

Un día con los Prácticos de Santander

Guardianes del PUERTO

La profesión de Práctico Portuario es tan antigua como desconocida. El de los Prácticos de Puerto es un pequeño colectivo de Capitanes de la Marina Mercante que, agrupados en Corporaciones que funcionan como entidades privadas, prestan un servicio público exclusivo en los puertos que así lo requieren. Su función consiste en preservar la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente del puerto aunque, en algunas ocasiones, se tengan que jugar la vida para ello. Esta revista pasó una jornada con algunos de estos profesionales en aguas de la Bahía de Santander.

Amanece cuando José Luis Saura, -uno de los seis prácticos del puerto de Santander- sale de la pequeña instalación que tiene la Corporación al pie del muelle de la capital cántabra, en dirección al buque de bandera liberiana "Umang", de tripulación rusa.

En el despacho queda Antonio Cuesta, actual presidente de la Corporación. Hoy están los dos capitanes de guardia y trabajan coordinadamente, mientras uno atiende el teléfono y coordina el trabajo pendiente, el otro está fuera, embarcando y desembarcando de los buques que esperan para entrar o salir del Puerto. La tarea está ya organizada y todo lo llevan anotado, además de en su ordenador

de mesa, en un cuadrante escrito a mano, que se complementa con la pizarra clásica. Las máquinas a veces fallan, y eso no nos lo podemos permitir, nos dicen.

El carguero nos espera en la bocana del puerto. Tiene que atracar a la popa de otro buque semejante, que ya se está descargando en la dársena. Cuando el práctico sube a bordo, ya sabe donde tiene que "meter" el "Umang", y decide avisar al servicio de remolcadores para que colabore en el atraque del buque. Desde el puente, Saura indica al Capitán, por supuesto en inglés, la derrota y las maniobras que ha de realizar para entrar sin problema por la Bahía, y va coordinando las tareas del remolcador.

Con la colaboración de todos atraca por fin el buque. Marcha atrás, con la ayuda del pequeño remolcador -comparado con la mole que es el carguero-, como si de un coche cualquiera se tratara. No cabe duda de que, en casos como este, el conocimiento del calado del puerto que tienen los prácticos y su experiencia han sido determinantes para realizar correctamente la complicada maniobra. Y es que la Corporación de Prácticos de Santander, de media, da servicio anualmente a entre 1.200 y 1.500 buques, de más de 500 GT. Hoy tenemos previstas unas 8 o 10 maniobras, pero puede haber días que lleguemos a las 20, confiesa Saura. Aún con todo, a ellos también les ha golpeado la crisis aunque, en

el caso de Santander, se han elaborado unos pliegos, conjuntamente con la Autoridad Portuaria, en los que están contemplados estos momentos de crisis, para que haya un equilibrio económico a largo plazo.

Terminado el servicio, es hora de descender por las escaleras que van desde el puente -cruzando las "tripas" del "Umang"- hasta la portezuela de la que pende la escalinata de cuerda por la que accedemos a la motora de la Corporación, en la que esperan Ignacio Rey "Inas" y José Antonio Eguluz, los dos patronos portuarios que trabajan para los prácticos.

SERVICIO PÚBLICO

Mientras nos desplazamos por la Bahía para realizar el siguiente servicio, Saura nos comenta que para poder ejercer como Práctico de puerto, primero hay que ser Capitán de la Marina Mercante, acreditar dos años de mando en buques de más de 1.000 GT -dentro de los diez últimos años-, y así poder acceder a la convocatoria de oposiciones, que consiste en dos pruebas en Madrid, y otras dos en el puerto en el que se quiere trabajar. No es cierta esa impresión que a veces existe de que el de los prácticos es un colectivo que actúa como un monopolio. Esta profesión está sujeta a un montón de normas. Además de necesitar un nombramiento como Práctico de un puerto determinado, la Corporación

necesita de una licencia - por diez años-, que se obtiene a través de un concurso público al que se puede presentar cualquier empresa que reúna los requisitos que establece cada puerto -número de prácticos, embarcaciones con las que deben contar, límites de la zona de practicaje, tiempo de respuesta y tarifas máximas aplicables... recalca José Luis Saura-. Los prácticos son los propietarios de estos equipos y los responsables de contratar el personal que necesitan, por lo que se les puede considerar empresarios que realizan un servicio público.

