

LA SILENCIOSA MISIÓN DEL PILOTO PRÁCTICO

Diana Carolina Mestra Sierra¹

RESUMEN

El piloto práctico reviste importancia en la cadena logística debido a que hace conectar el puerto con el mar, en este artículo se encontrará información relacionada con los antecedentes del pilotaje, algunas Normas desde la Dimar que regulan la actividad del piloto práctico y algunas investigaciones realizadas, se hizo metodológicamente mediante la revisión de textos con carácter hermenéutico y desde la experiencia de quien escribe en la gestión de pilotos prácticos, en él se concluye que su labor es el eslabón silenciosos que conecta al puerto con la embarcación y es poco reconocida, ya que la atención se da más hacia la carga.

PALABRAS CLAVE

Cadena logística, Transporte, Pilotaje, Práctico, Puerto.

ABSTRACT

The practical pilot is important in the logistics chain because it connects the port with the sea, in this article you will find information related to the background of the piloting, some Regulations from Dimar that regulate the activity of the practical pilot and some research carried out, it was done methodologically through the review of texts with a hermeneutic character and from the experience of the writer in the management of practical pilots, in it it is concluded that their work is the silent link that connects the port with the boat and is little recognized, since attention is given more towards the load.

KEYWORDS

Logistic chain, Transport, Pilotage, Practical, Port.

INTRODUCCIÓN

El tema que se desarrollará en este artículo y con el cual se busca aportar desde la academia y dada la experiencia de la suscrita que cuenta con varios años en el contexto logístico portuario, también se relaciona con el origen del piloto práctico y su relevancia en la gestión logística, aunque este escrito surge no sólo por la experticia del tema, también se busca abrir el escenario para crear un estudio académico y de carácter aplicado que sea fuente motivadora desde las academia y también pretende buscar cómo transferir los aportes que existen tanto en el ejercicio del pilotaje práctico y la normatividad de las áreas administrativas, especialmente busca acercarse a las áreas concernientes a la administración, acercando aún más a la científicidad a un contexto real que se convierta en una zona de aprendizaje y motivación de adquirir nuevos conocimientos procedimentales y de protocolos que le aporten a los puertos de Colombia y que permita un acercamiento a los puertos asiáticos y europeos, lo cual representa un gran reto no sólo para la academia, sino para las autoridades competentes y para la comunidad en general que de forma inter y transdisciplinaria se relacionan con la

¹ Estudiante de Derecho y Auxiliar de Investigación de la Universidad Libre, Asesora Logística y Gerente y empresaria del sector portuario.

logística marítima y portuaria y permite generar una conexión con el crecimiento en exportaciones e importaciones diariamente.

Al revisar las investigaciones realizadas por el profesor asociado de la Universidad Libre Boyano-Fram, T. O., & Hernández-Cobo, J. S. (2018) quien compara los puertos de Veracruz, Santos y El Callao, con el puerto de Cartagena de Indias, citados también en Boyano-Fram, T. O. (2021) Fram, T. O. B. (2019), motivan a revisar más que la infraestructura la cadena logística.

Dado lo anterior, motivó a la suscrita a también a revisar la importancia que tiene el piloto práctico en la cadena logística, es por eso que en el artículo se hace una breve reseña, se revisa algunos artículos y se describe la experiencia del acompañamiento por más de 15 años de la actividad del piloto práctico y se resalta su labor, corroborando que es una profesión poco reconocida, pero muy silenciosa hace que la carga salga o zarpe y arribe al puerto de manera segura.

ANTECEDENTES DEL PILOTAJE PRÁCTICO

Con el fortalecimiento de las grandes conquistas, a lo que llamaron descubrimientos de los nuevos mundos se tuvo que perfeccionar la llegada de las embarcaciones a puertos naturales y otros construidos con cierto grado rudimentario, imaginarse la maniobra tan riesgosa y los desastres que se presentaron ante tanto peso que llevaban o pensaban sacar, unido a las batallas navales y las subidas de armamento y municiones debió crear muchos apuros.

