

“El impacto de la Competencia en el Practicaje”

Ponencia del Capt. Michael Pouliot, C.M., F.N.I.
Ex Presidente de IMPA and
Presidente de Canadian Marine Pilots´ Association (CMPA)
en el 3er. Forum de Prácticos Latinoamericanos y el
1er. Congreso de Accidentes marítimos y su Impacto en el Medio Ambiente
Montevideo, Octubre, 2005

Muchas gracias señores Capitanes.
Buenas tardes

En primer término permítanme decirles cómo me congratula estar aquí con ustedes, en Montevideo, en este importante evento que permite reunir a la gente que se preocupa por la buena salud de la industria marítima ¹. Pienso que compartimos el concepto de que un sistema marítimo vibrante y seguro, que mueva las mercancías con eficiencia y con costos optimizados, es clave para la prosperidad de Uruguay y del mundo.

Teniendo tan cerca el Río de la Plata – una de las grandes vías navegables del mundo – Uruguay es uno de los lugares más apropiados para hablar sobre el servicio de los prácticos al interés público.

Tengo el privilegio de ser en este momento, Presidente de la Asociación Canadiense de Prácticos y, por supuesto, también soy práctico titulado, y lo he sido desde 1965. Los 40 años transcurridos he piloteado un buen número de buques desde y hacia puertos sobre el Río San Lorenzo y la costa este de Canadá.

En 2002 completé doce años como presidente de IMPA (Asociación Internacional de Prácticos Marinos). No obstante ser esa una de las más satisfactorias experiencias en mi vida, debo admitir que a veces me sentía como un disco rayado! Pareció que durante ese período, la seguridad fue el tema dominante de todos mis discursos: me pidieran o no los organizadores de un evento que me refiriera a la privatización o la desregulación, la globalización o la regionalización, lo que ellos (y ahora también ustedes) inevitablemente me oyeron afirmar, fue el rol esencial que cumple la seguridad en respaldo de la industria marítima. Es difícil que mueran los viejos hábitos - lo que significa que hoy, volveré a hablar del mismo tema – la seguridad.

¹ En habla inglesa se entiende por “Maritime Industry”, no la construcción naval, sino la actividad del transporte marítimo en su totalidad.

Desde hace ya largo tiempo los prácticos argumentan que el interés público es mejor servido cuando los servicios de practicaje son provistos exclusivamente por una autoridad pública independiente: pues la ausencia de presiones comerciales da al práctico más libertad para ejercer un juicio sensato, bien fundado e independiente durante operaciones de alto riesgo.

Esto no sólo salva vidas, además protege el medio ambiente y reduce el monto de bienes que se pierden en la aventura marítima.

Los acaecimientos recientes que han revertido la tendencia hacia la desregulación nos permiten afirmar que quizás nuestro mensaje sobre el practicaje como un contribuyente esencial de la seguridad, está llegando a los gobiernos y los legisladores. Pero el debate continúa.

¿Porqué los líderes de algunas industrias aún promueven la desregulación, y hasta aún la disolución del rol del práctico? El hecho es que nosotros somos en parte responsables de tal situación. Nuestro record de seguridad global es por supuesto, para nosotros, motivo de orgullo, pero – gran ejemplo de ironía – ¡el logro es tan bueno que a nosotros nos perjudica!

Justamente porque los prácticos son tan diligentes en operar con seguridad, es que, afortunadamente, hay muy pocos accidentes. Cuanto menos accidentes ocurren, menos se percibe el riesgo de problemas futuros vinculados a la seguridad. Cuanto menor es el riesgo percibido, mayor es la tendencia a la autosuficiencia – o quizás peor: la tendencia a pensar que los standards de seguridad pueden ser reducidos sin consecuencias negativas.

El interés público es mejor servido y protegido cuando los servicios de practicaje son provistos a través de autoridades públicas independientes.

Esto apunta al corazón de mis afirmaciones del comienzo: El aspecto más importante del rol del práctico es el de ejercer un juicio experto e independiente durante operaciones de alto riesgo.

Existe un significativo conflicto de intereses entre los imperativos económicos del propietario, armador o charreador de un buque por un lado, y el interés público (esto es el interés de un estado en su conjunto) en la seguridad de la navegación por el otro.

El juicio del práctico debe estar absolutamente libre de presiones económicas cuando pilota su buque. Si la responsabilidad que tengo como práctico de tomar sanas decisiones en base a lo requerido por una navegación segura se ve comprometida, estoy amenazando los intereses de la comunidad marítima en su conjunto; en realidad de la población en su totalidad.

Lecciones del régimen de competencia en el practicaje

Como mencioné al comienzo, la desregulación de los servicios de practicaje, que comenzó 20 años atrás, parece ya haber recorrido su camino. Los cambios realizados en el practicaje

Los accidentes conducen a la interrupción del comercio marítimo lo que implica demoras y desbarata a los propietarios de buques la optimización de su servicio. En tales circunstancias los transportadores considerarán otras alternativas, no limitadas a buscar otra forma de transporte para sus mercaderías. En ciertos casos se encontrarán nuevas fuentes o sustitutos para ellas que no demanden los riesgos del transporte.

Para las líneas de buques, el riesgo de responsabilidad aumenta al crecer los accidentes, lo que conlleva aumento de los seguros. La interrupción del tráfico hace que elevados activos rindan mucho menos que su capacidad total.

Los accidentes pueden producir resultados devastadores en el medio ambiente y por otra parte resultar en costos del orden de billones de dólares, como en el caso del Exxon Valdés.

Conclusiones

Mi objetivo hoy aquí, fue agregar la voz de los prácticos de todo el mundo a aquellos que se preocupan por sostener una industria naval segura y económicamente viable.

Nuestra advertencia a los responsables de las tomas de decisiones en todos lados ha sido siempre que, para implementar el sistema de transporte marítimo más seguro y competitivo, los servicios de practicaje deben ser provistos exclusivamente por una autoridad pública independiente.