



MAXIMIZACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN DEL PRACTICAJE DE PUERTO EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO. UNA VISIÓN SOBRE LA BASE DE LA EXPERIENCIA NACIONAL*

Pedro Veas Diabuno **
Boris Kopaitic Williams ***

- Introducción.

El escritor chileno Benjamín Subercaseaux en su obra, "Chile o Una Loca Geografía", describe la geografía tan particular que caracteriza a Chile y la forma como sus lugareños han sobrevivido a lo largo de los años superando accidentes geográficos, inclemencias climáticas y en particular enfrentando a un océano que, aunque colmado de riquezas, permanentemente hace sentir su poder y su violencia cobrando rutinariamente las vidas de quienes se han atrevido a desafiarlo.

Un autor brasileño¹ por su parte, caracterizó en una oportunidad a Chile como un país de loca geografía, pero de historia cuerda.

Loca geografía, que ha tenido vital incidencia en la formación del alma nacional, en su voluntad de ser del chileno, según expresara Gabriela Mistral. Loca geografía que, bañada por un vasto océano y asolada muchas veces por un inclemente tiempo, ha sido el crisol donde inicialmente se ha forjado y luego hecho fuerte nuestro hombre de mar.

Respecto a historia cuerda, no es más que una referencia al Estado de Derecho², forjado con el país mismo, y desde muy antiguo asentado en la Nación.

Es en este ámbito, *medio geográfico, oceanográfico y meteorológico adverso; imperio de la Ley; vigencia de las Instituciones; y Estado Subsidiario*, donde se desenvuelve el Servicio de Practicaje y Pilotaje Nacional, en sus variantes de puerto y de canales. Servicio Público de muy antigua existencia en el país pero oficialmente reconocido en la república, a contar del 11 de agosto de 1859, fecha en que el gobierno dictó el Reglamento de Prácticos para el puerto de Valparaíso.

Chile continental en sus más de 4.000 kilómetros de litoral cuenta con 66 puertos de los cuales 40 atienden simultáneamente el comercio internacional y cabotaje, movilizándolo anualmente alrededor de 80 millones de toneladas³, y donde se ejecutan alrededor de 20.000 maniobras anuales, tarea que se ha realizado hasta ahora, manteniendo un bajísimo porcentaje de siniestralidad.

Los puertos, en términos tanto económicos como sociales y ambientales, contribuyen de forma significativa al crecimiento sostenible de las regiones en que están insertos⁴ y constituyen un irremplazable motor impulsor del progreso de la nación. El volumen de carga transferida aumenta continuamente, más

* Exposición presentada por el Contraalmirante Pedro Veas Diabuno y por el Capitán de Navío Boris Kopaitic Williams, en representación de la Asociación de Prácticos de Chile, durante la realización del "III Forum Latinoamericano de Prácticos y I Congreso de Accidentes Marítimos y su Impacto en el Medio Ambiente", efectuado en Montevideo en octubre/noviembre de 2005.

** Contraalmirante, Oficial de Estado Mayor. SM.

*** Capitán de Navío, Oficial de Estado Mayor. I.ELN.ARM.

1.- El Estado de Derecho en la Historia de Chile. B. Bravo Lira. Edic. U. Católica de Chile. 1996.

2.- El Estado de Derecho en la Historia de Chile. B. Bravo Lira. Edic. U. Católica de Chile. 1996.

3.- Boletín Estadístico Marítimo. Directemar. Edición 2004.

4.- Código de Conducta Ambiental. European Sea Ports Organization.

las mercancías peligrosas transportadas por mar también lo hacen, debido a los beneficios que ofrece el transporte marítimo como medio seguro y eficaz.

La evolución humana por su parte, puede verse con una mirada ambiental⁵, como un proceso dinámico de interacción entre tres factores: el hombre, su medio cultural y la naturaleza. En los primeros tiempos, el hombre primitivo se confundía con la naturaleza, era uno más entre los seres vivientes de la tierra, y dependía muy estrechamente de lo que el medio natural le ofrecía. Más tarde, a medida que el hombre perfeccionaba sus recursos tecnológicos y las sociedades evolucionaban culturalmente, la interacción entre los factores señalados se hizo más compleja, y en los tiempos actuales no sólo interactúan sino, muchas veces luchan entre ellos, produciéndose resultados indeseables.

