

# MÁSTER UNIVERSITARIO EN NAÚTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

## TRABAJO FIN DE MÁSTER

### ***SINGULARIDADES DEL CANAL DE PANAMÁ: CONTRATOS DE PRACTICAJE***

<b>Estudiante</b>	<i>Valcarlos Unzueta, Mikel</i>
<b>Director/Directora</b>	<i>Martínez Lozares, Aitor Tomás</i>
<b>Departamento</b>	Ciencias y Técnicas de la Navegación, Máquinas y Construcciones Navales
<b>Curso académico</b>	2019-2020

*Bilbao, a 2 de septiembre de 2020*



### Agradecimientos

Agradecimientos a los profesores, amigos, familia y en concreto a mis padres por motivarme, inspirarme y ayudarme durante todos estos meses. Sin su ayuda no habría sido posible este momento tan especial y tan feliz que dará inicio a mi carrera profesional y me habilitará en estos primeros años como piloto, y más adelante como Capitán de la Marina Mercante.

De nuevo, GRACIAS.



### Resumen

El practicaje se conoce en todo el mundo como el asesoramiento que un práctico ofrece a un capitán o a la tripulación, a quien corresponde la dirección del buque y responsabilidad, para la realización de maniobras seguras.

En esta materia, el Canal de Panamá es señalado con frecuencia como la única excepción del practicaje donde es el práctico quien toma el control del movimiento y navegación durante el tránsito, asumiendo toda la responsabilidad.

En este trabajo se analiza y comparan las características genéricas del practicaje respecto a las panameñas, y en concreto con los de la Administración del Canal de Panamá.

**Palabras clave:** Practicaje, Canal de Panamá, Práctico, Legislación, ACP.

### Laburpena

Mundu osoan da ezaguna portuko gidaritzak, hauetako batek, itsasontzi jakin batean, kapitain edo eskifaiari ematen dion aholkularitza moduan, nabarmenduz kapitainak duela ontziaren agintea, eta ondorioz, ardura.

Hala ere ohikoa da itsasgizonen artean entzutea Panamako kanala dela munduko leku bakarra non portuko gidariek hartzen duten itsasontziaren mugimenduen agintea, ardura guztia bere gain hartuz.

Lan honetan portuko gidaritzaren legediak aztertzen dira, Panamarrarekin alderatuz, eta batez ere, Panamako Kanaleko legediarekin, hori baita jende askoren esanetan, itsas munduko bitxikeria bat.

**Hitz gakoak:** Portuko gidaritzak, Panamako kanala, Portuko gidari, Legegintza, ACP.

### Summary

The pilot, an expert seaman on the local waters, is recognized in the entire world as an advisor of the master or the crew, to whom it corresponds the responsibility of leading the manoeuvre.

However, it is often said that Panama Canal is the only exception of the pilotage, where the pilot takes the command of the navigation and manoeuvre during all the transit, taking the responsibility in case of accident.

In this work the Spanish and Panamanian laws are compared, and specifically, the Panama Canal Authority regulation.

**Key works:** Pilotage, Panama Canal, Pilotage, Legislation, PCA.





## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>OBJETIVOS DEL INFORME</b> .....	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>METODOLOGÍA</b> .....	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>FUNDAMENTO TEÓRICO</b> .....	<b>19</b>
4.1	CONTRATOS DE PRACTICAJE Y TIPOS DE PRACTICAJE.....	19
4.2	LEGISLACIÓN INTERNACIONAL DE PRACTICAJE .....	21
4.3	LEGISLACIÓN ESPAÑOLA DE PRACTICAJE.....	23
4.3.1	<i>Obligatoriedad del servicio de practica</i> je.....	24
4.3.2	<i>Excepciones a la obligatoriedad del servicio de practica</i> je .....	24
4.3.3	<i>Obligaciones de Práctico y Capitán</i> .....	25
4.3.4	<i>Responsabilidad Civil de los prácticos</i> .....	25
4.3.5	<i>Formación de Prácticos</i> .....	26
4.4	PRACTICAJE EN MÉXICO .....	26
<b>5</b>	<b>CANAL DE PANAMÁ</b> .....	<b>29</b>
5.1	CONSTRUCCIÓN DEL CANAL.....	29
5.2	DESDE SU CONSTRUCCIÓN A LA ACTUALIDAD .....	33
5.3	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL CANAL.....	37
5.4	REGLAMENTO DE PRACTICAJE PANAMEÑO.....	38
5.5	REGLAMENTO PARA LA NAVEGACIÓN EN AGUAS DEL CANAL DE PANAMÁ .....	38
5.6	JUSTIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL CANAL .....	41
<b>6</b>	<b>RESULTADOS</b> .....	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>45</b>
<b>8</b>	<b>REFERENCIAS</b> .....	<b>47</b>



## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1:</b> Medios Prescritos para el Embarque de Prácticos.....	22
<b>Ilustración 2:</b> Ferdinand de Lesseps .....	30
<b>Ilustración 3:</b> Excavaciones en Corte Culebra .....	32
<b>Ilustración 4:</b> Tránsito inaugural del carguero Ancón .....	33
<b>Ilustración 5:</b> Jimmy Carter y Omar Torrijos, 07/09/1977 .....	35
<b>Ilustración 6:</b> Tinas de Reutilización de las Esclusas Pospanamax .....	36
<b>Ilustración 7:</b> Foto Aérea de las Esclusas.....	37
<b>Ilustración 8:</b> Tabla comparativa del practicaaje.....	43
<b>Ilustración 9:</b> Autor del trabajo cruzando el canal de Panamá .....	46



# 1 INTRODUCCIÓN

El practicaaje es una actividad universal en el ámbito de la navegación comercial. No obstante, la legislación internacional no hace especial hincapié en lo que afecta al practicaaje, sino que es el desarrollo de las normativas de los diferentes estados las que deben ser consideradas.

Las funciones asignadas a los diferentes participantes y las responsabilidades que dimanen de aquéllas, presentan diferentes matices cuyo conocimiento específico se aborda aquí, en este trabajo. En particular, lo referido al practicaaje en el canal de Panamá, cuya singularidad es destacable sobre la norma general mayoritariamente uniforme en cuanto a la relación práctico-tripulación-capitán, y que en el caso que nos ocupa, otorga al práctico, y en consecuencia a la institución a la que pertenece, la totalidad de la responsabilidad.

Además de por su practicaaje, el Canal de Panamá es un trayecto fascinante y obligatorio para muchos marinos, tanto profesionales como deportivos.

En este trabajo se presentan algunos hechos históricos sobre el Canal de Panamá, como su construcción, admirable y remarcable, de carácter universal, que rebasa el interés meramente de la navegación.



