

Montevideo, 21 de septiembre de 2005

ACCIDENTE ECONÓMICO

Llamo accidente económico cuando un hecho no previsto o mal gestionado provoca un daño monetario al cliente.

Noten que uso la palabra cliente y no usuario pues la actividad del pilotaje es mucho más compleja que evitar o minimizar los accidentes y comprende un servicio a la actividad económica.-

Entre los objetivos que un buen servicio de pilotaje debe brindar es la satisfacción del cliente y no considerarlo un usuario sujeto a las reglas necesarias, pero muchas veces caprichosas de los operadores portuarios, considerando como tales todos los que tenemos una relación con el puerto sean gubernamentales o privados.-

Por supuesto el máximo daño es el accidente tal cual lo conocemos, pero existen otros daños más frecuentes y menos considerados que son los que llamo accidentes económicos.-

Tratando de desbrozar el camino puedo pensar en varios capítulos pero el título del libro sería EFICIENCIA.-

Algunas de esas secciones serían:

a.- Tiempo

b.- Estrechar la banda de limitaciones.-

c.- Eliminar o reducir los riesgos económicos al cliente.-

d.- Investigar, analizar y practicar nuevas formas de operación para maximizar los rendimientos.-

Por supuesto podemos pensar en otros capítulos pero para visualizar mi razonamiento los que mencioné bastarán.-

A.- Tiempo.-

Actualmente es un factor que debido a los altos costos fijos es muy importante.-

El tener el práctico listo en posición de embarque es importantísimo eliminando todo riesgo de una demora al buque, no importando las variaciones que por ejemplo tenga la eta al punto de encuentro.-

No me extenderé en el aspecto físico y psíquico de tener el práctico listo pero sí en:

- Se debe mantener una cadena de información sobre la eta/ets del buque cuyo funcionamiento y alcance sea excelente.-
- Se debe mantener los medios de embarque actualizados y tratar que su velocidad sea la máxima posible.
- Se debe tener un respaldo de forma tal que en minutos y esto es así de rápido, se pueda responder a una falla humana o de máquinas. Tripulación de la lancha que se enferma o se accidenta,

práctico que se lastima o se accidenta en el viaje, maquinaria que se rompe etc. Estas fuentes de demora deben tratar de eliminarse y tener un respaldo para minimizarla.-

- Debemos estudiar formas de realizar las maniobras en que además de la seguridad, la variable tiempo sea considerada, en estos casos los simuladores y la práctica en modelos a escala ayudarían.-
- Se debe tratar que los tiempos para la solicitud y desistimiento del práctico por el armador sean lo suficientemente frecuente como para no tener costos inútiles pero no tanto como para desestimular la eficiencia de la previsión del armador o su agente.-

b.- Estrechar la banda de limitaciones.-

Pondré un ejemplo claro, entre las limitaciones del puerto de Montevideo una de la más importante es el calado, la variación del depósito de barro puede hacer variar la profundidad en forma importante por lo que los prácticos tenemos un sistema de batimetría frecuente a nuestro costo. Esto permite al armador decidir en forma más eficiente la cantidad de carga a traer o llevar.-

Muchos buques no tienen cabos de remolque adecuados, estamos intentando que sean los remolcadores los que suplan los mismos.-

Otro ejemplo: la corriente es atravesada a nuestro canal de acceso, variable en dirección y fuerza.- Cuando piloteamos buques con un calado muy cercano al fondo y de potencia de máquinas pequeña el conocimiento de los valores se tornan en fundamentales, en la duda como todo buen práctico tratamos de evitar el accidente y aconsejamos esperar la mejora de las condiciones, provocando con esta decisión un daño económico evitable con una mejora en la obtención de datos.-

Estamos en tratativas de colocar un correntómetro en el par 2 y en el 6 par de boyas a nuestro costo.

El sistema de balizamiento debe ser eficiente y fácilmente manejables para los capitanes.-

El servicio de balizamiento uruguayo (un orgullo para nosotros) tiene las boyas señaladas por kilómetro y no por números sin significado, lo cual permite al capitán tener una idea exacta de distancias.-

Se sincronizó las luces del canal atravesado a la corriente lo que permite una fácil apreciación de deriva y del canal.-

Con estos ejemplos remarco que la cooperación entre actores es importantísima para evitar daños muchas veces no apreciados.-

c.- Eliminar o reducir los riesgos económicos al cliente.-

Pondré un ejemplo para ser claros.- Muchas tarifas de practica no son claras o llevan muchos ítems variables o dependen de la moneda local.-

Esto convierte al costo del pilotaje en una ruleta, esto sucedía en nuestras tarifas en que era casi imposible proveerlas actualmente se han reformado y se cumplen en 92 por ciento el ocho restante es por demora no atribuible al practica.

Nos hemos comprometido a mantener, bajo ciertas condiciones tiempos de maniobra que se cumplen en un 97 por ciento y esperamos mejorar el compromiso, así como su cumplimiento.

El armador sabe el costo y el tiempo de maniobra y esto se cumple con esos porcentajes.

d.- Investigar, analizar, y realizar nuevas maneras de operación para maximizar el rendimiento.

Además de nuestra propia investigación de accidentes y de los artículos recibidos por los prácticos más antiguos: ie. Uso del ancla en el Pto de Montevideo, Uso de remolcadores de poca potencia y única hélice etc., queremos agregar en el simulador de la Escuela Naval el uso de simuladores con nuestro puerto de Montevideo.-

Creo que la idea que esbozo en este artículo quedó clara y por supuesto tengamos en cuenta que el mayor accidente económico es el accidente.

C/M Héctor Núñez

Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo