

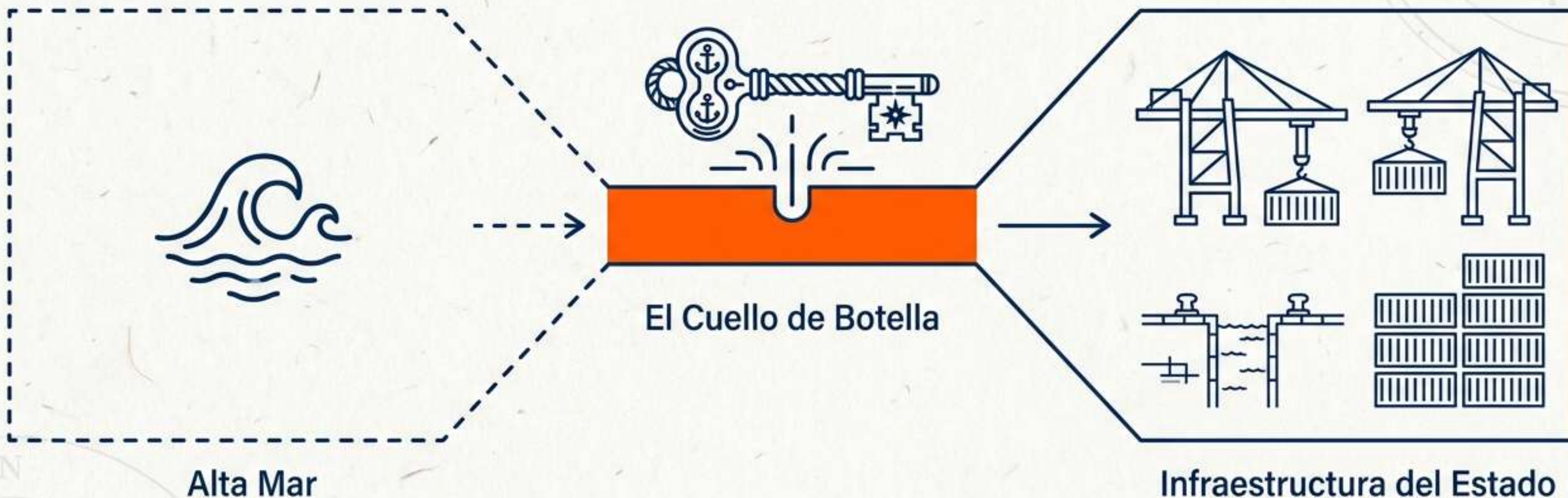


EL SONIDO DE LA SEGURIDAD ES EL SILENCIO

Gestión de Riesgo, Regulación y Practicaje
en la Hidrovia Parana-Paraguay

Capitán de la Marina Mercante Sergio Gorriaran

La Llave de los Puertos



El Estado es el dueño de los puertos y su infraestructura crítica. Para que el comercio global fluya, los buques deben atracar.

El practicaje no es un servicio comercial privado. Es el instrumento innegociable del Estado para garantizar un acceso seguro, igualitario y eficiente, protegiendo sus costas y el medioambiente de las presiones corporativas.

Dos Roles, Dos Entornos: Capitán vs. Práctico



El Capitán

Entorno: Alta Mar / Navegación Oceánica

- Gestión global de la nave, logística del viaje, tripulación y carga.
- Desconoce los peligros costeros hiperlocales y las corrientes específicas de canales confinados.



El Práctico

Entorno: Aguas Confinadas / Canales de Acceso

- Especialista hiperlocal. Domina la batimetría exacta, regulaciones locales y el comportamiento evolutivo del buque en el canal.
- Es la autoridad técnica designada por el Estado para asumir el control táctico en la zona de máximo riesgo.