## 2 OBJETIVOS DEL INFORME

El objetivo principal de este trabajo es el de estudiar las singularidades del Canal de Panamá y en especial el de su practicaje, y para ello se quiere:

- Determinar las principales diferencias entre el practicaje del Canal de Panamá y nuestro país.
- Analizar las singularidades del practicaje del Canal de Panamá y ver cuán único es a nivel mundial.
- Definir las obligaciones acordes con la ley tanto del capitán como del práctico y su grado de responsabilidad.
- Determinar los distintos roles que un capitán ha de tomar durante las entradas y salidas de puerto dependiendo del modelo de practicaje de dicho país.





### 3 METODOLOGÍA

Para la realización de este informe se han utilizado fuentes bibliográficas del derecho marítimo, así como recursos obtenidos en la red. Mientras que las primeras se han usado para desarrollar el bloque teórico, cuya principal característica es su inalterabilidad en el tiempo, de los recursos online se han obtenido leyes o reglamentos con el fin de que sean fuentes fiables y estén actualizadas para el año 2020, fecha en la que se presenta este Trabajo Fin de Máster (TFM).

Esto incluye información obtenida del Boletín Oficial del Estado (BOE), Gaceta Oficial de la República de Panamá u otras resoluciones del derecho internacional.

En el estudio se desarrolla un apartado sobre Practicaje Mexicano además del panameño y español, intentando poner en contexto el trabajo, y con el fin de tener una mayor visión a la hora de buscar similitudes entre ellas.



## 4 FUNDAMENTO TEÓRICO

### 4.1 Contratos de practicaaje y tipos de practicaaje

Un práctico es un marino profesional experto en zonas portuarias o costeras determinadas y que presta un servicio de asesoramiento a los capitanes de buques u otros artefactos flotantes para dirigir con mayor seguridad su navegación y maniobra. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

Teniendo en cuenta la dificultad y riesgo que suponen estas situaciones, la ayuda del práctico ha sido considerada desde hace mucho tiempo valiosísima. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

Por otro lado, hay un interés público en la existencia y utilización de este servicio, por lo que suele ser objeto de regulación administrativa.(Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

La prestación del servicio de practicaaje se plasma entre el capitán y el práctico de forma contractual a través de un acuerdo bilateral entre ambos, mediante el cual el práctico se compromete a prestar sus servicios a cambio de unas tarifas ya preestablecidas. Se trata de un contrato "forzoso", ya que no existe libertad de ninguna de las partes para determinar su contenido, además de estar impuesto por la regulación.(Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006; Boletín Oficial del Estado (BOE), 2014; Bravo Fernández and Monedero Villén, 2018)

El contrato es consensual y no requiere forma escrita, sino que es suficiente con la solicitud del servicio por el capitán o el consignatario del buque. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

El practicaaje se puede clasificar según varios criterios. Estos son algunos de ellos:

Según su composición: (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

- **Practicaje público.**
- **Practicaje privado:** Son aquellas actividades de practicaje llevadas a cabo en puertos que no cuentan con servicio portuario de practicaje o con otras características excepcionales.

Según el origen y destino: (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

- **Practicaje de salida:** El servicio prestado por el práctico para dirigir el buque o artefacto flotante con seguridad desde su origen en la zona portuaria hasta los límites geográficos de la zona de practicaje o hasta el punto donde deje el buque.
- **Practicaje de entrada:** Servicio prestado por el práctico para trasladar un buque o artefacto flotante hasta su destino en zona portuaria.
- **Practicaje de maniobras náuticas dentro de puerto:** Servicio prestado para trasladar un buque o artefacto flotante desde un lugar a otro dentro de los límites del servicio de practicaje.

Según su obligatoriedad: (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

- **Practicaje obligatorio:** Servicio de practicaje prestado con carácter obligatorio.
- **Practicaje voluntario:** Servicio de asesoramiento prestado a solicitud del capitán de un buque o artefacto naval fuera de la zona de practicaje de puerto, o bien dentro del mismo en caso de que este no fuera obligatorio.

Según su posición: (PwC and Panteia, 2012)

- **Practicaje desde tierra (SBP):** Es un servicio de practicaje en el que el práctico ejerce desde una posición externa al barco. Es usado en algunos países, y normalmente en situaciones excepcionales, debido por ejemplo a situaciones climatológicas adversas en las que el práctico no pueda subir a bordo en condiciones de seguridad.
- **Practicaje a bordo:** Es el servicio de practicaje más habitual, en el que el práctico ejerce desde el mismo buque o artefacto flotante.

Según la función del práctico: (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006; Bravo Fernández and Monedero Villén, 2018)

- Ordenamientos que consideran al práctico un **asesor náutico** del capitán.
- Legislaciones en que el práctico **asume la dirección** de la maniobra del buque practicado.

### 4.2 Legislación Internacional de Practicaje

El practicaje es un tema escasamente abordado por la legislación internacional, y su regulación se deriva en gran parte a las normas estatales. De hecho, los convenios internacionales únicamente abarcan aspectos tales como la seguridad de operaciones de embarque y desembarque (ver Ilustración 1), ciertos procedimientos a realizar entre capitán y práctico, y su certificación. (Bravo Fernández and Monedero Villén, 2018)

# REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT



In accordance with SOLAS Regulation V/23 & IMO Resolution A.1045(27)

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

H.Q.S. "Wellington" Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN Tel: +44 (0)20 7240 3973 Fax: +44 (0)20 7210 3518 Email: office@impahq.org

This document and all IMO Pilot-related documents are available for download at: <http://www.impahq.org>