Actualmente, las Autoridades Marítimas españolas obligan a 56 puertos a contar con servicio público de practicaje, y hay 241

Para paliar estos momentos de crisis, se han elaborado unos pliegos específicos conjuntamente con la Autoridad Portuaria (José L. Saura)



José Luis Saura y Antonio Cuesta, dos de los Prácticos de Santander organizándose la tarea del día, en el puesto de la Corporación del Puerto.



Los Prácticos prestan un servicio de alta responsabilidad a veces en situaciones de gran peligrosidad

prácticos que trabajan en puertos estatales y 11 en instalaciones privadas, como la terminal petrolera de Castellón, nos comenta Saura. El propósito del servicio es velar por la seguridad de la vida humana en el mar y por la protección del medio ambiente marino en el ámbito portuario. Su asistencia es obligatoria en las entradas, salidas, y movimientos interiores de buques de más de 500 GT o de cualquier tamaño que transporten mercancías peligrosas, a no ser que se trate de buques exentos.

Hace un día estupendo de otoño, el mar está tranquilo y el sol parece que se va a imponer a las nubes. Pero esto no es siempre así. El trabajo de los prácticos portuarios se hace con sol y con grandes aguaceros, con la mar en calma o con grandes temporales. Concretamente, el área que cubren los prácticos santanderinos va desde el puente de la localidad de Pontejos, situada al sur de la Bahía a unos diez kilómetros de la capital, hasta una milla al norte de la Isla de Mouro.

CENTENARIA Y DESCONOCIDA

El practicaje es una profesión centenaria -hay textos de los fenicios que ya hablan de la con-

veniencia de contar con expertos locales en la navegación. También los menciona Homero en la Iliada y la Odisea, Virgilio en la Eneida, y en la campaña a la India de Alejandro Magno- pero, en cambio, no se trata de una actividad demasiado conocida. Concretamente, la Corporación de Prácticos del Puerto de Santander trabaja en la Bahía desde mediados del siglo XVIII aunque, con Capitanes de la Marina Mercante, desde 1906.

Continuamos con la agitada mañana de Saura. Dejamos el carguero, y acedemos por la escalinata de cuerda al buque ro-ro de UECC (United European Car Carriers) amarrado al puerto. Entramos en la enorme bodega y ascendemos por la escalera de las ocho cubiertas que tiene hasta llegar al puente de mando donde, junto al Capitán, están el primer y el segundo oficial. El Práctico y la tripulación se conocen bastante, el barco es un habitual del puerto. En un vistazo se aprecia que se trata de un buque dotado con la última tecnología, y de ello presume su capitán que, señalando a uno de los artefactos de la sala, nos comenta que *solo hay tres buques en el mundo con ese dispositivo estabilizador.*

En este caso, sacar el *Autobay* del puerto es sencillo. De hecho, tal y como nos comenta el Práctico santanderino, su Capitán está a punto de conseguir la exención en ese puerto *viene prácticamente todas las semanas.* Se ve que conoce bien el puerto, y la tecnología de que dispone garantiza cierta seguridad.

Las exenciones se conceden para un Capitán y un barco concreto, una vez que éste ha realizado 30 maniobras en el año inmediatamente anterior, en un determinado puerto. La media de maniobras exigidas, a nivel europeo, está entre 10 y 20 maniobras, por lo que nuestro país es uno de los más exigentes después de Bélgica, Francia y Dinamarca.

Las exenciones al practicaje o PEC son, ahora mismo, el punto de fricción de los prácticos con algunos armadores y autoridades portuarias. La decisión de la Comisión Europea de dejar fuera de su regulación general para el conjunto de puertos el asunto de la liberalización de los servicios portuarios ha tranquilizado al colectivo de Prácticos. Esta resolución supone que cada estado miembro tendrá libertad para decidir sobre las normas de acceso al mercado de estos servicios y, en concreto, del practicaje de entrada y salida de los puertos.

Como publicamos en su día en esta revista, la Comisión Europea presentó, hace un par de años, un estudio encargado a una consultora internacional en el que se analizaban los distintos sistemas de practicaje a nivel europeo, y en el que se ponían de manifiesto las divergencias existentes en la aplicación de los Estados miembros de requisitos y procedimientos para la concesión de exenciones de practicaje. A pesar de ello, y después de consultar a las partes interesadas, la Comisión aplazó cualquier decisión sobre este asunto a la discusión de la propuesta del Reglamento que acaba de dejar fuera la liberalización de los servicios portuarios.

Una decisión que no ha gustado a las organizaciones de navieros, que denuncian que en, en algunos casos, *tomar práctico supone una pérdida de operatividad y un coste innecesario.* En opinión de Patrick Verhoeven, secretario general de ECSA, la resolución comunitaria *demuestra la falta de ambición de los Estados Miembros sobre la regulación de sus puertos.*

164 EXENCIONES EN 2014

Según el Colegio Oficial de Prácticos de Puerto, ahora mismo en España hay 376 exenciones. De ellas, 164 se concedieron en 2014; 75, en 2013 y 137, en 2012.

De las 75 exenciones concedidas en 2013 por Marina Mercante: una se concedió en el puerto de Vigo; 6 en el de Barcelona; 9 en los puertos de la Comunidad Valenciana (6 en Valencia y 3 en Denia); en las dársenas de Baleares se concedieron: 3 en Alcudia (Menorca), 1 en Palma de Mallorca, y 8 en Ibiza; en Andalucía se contabilizan 22 exenciones: una en el puerto de Almería, 5 en el de Málaga, 1 en el de Motril y 15 en el de Algeciras; en Ceuta fueron 6, y 19 en las Islas Canarias: 11 en Las Palmas, 2 en el Puerto de El Hierro y 6 en Tenerife.

Como se puede comprobar, en España, el número de exenciones varía mucho por zonas y puertos. En el norte son escasas, en parte debido a las condiciones marítimas, los tipos de buque que transitan por esas aguas y el tipo de navegación que realizan. En cambio, en el Mediterráneo, donde hay mucho cabotaje, la existencia de exenciones es mucho mayor, llegando en algunos puertos a tener el 100%.

La Corporación de Prácticos del Puerto de Santander existe desde mediados del siglo XVIII



Un operario del "cochero" lanza la escalinata para que el práctico acceda al buque

La discusión está en encontrar el equilibrio entre mejorar la competitividad de las navieras, y preservar la seguridad en los puertos. Y ahí, la Dirección General de la Marina Mercante, de la que dependen las Capitanías Marítimas que son las que conceden las polémicas exenciones, ha optado por, sin modificar la Orden de 2002 que regula las exenciones al practicaaje, aprobar una nueva instrucción para que se agilice y simplifique la tramitación de las mismas en las dársenas españolas: la Asociación para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia SPC-Spain lleva años solicitando la revisión de estos procedimientos de tramitación, después de detectar que la mayoría de los buques que operan en servicios de transporte marítimo de corta distancia no disponía de exención.

Pero, ¿cuánto le cuesta a una naviera esta asistencia?. Según José Luis Saura, y tal y como hemos explicado al principio de este reportaje, el practicaaje es un servicio de prestación obligatorio que en los puertos españoles es bastante barato. La tarifa de practicaaje está en torno a los 350 y 400 euros. En países como Noruega, Suecia o Alemania, para un buque de tamaño medio (4000 GT) es superior a los 1.000 euros y, en otros siete países, superior a los 500 euros.

