Expertos explican los sistemas de control de tráfico marítimo

Indicaron que las plataformas digitales públicas dan cuenta de la posición de la embarcación solo en tiempo real.

Pablo Martínez Tizka
cronica@estrellaconce.cl

Expertos en materia portuaria y marítima analizaron los actuales sistemas de control del tráfico marítimo en el país y si es posible o no acceder a datos de las embarcaciones.

En el contexto de la desaparición de los siete pescadores de la lancha artesanal Bruma y de las pericias que existen al buque Cobra por su eventual participación en el hecho, se ha debatido respecto a la facilidad de obtener datos sobre el tráfico marítimo que sean relevantes para obtener avances.

Luis Piña, profesor de la carrera de Marina Mercante en la Universidad Andrés Bello, señaló sobre los sistemas de control de tráfico que "Directemar, perteneciente a la Armada, es la plataforma en la que se reúne información electrónica y radial que analiza el estado de la superficie conforme a las naves que están en el área. Hay un manejo y actualización constante en base a datos electrónicos, avistamientos e información voluntaria de las naves en donde indican su posición. Esto es a nivel nacional".

CEDIDA

ACADÉMICOS SEÑALAN QUE AUTORIDAD MARÍTIMA SUPERVISA NAVES MAYORES COMO COBRA.

Consultado sobre si todas las naves están obligadas a dar su posición, dijo que "para las naves nacionales es obligatorio dar el QTH, que es la posición y hora de esa posición. Eso se actualiza en la plataforma. También hay sistemas electrónicos que entregan esta información como son los equipos de AIS, los LRIT, que son sistemas satelitales que entregan información de identificación de las naves. Eso es en áreas de mayor tráfico. Entre ellas están las áreas de los puertos como Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt, San Antonio o Quintero".

¿Qué ocurre si una nave se pierde? El experto dijo que "teniendo calculado el presunto lugar de la emergencia, se verifica con las naves de ese sector, de acuerdo con la plataforma Grafimar. Se comunican con ellos para asistir a la nave que está en peligro o ver si ha existido algún avistamiento".

Por último, dijo que "las páginas que dan cuenta del tráfico marítimo son en tiempo real. Es información pública, sin claves, pero de acuerdo con los datos entregados de forma voluntaria por los armadores de las naves. En ese sentido, hacer el retroceso a una fecha específica, se necesita administrar la plataforma para ver ese momento".

Para las naves nacionales es obligatorio dar el QTH, que es la posición y hora de esa posición".

Luis Piña, académico Unab

Bruma, al ser una nave menor, se rige por la Ley de Pesca y Sernapesca debe supervisar".

Jorge Carvajal, académico Ins. Virginio Gómez

Jorge Carvajal, académico del Instituto Profesional Virginio Gómez en áreas de Logística y Comercio Exterior, explicó que "el supervisor de la Ley de Navegación es la autoridad marítima. En el caso del buque Cobra, que es una nave mayor, es un pesquero industrial que se rige por esta ley y el organismo Directemar se encarga de la supervisión. En el caso de la pesca artesanal, hay que ver el tamaño de la nave. Bruma es una nave menor. Por ello, se rige por la Ley de Pesca y es Sernapesca quien tiene que ver la supervisión", cerró el experto respecto a esta materia.