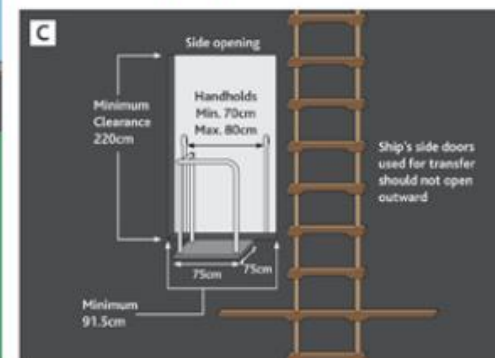
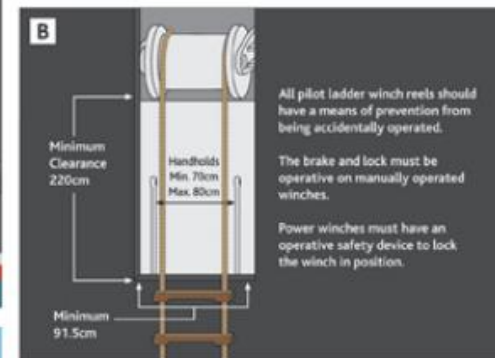
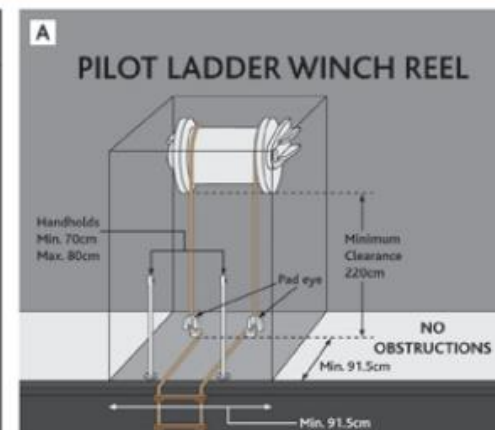
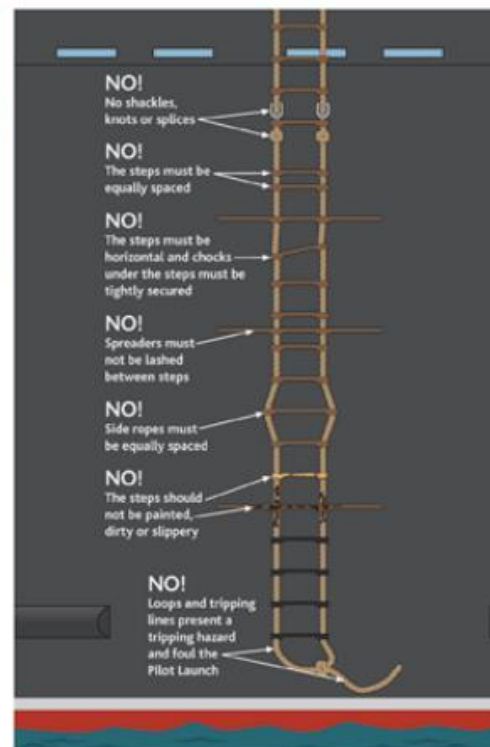
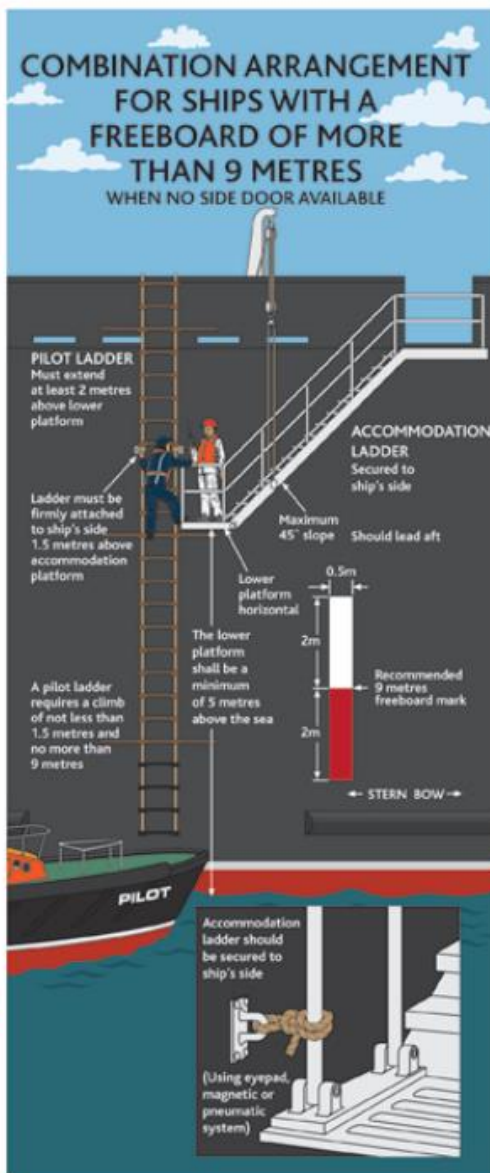
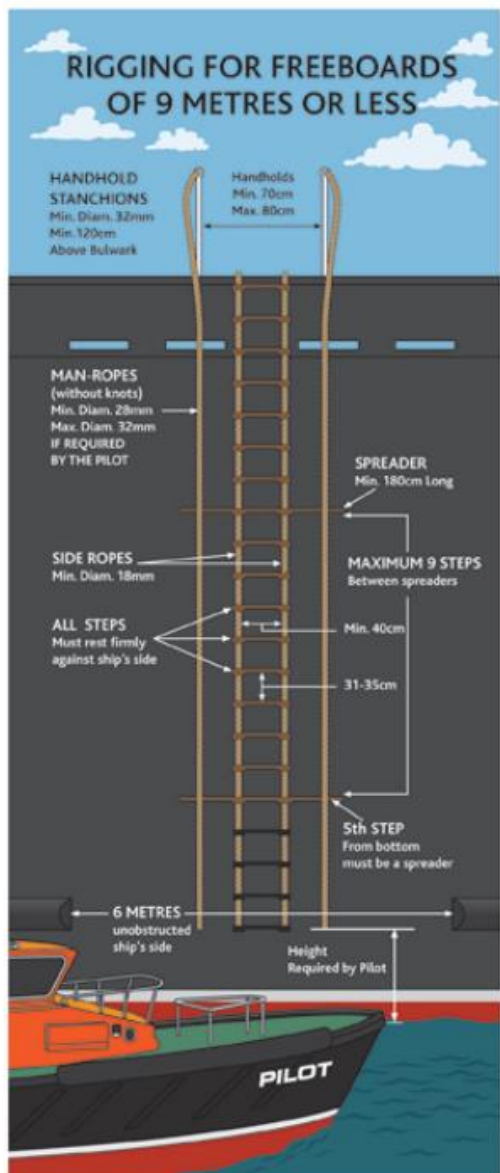


Ilustración 1: Medios Prescritos para el Embarque de Prácticos

Fuente: Organización Marítima Internacional, Asociación Internacional Marítima de Pilotos. IMO Resolución A.960. Recomendaciones sobre la formación y titulación de prácticos que no sean de altura y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura. Londres; 2004.

Entre otras, se encuentra la **Resolución A.960 de la IMO**, titulada “Recomendaciones sobre la formación y titulación de prácticos que no sean de altura y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura” (International Maritime Pilots Association and International Maritime Organization, 2004).

En este texto se reconoce la importancia de conocimientos especializados y experiencia que los prácticos han de tener, y concluyen que es conveniente administrar el practicaaje a nivel regional/local debido a su diversidad.

