

La presente ponencia fue presentada el día 27 de octubre de 1995 por el Cap. Héctor Audisio, delegado por la Asociación Civil Prácticos del Río Paraná al I Congreso de Accidentes Marítimos y su Impacto en el Medio Ambiente y el III Forum Latinoamericano de Prácticos.

Número de prácticos por Zona:

La seguridad de la navegación y la idoneidad del servicio.

Agradezco a los auspiciantes de este evento:

- IMPA, International Maritime Pilots Association
- la Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico.

y

- la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo

Debo mencionar particularmente a la

- Asociación Civil Prácticos del Río Paraná, de la República Argentina que me ha confiado su representación.

También agradezco a los colegas de todos los países que están presentes y que, sin duda con una vocación que trasciende la ejecución diaria de su profesión, se acercan aquí para dignificarla

El tema que presento constituye un punto nodal, un pivote en la organización del practicaje.

Comenzaremos por

- **La experiencia histórica.**

Hay una razón histórica fundamental y que tiene permanente validez para fijar un número de prácticos en cada zona. Es, como todos lo sabemos y días pasados lo explicó claramente el Almirante Veas, la oposición entre los términos:

- **Fatiga (Pocos prácticos y mucho trabajo), y en el lado opuesto,**
- **Trabajo irregular, con la consecuente falta de práctica (que es meollo de la profesión de práctico), es decir muchos prácticos y poca práctica.**

A esto se ha llegado de manera casi universal, por diversos caminos, en diferentes países con diferentes culturas y tradiciones. No abundaremos en estos fundamentos, por cuanto constituyen una verdad absoluta.

Pero sí daremos un par de ejemplos de la situación en nuestro país, donde el número de prácticos por zona no está fijado.

Existe una disposición, como ya informé en este foro uno de mis colegas, que dice que un práctico debe pilotear un máximo de ocho horas, que puede extenderse algo si se considera que en ese lapso finalizará el pilotaje o se arribará a un punto de fondeo. Hasta ese punto la autoridad marítima efectúa un control.

Pero vamos a ver lo que pasa:

- un práctico después de un pilotaje de 8 a 10 horas, baja en un puerto, toma un micro, se dirige a otro puerto a 300 Km. de distancia, toma una lancha y sube a otro buque. Desde que terminó el otro pilotaje estuvo 6 horas viajando. Ya son, mínimo, $8 + 6 = 14$
- En el otro buque realiza un pilotaje de 6, 8 o 10 horas más. Ya son: mínimo 14 y 6: 20. Máximo: $10+6+10=26$. Eso la Autoridad no lo controla y es muy difícil hacerlo. Esto ocurre casi diariamente.
- Pero el práctico debe realizar el trabajo, pues quizás por una semana su empresa no tiene más buques. Eso en el mejor de los casos, porque si tiene otro buque, al llegar ese práctico a destino, va a pilotear otro buque. No digo que no duerma, pero lo hace en los micros y en las lanchas.
- ¿Puede negarse el Práctico? Ocurrió un caso hace algunos años. El práctico realizó una exposición. No hubo consecuencias administrativas. Pero la empresa no le dio más trabajo.
- Entre tanto, otro práctico, de otra empresa, puede estar cinco o diez días en su casa. Cuando vuelve debe informarse bien de las novedades porque no está actualizado.

Para finalizar con este aspecto lo ilustraré con una anécdota. Luctuosa la anécdota.

En el año 1992, primer año de la desregulación, dos prácticos fueron contratados directamente por una agencia marítima y piloteaban todos los buques servidos por esa agencia, uno detrás de otro. Ganaron mucho dinero. Ese año, uno de ellos murió de agotamiento. El otro quedó inhabilitado ese mismo año por incapacidad mental debido al exceso de trabajo y el stress. A los tres o cuatro años también murió.

- La experiencia Argentina

Ayer, cuando se expuso sobre implementar un límite de responsabilidad del práctico, señalé que el proyecto era lógico y bien fundado en los países en que el practicaje (con las variables locales) estaba razonablemente bien regulado y los prácticos eran “*auto-empleados*” y su sistema no era abierto a los especuladores sin escrúpulos, como ocurre en mi país.

En la Argentina hay que tener en cuenta otras variables. Variables que los prácticos de países bien ordenados en este sentido, nunca han experimentado, ni siquiera se han imaginado.

Así ocurre también en este caso en que hay una situación aparentemente paradójica: ¿Por qué las empresas de prácticos no bregan por fijar *el número de prácticos por zona*? Es más, ¿por qué se oponen u obstruyen estas iniciativas?

Las empresas de practicaje tienen lazos de intereses firmes con sus clientes, las agencias marítimas.

