

IÑAKI ZURUTUZA ARIGITA

EL PRACTICAJE

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2013

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRÓLOGO	17
ABREVIATURAS	21

CAPÍTULO I ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y MARCO NORMATIVO VIGENTE

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	25
1. Consideración previa: la delimitación básica de la función del práctico.....	25
2. Antecedentes históricos del práctico.....	28
2.1. El práctico en el Derecho romano. Las figuras del <i>gubernator navis</i> , el <i>proreus</i> y el <i>timonarius</i>	28
2.2. El práctico en la Baja Edad Media	32
A) Análisis de la figura en los textos europeos	32
a) Los Roles de Olerón.....	32
b) Las Leyes de Wisby	34
B) Análisis de la figura en los textos españoles	35
a) El Fuero de Layron.....	35
b) Las Partidas de Alfonso X	37
c) El Libro del Consulado del Mar.....	39
2.3. El práctico en la Edad Moderna	44
A) Tratamiento de la figura en los textos europeos.....	44
a) El <i>Guidon de la Mer</i>	44
b) La ordenanza de la marina Francesa de Luis XIV de 1681	47
B) Tratamiento de la figura en los textos ingleses.....	50
a) La organización del <i>pilotage</i> y la <i>Trinity House</i>	50
b) Las <i>Pilotage Acts</i> del siglo XVIII	51
C) Tratamiento de la figura en los textos nacionales. Las Ordenanzas de Bilbao 1737	52

	<u>Pág.</u>
II. RÉGIMEN JURÍDICO DEL PRACTICAJE	59
1. Derecho comparado	59
1.1. Apunte introductorio	59
1.2. Precedentes legislativos inmediatos	60
A) En el Derecho inglés	60
a) En el siglo XIX: desde la <i>Pilotage Act</i> de 1808 hasta la <i>Merchant Shipping Act</i> de 1894	60
b) En el siglo XX: desde la <i>Merchant Shipping Act</i> de 1894 hasta la <i>Pilotage Act</i> de 1987	61
a') La <i>Merchant Shipping Act</i> de 1894	61
b') La <i>Pilotage Act</i> de 1913 y la <i>Pilotage Act</i> de 1936	61
c') La <i>Merchant Shipping Act</i> de 1979 y la <i>Pilotage Act</i> de 1983	62
B) En el Derecho continental	63
a) Francia	63
a') En el siglo XIX: el <i>Code de Commerce</i> de Napoleón de 1807, el <i>Décret</i> de 12 de diciembre de 1806, y otros precedentes normativos posteriores en el siglo XIX	63
b') En el siglo XX: la Ley de 1928 sobre el <i>régime du pilotage dans les eaux maritimes</i> y las grandes leyes marítimas de los años 60	65
b) Italia: el <i>Codice per la Marina Mercantile e della Navigazione</i> de 1865 y el <i>Regolamento generale per il servizio di pilotaggio nei porti del Regno</i> de 1926	68
1.3. Derecho positivo	69
A) En Inglaterra: la <i>Pilotage Act</i> de 1987	69
a) Notas sobresalientes de la misma e influencia sobre la reciente legislación española relativa al practicaaje	69
b) Contenido	71
B) En Francia: la Ordenanza n.º 2010-1307 y el Capítulo I del Título IV del Libro III de la Quinta Parte de la Parte Legislativa del <i>Code des Transports</i> de 2010	71
C) En Italia	73
a) El <i>Codice della Navigazione</i> de 1942 y el <i>Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima)</i> de 1952	73
a') Introducción. El <i>Codice</i> y el Derecho regulador del practicaaje en Italia	73
b') Contenido del <i>Codice</i> y del <i>Regolamento</i> de 1952	74
b) La Ley de 1994, n.º 84, sobre la <i>riordino della legislazione in materia portuale</i>	76
2. Derecho español	77

	<u>Pág.</u>
2.1. Nota introductoria. La convivencia de normas públicas y privadas.....	77
2.2. Antecedentes legislativos históricos del practicaje.....	78
A) El Código de Comercio de 1829 como precedente más inmediato.....	78
B) Evolución de los precedentes legislativos del practicaje de acuerdo con su doble dimensión pública y privada desde el siglo XVIII hasta la actualidad	80
2.3. Derecho positivo.....	81
A) En el Derecho interno.....	81
a) El régimen jurídico-público	81
a') Integración del cuadro normativo: especial alusión al TR LPEMM de 2011 y al RGP de 1996.....	81
b') El RGP de 1996, una demanda de la LPEMM de 1992.....	84
b) El régimen jurídico-privado: las referencias del CCom de 1885 y de las leyes marítimas especiales	87
c) El Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de 2012.....	89
B) En el Derecho uniforme.....	91

CAPÍTULO II EL ESTATUTO JURÍDICO DEL PRÁCTICO

I. EL CONCEPTO DE PRÁCTICO	97
1. En el Derecho comparado	97
1.1. El concepto de <i>pilot</i> en Inglaterra.....	97
1.2. El concepto de <i>pilote</i> en Francia.....	98
1.3. El concepto de <i>pilota</i> en Italia	99
2. En el Derecho español.....	99
2.1. Notas introductorias.....	99
2.2. Elementos integrantes del concepto.....	102
A) El carácter de experto profesional. Alusión a su proceso de capacitación profesional.....	102
B) La función que desarrolla el práctico	106
a) Contenido material de su función: el asesoramiento ...	106
b) Objeto de su función: la realización de movimientos y operaciones portuarias. Especial referencia a la operación de amarre.....	108
c) Alcance espacial de su función (Remisión).....	112
C) El principio de preservación de la seguridad marítima	113
a) El principio de preservación o garantía de la seguridad marítima como fundamento de la existencia del práctico.....	113