Es este el motivo por el cual recomiendan que sea la autoridad competente de practicaaje junto con diversas asociaciones las que establezcan los requisitos de admisión y obtención de títulos, así como la experiencia, requisitos o exámenes necesarios para garantizar su adecuada formación.

### 4.3 Legislación Española de Practicaaje

La legislación española en cuanto a practicaaje se refiere, está desarrollada en base a diversas prescripciones del Derecho Internacional y siguiendo expresamente las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, que como se ha dicho, son escasas, así como de los sistemas de practicaaje del resto de países de la Unión Europea. (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

Las normas españolas más destacadas y reseñables sobre esta materia son el Reglamento General de Practicaaje (RGP), la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPMM) y la Ley de Navegación Marítima (LNM).

A continuación, se explican los puntos más importantes.

### 4.3.1 Obligatoriedad del servicio de practicaaje

El art. 8 del Reglamento General de Practicaaje (RGP) establece la obligatoriedad de usar el servicio de practicaaje para entradas, salidas y maniobras náuticas que ejecuten todos los buques con un arqueo bruto igual o mayor de 500 GT de cualquier puerto en el que exista este servicio. (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

Además, también será obligatorio cuando así lo determine la Administración Marítima conforme a la Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (LREPS). (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

### 4.3.2 Excepciones a la obligatoriedad del servicio de practicaaje

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), de acuerdo con el art.9 del RGP podrá establecer exenciones de practicaaje en ciertos puertos. (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

Al mismo tiempo, teniendo en cuenta los conocimientos que un capitán pueda tener sobre el puerto, y analizando las características del buque, dificultad de los canales y otros factores, se podrá otorgar esta excepción a determinados capitanes o patrones para la no utilización del servicio portuario en zonas concretas.(Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)

Por último, quedan exentos los buques de guerra nacionales en los supuestos en los que dicho servicio implique la pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones. (Boletín Oficial del Estado (BOE), 1996)



### 4.3.3 Obligaciones de Práctico y Capitán

Las maniobras náuticas deben desempeñarse de forma que las partes implicadas colaboren durante toda su ejecución. Estas tendrán que estar planificadas conjuntamente, y a tal efecto, se intercambiará toda la información necesaria. (Boletín Oficial del Estado (BOE), 2014)

Si bien normalmente es el práctico el que imparte órdenes al timonel o a la máquina, es el capitán quien tiene la superior autoridad en todo lo relacionado con el gobierno del buque.

Se entiende de modo que el capitán consiente tácitamente las órdenes, incluso cuando la ejecución misma la haga el práctico. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006; Boletín Oficial del Estado (BOE), 2014)

### 4.3.4 Responsabilidad Civil de los Prácticos

La distribución de responsabilidades entre capitán y práctico, se fundamenta en el contenido del contrato de practica. A pesar de que el práctico esté a bordo, en caso de accidente, no cabe presumir la culpa del práctico, sino que esta requerirá de una prueba. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

En la práctica, suele ser difícil individualizar responsabilidad personal alguna, ya que un accidente puede deberse a un asesoramiento defectuoso combinado de un error en la ejecución de la maniobra. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006)

La responsabilidad civil en la que los prácticos puedan incurrir durante la prestación de sus servicios, como es habitual en el Derecho de la Navegación, está limitada en la LPMM. Se extiende a todos los sucesos en los que el práctico

responde civilmente de un daño, incluido cuando el perjudicado sea el naviero al que prestaba los servicios. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006; Boletín Oficial del Estado (BOE), 2011)

Esta está cifrada en veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se ha actualizado anualmente con la variación del IPC. (Boletín Oficial del Estado (BOE), 2011)

### 4.3.5 Formación de Prácticos

Los conocimientos generales y pruebas a superar para acceder al título de práctico están recogidos en la "Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio" (Boletín Oficial del Estado (BOE), 2007).

Por otro lado, el reciclaje de los prácticos está regulado en la "Resolución de 4 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante por la que se establecen los cursos de formación continua de los Prácticos". (Boletín Oficial del Estado (BOE), 2013)

## 4.4 Practicaje en México

En la legislación sobre practicaje en México determina que el práctico **asume la dirección** de la maniobra del buque practicado, y es por ello digno de mención en este estudio.

El artículo 58 de la ley de Navegación y Comercio Marítimo Mexicano (Diario Oficial de la Federación, 2016), define la responsabilidad de práctico y capitán.

En ella expone que el capitán tiene la obligación de atender las indicaciones del práctico, siempre que no exponga la seguridad de la embarcación, en cuyo caso, deberá relevarlo de su cometido.

Además, indica que el responsable de los daños y perjuicios debido a impericia, negligencia, descuido, temeridad, mala fe, culpa o dolo en sus indicaciones, será el práctico.

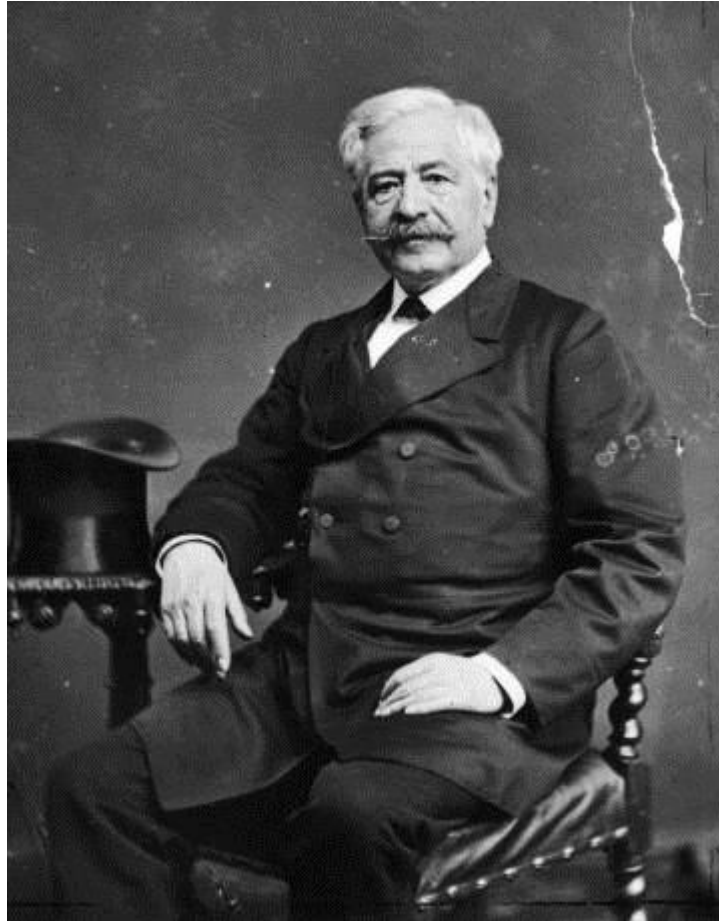


## 5 CANAL DE PANAMÁ

### 5.1 Construcción del Canal

El sueño de un paso interoceánico existía desde mucho antes de la construcción del canal de Panamá. Desde principios del siglo XVI Cristóbal Colón buscó tan ansiosa como inútilmente un estrecho o paso acuático que lo condujera al océano pacífico. (Andrés Araúz, 2006)

