¡El faro se balancea! (*)

Crucero de Verano en 1938. La Escuadra cumplía su viaje de instrucción en los meses de enero, febrero y marzo.

Eran años de dura exigencia para la Marina, dada la modestia de sus recursos entonces; pero sus oficiales y personal, gracias a su dedicación y trabajo, podían -con íntimo y legítimo orgullo- ver navegar, en columna, a las unidades de la Armada: los cruceros *Almirante Grau,* buque insignia, y *Coronel Bolognesi;* los destructores *Villar* y *Guise;* los submarinos *R-1, R-2, R-3* y *R-4,* y los transportes auxiliares *Rímac* y *Pariñas.* Comandante General de Operaciones, el capitán de navío Dn. Carlos Rotalde.

A lo largo del itinerario, los ejercicios tácticos, de señales, de artillería y zafarranchos ocupaban a las dotaciones en casi todas las horas de los días.

Cierta noche, navegando en pos del faro de la isla Lobos de Afuera, cubría guardia en el buque insignia el teniente primero Salvador Mariátegui, quien tenía como ayudante en el turno al alférez de fragata José Namihas.

Escrutaban ambos, prismáticos en mano, el lóbrego horizonte. La noche era oscura y, por consiguiente, fácil de distinguir toda luz.

(*) Suceso referido en una reunión amical en casa del capitán de fragata (r) Dn. Salvador Mariátegui Cisneros.

De pronto, desde el otro lado del puente, el alférez pasó la voz al oficial de guardia, teniente Mariátegui:

— ¡Faro a la vista, abierto 20° a babor!...

El teniente dirigió sus binoculares hacia esa dirección, y, en efecto, también distinguió, distante, una luz intermitente, pero que no coincidía con los pantallazos que debían corresponder a los del faro... Con reserva, con previsión justificable, el teniente ordenó chequear bien los intervalos de iluminación y oscuridad.

Tras un momento, el alférez se ratificó en su opinión:

— Es el faro — dijo —, aunque no coinciden los destellos...

El comandante del buque, capitán de fragata Manuel H. Melgar -que, en navegación, dormía en el camarote llamado "de navegación", el mismo que se hallaba situado a popa de la caseta de planos-, había escuchado la voz del alférez comunicando lo de la visualización del faro; por lo que, sin esperar al parte del oficial de guardia, se presentó en el puente.

Con voz tonante se dirigió a este último, diciéndole:

— ¡Teniente!..., ¿qué espera usted para informarme que el faro está a la vista?... ¡Avise al Comandante General!

— Señor — expresó el teniente —, yo no he visto un faro... Sólo esa luz intermitente.

Pero el Comandante había salido de la cama impresionado por lo que oyera al alférez, y como se estaba en la hora de ser avistado el faro, y aproximadamente en la marcación que correspondía, cortó secamente al teniente e insistió:

— ¡Avise al Comandante General!...

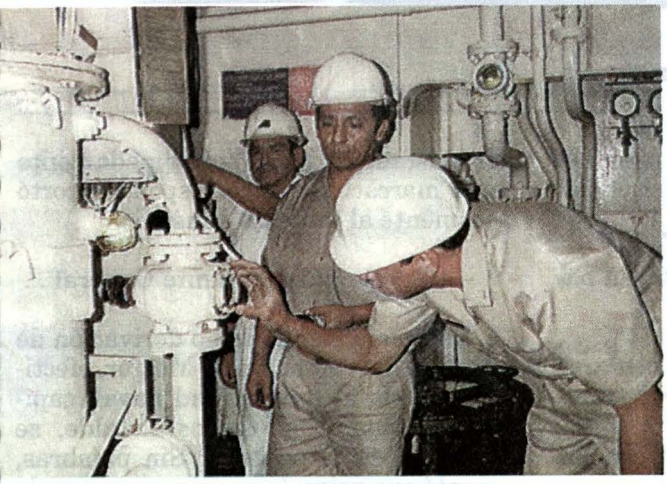
En lo que siguió, como derivación de la orden del comandante Melgar, efectivamente la alta autoridad naval, capitán de navío Dn. Carlos Rotalde, se apersonó en el puente... Sin palabras, orientó sus prismáticos al tan apuntado reflejo de luz.

