

Ciudad

“ El piloto o tripulante que esté de guardia en el puente de una nave fondeada debe estar verificando constantemente su entorno visualmente de día o con su radar en horario nocturno. ”

Luis Piña, perito, ex fiscal marítimo y académico de la carrera Ingeniería en Marina Mercante de UNAB.

EL 75% DE LOS ACCIDENTES EN EL MAR SE ATRIBUYE A UN ERROR HUMANO

El reglamento nacional e internacional de navegación y sus implicancias en la tragedia de la lancha Bruma



Cecilia Bastias Jerez
cebastianas@necorpress.cl

El perito que trabajará con el abogado de las familias de los siete pescadores desaparecidos en Coronel, en el contexto de una supuesta colisión de este domingo entre la lancha a motor Bruma (de 14 metros de eslora) y un buque pesquero Cobra de Blumar (de 64 metros), fue fiscal marítimo de Talcahuano durante seis años.

Luis Piña, capitán de Fragata en retiro a la Armada, y actualmente académico de la carrera Ingeniería en Marina

Experto que será perito del caso para las familias afectadas detalló la normativa. Explicó que quienes son formados como capitanes o pilotos de buques industriales se encuentran en pleno conocimiento de esta.

Mercante de la Universidad Andrés Bello, se refirió respecto de la reglamentación que está dispuesta para evitar este tipo de accidentes, y señaló que “las reglas para evitar abordajes son conocidas por todo navegante”.

“El Reglamento Internacional

para Prevenir Abordajes, establece cómo prevenir un abordaje tomando acciones preventivas para evitar llegar a colisionar, estas reglas permiten que entre naves se configure un derecho a paso por parte de una y la obligación de la otra a modificar su navegación”.

Para determinar cuál de las naves debe gobernar para evitar entrar en riesgo de una colisión, el piloto debe plotear (revisar para obtener el rumbo de otro buques) en su radar cada contacto que aparezca para determinar el mejor rumbo a seguir y evitar riesgos de

abordaje, en caso de dudas las comunicaciones radiales son esenciales ya que permiten esa coordinación, por ello es obligatoria la escucha permanente del canal 16 VHF”, detalló.

A propósito que la nave menor, oriunda de Constitución estaba fondeada cerca de la Isla Santa María al momento de los hechos, el profesor Luis Piña indicó que “cualquier nave que deba fondear debe encender las luces de navegación y posicionamiento de la nave conforme a la configuración que corresponde para nave fondeada.

da. El piloto o tripulante que esté de guardia en el Puente de una nave a la fondeada debe estar verificando constantemente su entorno visualmente de día o con su radar en horario nocturno, para estar listo a emitir una comunicación y evitar entrar en riesgo con una nave que penetra el área de fondo o bornos (giro al rededor de las amarras) dando a conocer su condición”.

Sobre la legislación presente sobre navegación en Chile, apuntó que en general cumple con los objetivos exigidos en tratados internacionales. “La Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio de Torremolinos para seguridad de barcos pesqueros y su protocolo de Ciudad del Cabo, como también con el Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) para la formación de la gente de mar y STCW-F (formación de tripulaciones pesqueras)”, expuso.

Para el perito, es posible encontrar ciertas debilidades en la normativa atinentes a naves menores (de menos de 100 Toneladas de Registro Grueso o de 50 TRG si es anterior al año 2021) porque no se contempla como exigencia tener abordado una radiobaliza de localización de siniestros para naves menores. “Que permitan saber rápidamente de la ocurrencia de un siniestro, su costo en alto (1000 USD)”, estableció.

Error humano

En otro aspecto, Piña comentó que “la estadística mundial de accidentes en el mar atribuye el 75% de estos accidentes a un error humano y de estos errores humanos 26 % corresponde a errores en el pilotaje”.

“Los oficiales pilotos son formados bajo estas normas, su conocimiento de la reglamentación es óptima, además, su conocimiento se presume legalmente en el Artículo 8 del Código Civil. Por tanto, el incumplimiento de una norma marítima se sanciona administrativamente y si estos configuran la comisión de un delito estos permiten determinar la responsabilidad, culpa o dolo en los hechos”, estableció el docente de Ingeniería Marina Mercante.

Acercó si se deberían conso-



Ley de Navegación de Chile N° 2.222

Esta ley se promulgó en 1978, contiene diversos artículos que tratan sobre la prevención de accidentes para lo que exige a realizar navegación el conocimiento del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, en el artículo 31. El artículo 59, indica la obligación del capitán de vigilar personalmente el gobierno de la nave durante la llegada y salida de puertos, al navegar ríos, canales o zonas peligrosas, incluso si hay un práctico a bordo. El practicante es la acción en el que se entrega a un experto de la zona, la capitania para que manipule el buque dentro del puerto.

En el artículo 29, se establece que la navegación de aguas bajo jurisdicción nacional es controlada por la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (DGTMM).

RECTEMAR) y los buques deben sujetarse a las normas prescritas.

El artículo 112, indica que en el caso de una colisión está la obligación de prestar auxilio y de identificarse entre las naves.

El artículo 137, obliga al capitán que haya participado de un accidente a informar de inmediato a la autoridad marítima más cercana a proporcionar toda cooperación necesaria para las labores de rescate y mitigación de daños.

La ley también establece las obligaciones específicas. Hay ciertas consideraciones operativas como las luces, las marcas que deben exhibir las señales acústicas que se deben emplear y las restricciones en ciertas áreas de navegación.

Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes

En la regla 5, se establece la necesidad de la vigilancia. Siempre se tiene que mantener vigilancia eficaz y visual y auditiva de todos los medios disponibles para evaluar situación y el riesgo de abordaje.

La velocidad de seguridad está en la regla número 6 y se tiene que considerar como factores de la visibilidad, la densidad del tráfico, el riesgo de abordaje.

En la regla 7, se establece que los medios disponibles para determinar si existe el riesgo de colisión. Si hay dudas se asumirá que el riesgo existe y hay que evitar hacer suposiciones con información insuficiente.

En la regla 8, especifica maniobras para evitar el abordaje, el capitán y tripulación debe prestar atención para las maniobras que deben realizar las embarcaciones para evitar una colisión, se deben tomar medidas inmediatas y decisivas.

Obligaciones entre categorías de buque, regla número 18.

Un buque de propulsión mecánica debe seguir un esquema de separación de tráfico, se mantendrá apartado de la derrota de un buque de vela o de un buque dedicado a la pesca que esté faneando [siguiendo la derrota es la línea de recorrido]. Un buque dedicado a la pesca no estorbará el tránsito seguro de cualquier propulsión mecánica que siga un rumbo general en la dirección de carril de tráfico. Un buque de menos de 20 metros de eslora o un buque de vela no estorbará el tránsito seguro de cualquier buque de propulsión mecánica que siga rumbo general a la dirección de un carril de tráfico.

Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892

En este cuerpo legal, existe el artículo 4 en que se establece que toda nave pesquera debe contar con un plan de contingencia en colisión o dolo o extracción accidental de un cetáceo.

En el artículo 29, expone que corresponde a todas las naves estar inscritas en el Registro.

Además, en la ley de pesca está establecido que en el artículo 64b que los armadores de naves pesqueras industriales de embarcaciones artesanales, embarcaciones transportadoras superior a 12 las pesqueras de recursos bentónicos, deberán instalar a bordo un funcionamiento y mantener en funcionamiento un dispositivo de posicionamiento automático y satelital en mar.

Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República

En el capítulo 3 contiene, el Título: Lugares en que deben fondear los buques y condiciones en que deben sujetarse.

Artículo 29, queda prohibido fondear en el centro de los canales o en parajes que impidan o dificulten la navegación. Prohibido amarrarse a las boyas, balizas que señalen canales, barras, buques a pique, muertos, etcétera. Dárselos en cualquier forma.

Artículo 30, a la llegada de un buque a un puerto, el capitán de puerto le señala el fondeadero que debe ocupar.

Artículo 31, el buque que carezca de dotación suficiente de anclas, cadenas o esplos o que tenga mal estado no podrá amarrarse en parajes donde por esta causa pueda ocasionar perjuicios a terceros.

Artículo 34, si una nave se encontrará en malas condiciones de flotabilidad haciendo agua o en peligro de irse a pique, el capitán de puerto requerirá a sus dueños armadores para que tomen las medidas necesarias.

Artículo 35, un buque deliberadamente fondeado, el capitán de éste deberá inmediatamente a tan pronto como sea avisado de ello para levantar y actuar dicha ancla o cadena.

Artículo 37, las naves no podrán fondearse a menor distancia de otra que la necesaria para poder borrar [girar sobre sus amarras] libremente.

Artículo 38, el buque que llegue a un puerto durante la noche y que no alcance a ser recibido por el Capitán de Puerto deberá fondearse por lo menos a una distancia para poder borrar libremente.

lidar las normativas en materia de navegación, Luis Piña manifestó que “si bien es una vasta cantidad de normativas, todo se enmarca dentro del derecho marítimo. No sería eficiente, toda vez que cada nave debe cumplir reglas conforme a clasificaciones como, por ejemplo, por su función, nave comercial mercante o nave especial, pesqueros, yates, remolcadores, etc. También, por su tamaño medido en una unidad de volumen, el TRG, que la categoriza en nave menor o nave mayor, o si se dedica a viajes internacionales o solo cabotaje”.

Hayan ropa en sitio de naufragio

Este jueves en las tareas de búsqueda se encontró una carpeta y una zapallita correspondientes a los desaparecidos.

En tanto, el abogado Rafael Poblete, representante de las familias de los tripulantes, señaló este jueves que “el capitán es el primer responsable de la seguridad de la nave. Independientemente de que la nave haya zarpado hacia dos horas y el capitán haya ido durmiendo a esa hora, el capitán es el responsable de lo que haya hecho el oficial que estaba a cargo en la sala de la tripulación”.

El jurista recordó el hecho ocurrido hace cinco años, frente a Morro Cáncero en las costas de la provincia de Aconcagua, donde el pesquero de Altamira, el PAM-BOM también de la pesquera Blumar, impactó a la lancha pesquera artesanal Alcar, la hundió y murieron tres tripulantes, relató.

“No se aprendió nada de eso, porque este accidente fue exactamente igual. Pasan circulando a velocidades imprudentes, sin percatarse, sin tomar la mínima precaución, de que ahí pueden haber embarcaciones menores y pasan desbarbando”, manifestó.

En cuanto a la posibilidad de encontrar con vida a los pescadores, indicó que “han sobrevivido varios aviones (...), han habido múltiples embarcaciones y lamentablemente sería un milagro. Y a esta altura, con tantos días que han pasado, ya han desaparecido las esperanzas”.

OPINIONES
Valer el diario Concepción
contacto@diariokoncepto.cl