

# Remolcadores privados amenazan el canal de Panamá

**E**n el año 2011 la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCP) y otras organizaciones sindicales participaron en un estudio junto con la administración de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en el cual se concluyó que una flota de aproximadamente 100 remolcadores sería requerida para asistir el estimado de 12 Buques Neo Panamax por día que estarían transitando las nuevas esclusas del Canal de Panamá.

Desde que se concluyó el mencionado estudio y su reporte subsecuente, la Unión de Prácticos del Canal de Panamá ha advertido a la ACP constantemente de la carencia de los remolcadores necesarios para manejar la demanda de buques que se esperaban que transitaran las nuevas esclusas. En respuesta a nuestra insistencia, en marzo de 2016 la ACP declaró públicamente que tenía entre 44 y 46 remolcadores y enfatizó que estos serían suficiente para la operación del canal ampliado. Lo que el comunicado de prensa de la ACP no mencionaba era que ellos han tenido conocimiento desde más de 5 años que el número real de remolcadores necesarios para atender la proyección de tráfico de buques Neo Panamax y Panamax Extra es casi el doble de lo flota actual de 46 remolcadores, como ya habíamos mencionado antes.

Es la opinión de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá que la administración decidió no prepararse adecuadamente para enfrentar las necesidades del canal ampliado en relación a la cantidad de remolcadores y sus respectivos capitanes, ingenieros y tripulaciones, creando artificialmente una necesidad, con el propósito de optar por contratar remolcadores comerciales privados para suplir la carencia causada por ellos mismos.

Todas las advertencias y sugerencias hechas por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá fueron ignoradas por la administración de la ACP y



Los dos remolcadores de casco naranja asistiendo a este buque Neo Panamax LNG que está arribando a las esclusas nuevas de Cocoli en la entrada del Pacífico del Canal de Panamá son remolcadores comerciales privados. Buques LNG tienen las restricciones más elevadas en el Canal de Panamá debido a su carga. La UPCP se pregunta si el dueño de este buque y su tripulación están anuentes que las tripulaciones de estos remolcadores no han sido entrenadas en el Canal de Panamá..

nuestras sospechas se hicieron realidad en junio de 2016 cuando la empresa tuvo que entrar en un contrato comercial con una empresa de remolcadores privada para proveer el número de remolcadores requeridos, en plena violación de las Reglas de Navegación del Canal de Panamá.

El 21 de febrero de 2017 la ACP le notificó a la UPCP su decisión de modificar los Reglamentos de Navegación del Canal de Panamá para permitir que remolcadores privados naveguen libremente en las aguas del Canal sin práctico a bordo. En un comunicado de prensa la ACP cínicamente admite que las modificaciones propuestas al Reglamento de Navegación buscan ajustar el reglamento a la práctica que está siendo llevada a cabo sobre la contratación de remolcadores comerciales privados.

Pero las modificaciones propuestas por la ACP no solo abarcan permitir que remolcadores privados naveguen las aguas del Canal sin prácticos. Las modificaciones propuestas, de ser adoptadas por la Junta Directiva del Canal de Panamá, permitirían que

todos los buques comerciales que la Autoridad del Canal de Panamá unilateralmente considere apropiado navegar el Canal de Panamá sin práctico, excepto a través del Corte Culebra y dentro de las esclusas.

El efecto inmediato de los cambios propuestos a los Reglamentos de Navegación del Canal de Panamá sería la privatización de no menos del 15% de la flota de remolcadores. Estos cambios le permitirán a remolcadores comerciales ofrecer sus servicios en todas las aguas del Canal, excepto dentro de las esclusas y a través del Corte Culebra.

Un tema igual de importante que resultaría de los cambios propuestos por la administración de la ACP es la reducción de los estándares de calidad que los altamente entrenados prácticos del Canal de Panamá, capitanes de remolcadores, ingenieros y tripulaciones de remolcadores le ofrecen a los buques que transitan el Canal de Panamá en el presente. Estos empleados pasan a través de años de entrenamiento intensivo solo para poder obtener sus licencias y proveer el nivel

de servicio distinguido que el Canal de Panamá y el país se ha sentido tan orgulloso de brindar, manteniendo lo estándares de seguridad que el Canal le ofrece a todos sus clientes con el más bajo número de incidentes en la historia del Canal.

La pregunta permanece, ¿por qué la Autoridad del Canal de Panamá impondría tal incremento en riesgo innecesario a los buques que transitan y a sus tripulaciones, así como a la propiedad del Canal y al medio ambiente, ignorando las advertencias dadas por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá junto con otras organizaciones laborales del Canal? ¿Será que se busca efectividad de costos a cualquier costo?

Le hemos recordado a la administración de la ACP que para que el Canal sea rentable, primero debe permanecer abierto a la navegación.

Capitán Rainiero Salas es Director en la Junta Directiva de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá y un miembro del Comité Ejecutivo Internacional de la ILWU.



They posed in 1919 on Labor Day before they marched down Pacific Avenue. The 783 members included 94 African Americans, 32 Latinos, 17 Puyallup Native Americans, 8 Nisqually Natives who joined in 1886 as the Tacoma Stevedores, Riggers and Longshoremen's Union. Some African American members were involved from the beginning, including George Wilson who helped ore workers wanted to join the union in order to win equal pay for their hard work of carrying ten-gallon cans filled with oil from ships to nearby rail cars. Opposition to the union drive by striking brothers with pledge cards, yielding 81 new union members. Among the new initiates were Thomas H. Ambler, Tolton Bradshaw, John Claxton, Robert G. Gray, Robert R. Green, Roy, Earnest Tanner, James H. Taylor and James Walker.