Durante siglos, el transporte se llevó a cabo por vías terrestres o mixtas, a pesar de que no se hubieran abierto canales ni, más próximos en el tiempo, tendido vías férreas. Ni siquiera el transporte rodado era efectivo al no existir caminos apropiados. Sin embargo, y a pesar de numerosos estudios acerca de su viabilidad, no fue hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando la idea de la construcción de un canal interoceánico se volvió muy popular, en especial con la inauguración del Canal de Suez (1869), promovido por el diplomático y empresario francés Ferdinand de Lesseps. (David McCullough, 1977; Andrés Araúz, 2006)



**Ilustración 2: Ferdinand de Lesseps**

**Fuente:** Suez y Panamá: dos canales, un hombre al mando y 150.000 obreros muertos [Internet]. 2019 [citado 25 abril 2020]. Disponible en: [https://elpais.com/elpais/2019/11/22/icon/1574416107\\_260109.html](https://elpais.com/elpais/2019/11/22/icon/1574416107_260109.html)

En mayo de 1879 la Sociedad Civil convocó un congreso internacional para discutir acerca de la construcción de un canal que uniera los dos océanos. En él se reunieron las principales autoridades del mundo. (Andrés Araúz, 2006)

Entre los asistentes, el ingeniero Godin de Lépinay discutió en contra de la construcción de un canal a nivel, abogando por un canal de esclusas. Con esto pretendía reducir en gran medida las excavaciones. Sin embargo, y en parte gracias a la fama y presencia dominante de Lesseps, sin ser ingeniero, ni tener conocimientos técnicos profundos y experiencia en las finanzas, su proyecto del canal a nivel se impuso en la votación. (David McCullough, 1977)

Presidida por el mismo Ferdinand de Lesseps, se constituyó la “Compagnie Universelle du Canal Interocéanique” (Compañía Universal del Canal

Interoceánico), que reunió el capital preciso vendiendo acciones y bonos. Los trabajos de excavación comenzaron oficialmente en 1881. (Andrés Araúz, 2006)

Para finales de ese mismo año ya eran más de dos mil hombres los que trabajaban en Panamá, la mayoría de ellos de origen afroamericano, mientras que se había descartado la posibilidad de contratar trabajadores del lugar. Para septiembre de 1883, y con el nuevo mandato de Jules Dingler, ya eran más de diez mil los hombres que trabajaban en las excavaciones. (David McCullough, 1977)

Estas obras fueron caracterizadas por los desprendimientos y muertes por enfermedad, además de por el despilfarro y falta de una organización efectiva. En 1884 ya había 19.243 empleados trabajando. (David McCullough, 1977)

El año 1885 fue el peor de todos, donde la fiebre amarilla, malaria, fiebre tifoidea, viruela, pulmonía, intoxicaciones, mordeduras de serpientes y otros, causaron estragos. (David McCullough, 1977)

Los años que siguieron, las cosas fueron a mejor, si bien la fiebre amarilla y malaria dificultaron profundamente las excavaciones, y el despilfarro de fondos, errores técnicos y derrumbes debilitaron la idea del canal francés. Finalmente, por dichas dificultades, y a pesar de que Lesseps hubo aceptado la construcción del canal con esclusas propuesto por Philippe Bunau Varilla, un tribunal civil declaró en febrero del 1889 la disolución de la Compañía Universal. (David McCullough, 1977)

Si bien el canal quedó incompleto, es importante señalar que según el historiador estadounidense David McCullough, los franceses lograron extraer 500 millones de metros cúbicos de tierra, el equivalente a dos tercios del total extraído en Suez. El coste total ascendió a 1.435 millones de francos, mil millones más que el coste total del canal de Suez. Por otra parte, se estima que en las excavaciones murieron alrededor de veinte mil personas. (David McCullough, 1977)

Debido a la necesidad estadounidense de abrir mercados e impulsados por su carrera imperialista, urgía la construcción de un canal interoceánico. Con todo, el senado estadounidense protagonizó la llamada “batalla de las rutas” entre los partidarios de la construcción de un canal en Nicaragua, y en Panamá, siendo esta última la más conveniente. (David McCullough, 1977; Andrés Araúz, 2006)

En 1902 se adoptó la ley Spooner con la que se autorizaba al presidente de Estados Unidos a comprar a un precio de no más de 40 millones de dólares las propiedades que la compañía francesa tenía en Panamá. (Andrés Araúz, 2006)

En noviembre de 1903 los Estados Unidos recibieron el control de la zona del canal de nueve kilómetros y medio de anchura entre las ciudades de Colón y Panamá. La concesión fue de cien años, renovable a elección estadounidense a cambio de una considerable suma y una renta anual. (David McCullough, 1977)

El 4 de mayo de 1904 los Estados Unidos tomaron posesión de las propiedades de la compañía francesa, y se comenzó su organización. (David McCullough, 1977)



**Ilustración 3: Excavaciones en Corte Culebra**

**Fuente:** Construction of Panama Canal [Internet]. 1913 [citado 25 abril 2020]. Disponible en: <https://www.loc.gov/pictures/item/2007663321/>

No fue hasta el 15 de agosto de 1914 cuando se inauguró el canal. No obstante, debido a los deslizamientos de tierra, no se abrió al comercio mundial hasta 1921. (David McCullough, 1977)





**Ilustración 4: Tránsito inaugural del carguero Ancón**

**Fuente:** El Canal de Panamá, una portentosa obra de ingeniería [Internet]. 2016 [citado 25 abril 2020]. Disponible en: <https://www.mandua.com.py/el-canal-de-panama-una-portentosa-obra-de-ingenieria-n227>

Teniendo en cuenta los esfuerzos de los franceses, así como estadounidenses, la construcción del Canal de Panamá, concluyó con un costo de aproximadamente 639 millones de dólares, y un costo en vidas humanas que podría llegar a los 25000. (Andrés Araúz, 2006)

### 5.2 Desde su construcción a la actualidad

Desde su construcción hasta la actualidad el canal ha sufrido dos acontecimientos principales: la cesión del Canal a Panamá en primer lugar, y su reciente ampliación en segundo.