El Comandante General, pues, en observación y verificación de distancias. El teniente estaba seguro que las intermitencias luminosas no eran las del faro. Pasados los instantes, también el comandante Melgar tenía ya consciencia de su error, pero no decía nada. El surcar del buque, por otra parte, había aproximado ya en mucho a éste con el punto luminoso. Así, ya más cerca, se pudo comprobar que la tan entrevistada luz correspondía ¡a la vela cangreja de un balandro! y que sus intermitencias eran consecuencia de las ocultaciones derivadas del balanceo de la nave en las aguas.

El comandante Melgar sabía, pues, que la luz atribuida al faro no era la de éste; igualmente, sin duda, el oficial de servicio ya presente en el puente; también el oficial de guardia y lo mismo su ayudante; pero callaban todos, temerosos y en la espera de oir la explosión que sin duda provocaría en el Comandante General tal equivocación... Cuando un vigía, del todo ajeno al drama que vivían el comandante del buque y los oficiales en el puente, en rotundo remate a tan especial momento, dejó oir, desde su puesto, el grito:

— ¡El faro se balancea!...

Cym.



CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Las inspecciones como Estado rector del puerto son realizadas por las Autoridades Marítimas a fin de garantizar, sin discriminación en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan sus puertos cumplan con las normas establecidas en los Convenios Internacionales.

En sus inicios, el control por el Estado rector del puerto estuvo limitado principalmente a verificar el cumplimiento de los aspectos técnicos de los Convenios SOLAS Y MARPOL y otros instrumentos. En Mayo 1994 se añadió un nuevo Capítulo XI al Convenio SOLAS, el mismo que entró en vigor el 01 Enero 1996, en base a lo cual es posible que un Oficial de Control por el Estado rector del puerto verifique los requerimientos operacionales cuando existan "claros indicios" que el Capitán o su tripulación no están familiarizados con procedimientos esenciales de abordo relativos a la seguridad del buque.

Estos "claros indicios" incluyen entre otros, evidencias de fallas operacionales, operaciones de carga no realizadas apropiadamente, implicación del buque en incidentes debidos a errores operacionales (en otras palabras, error humano), falta de un cuadro de zafarranchos actualizado y señales de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre ellos.

El control por el Estado rector del puerto es un elemento importante para erradicar los buques sub-estandar a nivel mundial, debido a que la seguridad de la navegación y por lo tanto la prevención de los accidentes, es determinada no sólo por el establecimiento de regulaciones internacionales adecuadas, sino por sobre todo, por una implantación efectiva y cumplimiento de dichas regulaciones.

La principal responsabilidad en la erradicación de buques sub-estandar recae en los Estados de abanderamiento, contribuyendo el control por el Estado rector del puerto a mejorar la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio acuático.

Esta es una responsabilidad conjunta que compete a las Administraciones Marítimas, armadores de buques, sociedades de clasificación y todos aquellos involucrados en la operación diaria de los buques. Debe verificarse que los buques cumplan con los estándares internacionalmente acordados, que estén bien ope-rados, bien mantenidos y no contaminen el ambiente marino. El control por el Estado rector del puerto actúa como una red de seguridad para detener a aquellos buques que no cumplan con las regulaciones.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su condición de Autoridad Marítima Nacional, ha dispuesto que los buques que arriben a los puertos de Talara, Callao, Matarani e Ilo, sean sometidos a inspecciones por el Estado rector del puerto con la finalidad de verificar el cumplimiento de las normas internacionales aceptadas, con lo cual se contribuye a eliminar la presencia de buques sub-estandar en la región, propiciando el incremento de la seguridad de la vida humana en el mar así como la reducción del peligro de contaminación de nuestro medio ambiente marino.