El práctico de puerto, engranaje fundamental dentro del sistema de servicios portuarios, no puede estar ausente ni tampoco sustraerse al enfrentamiento que continuamente se produce entre desarrollo y conservacionismo/ambientalismo. Con su ciencia y experiencia, su aporte será indispensable para contribuir al logro de los objetivos privados y públicos que respectivamente hayan sido establecidos.

- **Seguridad Marítima, Medio Ambiente Acuático, Autoridad Marítima y Practicaje.**

• **Delegación del Estado a la Autoridad Marítima.**

En Chile, lo concerniente a la *Seguridad Marítima y el Medio Ambiente Acuático*⁶ ha sido delegado por el Estado a un organismo denominado Dirección General del Territorio Marítimo y MM. a quien la ley le fija determinadas funciones,

obligaciones y atribuciones, y simultáneamente le otorga independencia para una adecuada y libre toma de decisiones, con el objeto que, en representación del Estado, cautele el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes⁷, y adopte las acciones necesarias para proteger la vida humana, el medio ambiente, los recursos naturales y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito acuático de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la nación.

• **Transporte Marítimo y Comercio Exterior.**

Por vía marítima se movilizó en Chile durante el último año⁸ calendario, carga de exportación e importación por un valor FOB aproximado de 30.000 millones de dólares, cifra realmente significativa, dado el tamaño de la economía chilena. El número indicado, cobra mayor relevancia, si se le compara con los 3.500 millones movilizados por tierra y los 4.000 millones movilizados por vía aérea, constituyéndose por lo tanto el Transporte Marítimo, y sin lugar a dudas, en el gran motor impulsor del comercio exterior y viga maestra de la economía nacional.



Puerto de Valparaíso.

5.- Magister en Gestión Ambiental. Universidad del Desarrollo. Año 2005.

6.- Naturaleza Jurídica de la Relación existente entre los Prácticos Autorizados y la D.G.T.M. y M. M. Catalina Valderrama Ronco. Octubre de 2001.

7.- Reglamento Orgánico Interno de Funcionamiento de la D.G.T.M. y M. M., Resol. C.J.A. Ord. N°12.600/B-7 de 13 septiembre de 1989.

8.- Boletín Estadístico Marítimo. Directemar. Edición 2004.

• **La prestación del Servicio de Practicaje.**

➤ **Regulación de la Actividad.**

La actividad de practicaje y pilotaje en Chile está contemplada en la Ley de Navegación y regulada por reglamentos afines⁹ y diversas otras instrucciones dictadas por la D.G.T.M. y M. M.

La Ley de Navegación por su parte, en su art. 34, distingue entre los conceptos de practicaje y pilotaje¹⁰.

En el Reglamento de Practicaje y Pilotaje se establece las ocasiones en que estos servicios son obligatorios y las condiciones en que han de prestarse. En su art. 20, por su parte, se enumera las excepciones al empleo obligatorio del servicio de practicaje.

➤ **Funcionamiento del Servicio.**

El Servicio de Practicaje en Chile es prestado por la D.G.T.M. y M.M., siendo por lo tanto dicha entidad, la responsable de mantener el número de prácticos necesarios para ejecutar las faenas u otras maniobras propias del practicaje en todos los puertos y terminales donde éste es obligatorio.

Para la provisión del servicio, las Agencias de Naves efectúan el requerimiento a la Capitanía de Puerto local, la cual dispondrá éste, en el lugar y momento oportuno, según las normas y procedimientos establecidos.

Mediante Decreto Supremo, el Gobierno fija los valores de las tarifas¹¹, y sus modalidades, así como la forma de cobrarlas y percibir las.

- **Del Práctico.**

• **Practicaje, Actividad Profesional de Alto Riesgo.**

Es un hecho conocido que, dadas las características de los diferentes actores involucrados y del entorno geográfico y

oceanográfico en que la labor se realiza, una maniobra conlleva importantes riesgos para las numerosas personas que participan directamente en la faena, así como para la nave que evoluciona, las instalaciones portuarias, los medios de apoyo a flote y el medio ambiente acuático, riesgos que se atenúan o incrementan, en directa proporción a la habilidad del práctico para maniobrar y a su experiencia y conocimiento del área en cuestión.

• **El Práctico, la Virtud de la Prudencia y la Información Sensorial.**

Todo práctico necesita continua e imprescindiblemente¹² recolectar, evaluar e integrar, en tiempo real, innumerables variables interactivas que influyen en el comportamiento de la nave en maniobra ya que, como se sabe, para ejercer su función, tan pronto arriba al puente, asimila la información proporcionada por el Capitán; analiza el comportamiento de la nave y prevé los efectos sobre ésta de las condiciones meteorológicas y oceanográficas presentes en el área; aquilata la capacidad profesional de la tripulación; valora el apoyo que le pueden prestar los remolcadores y lanchas; apela a su propio conocimiento y experiencia sobre el arte de la maniobra; compara la situación presente con experiencias anteriores, para, apelando primero a los dictados de su Conciencia Sicológica¹³, reflexionar respecto de lo que puede o no puede hacer en dicha situación y luego, sobre la base de lo que le dicte su Conciencia Moral¹⁴, tomar la decisión respecto de lo que realmente debe hacer.

En consecuencia, el práctico depende vital y esencialmente de la información sensorial y más que muchas otras profesiones, precisa de practicar frecuentemente, la Virtud de la Prudencia.

9.- Reglamento de Prácticos y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

10.- Naturaleza Jurídica de la Relación existente entre los Prácticos Autorizados y la D.G.T.M. y M. M. Catalina Valderrama Ronco. Octubre de 2001.

11.- Reglamento de Tarifas y Derechos de la DGTM y MM, D.S.(M) N°427 de 1979, Mod oct. 2001.

12.- Rumos Prácticos. Revista Do CONAPRA. Año V N°10 Jul.- Sept. 2003

13.- Presbítero Raúl Hasbún Zaror. Estación T.V. Megavisión. Año 2005.

14.- Presbítero Raúl Hasbún Zaror. Estación T.V. Megavisión. Año 2005.

- **El Practicaje en Chile.**

• **Selección de un Práctico Autorizado.**

En Chile, para llegar a integrar el Cuerpo de Prácticos¹⁵ se requiere poseer el título de Capitán de Alta Mar, o haber alcanzado como mínimo el grado de Capitán de Fragata del Escalafón Ejecutivo y simultáneamente, haber ejercido con éxito durante un determinado número de años, el mando de naves mayores.

De contarse con dichos requisitos, se queda en condiciones de ser llamado, a través del Comité de Selección, al curso de adiestramiento.

El procedimiento indicado, permite a la Autoridad Marítima contar con una base de selección integrada por profesionales de probados conocimientos y experiencia, desde la cual seleccionar a los futuros prácticos.

• **Tasa de Siniestralidad.**

La especialísima condición geográfica, oceanográfica y meteorológica de Chile y su influencia en la formación del hombre de mar desde que éste da sus primeros pasos en la profesión, sumado al procedimiento establecido por la Autoridad Marítima primero para seleccionar, y posteriormente conservar ejerciendo la función a los profesionales que se desempeñan como práctico, ha permitido al Estado chileno prestar un adecuado servicio manteniendo a la vez una bajísima tasa de siniestralidad, ya que la ocurrencia de accidentes en los puertos chilenos es escasa, con todos los beneficios que dicha situación acarrea para las personas, agencias, armadores, servicios portuarios, compañías de seguros, empresas proveedoras de personal, servicios marítimos y demás actores involucrados.

- **Los Puertos y el Transporte Sostenible¹⁶.**

Movilidad Sostenible es un concepto que significa que el transporte debe ser

capaz de cumplir su papel económico y social, al tiempo que limita sus efectos nocivos sobre el medio ambiente. El transporte marítimo para explotar su potencial, es imprescindible que cuente con puertos eficientes y limpios, objetivo muy posible de alcanzar dado que las credenciales ambientales de éste son evidentes. Investigaciones efectuadas en los últimos años, confirman que el consumo de energía utilizado por un transporta contenedores es un muy pequeño porcentaje del consumo que origina el transporte carretero o ferroviario y asimismo, como es ampliamente conocido, sus costos no tienen comparación.

Para ello, se requiere aplicar a la industria portuaria el concepto de Desarrollo Sostenible, el cual se logra cuando un puerto puede cubrir sus propias necesidades sin poner en peligro su futuro, es decir, conseguir que el puerto continúe funcionando en los años venideros, sin que su operación produzca efectos ambientales negativos. Para ello, es necesario un proceso de cambio en el que se haga converger los intereses de los usuarios, de los inversionistas, y se oriente el desarrollo tecnológico y los cambios institucionales. Las acciones a adoptar tienen que ser elegidas cuidadosamente, de manera de mantener una viabilidad comercial y una aplicación continua de éstas.

Es imprescindible tener clara conciencia que el verdadero motor de un desarrollo sostenible, es la voluntad de todos y cada uno de los involucrados, y que se logra a través de una Planificación a Largo Plazo ejecutada sobre la base de una objetiva Evaluación de Costos, aun cuando ésta sea de difícil cuantificación. Es un dato conocido, que los daños originados a instalaciones o naves no presentan dificultad para ser determinados e incluso existe una vasta experiencia al respecto, sin embargo, los daños a las personas y al medio ambiente son difi-

15.- Reglamento de Prácticos y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

16.- Código de Conducta Ambiental. European Sea Ports Organization.



Práctico abordando una nave mercante.

lísimos de establecer, más aún teniendo en cuenta las normas por las que se rige el mercado, situación que hace algunos años hizo emitir a un conocido ambientalista la siguiente opinión: "El sistema de mercado tal cual lo vivimos en el día de hoy, le está causando más daño al planeta que cualquier otra cosa porque todo tiene un precio, pero nada tiene valor"¹⁷.

• **Responsabilidad de los Prácticos de Puerto.**

La legislación nacional vigente así como la extensa normativa internacional emitida sobre la materia, tales como el Convenio Marpol, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (IMDG) entre otras, han acotado adecuadamente el tema en análisis, sin embargo, habría que establecer las siguientes puntualizaciones:

- Una profusa y exigente normativa estará imposibilitada de lograr los objetivos que se haya fijado, si no se cuenta con prácticos altamente capa-

citados y eficaces en la ejecución de la función, que aseguren que la probabilidad de accidentes será mínima.

- Los prácticos deberán en el futuro inmediato, comprometer su permanente participación¹⁸ en la Planificación de la Estrategia de Desarrollo Portuario, de Tratamiento de los Residuos, Manipulación de Mercaderías Peligrosas, y muy especialmente en lo que dice relación en primer término, con la elaboración de los Planes de Emergencia de los Puertos y su posterior y permanente actualización.

- **Maximización de la Contribución del Practicaje a las Tareas del Estado y de Particulares.**

- **Conservar, en un mínimo porcentaje la Tasa de Siniestralidad.**

La mayor contribución al logro de los objetivos públicos y privados se logra haciendo mínima la probabilidad de accidentes, la cual a su vez sólo se alcanza mediante un entrenamiento permanente, por constituir éste la base fundamental para mantener la destreza y habilidad del práctico.

Es imprescindible tener en consideración que práctico, es inherente a práctica constante, y lo es en ésta como en otras profesiones donde prime la destreza ya que, la permanente repetición, contribuye directamente no sólo a la eficiencia y eficacia con que se ejecuta la función, con la consiguiente disminución de tiempos y costos para los usuarios sino que, muy especialmente, se hace un significativo aporte a la seguridad, bien común imprescindible de cautelar por la autoridad, por las implicancias que tiene para los bienes de uso público del país, las sociedades intermedias y por último, para el ciudadano común.

Las nuevas tecnologías en el transporte marítimo por su parte, han originado la creación de nuevos elementos de trans-

17.- Documento de Trabajo. El Mercurio 1998. Entrevista a Jacques Cousteau.

18.- Polfítica Nacional de uso del Borde Costero. D.O. Nº 35.064 de 11 de enero de 1995.

porte lo que ha incrementado las dificultades en la ejecución de la maniobra, lo que en un determinado porcentaje, es posible de atenuar con el empleo de remolcadores de mejores capacidades pero, es indudable, que la prolijidad de la maniobra continuará dependiendo mayoritariamente de lo experto que sea el práctico.

• **Contar con Medios de Apoyo a Flote Acordes con el Nivel de Desarrollo Alcanzado por el País.**

Las importantes transformaciones económicas, jurídicas y sociales experimentadas por Chile desde hace algunas décadas, sumadas a la significativa importancia del comercio marítimo en la economía nacional, impele a que los puertos nacionales, en infraestructura y servicios, sean fiel reflejo de dicha condición. En lo que dice relación con el practicaje, se requiere contar en todos los puertos, y no sólo en aquellos de reconocida importancia, con remolcadores que posean no sólo adecuada potencia, de por sí de vital relevancia sino, y muy en especial, con capacidades evolutivas, que en los tiempos actuales se considera tanto e incluso más importante que la fuerza de empuje o tiro del remolcador, naves que a su vez, requieren estar dotadas con tripulaciones de amplios conocimientos y destrezas, y con la experiencia



Lancha Agunsa Rigel, construida para prácticos en Asmar Magallanes.

necesaria para obtener de tan importantes medios de apoyo, el máximo de su rendimiento.