	<u>Pág.</u>
b) Obligaciones para el práctico derivadas de este principio y consecuencias administrativas de su incumplimiento.....	116
II. EL PROCESO DE CAPACITACIÓN PROFESIONAL DEL PRÁCTICO...	119
1. Apunte introductorio.....	119
2. Marco normativo y competencia.....	119
3. El proceso de capacitación profesional: requisitos y fases.....	120
3.1. Requisitos en relación con el reconocimiento de la capacitación profesional de los aspirantes a práctico.....	120
A) Requisitos previos a la actividad de practicaje: los requisitos de titulación y profesionales (1.ª fase).....	120
a) Los requisitos de titulación profesional.....	120
b) Los requisitos de experiencia profesional.....	122
B) Requisitos relativos a la actividad de practicaje propiamente dicha: las pruebas «para el reconocimiento de la capacitación profesional» o pruebas de acceso teóricas generales y específicas y el «periodo de prácticas» o pruebas de acceso prácticas (2.ª y 3.ª fase).....	122
a) Nota introductoria.....	122
b) Regulación legal y terminología.....	123
c) Las pruebas «para el reconocimiento de la capacitación profesional» o pruebas de acceso teóricas generales y específicas (2.ª fase).....	125
a') Primera parte: las «pruebas generales» o «pruebas de conocimiento general».....	125
b') Segunda parte: las «pruebas específicas» o «pruebas específicas de cada puerto».....	126
d) El «periodo de prácticas» o pruebas de acceso prácticas (3.ª fase).....	127
C) Requisitos que culminan el proceso: la habilitación y el nombramiento.....	128
a) La habilitación (4.ª fase).....	128
b) El nombramiento (5.ª fase).....	129
3.2. Requisitos en relación con el mantenimiento de la capacitación profesional de los prácticos: el cumplimiento de las condiciones de formación permanente y reciclaje.....	129
A) La realización y superación de los «cursos de formación» y de las «pruebas de suficiencia».....	129
B) La superación de los reconocimientos médicos.....	130

CAPÍTULO III EL SERVICIO DE PRACTICAJE

I. ORIGEN Y EVOLUCIÓN NORMATIVA.....	131
1. Precedentes legislativos.....	131

	<u>Pág.</u>
1.1. El germen de la publicación o configuración como servicio de la actividad de practicaaje	131
A) Las Ordenanzas Generales de la Armada de Carlos III de 1793	131
B) Las Bases Generales de 1886	131
1.2. La reglamentación del servicio de practicaaje a lo largo del siglo XX	132
2. La regulación del servicio de practicaaje conforme a la normativa vigente	133
II. CONCEPTO DEL SERVICIO CONFORME AL DERECHO ESPAÑOL VIGENTE	133
1 Las referencias normativas al concepto	133
2. Aspectos del concepto	134
2.1. El contenido material y el objeto del servicio	134
2.2. El alcance espacial del servicio	134
2.3. La prestación del servicio a bordo del buque	137
2.4. La prestación del servicio en condiciones de seguridad y el principio de preservación de la seguridad marítima como fundamento de la existencia del servicio	139
2.5. El régimen jurídico del servicio	139
2.6. La obligatoriedad del servicio y sus excepciones	140
III. LA GESTIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE. EVOLUCIÓN	143
1. De acuerdo con la LPEMM de 1992 y el RGP de 1996	143
1.1. Las referencias normativas a los sistemas de gestión existentes.	143
1.2. La prestación del servicio conforme al sistema de gestión directa	144
1.3. La prestación del servicio conforme al sistema de gestión indirecta	145
1.4. La prestación del servicio conforme a un sistema de gestión privada en algunos casos excepcionales	146
2. De acuerdo con la LSP de 2003 y la LSP de 2010. La implantación de un sistema privado como modelo predominante	147
2.1. En la LSP de 2003	147
A) Las referencias normativas favorables a un sistema de gestión privado	147
B) La licencia como presupuesto para la prestación del servicio conforme a este modelo privado de gestión	148
C) El fracaso de este modelo privado y valoración de los sistemas de gestión existentes	150
2.2. En la LSP de 2010	152
A) Confirmación de la tendencia a adoptar un modelo privado de gestión a través del sistema de la licencia	152
B) Incidencia de los sistemas de gestión directa e indirecta	154
3. De acuerdo con el TR LPEMM de 2011	155
4. A modo de síntesis	156

	<u>Pág.</u>
IV. LA COMPETENCIA SOBRE EL SERVICIO DE PRACTICAJE	157
1. Consideraciones iniciales	157
2. Las competencias de la Administración marítima	159
3. Las competencias de la Administración portuaria.....	160
V. NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO DE PRACTICAJE	161
1. El servicio de practicaaje como servicio público.....	161
2. La configuración del practicaaje como servicio público en función del sistema de gestión.....	164
2.1. Introducción. Enfoque de la cuestión	164
2.2. El servicio de practicaaje antes de la LPEMM de 1992	165
2.3. El servicio de practicaaje después de la entrada en vigor de la LPEMM de 1992 y hasta la entrada en vigor de la LSP de 2003.	165
2.4. El servicio de practicaaje como servicio portuario básico en la LSP de 2005	166
2.5. El servicio de practicaaje como servicio técnico-náutico en la LSP de 2010 y en el TR LPEMM de 2011	168
3. Recapitulación.....	170

CAPÍTULO IV EL CONTRATO DE PRACTICAJE

I. EL PRACTICAJE COMO CONTRATO	173
1. La dimensión contractual del practicaaje.....	173
2. El contrato de practicaaje como contrato auxiliar de la navegación marítima y de la explotación empresarial del buque. Significación económica.....	176
II. CARACTERES GENERALES DEL CONTRATO DE PRACTICAJE	181
1. La atipicidad legal	181
2. La mercantilidad	185
3. La bilateralidad	186
4. La onerosidad	187
5. La consensualidad	188
6. El contrato dictado y generalmente forzoso	188
III. LA FORMA EN EL CONTRATO DE PRACTICAJE	193
IV. LOS ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE PRACTICAJE.	195
1. El práctico	195
1.1. La condición de parte contratante en función del sistema de gestión	195
1.2. Corporación de prácticos y condición de parte contratante	195
2. El naviero	196
2.1. La posición del naviero como parte del contrato	196
2.2. La función auxiliar del capitán en el contrato de practicaaje.....	196
A) Las relaciones jurídicas internas: la relación entre naviero y capitán.....	196

	<u>Pág.</u>
a) La relación jurídico-laboral	197
b) La representación	198
B) Las relaciones jurídicas externas: la relación entre capitán y práctico.....	199
V. CONTENIDO DEL CONTRATO DE PRACTICAJE. OBLIGACIONES DE LAS PARTES.....	201
1. Las obligaciones del práctico	201
1.1. La obligación de asesoramiento: su alcance.....	201
A) Consideraciones previas.....	201
B) En la legislación vigente.....	201
C) En el ALNM de 2012.....	204
D) Pautas para su concreción práctica: del asesoramiento a la ejecución de maniobras.....	206
1.2. Obligaciones complementarias	209
2. Las obligaciones del naviero	211
2.1. La obligación principal del pago del precio al práctico.....	211
2.2. La obligación accesoria de velar por la seguridad del práctico a bordo	212
VI. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE PRACTICAJE	212
1. Aproximación a la cuestión	212
2. El contrato de practicaaje como un arrendamiento de servicios.....	213
3. El contrato de practicaaje como un arrendamiento de obra.....	217
4. Naturaleza <i>sui generis</i> o particular del contrato.....	221
VII. EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE PRACTICAJE	223