Los lazos no son tan firmes en cambio con los que en este servicio producen, es decir con los prácticos. Ya ha habido numerosísimos casos de profesionales disconformes por motivos diferentes, sea por el pago, sea porque reciben órdenes de un ex-chofer, ahora gerente de la empresa, sea porque cuando se enferman no cobran absolutamente nada hasta que vuelven a trabajar. O porque desde la misma lancha que desembarcan después de un pilotaje de diez horas les ordenan embarcar en otro buque y continuar piloteando otras diez, con la amenaza de ser despedidos si no lo hacen.

Debido, por ejemplo, a alguno de los motivos enumerados, ha habido ya numerosos casos de prácticos individuales que han cambiado de empresa, o que se han agrupado para formar su propia empresa o cooperativa. Entonces, el empresario abandonado por parte de su plantel, no tiene prácticos suficientes para cumplir con su mercado y sus clientes. Pero no cederá - por supuesto - sus clientes al grupo que se separó. Hará arreglos con otras empresas para ser “cubierto”. Entre tanto espera el próximo turno de exámenes. Sólo deberá esperar 3 ó 4 meses en el peor de los casos. No hay límite para el número de prácticos. Incluso quizás (otra vez paradójicamente) gane con tal desgracia, pues a los nuevos prácticos que haga ingresar, les pagará menos que a los anteriores.

Por eso el empresario no quiere que se fije el número de prácticos. La amenaza a la seguridad que representa el binomio *Fatiga vs. Poca práctica* le tiene sin cuidado y es algo que no trasciende a los medios, y los funcionarios simulan ignorar.

SEA EMPRESS. Milford Haven. 15 de febrero de 1996.

No es menester que adjuntemos documentación de este caso sobre el que existe abundante bibliografía. Las actuaciones demostraron palmariamente que el origen del siniestro se remontaba a las reglas implementadas para la preparación, calificación y habilitación de los prácticos.

En mi exposición en el Congreso sobre el tema *maniobrabilidad de los buques*, mencioné una mesa de trabajo en Norfolk, donde se trató el tema: “Diseño de Canales y Maniobrabilidad de los Buques”. Allí se reunieron Arquitectos navales, diseñadores de canales, autoridades de PIANC y USACE, autoridades portuarias, capitanes y prácticos. Hubo una oración sobre la que hubo acuerdo general:

“Sin un gran accidente que pueda ser atribuido a un problema flagrante de controlabilidad (el ímpetu clásico necesario para mejorar la seguridad y la protección ambiental) puede ser difícil generar suficiente interés en la comunidad marítima internacional para que se implementen estas recomendaciones.”

Lo mismo podemos decir aquí. Por ahora, debido a esta forma de ingreso irrestricto solo se han producido, y en gran número, cuasi / accidentes que no están en los registros oficiales, pero sí en la Asociación Civil.

Se podría suponer que habiendo varias empresas de prácticos en una zona, todas ellas estarían interesadas en limitar el número de prácticos. Pero no es así. Por el contrario. Y ello **ESTÁ SIENDO DEMOSTRADO EN HECHOS QUE OCURREN EN ESTE MISMO MOMENTO.**

En muchas empresas de pilotaje el práctico es lo que menos vale. Se le dice, *si no te gusta te vas, el registro está abierto, puedo hacer entrar todos los que necesite.*

Si un empresario no paga a los prácticos y éstos se van a otra empresa, o son obligados a trabajar sin dormir, u otro tipo de explotación, el empresario salva *su negocio* haciendo entrar *a cualquiera*. Se da la circunstancia también de que son los propios dueños de empresa (aunque a veces navegan muy poco o nada) los designados para tomar exámenes.

En el Río Paraná la mayoría de los viajes son de más de 20 horas. Por ello embarcan dos prácticos. Es frecuente que el práctico antiguo realice el pilotaje propio y luego de hacer su turno, haga también el del práctico nuevo que lo acompaña, y luego le cobra. Esto es: el nuevo, le cede (justamente quizás - la culpa es del sistema) parte del importe que cobra por el pilotaje.

Las autoridades, que deberían desentenderse de estas circunstancias comerciales, están siendo constantemente presionadas por los empresarios que fracasan, como si su función fuese proteger los beneficios de empresas con fines de lucro que tienen dificultades, y no la seguridad de la navegación.

Concurso por Oposición vs. Vacantes Ilimitadas

Por otra parte está demostrado universalmente que los exámenes por oposición (*competitive examination*) son los que permiten seleccionar a los mejores, cuando un puesto es de importancia o de gran responsabilidad, o cuando se desea mantener un alto nivel en el staff o en el grupo de profesionales de una institución.

Yo estuve buscando este concepto en Internet y en un diccionario de ética y antropología encontré lo siguiente:

Un examen por oposición es un examen donde los candidatos son clasificados por orden según sus calificaciones. El examen es abierto para n posiciones, los primeros n candidatos pasan, los restantes son reprobados.