El Tratado de Hay-Bunau Varilla, firmado en 1903, cedía a perpetuidad una franja de tierra de alrededor del canal a los Estados Unidos. Esta zona no se consideraba de territorio propio (al igual que Texas o Alaska), pero generaba

insatisfacción en la ciudadanía panameña al tener un territorio ocupado por los estadounidenses que dividía literalmente su país en dos partes.(LaFeber, 1989)

En la década de los 50 algunas organizaciones realizaron protestas simbólicas (como por ejemplo el izado de banderas panameñas dentro de la zona del canal) para instar al gobierno a que reclamara la soberanía de dicha zona. (LaFeber, 1989)

El 9 de enero de 1964, conocido hoy en día como “el día de los Mártires”, una bandera panameña resulto rota durante una de esas protestas pacíficas. Multitudes enfadadas se fueron acercando a la zona, en la que posteriormente hubo disturbios. A pesar de las discrepancias en las fuentes, se contabilizan aproximadamente 20 muertos y más de 300 heridos. (LaFeber, 1989)

Finalmente, el 7 de septiembre de 1977 se firmaron los tratados Torrijos-Carter, por los que la soberanía del Canal de Panamá se devolvería paulatinamente al país latinoamericano, pasando completamente el control a la ACP en 1999. (LaFeber, 1989)



**Ilustración 5: Jimmy Carter y Omar Torrijos, 07/09/1977**

**Fuente:** De La Espriella, Los Tratados Torrijos Carter [Internet]. 2017 [citado 25 abril 2020]. Disponible en: <https://www.thepanamanews.com/2017/09/de-la-espriella-los-tratados-torrijos-carter/>

Cuando el control y gestión del Canal de Panamá quedó transferida, el gobierno comenzó a preparar un plan para su modernización. Este era en esencia una ampliación para solventar la problemática que las predicciones de tránsito llevaban tiempo sacando a la luz.

Con la construcción de barcos cada vez más grandes, el canal tenía el riesgo de quedarse obsoleto y no atender a las necesidades del comercio mundial. (Aledo Tur, 2006; Manfredo, 2006)

De todas las propuestas presentadas, se optó por mejorar los cauces de navegación existentes, así como la construcción de un nuevo juego de esclusas. En el diseño de estas últimas, el principal problema al que enfrentarse era el hídrico. Las nuevas esclusas, al ser más grandes, también necesitan de más agua, y los reservorios de agua, principalmente el lago Gatún, no eran suficientes. (Aledo Tur, 2006; Aquino Sanabria *et al.*, 2018)

El primer proyecto presentado por la ACP para solventar este déficit incluía la construcción de tres nuevos lagos, que se utilizarían para la generación eléctrica y abastecimiento de agua, además de abastecer el lago Gatún. Sin embargo, fue descartado debido a la gran cantidad de población desplazada que habría provocado, la fuerte resistencia de los afectados, y los impactos ambientales que supondría. (Aledo Tur, 2006)

La alternativa fue el de las tinas de reciclaje. Esta consiste en tres cámaras laterales de agua a distintos niveles para cada esclusa. En vez de verter el agua, se transfiere por gravedad a las tinas, y se guarda para su reutilización en el próximo esclusaje. (Aledo Tur, 2006)



### Ilustración 6: Tinas de Reutilización de las Exclusas Pospanamax

**Fuente:** Programa de Ampliación del Canal de Panamá [Internet]. 2012 [citado 25 agosto 2020]. Disponible en: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2011/12/ProgramaOctubre2012.pdf>

Las obras duraron en total 7 años, y se excavaron en total 68 millones de metros cúbicos. Siendo las dimensiones de la cámara de 427m x 55m x 18,3m, puede ser cruzado por buques con una eslora de hasta 367,28 m, y una manga de 51,25m. (Ametller, 2019; Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)



### Ilustración 7: Foto Aérea de las Exclusas

**Fuente:** Fotos Aéreas octubre 2016 [Internet]. 2018 [citado 25 abril 2020]. Disponible en: <https://micanaldepanama.com/fotos-aereas-octubre-2016/>

### 5.3 Estructura organizativa del canal

La Autoridad del Canal de Panamá es una persona jurídica autónoma de Derecho Público constituida y organizada de acuerdo con la constitución y la “Ley N° 19 de 11 de junio de 1997”, que proporciona a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) el deber de administrar, hacer funcionar, conservar, mantener, mejorar y modernizar el Canal, así como del cumplimiento de otras actividades. (*Fundamentos Legales – Canal de Panamá*, no date; Autoridad del Canal de Panamá, 1997)

La ACP está dirigida por un administrador y subadministrador, y con la estrecha colaboración de una Junta Directiva compuesta por 11 miembros. (*Fundamentos Legales – Canal de Panamá*, no date; Autoridad del Canal de Panamá, 1997)

El Canal constituye un patrimonio inalienable del estado panameño, por lo que su continuidad y transmisión a generaciones venideras está garantizada. (Autoridad del Canal de Panamá, 1997)

### **5.4 Reglamento de practicaje Panameño**

Este reglamento está materializado en una resolución de la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá. Aquí, el practicaje se define como un servicio público y obligatorio para los buques que naveguen en aguas panameñas. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2003)

Sin embargo, el área de compatibilidad con las operaciones del Canal de Panamá está excluida de la aplicación de este reglamento, ya que es a la ACP a quien corresponde la administración de dicho canal. Es por ello por lo que existe la convivencia de dos tipos de practicaje en el país. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2003)

### **5.5 Reglamento para la navegación en aguas del canal de Panamá**

Motivado por los más de diecinueve años desde su publicación, así como por las distintas necesidades derivadas de la ampliación del canal y entrada en funcionamiento de las nuevas esclusas, el reglamento para la navegación en aguas del Canal de Panamá fue subrogado en diciembre de 2019, entrando en vigor un texto con varias actualizaciones y explicaciones adicionales. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

Este reglamento regula las actividades y servicios relacionados con el tránsito de buques del canal.