CAPÍTULO V

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL PRACTICAJE

I. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL DERIVADA DEL CONTRATO DE PRACTICAJE.....	225
1. La responsabilidad del práctico frente al naviero.....	225
1.1. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de su obligación principal de asesoramiento	225
1.2. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de sus obligaciones complementarias	238
2. La responsabilidad del naviero frente al práctico.....	240
2.1. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de su obligación principal del pago del precio.....	240
2.2. Por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso de su obligación accesoria de velar por la seguridad del práctico a bordo	252
II. LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL.....	254
1. Planteamiento inicial	254

	<u>Pág.</u>
1.1. Delimitación de los supuestos de actuación culposa del práctico frente a terceros	254
1.2. Posición de los terceros perjudicados por la actuación culposa del práctico respecto del naviero	259
2. La responsabilidad del naviero por la actuación culposa del práctico y la responsabilidad del práctico.....	260
2.1. En relación con las reclamaciones de origen contractual	260
A) Supuestos	260
B) Derecho interno.....	260
C) Derecho uniforme.....	271
2.2. En relación con las reclamaciones de origen extracontractual ...	274
A) Supuestos	274
B) Derecho interno.....	274
C) Derecho uniforme.....	291
III. LA ACCIÓN DE REPETICIÓN DEL NAVIERO FRENTE AL PRÁCTICO.	292
IV. LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PRÁCTICO.	294
1. Derecho interno	294
2. Derecho uniforme	297
BIBLIOGRAFÍA	301

PRÓLOGO

El libro que ahora procedemos a prologar tiene su origen, como tantos otros, en una tesis doctoral que, bajo nuestra dirección, defendió Iñaki Zurutuza Arigita el día 11 de abril de 2013 en la Universidad Pública de Navarra. El Tribunal que juzgó este trabajo y que tuvo a bien otorgarle la máxima calificación estuvo presidido por el doctor don Andrés J. Recalde Castells, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid, actuando como vocal y secretario, respectivamente, los doctores don Alberto Empananza Sobejano, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad del País Vasco, y don José Luis Gabaldón García, profesor titular de Derecho mercantil de la Universidad Carlos III de Madrid y catedrático de Escuela Náutica. El trabajo contó, asimismo, con dos evaluadores externos en las personas de los doctores don Juan Luis Pulido Begines, catedrático de Derecho mercantil de la Universidad de Cádiz, y don José Manuel Martín Osante, profesor titular de Derecho mercantil de la Universidad del País Vasco.

Ahora bien, la presentación de un libro de estas características ni puede ni debe circunscribirse únicamente a su contenido, sino que, además, obliga a detenerse ante la personalidad de su autor: Iñaki Zurutuza concluyó la licenciatura en Derecho en el año 2003 prosiguiendo, a continuación, los estudios de tercer ciclo, los cuales desembocaron, a partir de comienzos de 2006, en la elaboración de la tesis doctoral que se encuentra en el origen de este trabajo. Durante dicho periodo, el hoy doctor Zurutuza ha disfrutado de diferentes becas y ayudas predoctorales que le han permitido completar esta primera y esencial etapa de su formación en reconocidos centros universitarios de los países de nuestro entorno. Incorporado como ayudante de Derecho mercantil al Departamento de Derecho Privado de la Universidad Pública de Navarra a comienzos del año 2009, Iñaki Zurutuza ha venido desempeñando con entusiasmo tanto su labor docente como investigadora, destacando en relación con este último aspecto de la actividad académica varios trabajos relacionados con el que ahora prologamos y que fueron objeto de publicación en la prestigiosa Revista de Derecho del Transporte. Entre otros, merecen ser destacados los siguientes: «Responsabilidad de la Administración por la actuación culposa del práctico: notas sobre la condición jurídica del práctico, la naturaleza jurídica del servicio de practicaje y la incidencia de los modelos de gestión del servicio», en Revista de Derecho del

Transporte, núm. 2, 2009 (pp. 35-70); «Las corporaciones de prácticos: aspectos jurídicos», publicado primero en Revista de Derecho del Transporte, núm. 3, 2009 (pp. 85-109), y después en Estudios de Derecho mercantil: En memoria del profesor Aníbal Sánchez Andrés (J. C. Sáenz García de Albizu, F. Oleo Banet y A. Martínez Flórez, coords.), Pamplona, 2010 (pp. 1863-1889); y finalmente, «El servicio de practica en la nueva legislación portuaria», en Revista de Derecho del Transporte, núm. 5, 2010 (pp. 105-124).

En cuanto al tema abordado en el libro, es preciso destacar, por encima de cualquier otra circunstancia, su novedad, en el sentido de que no es posible encontrar en nuestra literatura jurídico-mercantil ningún otro ejemplo equivalente a través del cual se ofrezca un tratamiento multidisciplinar como el realizado por el doctor Zurutuza. Pero si la novedad constituye la principal referencia del trabajo, tampoco es posible olvidar su actualidad en un momento como el presente, en el que parece haberse dado un nuevo impulso a la proyectada reforma de nuestra legislación marítima.

Por lo demás, el trabajo aparece estructurado en cinco capítulos de los cuales el primero está dedicado al estudio de los antecedentes históricos del práctico y al análisis del marco normativo del practica tanto en España como en los países de nuestro entorno. A continuación, los tres capítulos siguientes abordan, respectivamente, el estatuto jurídico del práctico, el servicio de practica y el contrato de practica; así, esta estructura se acomoda a la polivalente fisonomía del practica, varias veces apuntada por el recordado en tantas ocasiones profesor Aníbal Sánchez Andrés, quien tuvo la ocasión de sugerir que la disciplina de esta institución debería articularse sobre los aspectos tratados en estos tres capítulos. Finalmente, el quinto y último capítulo se ocupa de la responsabilidad civil derivada del practica, incluyendo el examen tanto de los supuestos de responsabilidad contractual del práctico frente al naviero y viceversa, como de los supuestos de responsabilidad extracontractual, y también el estudio de la acción de repetición del naviero frente al práctico, así como de la limitación de la responsabilidad de éste.

Llegados al punto en que nos encontramos, consideramos que no se trata de anticipar más datos que el lector interesado, sin duda, irá descubriendo y valorando paso a paso por su propios medios; ahora bien, tampoco sería justo que dejásemos pasar esta ocasión sin manifestar públicamente la satisfacción que nos ha producido el resultado final del trabajo que ahora prologamos y sin felicitar de forma sincera y esperanzada a su autor, el doctor Iñaki Zurutuza Arigita, para quien deseamos un brillante porvenir en la trayectoria universitaria que hoy prosigue; un deseo fruto, por una parte, del afecto hacia su persona y, por otro, de la inversión que la universidad ha realizado y continúa llevando a cabo en su formación. En el contexto actual, con el horizonte umbrío que se presenta para la universidad pública española, permítasenos recordar a modo de estímulo las palabras de Eduardo Galeano: «La utopía está en el horizonte. Camino dos pasos, ella se aleja dos pasos y el horizonte se desplaza diez pasos más allá. ¿Entonces para qué sirve la utopía? Para eso, sirve para caminar», siempre teniendo presente, claro está, el pensamiento aristotélico: «La esperanza es el sueño del hombre despierto».

Para poner fin a estas líneas de presentación de la obra, no podemos por menos que manifestar nuestro más sincero agradecimiento tanto a los miembros del Tribunal como a los evaluadores externos que tuvieron la ocasión de juzgar este trabajo y de enriquecerlo con sus aportaciones y sugerencias; sin embargo, el capítulo de agradecimientos quedaría incompleto si omitiésemos la necesaria referencia a la Universidad Pública de Navarra, en cuyo seno ha venido gestándose el trabajo y, muy especialmente, a la propia editorial al posibilitar que la obra pueda ver la luz.

Pamplona/Iruña, primero de mayo de 2013.

Juan Carlos SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU
Rafael LARA GONZÁLEZ
Catedráticos de Derecho mercantil
de la Universidad Pública de Navarra

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y MARCO NORMATIVO VIGENTE

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1. Consideración previa: la delimitación básica de la función del práctico

Aunque es verdad que el concepto de «práctico», dentro de Europa de uso exclusivo en España ¹, es relativamente reciente ², igualmente cierto es que el

¹ El práctico en España coincide con el «piloto» de la gran mayoría de los países del entorno, en los cuales se ha acuñado, para referirse a la persona que desarrolla las funciones del práctico, un término de raíz lingüística común: se habla del *pilot* de los países anglosajones, del *pilote* francés, del *pilota* italiano o del *piloto* portugués. Para explicar el porqué del uso de este término común, se hace imprescindible el análisis de su etimología, que para la doctrina es en gran medida dudosa, si no desconocida; en este sentido, *vid.* G. RIPERT, *Droit Maritime*, t. I, 4.ª ed., Paris, 1950, p. 729, y R. FERNÁNDEZ GUERRA, *El contrato de practicaje*, Barcelona, 1996, p. 15. Varios han sido los intentos por encontrar un origen a esta expresión: según P. ASCOLI, voz «Pilota», en *Il Digesto Italiano* (L. LUCHINI, dir.), vol. XVIII, Parte 2.ª, Torino, 1906-1912, p. 878, derivaría del término *pileum*, esto es, el atributo, gorro o sombrero doctoral que se reservaba a los reputados astrólogos o expertos en la consulta y el conocimiento de las estrellas, pero también del término céltico *pil* (barca), que a su vez procedería de *pull* (tronco). En una opinión más extendida y consolidada, se cree que proviene de los vocablos holandeses *peilen* (medir), *let* (plomo) o *loot* (escandallo), con los cuales se describiría en el pasado la práctica de navegar en puertos y parajes dificultosos con la sonda en la mano, con el fin de averiguar la profundidad y la morfología de la superficie marina; a este respecto, *vid.* J. GARRIGUES, *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, 6.ª ed., Madrid, 1974, p. 616, J. J. LÓPEZ AMO, *La responsabilidad del capitán con práctico a bordo*, Madrid, 1983, p. 27, y F. MIRANDA VIRTO, «Prácticos y practicajes», en *Semanas valencianas de Derecho Marítimo*, Valencia, 1963, p. 152, quien se remite a la opinión de DANJON. También se expresa que para explicar el origen de la palabra «piloto» los autores modernos tienden a afirmar que ésta procede del término del griego popular empleado para designar la palabra timón, esto es, del término *pedon*, que por evolución fonética habría derivado a *pedoto*, *pedota*, y *pilota*; así, *vid.* AAVV, *A pilotage em Portugal: aspectos histórico-jurídicos*, Lisboa, 1992, p. 61. En relación con la etimología del *pilote* francés, los nombres de *locman* y *lamaneur*, empleados en Francia para hacer referencia a los pilotos costeros, procederían del práctico holandés conocido como *lootman* (hombre de la sonda), que a su vez proviene del término latino *loci macens*. Por su parte, en Alemania el práctico se conoce como *lotse* o *lotsman*, y derivaría de *lod*, *ladocege* (indicador de la vía). Cfr. especialmente S. CRISAFULLI-BUSCEMI, *Pilota pratico. Corporazione dei Piloti, Contratto di Pilotaggio*, 2.ª ed., Roma, 1992, p. 41 en nota núm. 18, donde se resumen todos los orígenes atribuidos a la voz «piloto»; también AAVV, *A pilotage em Portugal...*, cit., pp. 61 y

(Véase nota 2 en página siguiente)

mismo encarna a una de las figuras más antiguas y oscuras que presenta el mundo marítimo³. Para estudiar el tratamiento que los textos históricos han venido dispensando a la figura que actualmente representa el práctico, se hace preciso distinguir previamente la función que de un modo básico le es atribuida a éste conforme al Derecho vigente. De esta forma, una vez quede básicamente delimitada su función actual, es decir, una vez se determine cuál es el contenido material de ésta, cuáles son su finalidad o finalidades, y cuál es el ámbito espacial de su desarrollo, se podrá identificar a las personas que con una denominación diversa a la de «práctico» han venido desempeñando en cada época del pasado el cometido asignado al práctico de nuestros días, al tiempo que se podrá observar cómo ha ido evolucionando su función, y por tanto su concepto, en cada una de esas etapas históricas.

El Derecho positivo en España ofrece un concepto de práctico a través del art. 2.2.e) del vigente Reglamento General de Practicaje de 1996, aprobado por el RD 393/1996, de 1 de marzo (RGP de 1996 y RD 393/1996 en adelante). Así, según este precepto, el práctico «es la persona que previa su correspondiente habilitación y nombramiento, asesora a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, rías o barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación». A tenor de esta definición legal se deduce que la función del práctico consiste fundamentalmente

62, y R. FERNÁNDEZ GUERRA, *El contrato...*, cit., p. 15, quien se remite en este punto a las consideraciones de A. MARCANTETTI, *Le pilotage maritime en Europe. Histoire des législations sur le pilotage*, Tesis, Marseille, 1987, pp. 52 y ss.

Recapitulando, el recurso a todos estos vocablos para explicar la etimología de la palabra «piloto», cuyos diversos significados pueden relacionarse con las funciones que los prácticos han venido desempeñando a lo largo de la historia, permite extraer la conclusión de que en sus orígenes, el práctico llevaba a cabo su tradicional función de guía o conducción de la nave a partir de la observación del cielo y el mar mediante el uso del timón y de la sonda, la cual se convirtió en la herramienta indispensable de su trabajo durante muchos siglos. En este mismo sentido, F. MIRANDA VIRTO, «Prácticos y practicajes», cit., p. 152, expresa que «estas etimologías [...] nos dan a conocer el verdadero oficio del Práctico, y por ellas podríamos definirlo como el hombre que conduce el barco a su lugar, porque sabe navegar y conoce las profundidades del mar, con los bajos y escollos que en él puedan existir».

² Como afirma I. ARROYO MARTÍNEZ, «Otros contratos de utilización del buque (IV) y de la aeronave», en *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, 2.ª ed., Pamplona, 2007, p. 1532, el origen de la expresión «práctico» es discutido. No obstante, posteriormente se verá [*vid. infra* Capítulo I, 1, 2, 2.3, C)] que el concepto de «práctico» aparece citado por primera vez en las Ordenanzas de Bilbao y que el mismo seguramente se acuñó para distinguir la figura que actualmente representa de la figura del piloto, quien es el segundo jefe del buque en España. Esta figura del piloto se encuentra regulada en los arts. 626 y ss. del CCo vigente Código de Comercio de 1885, publicado por el RD de 22 de agosto de 1885 (CCo de 1885 en adelante).

³ G. RIPERT, *Droit Maritime*, t. I, 4.ª ed., cit., p. 729, al referirse al práctico denominado *lamanneur*, conocido en el pasado como *locman* o *loci manens*, expresa que «*le pilote est un des plus anciens personnages que nous présente le droit maritime*». Por su parte, afirma M. NAVAJAS REBOLLAR, *Régimen Jurídico-Administrativo de los Puertos*, Madrid-Barcelona, 2000, p. 189, que el origen de los prácticos o pilotos prácticos de los puertos se remonta en el tiempo a la propia existencia de los puertos como parajes de la costa en los cuales los barcos obtenían protección frente a la acción del mar y de otros elementos. Asimismo, sobre el origen o los precedentes más remotos de los prácticos, *vid.* A. VIALARD, «*Pilotage maritime et responsabilités. Réflexions sur quelques questions anciennes et nouvelles*», *Annuaire de Droit Maritime et Aéro-Spatial*, vol. IX, 1991, p. 19.

en prestar un asesoramiento a los capitanes de los buques y de los artefactos flotantes. Concretamente, de esta definición se infiere: que el contenido material de su función es indicar «...la derrota conveniente de la nave...» y otras «...maniobras náuticas necesarias...»; que las finalidades de esta función son facilitar a los buques movimientos de entrada, de salida, interiores y exteriores, y otras operaciones como fondeos, atraques y desatraques; y que el ámbito espacial de su función es el desarrollo de la misma en determinados lugares geográficos, a saber, en puertos, ríos, rías, barras, fondeaderos, boyas, cargadores exteriores, diques y otras áreas.

Asimismo, además de su propia función, el concepto normativo de práctico incluye otros dos elementos que tácita o expresamente se deducen del tenor del texto del referido art. 2.2.e): tácitamente, su carácter de experto profesional, como un requisito *sine qua non* para poder ejercer su función, al exigirle la previa «...habilitación y nombramiento,...»⁴; expresamente, la preservación de la seguridad marítima, como principio cuyo respeto justifica tanto la existencia del práctico como la necesidad del desarrollo de su función⁵.

Abundando en la cuestión antes planteada, la delimitación de la función del práctico, en relación con su contenido material, de este art. 2.2.e) se desprende que el asesoramiento consiste en indicar la «...derrota...» y otras «...maniobras náuticas...» a la nave. Por un lado, indicar la «derrota» significa señalar el rumbo o dirección que en su navegación debe seguir el buque practicado, o lo que es lo mismo, ayudar a navegar al buque guiándolo; por otro lado, la referencia a la indicación de otras «maniobras náuticas necesarias» *a priori* quizá resulta demasiado vaga, pues en la propia definición no se aclara cuáles son éstas⁶. En cualquier caso, tanto una forma de asesorar como la otra tendrían como último objetivo garantizar «...una mayor seguridad de la navegación». En cuanto a la finalidad de su función, el art. 2.2.e) deja claro que el práctico lleva a cabo su labor de indicar la derrota del buque para facilitar a éste bien movimientos de entrada, de salida, interiores o exteriores en los puertos, bien ciertas operaciones náuticas, es decir, fondeos, atraques o desatraques por estos mismos espacios o sus proximidades. Por último, respecto al ámbito espacial de su función, aunque ésta se desarrolla generalmente en el ámbito portuario, conforme al art. 2.2.e) también existen otros lugares marítimos en los que el práctico puede llevar a cabo su cometido, como «... ríos, rías, barras, fondeaderos, boyas, cargadores exteriores y diques,...». Por cuanto la mayoría de estos lugares se localizan en puntos próximos a un puerto, podría afirmarse que el desarrollo de la función del práctico de indicar la derrota en torno a ellos no constituye, propiamente, un practicaje distinto del portuario en sí. No obstante, de forma menos habitual el práctico puede desarrollar su función en los ríos y «...en otras áreas,...», de lo que

⁴ Vid. *infra* Capítulo II, I, 2, 2.2, A) y Capítulo II, II.

⁵ Vid. *infra* Capítulo II, I, 2, 2.2, C), a).

⁶ Estas «...maniobras náuticas necesarias...» a las que alude este art. 2.2.e) forman parte del contenido del asesoramiento que presta el práctico y deben distinguirse de «...las maniobras náuticas...» a las que se refiere el art. 2.1 del mismo RGP de 1996; estas últimas constituyen una de las finalidades del propio asesoramiento del práctico, en el sentido de que éste facilita la realización de dichas maniobras dentro del puerto. Ulteriormente se intenta aclarar cuáles son todas estas «maniobras náuticas», tanto las mencionadas en el art. 2.2.e) como las referidas en el art. 2.1 [*vid. infra* Cap. II, I, 2, 2.2, B), b)].

se deduce que el practicaaje también puede prestarse en otras zonas distintas a la zona estrictamente portuaria⁷.

