

# “El Colegio ha tratado y trata de concienciar a los Prácticos sobre la necesidad de identificar, analizar y prevenir los riesgos”

Tras finalizar sus estudios y navegar varios años en la flota mercante, Joan Roig Carcellé se incorporó al servicio de practica en 1986, en el puerto de San Carlos de la Rápita. Después, en 1995, pasó a prestar servicio en el puerto de Barcelona, donde sigue actualmente. En 2008, entró a formar parte de la Junta de Gobierno del Colegio en calidad de Vicepresidente y desde 2012 “me cabe el honor de representar a todos los Prácticos como Presidente”.

## **En primer lugar, ¿podría darnos unas breves pinceladas sobre el Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España y la función de los Prácticos en el mundo del Transporte Marítimo?**

El Colegio representa a todos los Prácticos de puertos de España. Como cualquier otro Colegio Profesional, desempeña funciones de ordenación del ejercicio de la profesión, de representación y defensa de sus miembros y de servicio a los colegiados. Entre sus fines se incluye, además, la colaboración con las Administraciones Públicas en la salvaguarda de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y el medio ambiente marino.

El Práctico es el enlace entre el equipo del buque y el equipo del puerto; técnica y legalmente, nuestra labor consiste en el asesoramiento a los capitanes a bordo de los buques para facilitar su entrada y salida de puerto así como las maniobras náuticas dentro de este en condiciones de seguridad.

La aproximación a puerto es la maniobra más difícil a la que se enfrenta un buque. Restringido en cuanto a la superficie y sonda disponible, tiene que interactuar con otros tan restringidos como él, en un espacio sujeto a condiciones medioambientales específicas con las que no está familiarizada la tripulación. La labor del Práctico unida a la de otros servicios técnicos náuticos, como el remolque, deviene esencial para el buen fin de la maniobra.

## **¿Cómo se involucra el Colegio de Prácticos en el establecimiento de la política de gestión y control de los riesgos?**

El Colegio ha tratado y trata de concienciar a los Prácticos sobre la necesidad de identificar, analizar y prevenir los riesgos; y, en última instancia, de reducir la siniestralidad mediante la difusión y análisis de siniestros



Joan Roig Carcellé, Práctico de Barcelona y Presidente del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España

propios o ajenos. No solo hemos sido pioneros a nivel europeo en materia de formación, sino que hemos incluido en nuestros cursos el análisis de accidentes y la forma de operar en situaciones límite o de emergencia.

**¿Cuáles son las principales características del sistema de Gerencia de Riesgos implantado por el Colegio? ¿Cómo funciona?**

La labor del Colegio se circunscribe a la impartición de directrices a los colegiados que, agrupados en torno a una Corporación (entidad mercantil), es la responsable de prestar el servicio de practica en cada puerto. Prácticamente todos los colegiados operan bajo sistemas de calidad, prevención de riesgos laborales y medioambientales.

**¿Cree que han conseguido crear una verdadera cultura sobre el riesgo en la organización? ¿Cambiaría algo de ella?**

Es un proceso continuo. Los Prácticos son muy conscientes de los riesgos asociados a su actividad. El análisis de accidentes incluido en nuestros cursos de formación ha contribuido, sin duda, a optimizar esa percepción. A través del método del caso, se analizan accidentes e incidentes reales y/o diseñados *exprofeso* para potenciar un debate y un enriquecimiento de los Prácticos. A su finalización, los colegiados tienen una perspectiva más amplia. Esta cultura de análisis se ha trasladado también a los puertos.

**En estos momentos, ¿cuáles son los riesgos, aparte de los obligatorios como colectivo, que más les preocupan?**

Sin duda, los medioambientales.

**¿Qué siniestros puede tener un Práctico? ¿Podría ponernos un ejemplo?**

Dado que los Prácticos participan directamente en las maniobras de los buques, los riesgos son los inherentes a la actividad como podría ser una embarrancada o una colisión contra objetos fijos y flotantes. Las consecuencias que de ellos se deriven, ya sean medioambientales u operacionales, tienen una enorme trascendencia.

En lo que afecta al servicio, la operación de transbordo del Práctico desde la embarcación al buque y a la inversa entraña un riesgo cierto. La embarcación se acerca al buque que mantiene su rumbo y velocidad para posibilitar que el Práctico pueda ascender por la escala. La influencia de la mar y la diferencia de tamaño entre el buque y la embarcación provocan que ambos se muevan de forma diferente con oscilaciones de varios metros de amplitud.

Existe un riesgo de colisión para la embarcación y para el Práctico de caída a la mar y arrastre a la estela del buque y otro de aplastamiento por nuestra propia embarcación. La preparación y adiestramiento de nuestras tripulaciones es crucial. Lamentablemente, no controlamos la pericia y rigor técnico de la tripulación y medios del buque.

**¿Cuál ha sido el siniestro o la circunstancia relacionada con un siniestro de mayor impacto para el colectivo?**

Afortunadamente, no hemos tenido siniestros de gran importancia. En el terreno personal, hemos tenido que lamentar la muerte de uno de nuestros Patrones.

**¿Cómo vive un siniestro la figura del Práctico?**

Con enorme preocupación. Sobre el Práctico recae la obligación de comprobar que los elementos esenciales de propulsión y gobierno de los buques se encuentran en las debidas condiciones para entrar en puerto. El intercambio de información y la planificación de la maniobra con el Capitán son fundamentales. No obstante, en el momento actual el 62% de los buques extranjeros que son inspeccionados en España tiene algún tipo de deficiencia. Por este motivo, nunca existe la certeza de que toda la información que recibe el Práctico y sobre la que se planifica la maniobra es la correcta, ya que los capitanes se deben a los intereses de su armador y en general antepondrán estas circunstancias a cualquier otra consideración. A esto hay que añadir las circunstancias medioambientales (viento, corrientes, altura de ola) y las operacionales (fallo de los equipos) que pueden surgir y de hecho surgen durante la maniobra.

**¿Cómo ayudan otras partes involucradas en un siniestro de practica, es decir abogados, broker, perito, compañía?**

Por deformación profesional y por convicción, somos partidarios del trabajo en equipo. Los Prácticos conocemos el mundo marítimo y podemos aportar ese conocimiento y experiencia al resto de partes involucradas. Estamos muy satisfechos de esta forma de trabajar.

**¿Qué opina de la Nueva Ley de Navegación Marítima y qué impacto tiene en la profesión del Práctico de puerto?**

Tremendamente positivo. En cuatro artículos, la Ley de Navegación ha condensado un buen número de normas y Resoluciones de la Organización Marítima Internacional que por su dispersión no eran suficientemente conocidas, en especial en lo relativo a la responsabi-

dad de los intervinientes y a la preeminencia del capitán.

**¿Cómo han cambiado las nuevas tecnologías el trabajo de los Prácticos de Puerto?**

Las nuevas tecnologías contribuyen, en primera instancia, al diseño de las infraestructuras portuarias y a continuación a optimizar la explotación portuaria. No obstante, este es un proceso de evolución constante pues en la industria marítima los buques aumentan de tamaño mientras las infraestructuras permanecen inalterables en sus dimensiones. Las nuevas tecnologías nos llevan al límite operacional del puerto.

**¿Qué es lo que más les atrae de su profesión?**

Sin duda, la mar y el contacto con los buques y sus tripulaciones.

**¿Qué aporta Willis como broker para valorar sus riesgos, y en particular con su Departamento de Siniestros?**

En Willis, en general, y en el Departamento de Siniestros, en particular, hemos encontrado el colaborador que necesitábamos. Su experiencia y conocimiento son muy útiles y de agradecer. Trabajamos en equipo, con lealtad, fluidez y dedicación.

**¿Qué planes o proyectos profesionales tienen para 2015?**

Seguiremos con las líneas trazadas en nuestro Plan Estratégico y desarrollaremos diversas líneas de formación complementarias de la profesión.

