



LANCHAS DE EMBARCO DE PRÁCTICOS. ALGUNAS IDEAS DE CARÁCTER GENERAL

*Patricio Gómez Tobar **

- **Antecedentes.**

Chile, durante más de siglo y medio ha ido conformando un Cuerpo de Prácticos de calidad excepcional, lo que ha permitido al Servicio de Practicaje Nacional, ser poseedor de un muy merecido prestigio al interior y fuera del país, lo que adicionalmente se comprueba, por la bajísima Tasa de Siniestralidad registrada durante la última década, cifra que a la fecha se conserva, ya que no ha sufrido incremento. Más, los prácticos, no se han conformado con desarrollar simplemente una labor segura y expedita sino, muy por el contrario, cada día tienen mayor participación en el quehacer marítimo nacional, y por ende en el desarrollo de la nación.

Como un ejemplo de lo señalado, se puede mencionar que en septiembre del año 2003, en San Antonio, se realizó el primer Seminario sobre Remolcadores efectuado en Chile, evento que contó con la participación de personas, organizaciones y organismos con intereses en el asunto en análisis, así como de especialistas en la materia, oportunidad en que se discutió sobre el tema en forma abierta y transparente, lográndose con ello, un rico intercambio de conocimientos, ideas y experiencias, amén que se hizo claro y transparente para la audiencia, cuáles eran los intereses particulares de cada uno de los participantes.

Los beneficios logrados se aprecian a simple vista, pues actualmente es muy fácil comprobar que en San Antonio, se consiguió renovar la totalidad de la flota, reemplazando los antiguos remolcadores convencionales por unos de los más modernos y adecuados probablemente de Sudamérica, lo que ha permitido al puerto, acortar los tiempos de duración de las faenas, hacer factible el ingreso de naves con esloras inimaginables hace algún tiempo, y efectuar maniobras seguras, con diferentes y variadas condiciones meteorológicas y oceanográficas.

Con las lanchas de Embarco de Prácticos sin embargo, no se ha tenido similar suerte, principalmente, porque en el país al parecer, no se tiene experiencia respecto de las características y capacidades con que debería contar una lancha de este tipo. El hecho de utilizar lanchones de cualquier tipo e incluso lanchas de paseo en tan delicada labor, afecta la seguridad de quienes las tripulan y, adicionalmente, de quienes se transporta, sean estos prácticos u otras personas del ámbito público o privado, que habitualmente hacen uso de estas embarcaciones.

No se puede olvidar que este especialísimo tipo de lanchas debe estar diseñada para soportar inclementes condiciones de viento y de mar, y es imprescindible que se comporten en forma marinera y segura en la mar océano,

* CF PR (R). Capitán de Alta Mar. Práctico Autorizado.

especialmente cuando los puertos están cerrados para embarcaciones menores, ya que es esencial asegurar que el práctico se embarcará o desembarcará, según sea el caso, de la nave que está pilotando, aún cuando las condiciones sean adversas.

El cuerpo de prácticos sobre la base de documentación, informaciones y reglamentaciones de carácter internacional, sumado a lo anterior su propia experiencia, adquirida luego de largos años de ejercicio de la profesión, conoce cómo deben ser las lanchas en comento, características generales que se indican a continuación.

- **Consideraciones Generales.**

- Casco robusto, y protegido con defensas especiales de amortiguación apropiada. La superestructura y caserío no deben ser expuestos a contacto con la nave abordada.
- Caserío ubicado a popa, con excepcional vista del patrón en 360°. A proa de éste, debe existir un área clara y despejada, que permita al práctico transitar hacia el lugar de transferencia cómodamente.
- Cubiertas laterales amplias y con barandas. La cubierta de proa debe ser espaciosa y extendida, con amuras estilizadas curvadas en dirección a la quilla para evitar el embarque de olas que no sólo mojen al práctico y tripulantes sino que puedan lanzar a éstos al mar. La cubierta debe permanecer lo más seca posible, y estar habilitada con material antideslizante.
- La navegación hacia y desde el antepuerto debe ser estable y confortable, por lo tanto, debe poseer estabilidad suficiente para evitar escoras y balances pronunciados. Es por ello que los arquitectos navales deben prestar especial atención al seakeeping, y adecuado empleo de pesos estructurales, estanques de compensación, quillas laterales, relación manga eslora y toda

otra consideración de carácter técnico que logre el objetivo deseado.

- Los controles de gobierno deben facilitar al Patrón maniobrar en forma cómoda y segura. La maquinaria instalada debe garantizar que se contará con un funcionamiento y mantenimiento adecuado y con suficiente potencia de motores que logre un andar medio de 12 nudos, con dos motores y dos ejes.

Dependiendo de las características del puerto, se determinará el tipo de hélices ya sea convencionales, ASD o paso variable.

La instalación de thrusters a proa y popa, debe estar considerado cuando se analice la maniobrabilidad.

La seguridad de maniobra al momento de transferir personas es crítica, cuando el Patrón de la lancha debe manejar tantas variables, en particular cuando éste debe reaccionar con prontitud cuando aprecia que se va a apretar a la persona que embarca o desembarca contra el casco.

Se requiere contar con protección de rejillas para hélices y aspiraciones de mar, debido a la gran cantidad de desechos existentes normalmente en las bahías, que causan enormes perjuicios.

- Se debe asegurar un bajo nivel de ruidos al interior y exterior de la embarcación. El nivel máximo no debe ser superior a 75 y 80 decibeles para asegurar que se está otorgando



Los controles de gobierno deben facilitar al patrón maniobrar en forma cómoda y segura.

un adecuado cuidado a la salud de quienes la utilizan y simultáneamente, se facilite mantener comunicaciones en forma clara y fluida, en el interior y exterior de la nave.

El caserío del puente y acomodaciones debe estar dotado con aislantes de ruido y vibraciones.

La maquinaria por su parte, debe ser montada sobre soportes de motor apropiados, juntas cardánicas especiales y múltiples de escape con silenciadores, objeto aminorar ruidos y vibraciones de la maquinaria en su conjunto.

- El diseño del casco debe considerar tener forma de pera redondeada u otra similar que dispongan los constructores, que evite o aminore la succión que producen las grandes naves al momento de abordar.
- Las luces de cubierta deben ser indirectas a objeto de evitar encandilamientos al momento de realizar faenas.
- Visto el alto riesgo de caídas de hombre al mar, debe contar con sistemas de recogida al centro y popa, además de capacidad de implementar primeros auxilios eficaces.
- La ergonomía debe ser considerada en la construcción de una Lancha de Embarco de Prácticos.
- Especiales consideraciones deben adoptarse respecto a las defensas, en atención a los constantes embates entre la nave que se aborda y lancha. Los neumáticos de automóviles amarrados con cadenas empleados actualmente como defensas, son causa de riesgo de caídas y accidentes dado que ponen en peligro a las personas, al enredarse con la escala de práctico pudiendo incluso cortarlas, saltar a veces sobre cubierta por efecto de la mar y en último término, no cumplen la función para las que se les utiliza, al no amortiguar debida y eficientemente, sufriendo golpes y abolladuras el casco de la lancha, amén de desequilibrar a la gente posicionada sobre cubierta.

Las defensas ideales para una lancha de prácticos deberían implementarse como:

- Un tubo flexible de goma de alta resistencia con absorción de energía en la base, que cubra las secciones de proa y popa donde se apoya normalmente.
 - O defensas de espuma de polietileno que ofrezcan una excelente protección y permitan reemplazar rápidamente las secciones dañadas.
 - O bien defensas tubulares de poliuretano grueso, relleno con esponja elástica, empotrada en una cavidad especial que circunde toda la borda y asegurada por un cable alrededor de todo el perímetro de la lancha.
- El puente de gobierno debe ser amplio, cálido y confortable. Deberá estar dotado de asientos especiales para el práctico y que proporcionen a éste una adecuada visión hacia el exterior y con expedito acceso al radar y equipos de comunicaciones los cuales deben facilitar, como mínimo, cubrir simultáneamente un canal de trabajo y otro de respeto. El sistema de calefacción instalado, no debe afectar la visión hacia el exterior por causa de empañamientos, y los vidrios deberán estar dotados de vistas claras, defrosting y cualquier otro elemento que facilite alcanzar el objetivo señalado.

- Conclusiones.

- Las importantes transformaciones en todo orden de cosas experimentadas por Chile en las últimas décadas, sumadas a la significativa importancia del transporte marítimo en la economía nacional, impele a que los puertos, en infraes-



Embarcación con neumáticos de automóviles amarrados para defensa.

estructura y servicios, sean fiel reflejo de dicha condición.

Las Lanchas de Embarco de Prácticos, que constituyen el primer contacto de Chile con las naves que proceden del exterior, no pueden entonces como es hasta hoy día, constituir una muy poco grata excepción, muy por el contrario, estas embarcaciones deberían legítimamente representar una primera y muy clara señal, para capitanes y tripulantes, en particular extranjeros, que están ingresando a un país tecnológica y profesionalmente acorde con los países más modernos del orbe, y que por lo tanto, el puerto al cual recalán, está en condiciones de proporcionarles un servicio eficiente y seguro.

- En las faenas portuarias, los accidentes originan muchas veces daños de gran consideración, sin embargo, cuando se trata de pérdidas humanas, el perjuicio causado es imposible de ser calculado y menos reparado, aún cuando los causantes del mismo hayan visto afectado su patrimonio al haber sido obligados a cancelar indemnizaciones o incluso sufrido privaciones de libertad.

Es por ello que el Estado despliega tantos esfuerzos por brindar seguridad a sus ciudadanos en general, y en particular a aquellos que ejecutan tareas de alto riesgo.

- Las lanchas que actualmente se encuentran prestando servicio en el litoral nacional, dado su bajo costo de adquisición y operación, conforman una lucrativa actividad para sus propietarios, sin embargo, su escasa capacidad técnica y marinera para prestar un servicio seguro, constituyen una falencia de proporciones que es necesario superar en breve plazo, aun cuando no es posible desconocer que, una embarcación diseñada para igualar los estándares internacionales exigirá para su construcción, el empleo de tecnología de punta, a la vez que necesitará ser operada, por tripulaciones de mayor

capacidad técnica y profesional que las actuales, lo que aumentará sus costos y por lo tanto obligará probablemente a incrementar las tarifas, situación no del todo conveniente para armadores y agencias de naves.

- La regulación vigente en algunas naciones que alcanzaron el desarrollo antes que naciones estimadas más jóvenes, no sólo consigna en su legislación las normas de construcción y capacidades de una lancha, las características de su maquinaria y equipos de seguridad, las certificaciones necesarias para mantener la vigencia como también periodicidad de ésta sino, yendo mucho más lejos, establece taxativamente que la autoridad, el propietario y el capitán de la Lancha de Embarco de Prácticos, todos y cada uno de ellos, deben asegurar entre otros que, la embarcación no operará sin contar con sus certificados de validación vigentes, su tripulación estará acorde con las regulaciones establecidas, y su material y equipos no ha sufrido variaciones durante el tiempo de vigencia del certificado de validación. Sobre la base de la misma consideración, se establece en dichas disposiciones, las penas que recaerán sobre cada uno de ellos en caso de incumplimiento.

Lo consignado, es fiel reflejo del nivel cultural alcanzado en dichas naciones, ejemplo que impelerá a países de formación más reciente, a efectuar radicales cambios conductuales y conceptuales, si entre sus aspiraciones está el aproximarse con mayor celeridad al desarrollo.

- **Recomendaciones.**

- No desaprovechar la experiencia obtenida hace algún tiempo en San Antonio que permitió remozar su flota de remolcadores, lección que debería en el presente ser utilizada para, aunando las voluntades de cada uno de los

entes involucrados, y sobre la base de un conocimiento mutuo de intereses y necesidades, hacer en conjunto los esfuerzos necesarios para renovar, local y nacionalmente, la flota de Lanchas de Embarco de Prácticos, colocando a éstas a la altura de la modernidad alcanzada por el país.

Una amplia y abierta discusión, en que participen armadores, agentes de naves, prácticos, arquitectos e ingenieros navales, operadores y patrones de lanchas, operadores de puertos, expertos en seguridad y autoridades del Estado, entre otros especialistas, facilitará encontrar el diseño de lancha más adecuado para las variadas características de cada uno de los puertos nacionales, y a la vez contribuirá a encontrar la mejor solución, para dar colmada satisfacción a las aspiraciones tanto públicas como privadas.

- Las experiencias y visiones particulares de individuos y organizaciones sobre determinados temas o asuntos

poseen invaluable validez, por lo que se recomienda que cuando se analice o discuta temas de índole naval - marítimo se hagan los esfuerzos necesarios para, haciendo converger las opiniones y experiencias de representantes de ambas visiones, lograr alcanzar la más óptima solución posible, a los problemas que se presenten o situaciones que se susciten.

- Las situaciones particulares o problemas necesarios de resolver no son únicos o privativos de cada país. La mayoría de las veces dicha situación en otras naciones ya ha sido enfrentada y el problema resuelto con mucha anterioridad, por lo que se recomienda, para aprovechar en beneficio propio dichas experiencias, el tener habitualmente a la vista la legislación comparada en estas materias.

The U.K. Merchant Shipping (Pilot Boats) Regulations 1991 con sus modificaciones, es uno de los instrumentos legales que se recomienda consultar.

* * *