En definitiva, conforme a este somero análisis del contenido del vigente art. 2.2.e) del RGP de 1996, de momento puede afirmarse: que el contenido material de la función del práctico consiste en asesorar a los capitanes, dirigiendo (o guiando o conduciendo) a sus buques e indicándoles otras maniobras náuticas que se hagan necesarias; que la finalidad de esta función es facilitar a estos buques la realización de diversas maniobras, bien movimientos portuarios, de entrada, de salida e interiores, bien operaciones de detención, como fondeos, atraques y desatraques; y que el ámbito espacial de su función por lo normal se circunscribe a las «áreas portuarias» que específicamente se mencionan en el precepto, aunque de forma excepcional también puede extenderse a «...otras áreas,...», probablemente extraportuarias.

A continuación veremos qué personas han venido asumiendo esta función del práctico actual a lo largo de la historia y, en su caso, en qué medida la función que realizaban estas figuras antiguas difería de la que desempeña la figura actual.

2. Antecedentes históricos del práctico

2.1. *El práctico en el Derecho romano. Las figuras del gubernator navis, el proreus y el timonarius*

No resulta fácil identificar cuál de las diferentes figuras implicadas en el transporte marítimo romano se aproxima más a nuestro práctico actual⁸. En todo caso, junto con las figuras del *dominus navis*, del *exercitor navis* y del *magister navis*, ligadas a la propiedad y explotación de la nave y correspondientes a las actuales figuras del propietario del buque, del naviero o armador y del capitán o patrón respectivamente⁹, y junto con otras personas integrantes del personal de la tripulación sin mando¹⁰, aparecen en la época romana otras figuras que parte

⁷ A este respecto, *vid. infra* Capítulo III, II, 2, 2.2.

⁸ Como señala J. A. ARIAS BONET, «Derecho marítimo en las Partidas», *RDM*, núm. 99, 1966, p. 102 en nota núm. 29, en relación con la terminología empleada, en general las fuentes romanas ofrecen ciertas dificultades a los intérpretes. Para conocer el tratamiento del Derecho romano, compilaciones justinianas incluidas, dispensa a la materia marítima, *vid. A. DESJARDINS, Introduction historique à l'étude du Droit Commercial Maritime*, Paris, 1890, pp. 11 y ss.

⁹ Sobre el protagonismo de estas tres figuras en el mundo romano, *vid. M. ALBA FERNÁNDEZ, Poder de representación y responsabilidad civil del capitán del buque*, Vitoria, 2000, pp. 17 y ss., y J. ARIAS RAMOS, «El transporte marítimo en el mundo romano», en *Estudios de Derecho público y privado ofrecidos al profesor Serrano*, t. II, Valladolid, 1965-1966, pp. 43-46.

¹⁰ Entre las cuales pueden citarse las figuras reguladas en los fragmentos de los Comentarios de Ulpiano al Edicto, recogidos por Justiniano en el Libro IV, Título IX del Digesto; éstos son: los *remiges* o remeros, los mesonautas o marineros con un rango inferior o grumetes, los custodios, quienes tendrían funciones u obligaciones similares a las de los contraamaestres actuales (*vid. los arts. 632 y 633 del CCo*), y el *dietarius*, asimilable al mayordomo o despensero; *vid. a este respecto J. ARIAS RAMOS, «El transporte marítimo...»*, cit., pp. 46 y 47, quien también señala después, *ibid.*, pp. 43 y 47, que todas estas personas, amén de las del *exercitor* y el *magister*, podrían incluirse dentro del término genérico *nautae*, análogo al impreciso término transcrito del griego *nauleri* o *naviculari*. Sin embargo, otras veces, como en el edicto sobre el *receptum*, el término *nautae* sólo incluiría al *exercitor* y al *magister*, según se deduciría de lo establecido en el párrafo 2.º del fragmento 1 del Título IX del Libro IV del

de la doctrina tiende a identificar con los prácticos actuales¹¹, y ello a pesar de que las funciones que recaían sobre ellas no se corresponden exactamente con la actividad que los prácticos desarrollan en la actualidad¹²; estas figuras son el *gubernator navis*, que determinaba la ruta¹³, el *proreus*, que como vigía de proa medía los fondos y observaba los astros, los vientos y los accidentes costeros, y el *timonarius*, ejecutor de las maniobras como timonel.

En general se afirma que las funciones del práctico se consolidan principalmente en la persona del *gubernator navis*¹⁴, en la medida en que el párrafo 2.º del fragmento 13 del Título II del Libro XIX del Digesto o Pandectas, en materia de responsabilidad, establece que los cargadores tendrán acción locativa contra el *magister navis* cuando éste envíe su nave sin embarcar el *gubernator*¹⁵. A la luz

Digesto. Sobre el *receptum nauturum* como el régimen de responsabilidad característico del Derecho romano en el transporte de mercancías, *vid.* M. ALBA FERNÁNDEZ, *Poder de representación...*, cit., pp. 27 y ss.; también R. ZENO, *Storia del Diritto Marittimo nel Mediterraneo*, Roma, 1915, pp. 60 y ss., para quien el *receptum* en su origen equivale a una promesa tácita sin expresa estipulación por la cual quien transporta cosas o personas por agua se obliga a responder o resarcir los daños que provengan del conductor de la nave, estadías, etc. Asimismo, y también sobre el personal integrante de la tripulación de la nave romana, *vid.* P. HUVELIN, *Études d'histoire du Droit Commercial Romain (histoire externe-droit maritime)*, Paris, 1929, pp. 89 y 90, quien al hilo de lo anterior, afirma que para designar tanto al armador como al patrón de la nave, los jurisperitos romanos empleaban no sólo el término de *nauta*, sino también y de forma equivalente, los de *navicularius* o *nauclerus*; aunque puntualiza este autor que estos términos carecen de precisión y sólo equivalen al de *nauta* dentro de los textos jurídicos, no resultando a veces la palabra *navicularius* equivalente a la de *nauta* en los textos epigráficos. Por su parte, J. J. LÓPEZ AMO, *El capitán de buque*, Madrid, 1991, p. 16, habla del *nauclero* como el propietario de la nave.