PUENTE ORIGINAL DE CONADULTA:
Carta Náutica del Río de la Plata

El Margen de Error Geométrico



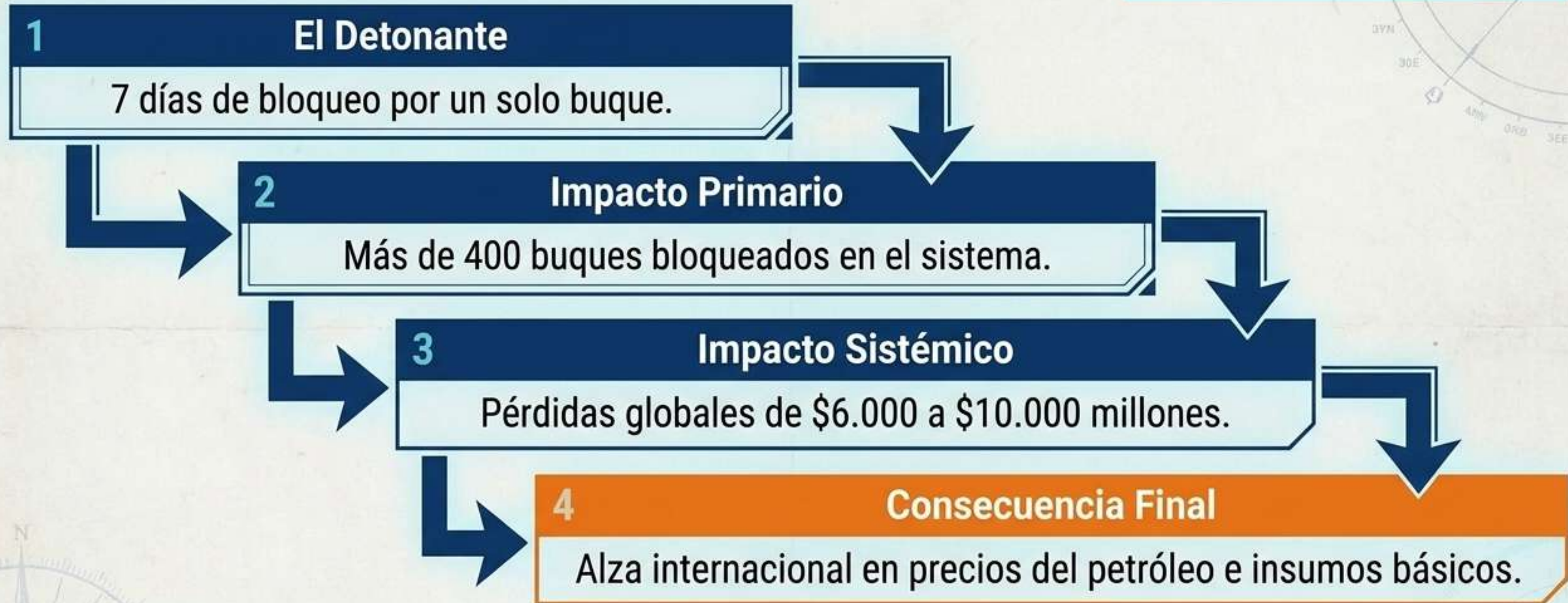
Cada dragado que profundiza el canal permite aumentar la carga comercial y la rentabilidad del buque, pero incrementa exponencialmente la dificultad del tránsito y el riesgo de encalladura.

El practicaje es la gestión milimétrica de este margen.



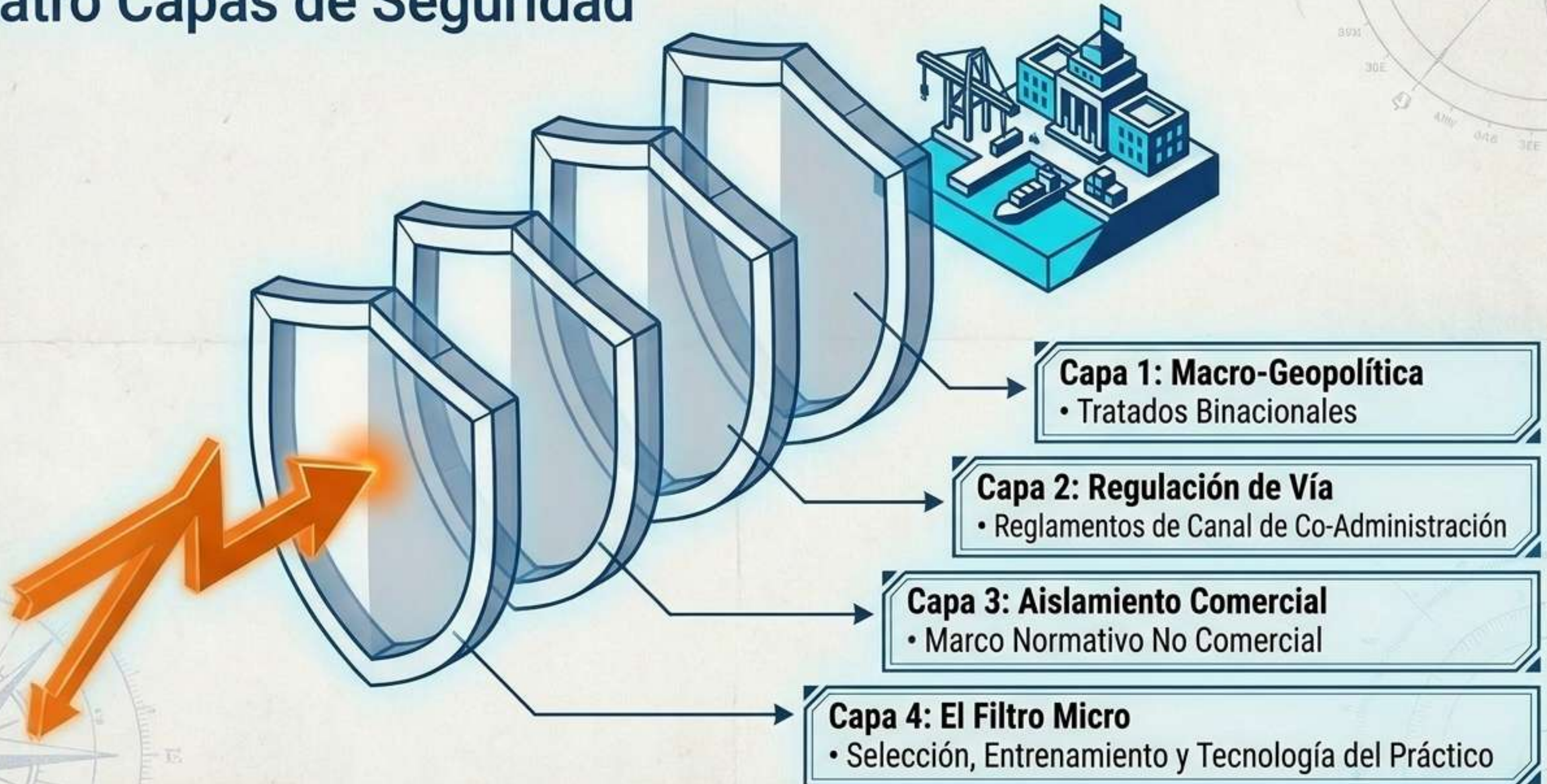
El Efecto Dominó del Fracaso Operativo

Caso de Estudio: Ever Given,
Canal de Suez (2021)



En la Hidrovía (4.500 buques/año), un accidente similar paralizaría instantáneamente las exportaciones de la región. **El riesgo es existencial para el Estado.**

La Arquitectura de la Prevención: Cuatro Capas de Seguridad



Capas 1 y 2: Arquitectura Geopolítica y Co-Administración

Tratado del Río de la Plata, 1973 - Art. 23

Establece que la **profesión** sólo puede ser ejercida por **profesionales habilitados** por los Estados.

Regla de Oro: Ningún Estado puede decidir unilateralmente cambios que perjudiquen al otro.

Reglamento REMAGA - Art. 2.5

Define el practicaaje en el Canal Martín García como **OBLIGATORIO**.

Administrado por la **CARP**, con **jurisdicciones divididas y controladas estrictamente** por **PNA** (Argentina) y **PNN** (Uruguay).



Capa 3: El Blindaje Contra la Presión Comercial

Contexto: Ley Uruguaya 16595 y Decreto 308/86



Interés Nacional, No Comercial: Las tarifas no flotan en un mercado libre; son fijadas por una comisión tripartita (Estado, Sector Privado, Prácticos).

Distribución Equitativa: El sistema asegura que el práctico asuma el control del buque descansado y totalmente libre de presiones económicas.

El Resultado: Se elimina el incentivo perverso de tomar atajos para reducir costos a favor de armadores multinacionales a expensas de la seguridad ambiental.

Capa 4 (Parte A): El Filtro Humano



Requisito Previo: 18 Años de Experiencia.
Mínimo de 15 años como oficial marítimo y 3 años comprobados como Capitán.

El Filtro del Estado: Concurso de Oposición Público.
Exámenes teóricos y prácticos rigurosos para cubrir vacantes limitadas (12 ingresos en 4 años).

Validación: 8 Meses de Práctica Acompañada.
Navegación en todos los canales y puertos del país bajo supervisión.

100% de idoneidad y seguridad garantizada desde su primer viaje en solitario.

Capa 4 (Parte B): Tecnología y Perfeccionamiento Continuo



Hardware (PPU - Portable Pilot Units)

Equipamiento personal obligatorio. Permite el cruce seguro de buques colosales (270m) en canales confinados incluso con visibilidad nula (50 metros por niebla).

La tecnología no hace la navegación más fácil, la hace más segura.



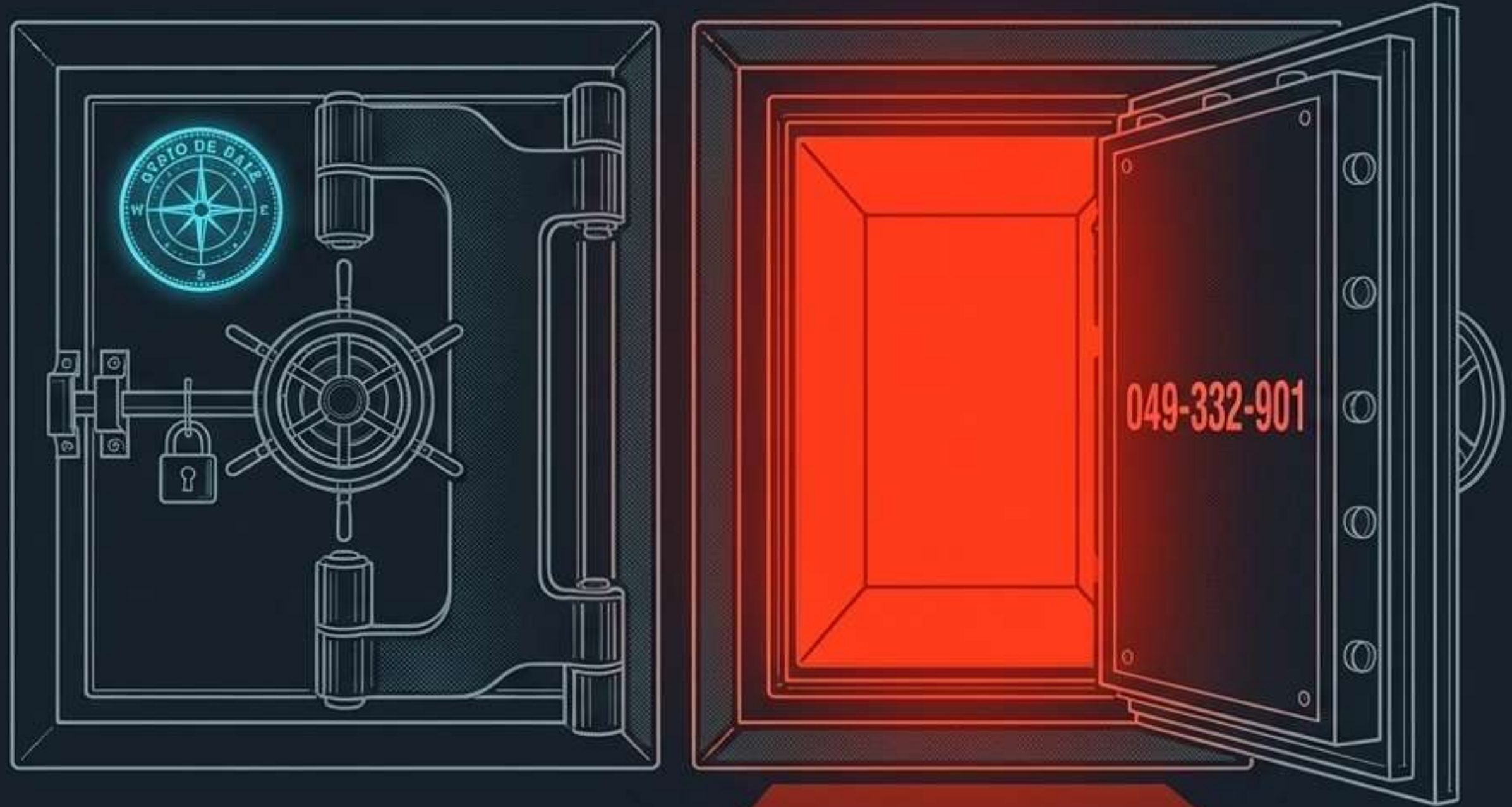
Entrenamiento Global (Recomendación IMO A960)

Actualización rigurosa obligatoria cada 5 años. Simuladores avanzados en MITAGS (Baltimore, USA), SIDMAR (Panamá), Brasilia (Brasil) y Escuela Naval (Uruguay).

El Peligro de Abrir la Caja Fuerte

Flexibilizar la reglamentación bajo la falsa premisa de bajar costos no beneficia al país. Transfiere automáticamente el ahorro a armadores multinacionales y deja todo el riesgo ambiental y de infraestructura en manos del Estado.

Es como dejar la caja fuerte del país abierta de par en par, con las claves escritas en la puerta. Es cuestión de tiempo para un desastre.



ADVERTENCIA HISTÓRICA: La flexibilización comercial provocó los desastres del Exxon Valdez, Sea Empress, Torrey Canyon y Costa Concordia.



El Sonido de la Seguridad es el Silencio

Nuestra actividad no es conocida porque la hacemos bien. Con más de 35.000 despachos seguros al año en la región, nuestro objetivo primordial es, y seguirá siendo, permanecer en el más absoluto silencio.