Se cree desde el pensamiento judeo cristiano que el único que no necesito piloto práctico fue Noé al construir el arca ante el gran diluvio que se dio en la tierra, Pablo de Tarso, uno de los grandes misioneros tuvo más de un inconveniente al navegar en sus viajes misioneros y aunque su embarcación se presume no era tan grande, si se hubiese asesorado bien, posiblemente más de un inconveniente hubiese sorteado.

En la era del Imperio Macedonia se decía que Alejandro Magno se apoyó en su travesía de gran riesgo por el océano Índico de un gran experto en maniobras llamado Hydraces.

Otros que se reconocen con el transcurrir de la historia son los fenicios a quienes se les dio apelativo de grandes navegantes al comercializar sus productos por el mar mediterráneo, con el tiempo se fue legitimando su accionar, no sólo por la soberanía de las naciones sino para evitar grandes accidentes.

De hecho, la historia registra a Marco Polo como el gran navegante que se apoyó en sabios árabes para navegar y evitar colisiones. Se les consideró entonces como buenos prácticos y de gran reputación, es muy probable que así no se les denominase y además se le atribuye la derrota de la Armada Invencible como se le llamaba a la Armada Española al no tener en sus embarcaciones pilotos prácticos que le apoyasen al Capitán su camino.

Muchos años antes y en la mitología griega Ulises en su odisea y Jasson y los argonautas reflejan las proezas que realizaron y los grandes peligros por los que pasaban, al igual que en la realidad de Roma y su gran crecimiento del Imperio al necesitar extenderse por los mares, se necesitó de asesores a los capitanes de las embarcaciones, lo que más se acerca al reconocimiento del practicaje más que oficio, una profesión se le atribuye a los holandeses que son quienes más han conquistado el mar ganándole terreno.

En el contexto del rol del piloto práctico y cuando se separa el práctico del buque, hay que reconocer que en un principio y durante varios siglos hizo parte de la embarcación, posteriormente con la evolución de la división del trabajo o la especialización de la mano de obra y unido a las nuevas modalidades de administración como el outsourcing y las disposiciones legales surgen los límites y caracterización de todos los actores sociales involucrados en maniobras logístico portuarias.

Dado lo anterior, se puede señalar que la labor y el profesionalismo del piloto práctico no es sólo una gestión riesgosa y peligrosa, sino que también es la profesión que en el silencio penetra a los puertos de Colombia, pues toda esa magia que involucra a: los contenedores, las grúas, estibas, amarradores y cargas; se logra gracias a lo que estos seres humanos aportan en la cadena logística portuaria y en todo el movimiento de la cadena de suministro y en los resultados de exportación e importación.

Desde la experiencia y observación directa de la gestión del piloto práctico, debo señalar que la profesión del pilotaje práctico en la actualidad debe ser gestionada o realizada por gente de mar y que en Colombia y el Caribe se les llama lobos de mar, como lo solicita la Organización Marítima Internacional. OMI como una gran formación que le permita al Práctico tener actitudes y capacidades con las que se puede demostrar las autoridades competentes en esta ocasión a la División de marina mercante de la Dirección General Marítima. Dimar que puede prestar sus servicios y ser aptos como Piloto Práctico.

Con este artículo también se resalta un poco que en tiempos de antaño en donde el marino se enfrentaba a lo desconocido y sus pocas herramientas eran las estrellas y la posición del sol, por lo que se estará haciendo un recorrido a través de la historia y cómo fue llenándose de requisitos y complejidad con el avance de la ciencia y la modernización de los puertos del mundo.

El piloto práctico entonces tiene un rol muy importante en su gestión, ya que al momento de su ejercicio o actividad logística, representa a: la autoridad marítima, la ley y las corporaciones que regulan la profesión están claramente señaladas, ya que debe proteger la vida de la gente de mar y la preservación del medio ambiente, pues es fuertemente penalizado si incurre en su maniobra algún accidente que genere contaminación o desastres naturales como las barreras de coral o destruir parte de lechos marítimos y debe estar atento de no transgredir las normas de seguridad.

