La importancia de proteger el Tráfico Marítimo

Capitán de Navío SGC
Luis Talavera Lagos

Las 3/4 partes de la superficie terrestre están cubiertas por océanos, por lo tanto es muy fácil deducir que la mayor parte del intercambio comercial en el mundo se realiza por la vía marítima, la cual ratifica contundentemente la Historia.

Desde sus inicios, el habitat del hombre siempre ha estado influenciado por fines belicistas, sea por afanes de expansión o simplemente por defender lo propio.

Luego de la construcción de las primeras embarcaciones, el hombre ha sentido la necesidad de protegerlas de la dureza climatológica o de eventuales enemigos. Esto nos lleva a pensar que primitivamente existía ya el concepto de Protección del Tráfico Marítimo.

Hasta casi fines del siglo pasado, los buques mercantes fueron incorporados a las Armadas con fines de combate, situación que se presentaba ante cada emergencia para obtener hombres y buques.

Durante la Primera Guerra Mundial, el sistema de convoyes fue la lógica respuesta a la expansión de la amenaza submarina, no sin antes sufrir grandes bajas de buques mercantes que navegaban independientemente.

En la Segunda Guerra Mundial los teatros de operaciones fueron mayores por la expansión del conflicto. Abarcó extensas áreas oceánicas que, con la aparición en gran escala del arma aérea, el auge de las operaciones anfibias combinadas y las mejores condiciones ofensivas del submarino, hicieron más necesario aún la adopción de convoyes que llegó a adquirir proporciones casi mundiales.

Las graves pérdidas sufridas en el tonelaje mercante antes de que se consiguiera un sistema de convoy operativo demostraron la necesidad de establecer un núcleo organizado

para el control del tráfico marítimo aliado.

Esta consideración fue la base de la mayor parte de los desarrollos de post guerra en la doctrina del control del tráfico marítimo.

Otra consideración fue que el bloque soviético, a mediados del siglo, empezaba a expandirse y hacerse sentir como una amenaza latente para la paz mundial; hipótesis que actualmente, con los cambios sociales, ha disminuido notablemente pero que no puede ser descartada, cualquiera que sea posible potencia agresora.

El Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa, en 1959, estableció un "Plan para la defensa del Tráfico Marítimo Interamericano" orientado a controlar y proteger el tráfico marítino en defensa del continente.

Todas estas medidas de protección basan la estructura de su contenido en principios emanados de las Fuerzas Armadas, puntualmente, de las Marinas de Guerra.

A puertas del siglo XXI, existen normas de Derecho Internacional que los países voluntariamente han accedido a respetarlas y que deben ser el arma más importante para proteger el tráfico marítimo, sobre todo de barcos neutrales o que no se cuentan entre los países beligrantes.

Existen conceptos que deben ser ampliamente conocidos por los oficiales de dotación de las unidades navales y por oficiales de dotación de los buques mercantes que navegan por los diferentes oceános y son básicos en el Derecho Internacional Público, entre ellos el derecho al paso inocente, por el que se otorga a las naves neutrales el derecho de navegar por aguas territoriales siempre y cuando no cometan actos de piratería, contrabando, transmición de comunicaciones no autorizadas, etc.; también el derecho de aproximación o visita. Conceptos que, de no tomarse en su verdadera dimensión, podrían llegar al extremo de poner en peligro las buenas relaciones existentes con los países denominados neutrales.

Pero todo esto es solamente una de las direcciones a las que apunta el control de tráfico marítimo; la otra dirección es la de dar el punto de inicio para la seguridad de la vida humana en el mar.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha dado algunas disposiciones generales sobre Organización del Tráfico Marítimo con el objetivo de reafirmar la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras zonas en donde exista gran flujo de tráfico marítimo o en las que la libertad de movimiento de los buques se ve disminuida por restricciones de espacio, condiciones metereológicas desfavorables o

limitaciones de profundidad.

Como ilustración, podemos indicar que la Capitanía de Puerto del Callao tiene una Estación de Control de Tráfico Marítimo (TRAMAR) para dirigir el tráfico, verificando que se cumplan las reglas de navegación y maniobra, así como todas las disposiciones sobre tráfico marítimo.

La Dirección General de Capitanías, por ley, tiene la función primordial del control de tráfico marítimo, policía marítima, búsqueda y salvamento, y protección del medio ambiente acuático entre otras más.

El control del tráfico marítimo genera justamente el buen cumplimiento de las funciones de policía marítima, búsqueda y salvamento.

Es decir, si existe un control de tráfico marítimo eficiente podremos interceptar a los buques mercantes que cometen actos ilícitos, como contrabando, tráfico de drogas u otros actos reñidos con el Reglamento de Capitanías, mediante un sistema organizado de policía marítima.

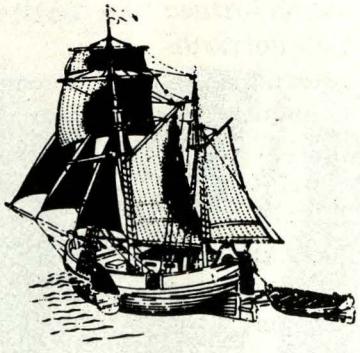
También genera que se active el sistema de búsqueda y salvamento, ya que con el sistema eficiente de control de tráfico marítimo se puede ir en búsqueda de algún buque que se encuentre en emergencia o tenga tripulante enfermo o herido.



Equipos de comunicación para el control del tráfico marítimo.

El factor fundamental del control de tráfico marítimo son las comunicaciones marítimas, y en este aspecto la Autoridad Marítima cuenta con Estaciones Costeras, las que se siguen implementando con equipos modernos, acorde al avance tecnólogico, para cubrir las comunicaciones de emergencia y rutinarias en sus diferentes sistemas.

Al respecto, la Organización Marítima Internacional adoptó en 1973, en una resolución, un documento sobre política del desarrollo del Sistema de Socorro Marítimo, que bosquejó los pasos que deberán tomarse para mejorar gradualmente el sistema existente, y lograr al final lo que entonces era el futuro y distante sistema que se conoce hoy en día como el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), y es en respuesta a esta resolución que la Autoridad Marítima equipa sus Estaciones Costeras para dar cobertura al área de navegación (NAVAREA XVI) asignada.




CERVEZA
Pilsen
CALLAO
PILSEN CALLAO, EL SABOR ORIGINAL.