

ARTE , CIENCIA Y TECNOLOGÍA

¿Por qué la existencia del Práctico?

-Existe primero por seguridad, luego por su capacidad como maniobrista y conocimientos de la zona.

¿Por qué Seguridad?

-En los inicios de la historia náutica-comercial al crearse los puertos como el medio de entrada y salida de mercadería; estos dejaron de ser sólo ensenadas naturales. Pasaron a ser administrados por quienes lo gobernaban brindando la seguridad necesaria a los comerciantes que operaban en ellos. Esto fue mediante la construcción de muelles, señalizaciones, resguardos y todo tipo de protección física. A todas las mejoras, a su vez, era necesario protegerlas para su mejor y seguro uso. Así la figura del Práctico pasa a tomar protagonismo en el ambiente marítimo, cumpliendo una función profesional, fiscal y policial.

Roles del Práctico.

-Pasa a cumplir varios roles:

- Marino avezado maniobrista en zonas restringidas con conocimientos expertos del lugar.
- Fiscal por el administrador de la vía navegable para que se cumplan las reglamentaciones.

En este último punto se ve al Práctico como asesor del Capitán impuesto por la Autoridad Marítima local, para proteger sus instalaciones y asegurar su buen uso.

El Práctico es el primer y último contacto del buque con el país al que pertenece el puerto o vía navegable correspondiente, esto lo posiciona a bordo como agente del gobierno, testigo desde su ingreso a aguas territoriales de uso restringido hasta su salida a aguas seguras. El Práctico toma las primeras declaraciones del Capitán del buque relativas a la salud de su tripulación y buque, así como según su observación entienda al buque seguro para continuar la navegación.

El progreso de los puertos y vías navegables.

...hace necesario reglamentar el tráfico marítimo, esto se logra a través de los Prácticos quienes asesorarán a los Capitanes acerca de las reglamentaciones vigentes y manteniendo las comunicaciones pertinentes con los controles y otros buques, asegurando el uso eficiente de los puertos y vías navegables en general.

La ingeniería naviera y sus bondades

...hace cada vez más complejos los buques, su conducción y maniobras.

¿Qué es un buque Mercante?

- Un buque Mercante es una estructura muy compleja, por un lado transporta carga, la cual debe ser mantenida a bordo en condiciones para que no se dañe; por otro lado, posee una planta de propulsión y generación de energía para poder satisfacer todas las necesidades del buque relativas a la carga, su combustible y propulsión; y por último, lo más importante, que es el personal a bordo encargado de la conducción, control y mantenimiento de todo este complejo sistema que se debe autogestionar, lejos de la sociedad y en un medio que no siempre es el mejor, esto es en “Alta mar”.

La figura del Capitán

- El Capitán es quién tiene a su cargo el gobierno del buque, entendiendo por gobierno el más amplio de su definición. Esto significa que es el responsable de conducir al buque en su rumbo, estabilidad, carga, propulsión y lo que es más importante, debe dirigir a todo el personal de a bordo al que le debe satisfacer todas sus necesidades de convivencia. Son muchos y complejos los roles del Capitán de un buque, para ello el Código de Comercio lo dota de cierto Poder, contando con los oficiales a su cargo, que así como lo especifica dicho Código, deben ser de su confianza.

Cual es la posición del Práctico a bordo.

Visto la complejidad de gobierno en general con la que cuenta a bordo, el Práctico cumple un rol de asesoramiento al Capitán. Administrativamente es alguien que cumple una función con el buque en navegación pero no está comprendido en el Rol de tripulantes, ni de pasajeros. Al no estar en el Rol, no se encuentra bajo la jerarquía del Capitán, lo cual es lógico, ya que quien lo posiciona a bordo es la autoridad marítima.

Práctico como asesor del Capitán.

En realidad la palabra asesor, en su uso común especifica toda su extensión. El Práctico es alguien que tiene la capacidad de comprender lo que está sucediendo a bordo en breves minutos, basado en su

máquinas, anclas , cabos, remolques, etc. que el Práctico sugiera al Capitán, éste las hará suyas en la medida que las entienda convenientes.