También tiene la gran misión de ser el agente responsable de la maniobra de arribo y zarpe de las embarcaciones, asumiendo el control durante el tiempo que se hace dicha maniobra. Es esa entonces su jurisdicción, ya que sólo en él recae la responsabilidad.

Se convierte su labor en ser guía del capitán del buque y no debe confundirse como timonel o quien lleva el timón del buque, su labor no se limita a eso y tampoco es esa.

NORMATIVIDAD VIGENTE EN COLOMBIA SEGÚN LA DIMAR

Resolución 203 de 2002 por el cual se modifica el PILREP o formato de control de reportes del practicaje y el reporte y control de las maniobras de entrenamiento o REPEN.

Dos años después se conceptualiza la figura de piloto práctico, según el Decreto 1466 de 2004 lo define como:

Piloto práctico no formal. Es el piloto práctico particular con conocimientos y práctica en navegación y maniobras de practicaje, el cual sólo puede desempeñarse en las zonas especiales de practicaje determinadas por la Autoridad Marítima (pág. 2)

Resolución 0218 de 2016 presenta o resuelve la programación mensual de las empresas que prestan servicio de practicaje y se tiene en cuenta los períodos de reposo, vacaciones y servicios.

Resolución 121 de 2017 la cual modifica el artículo 1 de la Resolución 0652 del 25 de noviembre de 2014 y cambia la zona de embarque de pilotos prácticos, el área de fondeo, se crea zona de cuarentena y un área destinada para buques con cargamento de explosivos.

Se puede señalar que la autoridad internacional OMI quien dicta los parámetros y es el gobierno de cada país quien se acoge y regula bajo estos parámetros el ejercicio del pilotaje

Aunque desde el desarrollo de la llamada Casa de Contratación entre lo que se llamaba las Indias, en realidad hoy América, (el apelativo de Indias era por error de geografía de Cristóbal Colón que creía haber llegado a las Indias Orientales) se daban los inicios en Sevilla de la reglamentación de las actividades náuticas de ese momento, según Martín-Merás, L. (2004) y Martínez, A. S. (2010), hay que reconocer en la actualidad los avances jurisprudenciales en cuanto a esta actividad y su seguridad son de gran importancia dentro de la sociedad. Aun en Colombia nos hace falta fortalecer las instituciones. Es mucha es la espalda que se le hadado en el sector colombiano vs la importancia mundial.

Es silencioso entonces el trabajo del piloto práctico la importancia en la cadena logística de los terminales marítimos. El piloto práctico es el asesor del capitán de la embarcación a la hora de entrar a puerto, pero indiscutiblemente. Es el garante del cumplimiento de las normas y de las leyes establecidas en el lugar jurisdiccional en el puerto y las instalaciones marítimas portuarias.

Esto se comprende que el piloto práctico es el acreditado y autorizado por la dirección marítima Dimar que a su vez es la autoridad marítima en el caso de Colombia, y es el piloto práctico el garante del cumplimiento normativo en la operación de puente, si dejar no antes dejando claro que quien manda en la motonave es el capitán de la embarcación.

El piloto es el encargado de asesorar y asegurar que el buque, capitán y su tripulación cumplan técnicamente, operativamente, ambientalmente o si existe alguna novedad que coloque en riesgo la seguridad marítima del puerto. Es le piloto práctico quien tiene la responsabilidad de reportar e informar, tomar acciones legales (están siendo las protestas, inicialmente en le pilrep) y las cuales al final terminarían en audiencias y la declaración del piloto cobra la debida importancia.

Cuando se habla que el piloto práctico es garante de las normativas de las leyes, debido cumplimiento lo que esto significa para una terminal marítima y la logística marítima, es que nos co-

loca reglas de fuego claras en la terminal y de esta manera se impacta en la seguridad marítima integrada, seguridad en general del puerto. ¿Y nos preguntaríamos entonces en este punto, para qué sirve?, como afecta o beneficia la economía local y nacional? ¿Para qué sirve en la logística de los puertos?