El inventario de lanchas de embarque de prácticos¹⁹ por su parte, requiere de un constante y permanente impulso modernizador para permanecer cumpliendo las exigencias nacionales e internacionales en lo que dice relación a su tamaño, estructura, velocidad, cualidades evolutivas, seakeeping y equipamiento.

• **Contar con Cartografía Actualizada y Medios de Apoyo Instalados en Tierra que Faciliten la Ejecución de la Maniobra.**

El contar en todos los puertos con una cartografía actualizada, adecuadas señalizaciones, recolectores in situ de información meteorológica y oceanográfica y un adecuado control local de tráfico marítimo, facilita la ejecución de la maniobra, contribuye a mantener en un alto nivel la imagen país y facilita la relación práctico-capitán pues éste último, que muchas veces desconoce las particularidades del país al cual va ingresando con su nave y la real capacidad profesional, técnica y ética de quienes le han sido asignados para prestarle asesoría en tan delicada situación, le es más fácil entregar su confianza al práctico, al apreciar que no sólo se le está otorgando un servicio profesional sino que se le está apoyando con los mejores medios técnicos y humanos, facilitándose con ello su tarea de control y supervisión.

- **Conclusiones.**

- Los altos costos en tiempo, humanos, sociales, materiales y financieros que un accidente marítimo origina de llegar a producirse, hace de la maniobra de practicaje una actividad de alto riesgo. Su ejecución exitosa depende fundamentalmente de la capacidad y

19.- Circular DGTM y MM, O - 080/011 de 10 de septiembre de 2003.

experiencia del práctico quien, basado esencialmente en información sensorial, evaluará e integrará en tiempo real, innumerables variables interactivas, para finalmente, en única instancia, decidir la acción a adoptar, determinación que la totalidad de las veces es imperativo que sea acertada, pues el ejercicio de la profesión no permite ni acepta errores.

- La Seguridad Marítima y el Medio Ambiente Acuático es el ámbito natural donde se desenvuelve el practicaje de puerto. Su contribución primaria y fundamental, consistirá en mantener las faenas de practicaje libre de accidentes. Adicionalmente, constituirá un deber ineludible para los prácticos, involucrarse comprometidamente en la Planificación de la Estrategia de Desarrollo Portuario, de Tratamiento de los Residuos, Manipulación de Mercaderías Peligrosas y Planes de Emergencia de los Puertos, situación que impedirá a las organizaciones en que se agrupen los prácticos a relacionarse activamente con las organizaciones intermedias y del Estado, para apoyarlas en el logro de sus objetivos; y con la ciudadanía, para que ésta tome clara conciencia, de la efectiva contribución que el practicaje de puerto hace en su beneficio.
- La organización que se ha dado el Estado de Chile para proveer el servicio de practicaje ha sido hasta ahora



exitosa, alcanzándose el objetivo previsto de cautelar lo concerniente a seguridad marítima y medio ambiente acuático y a la vez, contribuir al desarrollo marítimo de la nación. El procedimiento de formación, selección y mantención de la condición para ejercer la profesión ha probado ser adecuado, sin embargo no puede dejarse de tener presente que, práctico y práctica constante, constituyen un binomio inseparable, y donde el empleo de simuladores y modelos tripulados, constituirán siempre una importante ayuda, pero nunca reemplazarán a una maniobra real.

El práctico por su parte, recurso humano que ha logrado a lo largo de los años dotarse de cualidades excepcionales, constituye la piedra angular de toda la organización, llegando a conformar dicho grupo de profesionales un activo de muy difícil sustitución

y componiendo en conjunto por lo tanto, un bien que debe ser preservado a toda costa.

- La eficiencia y eficacia lograda en la prestación del servicio, está corroborada por la baja Tasa de Siniestralidad obtenida como promedio en la última década, sin embargo no puede dejarse de mencionar que, toda excepción que se haga en el futuro a la obligatoriedad del practicaje establecida en la normativa vigente, atenta contra el fin último que se pretende alcanzar.

* * *