

EL PRACTICAJE EN MUNDO MARÍTIMO DE CAMBIOS: ASEGURANDO EL FUTURO DE LA PROFESIÓN

Capitán Michael R. Watson
Octubre 2005

Soy muy afortunado en ser parte de un sistema nacional de pilotaje que está funcionando bien hoy día. Los prácticos en la gran mayoría de las áreas de Estados Unidos de América, operan en un sistema totalmente regulado, sistema no competitivo en el cual ellos esperan ser independientes de presiones que no sirven a los intereses de la seguridad. Disfrutamos del respeto y apoyo de nuestros gobiernos, a nivel local, estatal y nacional, y del público en general. Nuestro éxito cotidiano no ha sido fácilmente logrado, sin embargo, tampoco está garantizado a continuar indefinidamente. Hemos encontrado desafíos y podemos esperar más en el futuro. Hemos cometido errores. Hemos tratado de aprender de nuestros errores pasados, y consideramos que estas cosas han ayudado a mantener nuestra profesión fuerte y segura. Entre todas hay cinco puntos que me gustaría discutir hoy y ofrecerlos como llaves de asegurar el futuro de nuestra profesión.

1 - SER POLÍTICAMENTE ACTIVO.

Si viviéramos en un mundo perfecto, los prácticos no deberíamos gastar tiempo y recursos manteniendo una presencia ante legisladores, gobernadores oficiales, y políticos. Los operadores marítimos reconocerían el valor del adiestramiento, los prácticos profesionales pondrían acento primero en hacer su trabajo.

Los operadores marítimos insistirían en usar prácticos con el más alto estándar y el mejor equipamiento. Los operadores marítimos pagarían cualquier honorario que fuera necesario para cubrir los costos de una tarifa básica de operación de pilotaje.

Sin embargo, no vivimos en ese mundo perfecto. El punto neurálgico de cualquier sistema de pilotaje es una ley de pilotaje obligatoria, visto que la experiencia ha mostrado que los operadores marítimos deben ser compelidos en tomar prácticos. La gran mayoría también está de acuerdo que es esencial que el pilotaje se desarrolle dentro de un sistema totalmente regulado. No tengo dudas que los prácticos pueden realizar un buen trabajo, autorregulándose, con altos estándares de profesionalismo y dedicación. Desafortunadamente, los prácticos desempeñan su labor junto con operadores marítimos, terminales y autoridades portuarias, quienes no siempre comparten el cometido de los prácticos de seguridad y de interés público. Esas personas no pagarán los mejores servicios de practica, pero en cambio contratarán los estándares más bajos y las operaciones más baratas, comprometiendo la seguridad por la necesidad de competir comercialmente. El propósito de la regulación del gobierno, sin embargo, es crear un ambiente que requiera y resguarde los altos estándares y asegure la inde-

pendencia , sirviendo al interés público. Este es el mejor sistema para los prácticos y para el público.

Los sistemas regulados y obligatorios de las leyes de pilotaje son típicamente creados por legislaturas y procesos políticos. Los legisladores al final controlan el sistema de pilotaje y son , en consecuencia, controlados por los procesos políticos. Para proteger nuestras operaciones de pilotaje y el bienestar de los prácticos, por consiguiente, las organizaciones de prácticos deberían ser políticamente activas. Ellas deberían mantener una presencia constante con los legisladores. No es suficiente reunirse con ellos cuando hay una crisis. Las organizaciones de prácticos deberían buscar tener legisladores que supieran qué es lo que hacen los prácticos, que reconocieran la importante función de servicio que brindan , y se dieran cuenta del valor para el público de un sistema totalmente regulado que trata a los prácticos como un importante capital público. Cuando surgen amenazas a la profesión - por un grave accidente o un atentado por otros intereses que atacan la profesión - los prácticos deberían poder acudir a las relaciones positivas que ya han desarrollado. Los prácticos deberían buscar formar una sociedad con los reguladores del gobierno y sus legisladores.