La posición del Capitán con Práctico a bordo de su buque es realmente difícil,

...hecho que jerarquiza aún más la Profesión del Capitán, y respalda la opción de aquellos estados que habilitan como Prácticos a Capitanes experimentados (en el caso de Uruguay mediante concurso).

Al Capitán de buques mercantes le han ido quitando jerarquía en los últimos 25 años,

...este juicio de valor lo respalda el hecho que actualmente el Capitán desarrolla a bordo varias funciones que le exceden de su rol de responsable del buque. Claro ejemplo de ello es que debe cumplir guardia en navegación, manejar la comunicación con el Armador y sus Agentes (cada vez más asiduas), así como repasar todos los planes de contingencias que requieren la vida a bordo actualmente sin un Oficial de comunicaciones y Administración que cumpla dicho rol. En síntesis los mismos buques que hace 25 años tenían en su rol tenían 35 tripulantes, hoy son tripulados por 25 y hasta en muchos casos con sólo 20 tripulantes.

Todo lo detallado en el párrafo anterior colabora con la fatiga del Capitán, más aún si a ello agregamos que hoy los buques en puerto operan las 24hs del día cuando hace cuarto de siglo operaban entre 8 y 12hs.

Es algo interesante cuando sólo se centra la atención en la fatiga de los Prácticos (lo que está bien) pero poco o nada se dice de la fatiga de los Capitanes de los buques mercantes.

Repasemos la actividad diaria de un Capitán de buque Mercante,

...desde un día antes de llegar a Puerto, corroborar que el buque está listo para la operativa en el puerto, por lo general navegar a vista de costa, cumpliendo con todas las comunicaciones a controles de las Costeras. Recibir al Práctico correspondiente, recibir las novedades relativas a vías navegables, tráfico, muelle, tipos de remolcadores, etc., y proceder a la maniobra de atraque. Acto seguido el Capitán recibe las Autoridades portuarias y se da comienzo a la carga /descarga del buque. Durante la estadía en puerto, todos los que estamos relacionados con los buques mercantes, sabemos que surgen novedades de todo tipo que mantienen al Capitán alerta. Terminada la operativa portuaria del buque , que por lo general no lleva más de 24 hs. promedio, el Capitán y su tripulación debe estar listo para la maniobra de desatraque con Práctico a bordo. Finalizada la maniobra de desatraque es muy probable que el buque deba realizar navegación por canales y aguas de maniobra restringida con Práctico a bordo durante 8hs. o más, y luego otra vez listo para iniciar el ingreso a otro puerto.

Por lo que podemos ver la actividad del Capitán no es acorde con su cargo, y a medida que pasa el tiempo, menor es la cantidad de tripulantes que un buque mercante tiene en su rol, lo que contribuye con una mayor exigencia al Capitán, y por ende incrementar su cansancio y fatiga.

Para solucionar el problema de la fatiga del Capitán,

...existen tres soluciones, o el sistema operativo del buque le permita descansar, cosa que ya hemos visto que no es posible, la otra es (como lo hacen actualmente) retirarse del puente en la navegación por canales y otras áreas restringidas con Práctico a bordo delegando su función al Oficial de guardia, circunstancia esta en que el Práctico asesora al buque, no por medio de su Capitán sino por medio del Oficial de guardia a quien el Capitán deslindó su función (pero nunca su responsabilidad).El hecho que el Capitán no esté en el puente no le exime de sus responsabilidades como tal, menos aún transfiere sus responsabilidades al Oficial de guardia o al Práctico actuante.

Por último todos sabemos que la mejor solución, es volver a cubrir todos los cargos a bordo con sus respectivos Oficiales y de esta manera el Capitán pasa a ocupar su tiempo en las funciones relativas al cargo de Capitán.

Selección de personal embarcado.

