los pelos de punta al recordarlo, pues cree que fue un verdadero milagro que no pasara nada.

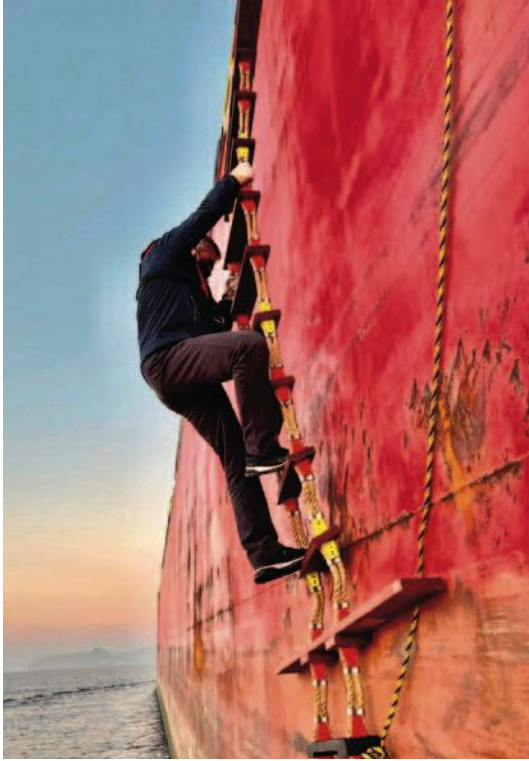
El ferrolano Juan Cupeiro empezó su carrera como práctico en 2004, ocupando plaza en el puerto de Almería hasta el año 2013, en que obtuvo otra plaza en el de Cartagena. Juan rememora un día del año 2017 en el que estando de guardia apareció un tornado en el puerto, con vientos superiores a los cien kilómetros por hora, que rompió todas las estachas de un gran buque plataforma que estaba allí atracado, quedando a la deriva. Por suerte llegó a tiempo para remolcarlo y pudo evitar que colisionara con otros próximos a la zona.

El jerezano David López Armario es práctico de Algeciras desde 2015 y tiene una manera muy original de recordar sus anécdotas, que define como «sustos». Considera que cada anécdota conlleva una situación de peligro.

De entre todas ellas, destaca la que ocurrió una tarde en la que le tocaba embarcar en un portacontenedores de mediano porte para hacer un cambio de atraque. Para una maniobra de ese tipo, lo normal es usar dos remolcadores; así que, hasta ahí, todo parecía normal. Una vez en el puente, realizó con la capitán, de nacionalidad china, el intercambio de información habitual (MPX) previo a la maniobra: calado del buque, si funcionaba la hélice de proa, si el reviro sería a babor o a estribor, el tiro que aguantaban las bitas para no excederse con los remolcadores, etcétera. En ese momento, la capitán debía informar al práctico sobre cualquier deficiencia que tuviera el buque, pero en aquel caso no comunicó ningún problema, así que se inició la maniobra con normalidad. Se separó el barco del muelle con los remolcadores y, cuando lo estaban revirando y la popa estaba pasando cerca del



Pelayo Infante en la lancha.
(Foto facilitada por Pelayo Infante).



Juan Cupeiro embarcando en un buque mercante.
(Foto facilitada por Juan Cupeiro).

dique, el práctico le pidió a la capitán china que diera *avante poca (dead slow ahead)*, a lo que esta contestó gritando en chino, con los ojos como platos: *No engine!!!, no engine!!!, no engine!!!*. Resulta que el barco estaba sin máquina y la capitán había olvidado transmitirlo al práctico. Por cierto, me gustaría decir que David fue antiguo compañero de un servidor en Trasmediterránea, en el buque *Juan J. Sister*, en nuestros inicios allá a comienzos de los años noventa.

Destacar para finalizar este apartado, el caso especial de Emilio Arestin Rivas. Ha estado dos años trabajando como práctico en la Terminal Marítima de Alúmina Española en el puerto de San Cibrao (San Ciprián, Lugo). Este puerto privado de Alcoa, tal como se indica en el artículo 11 del R. D. 393/96 sobre practica-

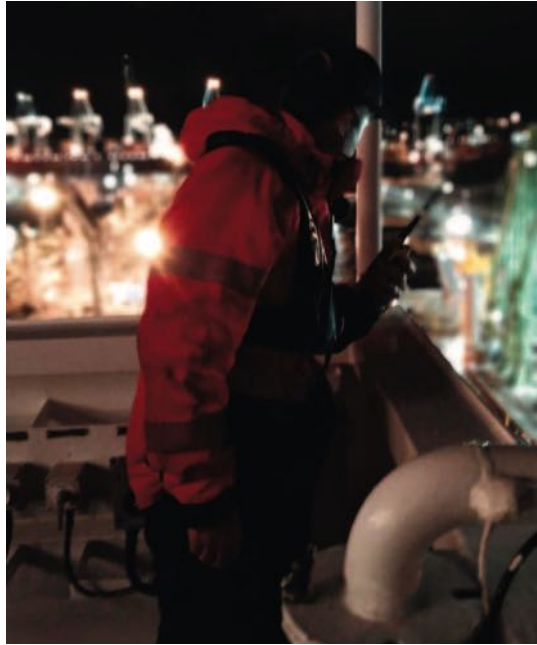
je, es uno de los puertos privados españoles, junto con el de la Refinería de Castellón o el de Cementos Especiales de Arguineguín, en Las Palmas de Gran Canaria. En la actualidad, Emilio acaba de trasladarse al puerto de Vigo.

Experiencias de prácticos militares

El beasaindarra Fernando Mendizábal (capitán de corbeta) es el práctico mayor del Arsenal Militar de Ferrol, en el que lleva más de ocho años. Recuerda que durante su primer año en este puerto las maniobras fueron muy complicadas debido a los continuos temporales, por lo que muy a menudo se preguntaba si no debería haber buscado destino en otra parte de España donde reinaran unas condiciones meteorológicas más suaves.

El pontenovés Jesús Rodríguez García (capitán de corbeta y capitán de la Marina Mercante), en la actualidad capitán de pruebas de mar de buques de

nueva construcción en el astillero de Navantía Ferrol, fue práctico del Arsenal de Ferrol durante once años, desde 2004 hasta 2015. Si se le pregunta por alguna maniobra en especial, enseguida aparece en su mente la acaecida en la entrega del *Juan Carlos I* en el año 2010. Aunque ya había asistido a este buque para entrada y salida de dique, esta maniobra iba a ser muy diferente, ya que se trataba de atracarlo dentro del Arsenal, con muelles muy pequeños para un buque de ese porte. Por ello necesitaba conocer muy bien todas las distancias y coger todo tipo de referencias para saber en todo momento cuál era la posición del barco respecto a cualquier punto, fuera un muelle, un bajo, un obstáculo u otro buque.



David López Armario maniobrando la salida de un buque petrolero en noviembre de 2020. (Foto facilitada por David López Armario).



Práctico civil subiendo por la escala. (Foto facilitada por Antonio Alcaraz Arbelo).



Maniobra de atraque en la Terminal Marítima de Alúmina de San Cibrao.
(Foto facilitada por Emilio Arestin).



Práctico militar con medidas anti-COVID en el alerón de una fragata *F-100* en 2020.
(Foto facilitada por Fernando Mendizábal).

Estudió la maniobra primero sobre el terreno y después sobre el papel, haciendo varias simulaciones y preparando el plan de amarre en el muelle núm. 5. Llegado el día, según se acercaba a la entrada del Arsenal, esta cada vez se hacía más pequeña y la visión desde el puente, a casi cuarenta metros de altura, impedía ver la superficie del agua y la posición de los remolcadores. Finalmente, gracias a la pericia de los remolcadores y a haber preparado la maniobra tomando buenos puntos de referencia, pudo llevar al buque a su lugar de atraque de manera satisfactoria.

Lady Pilot

La sevillana (bartolina de adopción desde los catorce años) Macarena del Rocío Gil Navarro, conocida en el argot náutico como *Lady Pilot*, es desde 2015 la primera mujer práctico civil en España. Para hacerse con el dorsal número 18 en la plantilla de prácticos del puerto de Algeciras obtuvo la mejor puntuación en las pruebas de selección.

Macarena aún no se cree que haya logrado ser práctico, y menos aún en el puerto de Algeciras, el primero de España en tráfico de mercancías. Cuando era alumna de Náutica, un día visitó el buque escuela *Juan*



Práctico militar embarcando en un buque escuela portugués.
(Foto facilitada por Jesús Rodríguez).



Maniobra de atraque del buque *Juan Carlos I* en el Arsenal de Ferrol el día de su entrega.
(Foto facilitada por Jesús Rodríguez).



Macarena Gil desembarcando en 2020.
(Foto facilitada por Carlos Duclos).

Sebastián de Elcano y los prácticos la invitaron a participar en las maniobras de otros buques. Se pasó el día entero subiendo y bajando por las escalas, observando cómo los prácticos realizaban las maniobras, y en aquel momento lo tuvo claro, ella quería ser práctico.