Yo sé que algunos prácticos, y algunos en Estados Unidos, creen que es suficiente simplemente con hacer un buen trabajo y brindar un buen servicio. Nuevamente, no vivimos en un mundo perfecto. Existen otros intereses económicos poderosos que pretenden controlar el practicaje.

Alguno de estos interesados están ejerciendo presiones sobre los legisladores y otras autoridades gubernamentales para que den forma a la regulación del pilotaje de acuerdo a sus objetivos. Tenemos que proteger nuestra fuente de recursos y nuestra profesión donde sea que esté el reto , incluyendo en las recepciones de nuestros gobiernos.

2 - ADELANTARSE A LA TECNOLOGÍA.

Los prácticos deben estar a la vanguardia de la nueva tecnología en navegación. Los grupos de prácticos en la mayoría de los países son lo suficientemente afortunados de contar con profesionales activos muy afinados, expertos muy comprometidos en tecnología. Estos prácticos son un tremendo recurso para nuestra profesión. Por ej. el APA tiene un Centro de Navegación y Tecnología que trabaja para proporcionarle a sus miembros, la última información en temas como AIS , ECDIS , ECS , IBS, INS , unidades para llevar abordaje, sistemas de información de corrientes y altura de marea en tiempo real, y sistemas de medición de agua debajo de la quilla dinámicos visualizado desde el puente, sistemas de navegación en realidad virtual, y AZIPODs y otro equipo moderno de propulsión.

Los prácticos no sólo deben saber usar lo último en tecnología de navegación , también deben participar en el desarrollo de dicha tecnología. Ellos deben ser tan concientes de las limitaciones de la nueva tecnología , como de sus beneficios y usos. Ellos saben qué funciona y qué no bajo las condi-

ciones de la vida real y están en la mejor posición para juzgar acerca del uso de la nueva tecnología.

Los prácticos deben desarrollar su propia tecnología que sirva a sus propias necesidades. Por ej. muchos prácticos en Estados Unidos, llevan a bordo un sistema de cartas de navegación electrónico. Las primeras unidades fueron diseñadas por los propios prácticos 10 años atrás y simplemente desplegaban información sobre la posición del propio buque respecto a un punto "way-point" o línea de fe.

De hecho, las primeras unidades confiaron en Loran C para arreglar la posición del barco antes que el DGPS fuera avalado como tecnología básica. Aunque varios prácticos norteamericanos continúan creyendo que la simple información sobre la posición de la nave desplegada por el DGPS es el mejor, muchas de las unidades usadas por otros prácticos provienen de importar información de AIS, así como datos externos en tiempo real de cosas tales como la marea y las corrientes. Lo importante acerca de la tecnología, es que los prácticos controlaron cada paso de su desarrollo bajo condiciones de funcionamiento reales. Ellos adecuaron la tecnología a sus necesidades y prácticas y no al revés.

Hay otro aspecto de la necesidad de adelantarse a la tecnología. No podemos permitirles a aquellos que no tienen nuestros mejores intereses, crear la falsa impresión que los prácticos están perdidos en los puentes de navegación de los buques modernos, y como ellos no entienden los equipos de navegación de hoy, deben asumir un nuevo rol, de menor categoría, como supervisor de seguridad. Permítanme ser claro al respecto, un práctico no es simplemente un par extra de ojos en el puente de un buque, un supervisor de seguridad, un gerente del riesgo, como he oído que se ha sugerido en algunas publicaciones internacionales. Nuestro trabajo es dirigir y controlar la navegación del buque para prevenir accidentes y maniobras inseguras, y los prácticos deben tener el conocimiento tecnológico para realizarlo.

3 - MANTENER UN DIÁLOGO CONSTRUCTIVO CON OTRAS RAMAS DE LA INDUSTRIA.

Discutiendo problemas del pilotaje, a menudo usamos el término "la industria" para referirnos a los armadores y operadores y posiblemente puertos y terminales y otras ramas de la comunidad marítima.