No obstante, es verdad que el informe de la Comisión sobre el servicio de practicaaje apuntaba a que el comercio marítimo europeo soporta costes adicionales por el mantenimiento del servicio de practicaaje obligatorio, y que estos se podrían evitar esta asistencia especialmente en los casos que el Capitán tiene experiencia y conocimiento suficiente de la zona.

Los prácticos españoles, tal y como nos comentan desde el Colegio de Prácticos,

La Comisión Europea acaba de dejar fuera de su regulación general para el conjunto de los puertos, la liberalización de los servicios portuarios, por lo que cada Estado podrá hacerlo por su cuenta.

no se oponen a la concesión de exenciones, pero no sin condiciones, sin que haya diálogo entre todas las partes que permita llegar a un equilibrio. *A diferencia de otros países europeos, e incluso de otros servicios portuarios, no se ha establecido compensación alguna por las obligaciones de servicio público (cobertura universal, continuidad y regularidad) que se imponen al practicaaje*, subraya el secretario general de los Prácticos, Antonio Molinero, una cuestión que se comprometió a abordar el presidente de Puertos del Estado, pero llevamos tres años de legislatura y aún no se ha producido reacción alguna.

Su propuesta es que los usuarios de los puertos colaboren en el mantenimiento del servicio público, como ocurre en otros países como Alemania, donde se abona la tarifa aunque el barco esté exento. Es decir, quieren una compensación por la obligación de servicio público. *Tenemos que estar disponibles en el puerto para cualquier barco, tenga o no exención, y en condiciones adversas*, apunta Molinero. Por tanto, sugieren establecer la exención de salida, en el caso de buques concretos que cumplan con los criterios exigibles en materia de



La asistencia de Saura, como Capitán experto del puerto, es fundamental para asegurarse el éxito de la maniobra

seguridad y protección del medioambiente, con lo que el usuario se ahorraría el 50% de los costes.

Y, ¿EN EUROPA?

Tomando como referencia el estudio encargado por la Comisión al que aludíamos antes, no se han encontrado pruebas de que los buques con PEC estuvieran involucrados en accidentes con más frecuencia que los buques con prácticos a bordo. El informe afirmaba que alrededor de un tercio de los accidentes estaban relacionados con colisiones, varadas o golpes a un muelle de embarque u otro elemento de infraestructura de puerto y que eran menos frecuentes sin práctico a bordo, frente a los golpes al muelle o a otros elementos del puerto ocurrían con más frecuencia, cuando no hay ningún práctico a bordo. *Claro*, nos comenta Antonio Cuesta, actual presidente de la Corporación de Prácticos del Puerto de Santander mientras le acompañamos a "meter" otro buque de UECC en la Bahía, es evidente que un Capitán con exención va a intentar ocultar la incidencia, no se va a arriesgar a perder su exención o a ser penalizado por la empresa para la que trabaja...

También la aplicación de exenciones es desigual en los países de nuestro entorno: Chipre, Grecia, Italia y Rumania no disponen de sistema de exenciones; Croacia, Eslovenia, Portugal, Malta y Bulgaria, a pesar de que lo tienen previsto legalmente, prácticamente no tienen emitido ninguno, entre otras cosas, por las estrictas condiciones que se exigen para conseguirlas.

En términos generales, los países del norte de Europa tienen más PECs que los del sur y, entre ellos, Finlandia, Alemania, Noruega, Suecia y Reino Unido encabezan el ranking con 857, 1.267, 2.800, 1.200 y 815, respectivamente. A estos los sigue España con 376 exenciones emitidas, Holanda con 315, Francia con 224 y Polonia con 213.

Ha llegado la hora de comer. Son cerca de las 15.00 horas cuando volvemos al puesto de la Corporación, donde amarramos una de las dos pequeñas motoras en las que trabajan los Prácticos de Santander, a la espera de que el Puerto les avise de nuevos servicios. La mar se ha picado, pero no importa, ahí están, las 24 horas, los guardianes del puerto. ■

Texto y fotos: A. Munguía



La motora con los dos patrones portuarios espera a que el Práctico realice su tarea al pie del buque.