¹¹ Así, *vid.* I. ARROYO MARTÍNEZ, «Otros contratos de utilización del buque...», cit., p. 1532, y R. FERNÁNDEZ GUERRA, *op. cit.*, p. 16.

¹² En este sentido, afirma J. ARIAS RAMOS, *op. cit.*, p. 46, que «difícil es señalar las funciones precisas asignadas a aquellos que son mencionados en las fuentes, e indicar una asimilación a los cargos conocidos en el Derecho mercantil moderno».

¹³ Para profundizar acerca de los orígenes de la figura del *gubernator* o *kubernetes*, *vid.* A. MARCANTETTI, *Le pilotage maritime en Europe...*, cit., pp. 46 y ss., en el marco de un estudio que este autor lleva a cabo sobre el rol del piloto en la antigüedad (*ibid.*, pp. 42 y ss.). Aunque la función esencial del *gubernator* era determinar la ruta, puede obtenerse una idea más precisa de su cometido conociendo las otras tareas que también le eran atribuidas según se pone de manifiesto en: C. M. MOSCHETTI, «Il gubernator navis», en *Studia et documenta historiae et iuris*, núm. 30, 1964, pp. 50-113; C. A. MILANESE y G. RICCARDELLI, voz «Pilotaggio», en *Novissimo Digesto Italiano*, vol. XIII, Torino, 1966, p. 90, quienes realizan una exposición de las explicaciones dadas por varios autores en relación con las funciones asignadas al *gubernator*; o AAVV, *A pilotage em Portugal...*, cit., pp. 57-61.

¹⁴ I. ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, p. 1532.

¹⁵ Conforme a la traducción al castellano del Digesto, dicho fragmento expresa que «si el patrón de una nave hubiese lanzado la nave al río sin timonel y, levantándose temporal, no hubiese podido gobernar la nave y la hubiera perdido, los transportados tendrán contra él la acción de locación»; *vid.* AAVV, *El Digesto de Justiniano* (versión castellana por A. D'ORS, F. HERNÁNDEZ TEJERO, P. FUENTESCA, M. J. GARCÍA GARRIDO y J. BURILLO), t. I, Pamplona, 1968, p. 714. En primer lugar, aunque en esta traducción se usa el término «timonel» en vez del de *gubernator*, lo que podría inducir a pensar que el Digesto se refiere al *timonarius*, cabe interpretar que se trata de una mera cuestión de traducción y que este «timonel» es en verdad el *gubernator*. En segundo lugar, de acuerdo con esta traducción podría parecer que la concesión de esta acción se preveía sólo para el caso de la navegación sin el *gubernator* a través del río; sin embargo, lo lógico es que dicha acción también pudiera ejercerse cuando se navegaba sin la presencia del *gubernator* por el mar. En tercer y último lugar, del texto del fragmento traducido no puede extraerse la conclusión de que el capitán tuviera la obligación ineludible de embarcar a un *gubernator* en la nave previamente, sino que lo que del mismo se desprende es la posibilidad de exigir al capitán responsabilidad a través del reconocimiento de la acción de locación en favor de los transportados (cargadores), en el supuesto de que por causa de unas condiciones climatológicas adversas (en forma de temporal), el capitán que no ha embarcado el *gubernator* no hubiera podido gobernar la nave,

de ello, hay quien identifica al *gubernator navis* con el práctico de la era romana, por cuanto el contenido material de la función del *gubernator*, determinar la ruta, coincidiría con el contenido material de la función del práctico actual, esto es, indicar la derrota al buque¹⁶. No obstante, no está tan claro cuál era el alcance de la función del *gubernator* en el ámbito espacial, pues del fragmento del Digesto analizado puede deducirse que la obligación que recaía sobre el *magister* de embarcar *gubernator*, era para la totalidad de la duración de la expedición marítima, de lo que se infiere que el *gubernator* se distinguiría del práctico actual, eminentemente portuario, en que su cometido estaría más próximo al del piloto de altura, siendo el encargado de la determinación de la ruta durante la totalidad del viaje marítimo y no sólo durante la navegación a través de pasos peligrosos costeros o portuarios. De hecho, se acepta que en aquellos tiempos el *gubernator* se encargaba de la dirección náutica del buque practicado¹⁷, correspondiendo exclusivamente al *magister* la dirección o la administración de los asuntos estrictamente comerciales¹⁸, de modo que parece fundada la tesis de la asimilación al piloto de altura del *gubernator*, quien ejercía su función de indicar la ruta en el espacio extraportuario¹⁹.

Si se admite que el *gubernator* era una suerte de práctico de altura de la época romana, hay que dilucidar qué figura encarnaba por aquel entonces al práctico de puerto de la actualidad. Seguramente esta figura era el aludido *proreus* o *proreta*, cuyas funciones ya mencionadas, en especial la medir de los fondos, resultarían en aquellos tiempos esenciales para garantizar una conducción segura de la nave

perdiendo la misma; de esta forma, en el Digesto la exigencia de responsabilidad al patrón depende de la producción de un daño a lo transportado, no del incumplimiento de una hipotética obligación de embarcar al «timonel» o *gubernator*.

¹⁶ Así, *vid.* F. GHIONDA, «Sul magister navis», *Riv. Dir. Nav.*, I, 1935, p. 339. En la misma línea de considerar al *gubernator* como el práctico romano, J. L. FERNÁNDEZ RUIZ, *El práctico de puerto y el contrato de practicaje*, Madrid, 1964, p. 60, señala que a la luz del texto analizado de las Pandectas podemos deducir que, en efecto, en la época romana existían los «pilotos *lemanes*» y los «pilotos costeros», quienes eran gentes del país que conocían a fondo las entradas y salidas de los puertos y los pasos de los ríos.

¹⁷ J. J. LÓPEZ AMO, *El capitán...*, cit., p. 16, magnífica si cabe aún más la función del *gubernator*, al decir que ostentaba «el poder absoluto de la navegación».

¹⁸ Como afirma J. ARIAS RAMOS, *op. cit.*, p. 45, sin perjuicio de lo que acaso pudiera decirse en las normas internas de los gremios (*lex collegii*) en que los *naviculari* se agrupaban, no existen en las fuentes romanas normas relativas a exigencias de capacidad técnica para la navegación destinadas a los *magistri navis*, quienes no son enfocados en dichas fuentes como técnicos en el arte de navegar; de hecho, señala este autor, a estas fuentes «les interesa únicamente la cuestión de sus poderes o facultades en cuanto a la contratación en torno a la nave, y se inspiran en el afán de salvaguardar los intereses de los terceros que eran parte en tales contratos», o lo que es lo mismo, el *magister* les interesa «en un papel de apoderado o factor mercantil del *exercitor*». Por el contrario, A. GUARINO, «Magister e gubernator navis», en *Pagine di Diritto romano VI*, Napoli, 1995, pp. 224-231, habla sobre la coincidencia de la condición de *magister* y de *gubernator* en una misma persona; seguramente, este autor llega a realizar esta afirmación en base a la consideración de que con el tiempo el *magister* acabaría encargándose también de la realización de las funciones técnicas.

¹⁹ Incidiendo en esta misma idea, R. FERNÁNDEZ GUERRA, *op. cit.*, p. 16, expresa que al ser el *gubernator* el director de la navegación que determina la ruta a seguir, es posible hacer entonces una cierta similitud entre el *gubernator* y el piloto de altura. Asimismo, la tesis de que el *gubernator* sería un tipo de piloto distinto al que representa el piloto práctico, es decir, un piloto de altura, puede defenderse si se tiene en cuenta que el *gubernator* sería, frente al actual práctico y el *proreta*, un miembro permanente del buque; así se viene a reflejar en C. A. MILANESE y G. RICCARDELLI, *op. cit.*, p. 90, donde en general se observa que los autores que ahí se citan para estudiar la figura del *gubernator* caracterizan a éste como una figura próxima al piloto de altura.

dentro de cualquier espacio portuario²⁰. En cualquier caso, el *proreus* no actuaba en un plano separado al del *gubernator*, sino que colaboraba con él en las labores de conducción por determinadas zonas de la navegación²¹. Además, a pesar de la posible verosimilitud de esta equivalencia entre el *proreus* y el práctico de puerto actual, se observan algunas diferencias entre ambas figuras atribuibles al distinto momento histórico en el que ambas operan; así se entendería la obligación de utilizar sonda o la de observar estrellas que el *proreus* tenía.

Finalmente, en relación con la tercera figura con la cual se podría tender a identificar al práctico en la época romana, esto es, el *timonarius*, se ha señalado que esta persona, embarcada por el capitán para asegurar el gobierno de la nave, tenía como función simplemente ejecutar las maniobras²², de manera que es de suponer que éstas se las indicaba alguien previamente; recordando que la labor del *magister* estaba constreñida única y exclusivamente al plano comercial, podría deducirse que la indicación de las maniobras al *timonarius* podría correr a cargo o bien del *gubernator* o bien del *proreus*, según el espacio geográfico de la navegación fuera extraportuario o portuario, y ello en las escasas ocasiones en que estas dos últimas figuras no asumieran *de facto* el mando de la nave directamente²³.

²⁰ Coinciden en equiparar al *proreus* con el práctico de puerto, R. FERNÁNDEZ GUERRA, *op. cit.*, p. 16, quien asimila al *proreus* al práctico costero o al práctico lemán, y J. S. PROCOS, *Les capitaines et leur mandat légal dans le commerce maritime*, París, 1926, pp. 8 y 9, quien distingue la figura del *gubernator*, como aquel que asumía la dirección del navío, de la del *proreta*, como el práctico.

²¹ S. CRISAFULLI-BUSCEMI, *Pilota pratico...*, 2.^a ed., cit., pp. 41 y 42, presenta al *proreta* como un auxiliar del *gubernator* en el desarrollo de la misión exclusivamente asignada a éste, consistente en determinar las maniobras de la ruta a seguir. Igualmente, esta condición de auxiliar del *gubernator* atribuida al *proreta* es plasmada en la definición que del oficio de *proreta* nos ofrece C. M. MOSCHETTI, *Gubernare navem. Gubernare rem publicam*, Milano, 1966, pp. 29 y ss., quien lo define como un sujeto experto conocedor de los lugares que navega cuya funciones consisten, por un lado, en advertir al *gubernator* de los eventuales peligros y obstáculos que de repente pudieran aparecer delante de la nave, por otro lado, en sondear los fondos; no obstante, no está claro que este autor identifique, como sí hacen otros autores, la figura del *proreta* con la del práctico de puerto de la época, ya que este autor también habla de la existencia en ese momento de un *pilota locale* que se distingue de la persona del *proreta*. Siguiendo con la caracterización del *proreta* como un colaborador del *gubernator*, en C. A. MILANESE y G. RICCARDELLI, *op. cit.*, p. 90, se aporta un nuevo dato acerca del alcance de esta función colaboradora, pues se señala que el *proreta* auxiliaba al *gubernator* de las embarcaciones de pequeñas dimensiones que por tal motivo debían realizar una navegación de soto costa. Por su parte, V. GANDOLFO, *La nave nel diritto romano*, Genova, 1883, pp. 286 y ss., distingue casi de forma análoga al *gubernator* y al *proreta* de las antiguas figuras conocidas como el *giuro mundi*, piloto encargado del timón de la nave, y como el *giuro batu*, persona encargada del servicio de ancla y de la señalización de los escollos, así denominadas por los navegantes del mar de la India y del archipiélago asiático que habitaban en el reino de Wandeo y de Lohuos. Finalmente, en AAVV, *A pilotage em Portugal...*, cit., p. 58, se afirma que el *proreta* era la figura que se encargaba de vigilar los peligros relativos a la quilla, a los fondos y a los escollos, a fin de avisar al piloto o capitán, al tiempo que tenía otro importante papel, a saber, presidir las cargas y descargas de las mercancías en la proa de la nave.

A tenor de lo visto parece que no debe haber duda alguna acerca de la diferenciación entre el *gubernator* y el *proreus*. Por ello, sorprende que haya algún autor, como J. J. LÓPEZ AMO, *op. ult. cit.*, p. 16, que unifique ambas figuras. Este autor primero identifica al *proreta* con el capitán de la civilización griega; así, en esta civilización el *proreta* sería concebido como un conocedor de la navegación que era embarcado por el *nauclero* o propietario de la nave con atribuciones poco definidas. En un segundo momento, este autor identifica al *proreta* con el *gubernator* romano.

²² Así, *vid.* I. ARROYO MARTÍNEZ, *op. cit.*, p. 1532, y R. FERNÁNDEZ GUERRA, *op. cit.*, p. 16, que expresan que el *timonarius* ejecutaba las maniobras como timonel.

²³ Así, cabe imaginar que en la navegación de altura generalmente el propio *gubernator* sería «el timonel» de la nave (*vid.* P. ASCOLI, voz «Pilota», cit., p. 878), mientras que en la portuaria lo sería el *proreta*.