*Los exámenes por oposición son utilizados en diversos países para la admisión en los colegios y universidades, o para puestos en el servicio público. Son considerados un medio igualitario para elegir los aspirantes más valiosos evitando el riesgo del tráfico de influencias (*influence peddling*), el favoritismo y otras distorsiones.*

Luego el diccionario explica lo qué es el *influence peddling* y dice:

Ver también: [corruption](#), [bribery](#), [logrolling](#)

Bueno, dejemos el aspecto *semántico*.

Las innumerables llamadas, presiones y reclamos que se precipitan sobre las autoridades en las semanas previas a los exámenes por parte de dirigentes de gremios y sindicatos marítimos, empresas de practicaje y personas de diversos niveles de influencia son abrumadoras.

En este nivel no circulan sumas de dinero, pero muchas versiones indican que ello ocurre en otros niveles.

Profesionalmente, una de las peores consecuencias, es que los profesionales más aptos no se presentan a rendir examen cuando no tienen un respaldo.

Sí lo hacen en cambio, individuos con poca navegación y buenas relaciones.

Los contratos previos

Hay empresas de practicaje que tienen legalmente fines de lucro y por lo tanto derecho a sacar todo el beneficio que les sea posible.

Un empresario del practicaje de tal categoría tiene el camino abierto para favorecer la entrada de un determinado aspirante, dándole luego trabajo en su empresa y comprometiéndolo a recibir un pago determinado cuando haya obtenido el título.

La falacia de la competencia

Competencia que apunta a bajar costos: SI

Competencia que apunte a aumentar la calidad: NO

Este es el concepto que regula la actividad del practicaje en la Argentina.

El decreto que regula el practicaje en la Argentina (2694/91), alude entre sus considerandos a la *ampliación de la oferta para reducción de costos* con la instauración de situaciones competitivas.

Por un decreto posterior (817/92) en el que igualmente se alude repetidamente a *privilegiar el marco de libre competencia*, dispone que deben tomarse exámenes, como mínimo, 3 veces por año.

Pero al no fijarse el número de prácticos por zona y permitir el acceso a todo el que apruebe el examen con la nota mínima, se elimina la competencia, ¿cuál?, la que apunta al mejoramiento de la calidad del cuerpo de prácticos.

Hasta que esto se implementó, por ejemplo, se presentaban 12 aspirantes para cubrir 4 puestos. Los 4 primeros pasaban con un puntaje de 9.70, 9.30, 9.20 y 8.80.

Ahora entran quizás también 4, pero con 5.50, 5.70, 6 y 6.20.

Desregulación salvaje y encima trampas

Las condiciones para obtener el título de práctico están en una regulación (REFOCAPEMM), que también fija las condiciones para obtener todos los títulos y habilitaciones de la marina mercante. Para rendir cualquier examen es necesario acreditar una experiencia – condiciones de navegación – previa. Obviamente, si pasa el tiempo y el aspirante no rinde examen, estas condiciones caducan, pues se supone que tal experiencia es ya lejana.

El artículo vinculado a lo descrito reza así:

La totalidad de las materias que compongan un plan de exámenes para la obtención de un Título o Certificado deberán ser aprobadas en un período que no exceda los CINCO (5) años, excepto para Prácticos titulados, Baqueanos Fluviales titulados y Certificados de Conocimiento de Zonas, que serán de DOS (2) años.

Supuestamente no puede optar al título de *práctico* quién hace largo tiempo que no navega en la zona y no tiene *práctica*, valga la redundancia.

Desde hace más de DIEZ años hay una “*errónea interpretación*” sobre este párrafo, resultando que: el aspirante a práctico que cumple las condiciones mínimas de navegación en la zona para rendir examen para práctico, tiene luego 5 años para rendir las materias correspondientes. (¿Se acordará algo de la zona que recorrió hace cinco años una vez que apruebe el examen?)

La Autoridad e Aplicación del Decreto (La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables) es la que debe interpretar el mismo en caso de duda. Pese a nuestras repetidas gestiones - no hemos generado dudas en el funcionario responsable, por lo que en breve recurriremos a la justicia.

Bueno. Me comprometí a ser breve. Aunque me hago responsable de lo expuesto, no he hablado en mi nombre sino en el de la Asociación Civil Prácticos del Río Paraná, formada por prácticos de todas las empresas de prácticos. Todos los directivos de la Asociación estamos “en turno” en nuestras respectivas empresas y navegamos con igual frecuencia que el resto de los colegas.

En el contexto particular que he descrito, donde aparecieron en el practicaje tantas cosas insólitas y francamente retrógradas, hay también resultados positivos. La creación y funcionamiento de la Asociación Civil es uno de ellos.

Muchas gracias.

*Ponencia del Cap. Héctor Audisio en el Foro Latinoamericano de Prácticos
Montevideo 26 de Diciembre de 2005,
repetida, a solicitud de las autoridades de IMPA, el día de clausura.*