Siendo la ACP la gestora exclusiva del canal, todo buque está obligado a cumplir con los reglamentos, normas o instrucciones de esta. Los buques que lo transiten deberán llevar a bordo una copia oficial actualizada de los Reglamentos Marítimos para la operación del Canal de Panamá, emitida por la Autoridad. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

En el artículo 9, se definen ciertas palabras, expresiones y siglas. En el mismo, define que un práctico del canal *“es el práctico de la Autoridad debidamente capacitado y con licencia vigente expedida por la Junta de Inspectores de la Autoridad para realizar las funciones de practicaje en las aguas del Canal de Panamá”* mientras que practicaje es el *“Servicio prestado por la Autoridad mediante el cual el práctico del Canal toma el control del movimiento y navegación del buque en aguas del Canal en donde la Autoridad determine que se requiera un práctico a bordo”*. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

El practicaje está regulado en el Capítulo V. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

La sección primera (artículo 98-104) determina la obligatoriedad del practicaje. A excepción de las embarcaciones menores de menos de 20 metros, el practicaje es obligatorio en aguas del canal (área delimitada en el artículo 98), y será la Autoridad la que determine el número de prácticos en concreto. En caso de escasez de prácticos certificados, la Autoridad podrá suspender su carácter obligatorio. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

Es el práctico el que tiene el control del movimiento y la navegación del buque. No obstante, la tripulación será la responsable de la administración del buque, la práctica de la buena marinería, así como la correcta y oportuna transmisión y ejecución de las órdenes impartidas por el práctico. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

Adicionalmente el punto 3 del Artículo 111 dice que *“Tanto el capitán del buque como el oficial calificado [...] se cerciorarán de que la tripulación ejecute pronta y*

*cabalmente las órdenes del práctico en todo momento*". (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

A pesar de lo que se comenta en el anterior párrafo (y en el artículo 99 del reglamento para la navegación en aguas del Canal de Panamá), la doctrina comenta que el mando del buque es de carácter indisoluble, y recae sobre el capitán. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006; Bravo Fernández and Monedero Villén, 2018)

Esta aparente contradicción se explica con la diferenciación del "mando de la maniobra", que puede perfectamente asumirla un tercero, y el "mando del buque", que como se ha dicho, la ejerce siempre el capitán. Por ello, y gracias a su superior autoridad, podrá en cualquier momento destituir al práctico, o revocar sus órdenes, que igualmente derivará en su destitución. (Gabaldón García and Ruiz Soroa, 2006; Bravo Fernández and Monedero Villén, 2018)

En la sección segunda están las exenciones del practicaje obligatorio.(Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

Cabe destacar que en el artículo 107 hace referencia al tránsito de embarcaciones menores cuya eslora sea inferior a 20 m. A estos, salvo circunstancias especiales, se les asignará un asesor de tránsito, quien actuará como consejero y transmitirá a la tripulación los procedimientos a seguir basado en sus conocimientos y experiencia. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

Respecto al rol de la tripulación, cabe analizar el capítulo VI: Requisitos sobre la tripulación.(Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

De acuerdo con los artículos 108 y 109, los buques además de cumplir con los requisitos de tripulación establecidos en el STCW, deberán mantener turnos de guardia completos, como es usual en este tipo de tránsitos.(Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

Además establece las maniobras o zonas del tránsito donde configuraciones distintas de tripulantes deberán estar en sus puestos de trabajo. Por ejemplo



pasando el corte culebra, y haciendo referencia al punto 2, 3 y 5 del artículo 109, el jefe de máquinas deberá estar en el control de la máquina, y un oficial de puente junto a un marinero en el castillo de proa. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

El artículo 111 establece que el capitán o un oficial cualificado deberán estar presentes en el puente en todo momento con el fin de informar al práctico respecto a la maniobrabilidad del buque. (Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, 2019)

## 5.6 Justificación del Reglamento del Canal

Desde antes de la cesión del Canal al gobierno panameño, el tipo de practicaje, en el que el práctico toma el mando de la navegación, ha sido el mismo. (Dhude la Garza J., 1997)

Un estudio realizado en el año 1997 (Dhude la Garza J., 1997), enumeraba las ventajas y desventajas de este sistema para el Canal, con el objetivo de averiguar la conveniencia de mantenerlo tras la cesión del Canal a la ACP por parte de Estados Unidos, con la correspondiente transferencia de responsabilidades.

Esta se justifica por tres razones principales.

La primera de todas es la costumbre local, ya que el Canal de Panamá ha funcionado con este sistema desde sus inicios. (Dhude la Garza J., 1997)

En segundo lugar, se basa en las dificultades técnicas de las maniobras, así como los elevados costes de las instalaciones. Por ello, se invierte mucho en el papel del práctico, protegiendo la seguridad de esclusas, remolcadores, locomotoras, etc. (Dhude la Garza J., 1997)

Por último, y a fin de optimizar el cruce del canal, se alega que haciendo al práctico responsable de la navegación del buque, los viajes se hacen a la máxima velocidad técnica y coordinación posible, evitando pérdidas de tiempo como la que podría ocasionar un capitán que, a causa del desconocimiento, decide reducir la velocidad del buque a fin de garantizar su seguridad. (Dhude la Garza J., 1997)

## 6 RESULTADOS

En este estudio se han explicado las características principales del practicaaje del Canal, así como el de la legislación española y mexicana para así poder realizar la comparativa. En la Ilustración 8 se ve el resumen de las características de los dos primeros.

	España	Canal de Panamá
Obligatoriedad del Practicaaje	Para buques arque superior a 500 GT	Para buques de eslora mayor a 20 m.  El resto de buques llevarán un asesor de tránsito.
Práctico:	Asesor náutico del Capitán.	Asume la dirección de la maniobra.
Límite de responsabilidad:	Veinte euros por unidad de arque bruto del buque, con un tope máximo de un millón de euros (incremento anual).	N/A
¿Practicaaje desde tierra (SBP) admitido?	No	No

**Ilustración 8: Tabla comparativa del practicaaje**  
Fuente: Propia

En esta tabla se exponen las principales características del practicaaje de dos países. En la columna de la derecha está la información obtenida a cerca del practicaaje del Canal de Panamá, mientras que en la de la izquierda se encuentra

España, en representación de una amplia gama de países con una regulación muy similar a la nuestra.

Llama la atención que, en el canal, incluso los barcos de recreo lleven un asesor de tránsito (el equivalente a lo que la mayoría de legislaciones considera un práctico), mientras que los buques de eslora mayor a 20 m. necesitan un práctico.

A diferencia de lo habitual, en el Canal de Panamá el práctico asume la dirección de la maniobra. A pesar de ello, los capitanes no están exentos de responsabilidad, y le correspondería al naviero en caso de daños, demostrar que el práctico de la ACP fue negligente durante la maniobra.

Esta peculiaridad, si bien es la característica más conocida del practicaaje del Canal, se ha visto no ser única, ya que, entre otras, los prácticos mexicanos también disponen de autoridad legal para dirigir la maniobra.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo Mexicano dice explícitamente que el práctico deberá ser relevado de su puesto por el capitán si considera que pone en riesgo la seguridad del buque. Esto último, no sucede en la legislación panameña.

Sin embargo, y aunque el práctico asuma el "mando de la maniobra", la doctrina que comenta este tipo de practicaaje lo distingue del "mando del buque", que al ser de carácter irrenunciable, el capitán podrá en cualquier momento hacer valer su poder y relevar al práctico de su puesto.