Hasta el momento de aprobar su oposición, Macarena estaba al mando del catamarán *Avemar Dos*, siendo también la primera mujer capitán en la flota de Balearia tras haber ejercido anteriormente como primer oficial. Tiene diez años de experiencia en buques de pasaje, pero en la actualidad lleva a cabo maniobras más complicadas, y a veces con mal tiempo, con grandes buques de hasta cuatrocientos metros de eslora. En referencia a sus compañeros, está encantada con el trato que le dan y se

siente un práctico más. Hace unas semanas me comentaba un práctico de Algeciras que asistió a una maniobra en un buque ruso y el aguerrido capitán le preguntó por *Lady Pilot*, a lo que este le contestó que aquel día le tocaba a él de guardia. El capitán asintió con la cabeza y murmuró algo así como que era una pena, ya que *Lady Pilot* era una excelente profesional.

Destacar para finalizar que, aunque Macarena Gil es la única práctico civil en activo, hoy en día hay otras mujeres que han iniciado también el proceso para poder serlo en un futuro cercano.

La llanisca Anita Sánchez Pandal (teniente de navío) es la primera y única mujer práctico militar en España. En junio del año 2017 obtuvo la tercera plaza de práctico del Arsenal de Ferrol. Durante el fin de semana posterior a su estreno, recién finalizado su período de prácticas, se tuvo que enfrentar a las maniobras de atraque de seis buques en el mismo día. Estaba un poco nerviosa, pero cuenta que al final todo salió bien y que, aunque terminó muy cansada aquella jornada, pudo confirmar que le encantaba ser práctico. Reseñar que Anita Sánchez fue la segunda mujer comandante de un buque de la



Macarena Gil desembarcando en 2020.
(Foto facilitada por Antonio Alcaraz obtenida de www.harbourpilot.es).

Armada en España, después de la capitán de fragata Esther Yáñez y antes de la capitán de corbeta Marina Goicoechea y la teniente de navío Paloma Sevillano, quien manda el buque hidrográfico *Antares* en la actualidad.

Conclusiones

En este artículo se ha querido destacar que la función del práctico no es otra que la de asesorar al capitán o comandante del buque, que es la persona que posee el mando en todo momento, sin que ello signifique que el práctico no asuma responsabilidades.

El practicaaje es de vital importancia, ya que más del 80 por 100 de los accidentes marítimos se producen durante las maniobras de entrada y salida de puerto de los buques.

Actualmente en España hay 241 prácticos civiles en ejercicio, que se agrupan en corporaciones, entidades jurídico-privadas, que son la parte contratante con la autoridad portuaria, y 11 de ellos lo hacen para entidades privadas. En su totalidad, están presentes en 56 puertos españoles.

El práctico será el responsable de los daños causados a un buque (o buques, si existen varios implicados) provocados por un mal asesoramiento al capitán sobre la derrota más conveniente y los rumbos o maniobras náuticas necesarias para velar por la seguridad de la navegación. Se considerará un mal asesoramiento tanto la inexactitud o error en la información transmitida como



Anita Sánchez maniobrando en el dique 2 de Navantia Ferrol. (Foto facilitada por Anita Sánchez)

su omisión. Solo será exonerado en el caso de que el capitán del barco se niegue a seguir sus indicaciones y como consecuencia de ello se produzca un accidente o un abordaje.

La tecnología actual permite que el audio de las conversaciones entre el práctico y el capitán durante la maniobra se grabe, aunque no ocurre lo mismo con los gestos del práctico dependiendo de la posición del buque en la que se encuentre. Por ello es importante que dejen constancia por voz de todas las recomendaciones que realicen y huyan de gestos que pudieran no quedar grabados. En caso de acciden-



Anita Sánchez en las pruebas de mar del BAM *Furor* en septiembre de 2018. (Foto facilitada por Anita Sánchez).

te, el sistema VDR se convierte en el gran aliado para demostrar que su actuación fue la adecuada.

Para finalizar, se debe recordar que el mando del buque siempre lo ostentará el capitán, y lo que cederá al práctico será únicamente la dirección de la maniobra náutica (el Conning). Por ello, dependiendo de quién sea la persona, capitán o práctico, que esté liderando la dirección de la maniobra, así derivará la posible responsabilidad en la que se pueda incurrir en caso de accidente. Responsabilidad, por cierto, que en algunos casos podrá ser compartida.



Práctico en tránsito al embarque.
(Foto facilitada por Antonio Alcaraz Arbelo).



El *Tramontana* atracado en el Arsenal de Cartagena al amanecer, octubre de 2020.
(Foto: Ángel Maciá Veas).