Pues técnicamente y económicamente claro que una mala maniobra de un piloto práctico afecta la seguridad integrada y es que los costos de los seguros sean mas costosos económicamente generaría perdidas. Un puerto seguro, una logística integral garantiza una ciudad puerto productiva y competitiva con el resto del Caribe.

Cuanto nos podría constar un seguro, una póliza y al final los clientes no estarían tranquilos.

El cliente seguramente no aceptaría trabajar su mercancía en una terminal portuaria insegura. Donde no existen reglas claras de seguridad y sería un riesgo para las operaciones en si, como para los buques, la carga y para el personal.

El piloto es por esa razón hace parte de cadena de logística aportando que los costos y las pólizas no se disparen, que estén las reglas de seguridad claras y que se cumplan, que los capitanes de los buques encuentren en los pilotos prácticos seguridad y de esta manera automáticamente se impacta en eficiencia, seguridad, orden, tranquilidad.

Son reglas que se pueden cumplir sin dificultades, son reglas estándares internacionales y todo esto tiene al final como resultado es que va en bien del negocio mismo.

¿Por qué es importante el piloto práctico en una ciudad puerto?

El Piloto práctico es importante como anteriormente lo reconocimos, es quien no permite violentar las normas de seguridad y ambientales, es el responsable durante el tiempo que el buque este arribando o zarpando de puerto, en la jurisdicción o zona de maniobra. El piloto práctico es quien esta ejerciendo control y orden. No existe

policía, guarda costa, solo esta el como persona licenciada por parte de la autoridad marítima. Los buques a mar abierto los cobija las leyes internacionales y pueden hacer daño medioambiental y ecosistema marino, el daño que ocasiona un buque en mar abierto jamás sería tan grande como el ocasionado en puerto, el daño ocasionado en zona residencial e industrial.

El piloto de manera indirecta es un complemento importante para el armador. Cuando el buque ya se encuentra atracado en puerto es cobijado por las normas y reglamentación marítima nacional, teniendo presente que estas se desprenden de los estándares interpuestos por la OMI para cada nación. Pero, aunque los buques se encuentren en aguas nacionales, se entraría a revisar normatividad de la bandera sobre la cual esta la motonave y mirar conflictos o derecho comparado, aun cuando la legislación marítima es internacional, mas los tratados internacionales. Esto sería tema para otro artículo de índole jurídico.

La profesión del piloto práctico no es solo importante para Colombia, también es una tarea importante para el mundo marítimo internacional. Para lo que se requiere personal completamente capacitado y profesional, donde el armador pueda invertir en buques de nivel, embarcaciones mas competitivas, embarcaciones económicas de mayor escala, mayor tecnología y esto al final beneficia a toda la cadena de comercio. Impactando beneficiosamente los costos de operación

Los seguros en países como el nuestro son importantes, porque políticamente somos un país en conflicto tenemos guerrilla, droga, tráficos de armas, estampidas políticas, retenes grupos armados, paros, protestas, posibilidad de sindicatos lo que posibilita que colocar en riesgo el puerto a bloqueos.

Estamos en un país que es la joya de la corona en el riesgo y son los seguros que protegen al inversionista extranjero al llegar a un lugar como nuestros puertos. Una vez mas aquí cobra importancia la silenciosa práctica del piloto práctico ya que la seguridad en la maniobra es fundamental, porque así mismo los seguros pueden cubrir.

Desde la indagación de estudios realizados en materia de pilotos prácticos, y según Amengual, G. P. (2021) un actor importante en los cambios de la navegación marítima, en cuanto al rol que desempeñó fue el piloto práctico ya que dejó de trabajar de acuerdo a la intuición al de ser una persona con actitudes y aptitudes para resolver inconvenientes en el entorno marítimo.

En cuanto algunos referentes que apoyan el artículo, Apolo Bowen, P. M., & Moscol Peña, J. A. (2021) revisan la normatividad del practicaje en Ecuador ante la pandemia, Caro, R. V. (2022) señala la importancia de revisar los accidentes de buques y el pilotaje, mediante el registro de datos de la travesía o RDT; también es importante señalar que mediante un estudio de asesoría a la empresa Pacific Pilots SA, hecho por Gómez Torbay, K. V. (2020) revisa cómo se dan las operaciones en Ecuador, Otero, A. (2012) lo hace desde el Puerto de Barranquilla.