El propósito normalmente es distinguir entre prácticos, por un lado, y la industria marítima, por otro. Yo intento evitar eso. Los prácticos son parte de la industria marítima. De hecho, los prácticos son parte esencial de la industria marítima. El éxito de la navegación internacional es nuestro éxito, y nosotros tenemos tanto que ver en ese éxito como cualquier otro segmento o grupo de la industria.

Los prácticos ocupan una única posición en la industria, con ocasionales demandas conflictivas que mucha gente no entiende. Mientras cumplan con sus máximas y primarias obligaciones de seguridad en la na-

vegación y protección del ambiente, los prácticos deben proporcionar un buen servicio a los buques y deben ayudar a promover el bienestar económico de su puerto y sus comunidades locales y nacionales. Éste a veces puede ser un acto de equilibrio delicado y difícil , pero es uno de los servicios públicos que los prácticos han estado brindando durante muchos años.

Por esta razón , los prácticos no pueden aislarse de las otras ramas de la industria. Creo muy firmemente en la necesidad de hablar con operadores marítimos, autoridades portuarias, terminales de operaciones, labor de abordaje, obreros portuarios, y otros participantes de la industria , en forma regular y frecuente. Debemos escuchar sus problemas y necesidades y hacerles entender nuestros problemas y necesidades.

Sin embargo , no es suficiente sólo hablar. Nuestras discusiones con otras ramas de la industria debe ser constructiva y basada en un respeto mutuo. Nuestra meta debe ser un trabajo de relación cooperativo con las otras ramas de la industria. Dichas relaciones sólo pueden existir si cada sector trata con otro como un igual.

4 - PROMOVER LA NECESIDAD DE LOS PRÁCTICOS DE SER INDEPENDIENTES.

Uno de los rasgos más importantes y esenciales de la función de un práctico es al menos aceptado por los otros segmentos de la industria marítima – la necesidad para un práctico de practicar un juicio profesional independiente. En mi experiencia, los prácticos constantemente necesitan explicar ese aspecto de servicio público tanto a los usuarios del servicio de pilotaje como al público.

Las autoridades reguladoras del pilotaje, en Estados Unidos esperan que los prácticos hagan todo lo que puedan para prevenir en la operaciones inseguras de los buques o en inaceptables riesgos de dañar el ambiente. Esto significa que un práctico algunas veces tiene que decir no. Una gran parte del valor de un práctico obligatorio es el juicio del práctico basado en su experiencia y conocimiento de la zona. Los prácticos simplemente deben poder ejercer ese juicio , y las autoridades de pilotaje deben apoyarlos en las pocas instancias donde los juicios de los prácticos se enfrentan con los deseos del Capitán , del operador del barco, o de la terminal de operaciones. Este es el por qué de la existencia de leyes de pilotaje obligatorio. Las autoridades de pilotaje deben ajustar el sistema de forma que proteja la independencia en el juicio profesional del Práctico.

Esto, por supuesto, es parte del equilibrio que se les exige a los prácticos en su desempeño. Ellos deben proporcionar un buen servicio a los buques , pero deben estar preparados para resistir las presiones de la parte interesada del barco , de tomar acciones que involucran riesgos inaceptables. Estoy convencido que los prácticos pueden hacer eso y aún mantener cooperativas relaciones de trabajo con los que manejan los intereses del barco y con otros sectores de la comunidad marítima.

A comienzos de este año, hablé en una Conferencia Marítima Mundial en Panamá sobre cómo los prácticos de Estados Unidos están tallando con las nuevas medidas de seguridad nacionales e internacionales. Describí el papel del práctico en los Estados Unidos y expresé que el atropello a las obligaciones del práctico norteamericano son a la autoridad estatal que promulga la licencia y al público. Por esta razón, expliqué, los sistemas de pilotaje estatal buscan aislar al práctico de presiones que provengan de entidades que no siempre tiene la seguridad como prioridad.