La última fila de la tabla, hace referencia al practicaaje desde tierra que en Panamá, al igual que en España, no está admitido, además de carecer de sentido debido a las características del canal, en las que las condiciones de embarque serán siempre favorables.

## 7 CONCLUSIONES

Mientras que en contados países el práctico tiene la autoridad y obligación para tomar el mando de la maniobra, en el resto de ellos, no goza de tal poder.

La tripulación a su vez, y en especial el capitán, tiene un rol ligeramente distinto. Mientras que en la mayoría de países el capitán debe ser quien decida la derrota del buque (a sabiendas de que es el asesor el verdadero experto y conocedor de la zona), en lugares como el Canal de Panamá, o en México, el capitán deberá supervisar la dirección de la maniobra sin interferir, a no ser que vea el buque en peligro, en cuyo caso tendrá que revocar al práctico.

Si bien la jurisprudencia panameña nos enseña que en caso de accidente, será la ACP la responsable de los daños derivados del mismo, el capitán moralmente no puede inhibirse totalmente bajo circunstancias que a su juicio impliquen riesgo o peligro para las personas.

Aun cuando exista un contrato de practica que se está ejecutando por terceros, algo le corresponde. Por ello, estará en el deber de advertir al práctico de las faltas, y en caso de desacuerdo, revocar al práctico, independientemente de los conflictos causados a posteriori.

Como redactor del presente trabajo, ha supuesto una auténtica experiencia el haber tenido la oportunidad y satisfacción de cruzar dos veces el canal, hecho que despertó el interés por realizar este trabajo.

## Conclusiones

---



**Ilustración 9: Autor del trabajo cruzando el canal de Panamá**

**Fuente: Propia**

En uno de esos tránsitos, y en presencia del práctico, el capitán dio al oficial situado en proa instrucciones sobre la maniobra que se estaba realizando en el atraque de esclusas. A pie de esto, el práctico advirtió, también cordialmente, que sus comentarios no eran carentes de importancia en caso de accidente, y que ello podía a su juicio entenderse como una desautorización del práctico, y por ende, su revocación.

Este pequeño suceso sin carácter probatorio alguno, y de carácter anecdótico, es ilustrativo de las conclusiones aquí expuestas.

Es por ello la importancia de que el capitán conozca a rasgos generales los contratos de practicaaje de aquellos países de los que el buque visita.

## 8 REFERENCIAS

Aledo Tur, A. (2006) 'Desigualdad y grandes obras públicas: la ampliación del canal de Panamá', *Portularia*, 6, pp. 59–87. Available at: <https://www.redalyc.org/pdf/1610/161017317003.pdf> (Accessed: 1 September 2020).

Ametller, S. (2019) 'Ribagua Revista Iberoamericana del Agua Construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá', *Revista Iberoamericana del Agua*, 6:1(Ribagua), pp. 16–33. doi: 10.1080/23863781.2019.1595213.

Andrés Araúz, C. (2006) 'Un sueño de siglos: El Canal de Panamá', *Centro de estudios Latinoamericano 'Justo Arosemena'*. Panamá, 123, pp. 5–37.

Aquino Sanabria, A. M. et al. (2018) *Ampliación del Canal de Panamá*. Republica del Paraguay.

Autoridad del Canal de Panamá (1997) *Ley N° 19 Por la que se Organiza la Autoridad del Canal de Panamá*.

Boletín Oficial del Estado (BOE) (1996) *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*. España. Available at: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1996-6171> (Accessed: 15 July 2020).

Boletín Oficial del Estado (BOE) (2007) *Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio*. España. Available at: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-15087](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2007-15087) (Accessed: 29 August 2020).

Boletín Oficial del Estado (BOE) (2011) *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*. España. Available at:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467> (Accessed: 28 July 2020).

Boletín Oficial del Estado (BOE) (2013) *Resolución de 4 de febrero de 2013, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen los cursos de formación continua de los Prácticos*. España. Available at: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2013-3040](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2013-3040) (Accessed: 29 August 2020).

Boletín Oficial del Estado (BOE) (2014) *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. España. Available at: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877> (Accessed: 15 July 2020).

Bravo Fernández, Á. and Monedero Villén, D. J. (2018) *El servicio portuario de practica en España*. Comillas Universidad Pontificia. Available at: [https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/9914/discover?filtertype=author&filter\\_relational\\_operator=authority&filter=50cae02f-80ad-4c13-aa80-854eccaa0f54](https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/9914/discover?filtertype=author&filter_relational_operator=authority&filter=50cae02f-80ad-4c13-aa80-854eccaa0f54).

David McCullough (1977) *Un camino entre dos mares: La creación del Canal de Panamá*. Espasa. Available at: [www.librosmaravillosos.com](http://www.librosmaravillosos.com) (Accessed: 21 June 2020).

Dhude la Garza J., R. (1997) *La responsabilidad de los Prácticos del Canal de Panamá a partir del año 2000*. Universidad de Panamá.

Diario Oficial de la Federación (2016) *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Estados Unidos mexicanos.

*Fundamentos Legales – Canal de Panamá* (no date). Available at: <https://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/fundamentos-legales/> (Accessed: 30 August 2020).

Gabaldón García, J. L. and Ruiz Soroa, J. M. (2006) *Manual de derecho de la Navegación Marítima*. 3ª edición. Madrid: Marcial Pons.

International Maritime Pilots Association and International Maritime



## Referencias

---

Organization (2004) *IMO Resolución A.960, Recomendaciones sobre la formación y titulación de prácticos que no sean de altura y procedimientos operacionales para prácticos que no sean de altura*. Londres. Available at: <http://www.practicosgarruchacarboneras.com/sites/default/files/field/publicaciones/a960es-1-1.pdf> (Accessed: 15 July 2020).

Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá (2003) *Resolución J.D. No. 020-2003 Reglamento de Practicaje*. Panamá.

Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá (2019) *Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá*. Panamá.

LaFeber, W. (1989) *The Panama Canal. The crisis in historical perspective*. updated ed. New York: Oxford University Press.

Manfredo, F. (2006) 'Los estudios sobre la ampliación del canal de Panamá', *Centro de Estudios Latinoamericanos 'Justo Arosemena'*, 123, pp. 39–53. Available at: <https://www.redalyc.org/pdf/5350/535055621003.pdf> (Accessed: 1 September 2020).

PwC and Panteia (2012) *Study on Pilotage Exemption Certificates. Final Report*. Available at: [www.pwc.com](http://www.pwc.com) (Accessed: 26 June 2020).