METODOLOGÍA

Mediante la recopilación y abstracción de experiencias por más de 15 años y haciendo análisis hermenéutico y contrastando con la realidad del entorno, se hace esta investigación de carácter hermenéutico y empírico, extrayendo una muestra de 20 textos, para sacar una muestra de 14 y entre artículos libros y entrevistas y observaciones, se triangula la información y mediante el racionalismo crítico y desde la epistemología de las ciencias sociales, jurídicas y administrativas se obtiene la siguiente afirmación.

CONCLUSIÓN

Lo más seguro es no exista una asonada, una guerra, lo más seguro es un buque no explote por lo aires, pero lo que, si es muy posible que un buque colisione, que el buque se encalle, que golpe una instalación portuaria la daña o se dañe el mismo, el buque queda detenido o contamine. Es esto lo que realmente probablemente si pueda suceder en una maniobra y es ahí donde esta la silenciosa labor del piloto práctico.

BIBLIOGRAFÍA

- Amengual, G. P. (2021). Disquisición sobre el piloto en la Edad Moderna. Cielo y mar. Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas, (27).
- Apolo Bowen, P. M., & Moscol Peña, J. A. (2021). Análisis de la normativa vigente y requisitos en la prestación de servicio de practicaje del ecuador e implementación de una guía de acción ante la emergencia sanitaria por covid-19 (Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Administrativas).
- Baudot Monroy, M. (2019). LA CONSTRUCCIÓN DE LA REAL ARMADA EN FILIPINAS. MARINOS ESPAÑOLES EN MANILA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII. Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna, (32).
- Boyano-Fram, T. O., & Hernández-Cobo, J. S. (2018). Análisis comparativo de la logística sostenible entre el Puerto de Veracruz en México y el Puerto de Cartagena de Indias. *Revista científica anfibios*, 1(1), 19-31.
- Boyano-Fram, T. O. (2019). Retos logísticos de puertos de cuarta generación diagnóstico y modernización en países emergentes. *Revista científica anfibios*, 2(1), 72-82.
- Boyano-Fram, T. O. (2021). Análisis comparativo en la logística y sostenibilidad de puertos el Callao y Cartagena de indias. *Revista científica anfibios*, 4(1), 79-95.
- Carmona, L. M., &; Villalobos, C. A. (2019). El paisaje cultural marítimo de la desembocadura del Guadalquivir en la edad moderna: Sanlúcar de Barrameda, plataforma para América. Magallánica: revista de historia moderna, 6(11), 27-61.
- Caro, R. V. (2022). El VDR: Equipo de apoyo para tareas de practicaje e investigación de accidentes en buques. *Revista general de marina*, 282(3), 285-304.
- Fram, T. O. B. (2019). Análisis comparativo en la logística y la sostenibilidad de los Puertos de Santos y Cartagena de Indias. *Ad-Gnosis*, 8(8).
- Gómez Torbay, K. V. (2020). Asesoría a la empresa de practicaje Pacificpilots SA para operar en todos los puertos comerciales del Ecuador (Doctoral dissertation, Guayaquil: Universidad Del Pacífico).
- Martín-Merás, L. (2004). Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla. La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias (2004), p 667-693.
- Martínez, A. S. (2010). Los artífices del Plus Ultra: pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo XVI. *Hispania*, 70(236), 607-632.
- Otero, A. (2012). El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones. *Revista de economía del Caribe*, (10), 126-159.
- Riudavets, P. (1888). Biografía de D. Juan Ferrer y Franc, primer piloto de la Armada. *Revista de Menorca*, 289-294.

CIBERGRAFÍA CONSULTADA

- <https://www.dimar.mil.co/taxonomy/term/833>
- https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/77._c.e._sentencia_del_14.05.2009.pdf