Un práctico de otro país me escribió recientemente para disentir conmigo sobre la necesidad del práctico de ser independiente del buque y del armador. Él declaró eso en su país, un práctico es considerado un sirviente del buque y su dueño y debe obediencia a ello.

Yo respeto el derecho de todos los prácticos de sostener sus propios puntos de vista. Pero en mi opinión, la visión del práctico está equivocada y es dañina para los mejores intereses de la profesión de pilotaje y para el público. Todos los prácticos quieren brindar buen servicio y contribuir al éxito de las operaciones del barco y su puerto, pero la mejor manera de lograrlo es siendo independiente.

5 - ESTAR UNIDOS.

Mi experiencia con ese práctico, que es miembro compañero de IMPA reforzó mi firme creencia que todos los prácticos deben permanecer unidos y trabajar juntos. La pública falta de armonía entre los prácticos es usada habitualmente por aquellos que no tienen nuestros mejores intereses de fondo. Mi amigo y Presidente de IMPA anterior, Michel Pouliot de Canadá, ha observado frecuentemente que cuando los prácticos están unidos, son una fuerza formidable. Por otra parte, cuando luchan entre ellos, son débiles, y fácilmente derrotados por las fuerzas del dinero, del poder que buscan controlarlos. Como siempre, Michel tiene razón.

La mayoría de los grupos de prácticos, está orgullosa de sus logros y gustosa de promover sus operaciones. Entiendo esto, y yo mismo he sido culpable. Pero los prácticos y en particular los miembros de IMPA, deben tener cuidado cuando discuten sobre su funcionamiento, de no decir cosas que pudieran ser interpretadas como críticas a la forma de operar de otros grupos. Deben pensar antes de hablar cuando lo que dicen puede ser usado en contra de otros prácticos.

Esta consideración es muy importante para IMPA, que posee gran cantidad de miembros con prácticos de diferentes sistemas. Como toda organización de su tipo, IMPA tiene que representar los intereses de todos sus miembros, a pesar que operen en distintos tipos de sistemas, y cada uno de sus miembros crea que la manera en que se conducen es la mejor. Nosotros sabemos, sin embargo, que ningún camino es el mejor. Un principio fundamental de IMPA es que cada país debe ser libre de desarrollar un siste-

ma donde los prácticos sientan que satisfacen mejor las necesidades en las condiciones locales.

Ningún grupo de prácticos que sea miembro de IMPA debe preocuparse que una actividad o posición del IMPA arriesgará lo que el grupo esté haciendo o desee hacer. Hay una excepción, sin embargo, a esta regla. IMPA ha establecido , después de mucho debate y la consideración cuidadosa, ciertos valores principales. Estos valores centrales, como la libre competencia, el pilotaje como servicio público, y la necesidad para los prácticos del ejercicio independiente de su profesión, han sido determinados como esenciales para la futura seguridad de la profesión de pilotaje. Así como el funcionamiento de un grupo de prácticos es consistente con los valores centrales de IMPA, el grupo necesita no temer que IMPA los critique o se permita ser usada contra el grupo. De la misma forma que se respetan los valores, hay espacio suficiente dentro de IMPA para los diferentes grupos de prácticos con distintos sistemas.

De hecho, IMPA brinda un gran servicio a sus miembros actuando como una cámara de compensación para las nuevas ideas. Los miembros de IMPA discuten entre ellos sus puntos de vista sobre la mejor manera de llevar a cabo la operación de pilotaje y la estrategia más efectiva de proteger su sistema. Estas discusiones , sin embargo, deben quedarse dentro de IMPA. Cuando tratamos con el exterior , el mundo de los que no son prácticos, siempre debemos presentarnos como un frente unido.

Yo estoy orgulloso de pertenecer a una profesión honorable, una de las que efectúa un importante trabajo y sirve al público. Entre tantos prácticos compañeros y amigos , valoro la oportunidad de trabajar con ustedes para proteger nuestra gran profesión.

Gracias.