La selección del personal de a bordo no es ajena a la regla general. De un tiempo a esta parte la palabra productividad ha tomado dimensiones que ponen en riesgo la seguridad en todos los aspectos. Una definición sencilla de productividad es: “.....”, pero está íntimamente relacionada con “eficiencia” y ahí es donde se confunden fronteras que pasan por el mayor rendimiento con la mínima inversión.

Las empresas competidoras en un mismo ramo, y a un mismo nivel, en determinado momento llegan al límite científico de la eficiencia logrando sólo diferencias infinitesimales. A partir de allí se busca hacer diferencia en el terreno de lo intangible. En la cadena productiva lo intangible es el Factor Humano. Para

ello se crea la ingeniería de perfiles profesionales, psicológicos, etc . , en resumen se busca seleccionar en cargos de jerarquía aquellos que tengan capacidad para rendir más que un “standard” En otras palabras las personas comienzan a cumplir o pretender cumplir varios cargos o funciones a la vez.

Actualmente se han pretendido fusionar cargos abordo con el único fin de disminuir la cantidad de tripulantes, no sólo en las jerarquías de Oficiales sino también en el personal subalterno. Claro está que los cargos siguen estando y cada vez más cargados de trabajo, dado que los buques han aumentado su tamaño, su velocidad en navegación y agilizado su operativa portuaria.

¿Por qué si aumentaron las exigencias abordo, disminuyó la cantidad de tripulantes?

Es tiempo de darse cuenta que la solución al supuesto problema económico que tiene o tenía el tráfico marítimo (cuando se comenzó a reducir el personal abordo), no está en disminuir la cantidad de tripulantes por buque. Es poco creíble suponer que la productividad de los buques se vea afectada por la cantidad de tripulantes, cuando es evidente que por la falta de ellos se han incrementado los riesgos en la navegación. Prueba de ello es la existencia en los puentes de los buques (de un tiempo a esta parte) de un sistema de alarma regulable cada tantos minutos, con el fin de verificar que el Oficial de guardia esté despierto. Está de más aclarar que la existencia de este mecanismo confirma por sí solo el alto porcentaje de Oficiales que se duermen en la guardia de puente. El hecho que el Oficial de guardia no esté en sus mejores condiciones de vigilia para cumplir con la guardia de puente no sólo está íntimamente relacionado con la disminución del personal abordo, sino confirma su fatiga por el cumplimiento de varias funciones simultáneas. Previo a la existencia de este dispositivo de alarma en el puente de mando de los buques mercantes, la guardia nocturna era cubierta por un Oficial y un marinero de cubierta. La finalidad del marinero cubriendo la guardia nocturna no sólo tenía el fin de acompañar al Oficial, sino que cumplía recorridas nocturnas de seguridad por el buque y se adiestraba y ejercitaba en la función de timonel.

Funciones del personal subalterno de un buque mercante

Las funciones que cumple el personal subalterno a bordo de los buque mercantes, no son de menor importancia que cualquier otra. A la hora de conducir el buque por canales de navegación el timonel debe realizar su función como tal en forma precisa y continua, por un período que oscila entre dos y cuatro horas según el buque, para ello debe estar adiestrado y descansado. Del cumplimiento correcto de las órdenes de timón depende que el buque vare o no, y en el caso de cruces con otros buques, depende de un aprobable colisión. Por otro lado, en las maniobras de amarre la cantidad de personal disponible en proa y popa debe ser la suficiente para cumplir con los requerimientos de las maniobras, que muchas veces son combinadas con cabos y ancla, o cabos y remolcador.

La globalización y las terceras banderas

Los buques que enarbolan las llamadas terceras banderas o banderas de conveniencia, entre otras cosas han traído aparejada la mezcla de nacionalidades, y por consiguiente de idiomas, entre los tripulantes. Esto conlleva a la dificultad en la comunicación interna entre la tripulación, aparte del distanciamiento natural, entre los tripulantes, motivado por diferencias de idioma, religión, costumbres cotidianas y normas de convivencia en general.

¿Qué se ve de un buque desde tierra?

El buque, empresarialmente se ve cada vez más como una “caja negra”. La lógica empresarial con el afán de la productividad y la logística operativa macro, visualiza el comercio marítimo como un circuito, en donde el buque es, ni más ni menos que una caja negra. Muestra de ello es la tercerización de la tripulación, por parte del Armador. Esto significa la existencia de empresas que tripulan buques a un costo mensual de planilla de sueldos, fijo para el Armador, lo que ha desencadenado que cada vez más se olvide de la existencia de vida abordo. Dicho así parecería que estuviéramos hablando de un lugar fuera del planeta Tierra. Así es, cada vez más la vida abordo se distancia de la vida en sociedad para la cual se creó la especie Humana.

¿Cuál fue la causa de la disminución de personal en las tripulaciones?

Todo hace pensar que los avances tecnológicos que siguieron a los años '80 , sumados a la coyuntura política mundial, trajeron aparejados estos cambios con la sana intención de mejorar el sistema operativo del tráfico marítimo.

Llegó la hora de revisar decisiones del pasado, que hoy ponen en riesgo el tráfico marítimo y su entorno, es decir el Medio Ambiente.

Por lo expuesto queda claro, o al menos da motivos suficientes para reflexionar que la tecnología no sustituye al Hombre y menos aún debemos suponer como ciertas premisas falsas. Esto significa que si bien se querría que todos los tripulantes hablen correctamente el mismo idioma, la realidad demuestra que no es así, por lo tanto no se pueden crear estructuras sobre supuestos, poniendo en riesgo a los buques y a su entorno. Que la tecnología avance día a día y nos facilite mejor y mayor cantidad de herramientas no significa que el Arte de Navegar pase a ser una Técnica. Hoy más que nunca la naturaleza nos da muestras de Equilibrio, cuando éste no se respeta las leyes naturales se encargan de compensar en forma súbita y crítica. La naturaleza del hombre en sociedad está compuesta por un equilibrio, de trabajo, recreo y descanso. La vida a bordo de los buques ya ha perdido una de las bases, el recreo y todo lo que ello trae aparejado social y culturalmente. Hoy se está al límite del descanso, poniendo en riesgo no sólo la seguridad de los buques sino su entorno y por ende el Medio Ambiente. Sabemos que los principales componentes de la fatiga laboral son la falta de recreo y de descanso, las consecuencias de la Fatiga son catastróficas, visto que cuando se dan en un Oficial de Guardia que está sólo en el Puente de un buque, la única alarma que la detecta es el Accidente. Hoy, el Medio Ambiente logra que los Estados se unan con la finalidad de proteger el equilibrio medio ambiental, desde nuestro punto de vista (del Marino), entendemos que la mejor forma es respaldar esta posición, es haciéndose responsable de cada buque que navega por los mares del mundo, embanderándolos con la misma bandera que la nacionalidad de su tripulación. El cuidado del Medio Ambiente comprende las responsabilidades de seguridad que les cabe a cada Estado, y la Seguridad no puede librarse a la competencia comercial. La Seguridad en el ambiente comercial tiende a ser considerada como un gasto y no como una inversión.

El Práctico como testigo fiel de una realidad

El Práctico es quien mejor percibe el clima de abordo, sin estar incluido en el Rol del buque, pero sí estando íntimamente relacionado con el Capitán y su tripulación es quien hoy refleja esta realidad, no a modo de denuncia, sino de reflexión.

La consecuencia de la disminución de tripulantes en los buques, así como la mezcla de culturas en buques de bandera de conveniencia ha traído aparejada una baja sensible de profesionalismo abordo que se ve reflejada en cada maniobra, aumentando con ello la probabilidad de Accidentes Marítimos y su Impacto en el Medio Ambiente

Según las estadísticas, el 80% de los accidentes son por error humano, lo que no registran las estadísticas es el porcentaje de accidentes que no ocurre gracias a la intervención certera del factor humano.

“En el escenario marítimo, el Práctico es el protagonista silencioso de los accidentes que no ocurren”

Fernando F. Adaime Germán

Capitán de la Marina Mercante

Práctico del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico