

Mejoras para evitar abordajes en la mar en la flota pesquera

Expositor

Juan Vilches Albornoz

Titulo profesional:

-Patrón de pesca de Alta Mar 2º clase

-Biólogo Marino

Regla 2

Responsabilidad

a) Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.

Regla 5

Vigilancia

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

Regla 7

Riesgo de abordaje

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.

- b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

Regla 22
Alcance luminoso de las luces

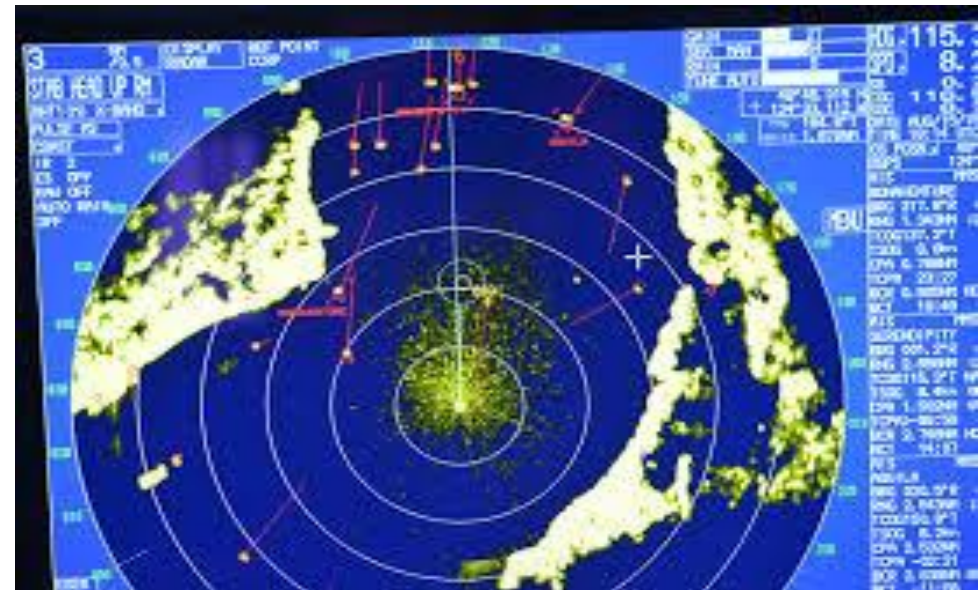
b) En los buques de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 50 metros:

- luz de tope, 5 millas; pero si la eslora del buque es inferior a 20 metros, 3 millas;
- luz de costado, 2 millas;
- luz de alcance, 2 millas;
- luz de remolque, 2 millas;
- luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.

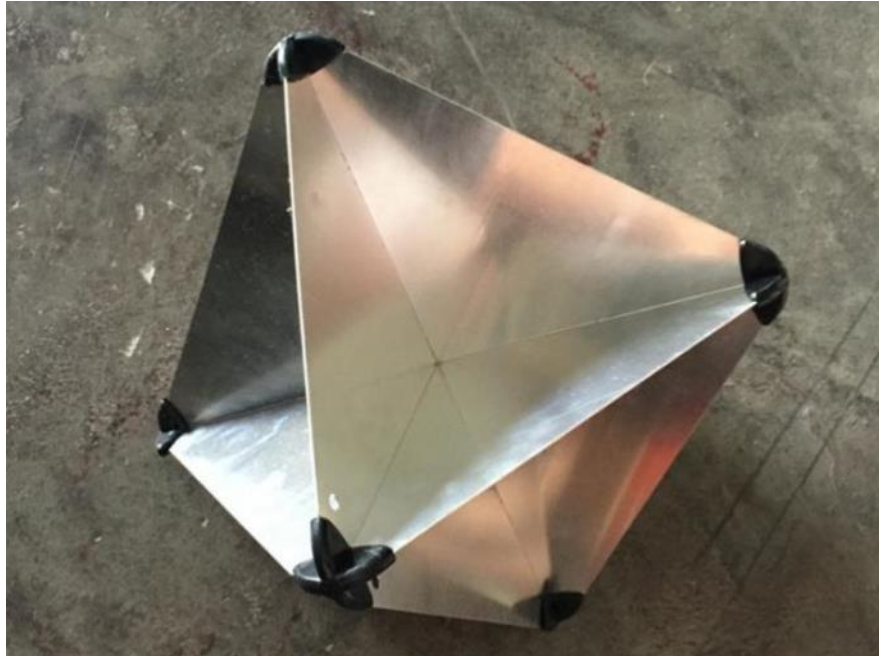
Radar AIS



Radar Arpa



Reflector de Radar



El AIS ([Sistema de Identificación Automática](#)) y el radar son sistemas de navegación que ayudan a evitar colisiones, pero funcionan de manera diferente. El radar detecta objetos por la reflexión de ondas de radio, mientras que el AIS transmite información sobre la posición y otros datos de la embarcación. El AIS es especialmente útil en aguas concurridas y para identificar embarcaciones más allá del alcance del radar, mientras que el radar puede detectar obstáculos como rocas y condiciones climáticas adversas.

En resumen, el AIS y el radar son herramientas complementarias para la seguridad en la navegación. El AIS es ideal para identificar y rastrear barcos, mientras que el radar es útil para detectar obstáculos y condiciones climáticas.

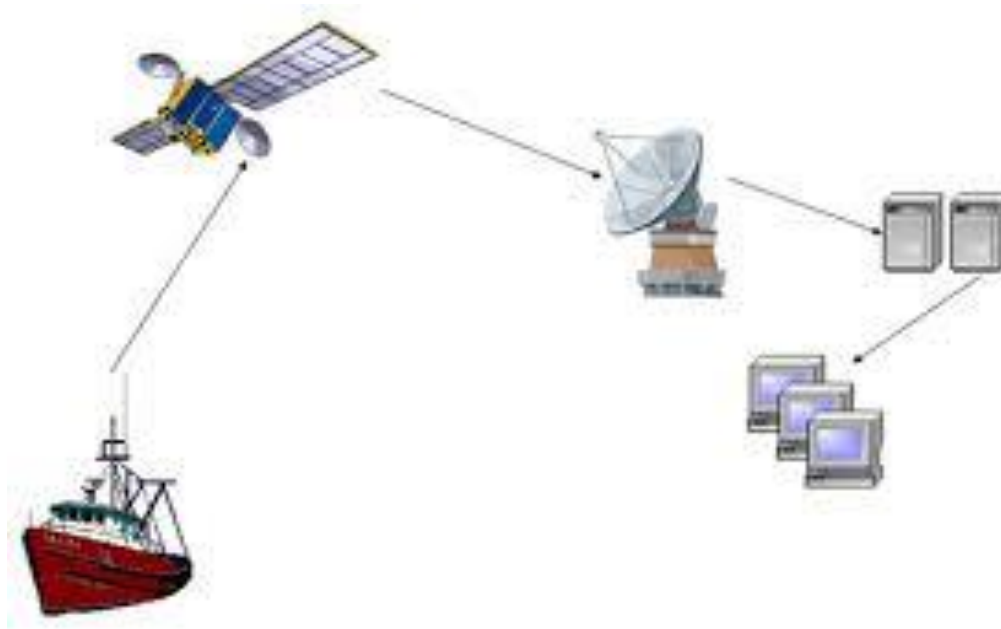
Reflector de Radar

¿Para qué se utiliza un reflector de radar?

Un reflector de radar es un dispositivo capaz de reflejar la energía radar emitida por la antena radar de otro barco, la energía recibida es reflejada de vuelta al elemento del barco emisor. De esta forma se consigue que el barco que refleja la señal aparezca en la pantalla del barco que emite dicha señal

Posicionamiento Satelital

El Sistema en Chile está operando desde agosto del año 2000, lográndose los objetivos planteados, en cuanto a fiscalizar en forma integral la operación de la flota industrial y sus áreas autorizadas. Y el año 2012 a la flota bacaladera y albacorera



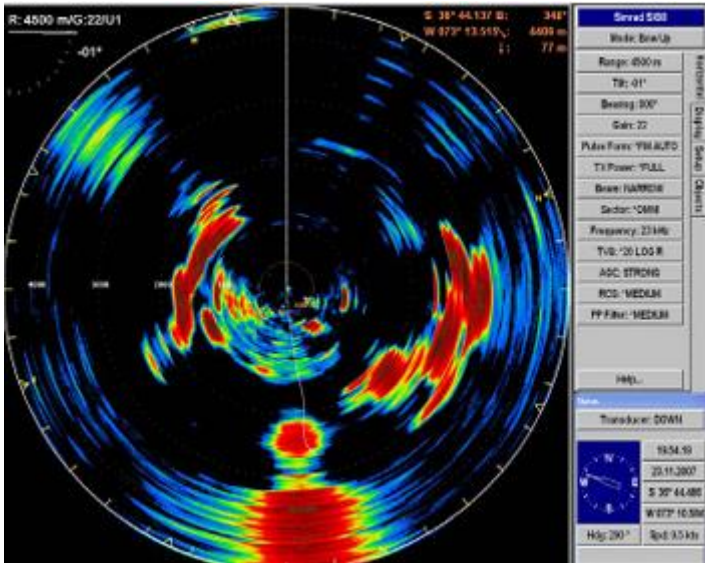
El Sistema de Posicionamiento Automático consiste en un conjunto de elementos tales como equipo transmisores, satélites, estaciones de procesamiento de información, los cuales son configurados de manera tal de hacer posible el monitoreo de la operación de pesca de las flotas pesqueras.

A su vez, el Dispositivo de Posicionamiento Automático, consiste en un equipo que se instala a bordo de las embarcaciones, el cual emite una señal permanente que contiene el reporte básico (latitud, longitud, rumbo y velocidad) del viaje de pesca, que es recepcionada por la Autoridad Marítima y reenviada al Centro Monitoreo y Control, (CMC) del Sernapesca, donde se realiza el análisis de los reportes que permiten configurar las distintas operaciones de pesca.

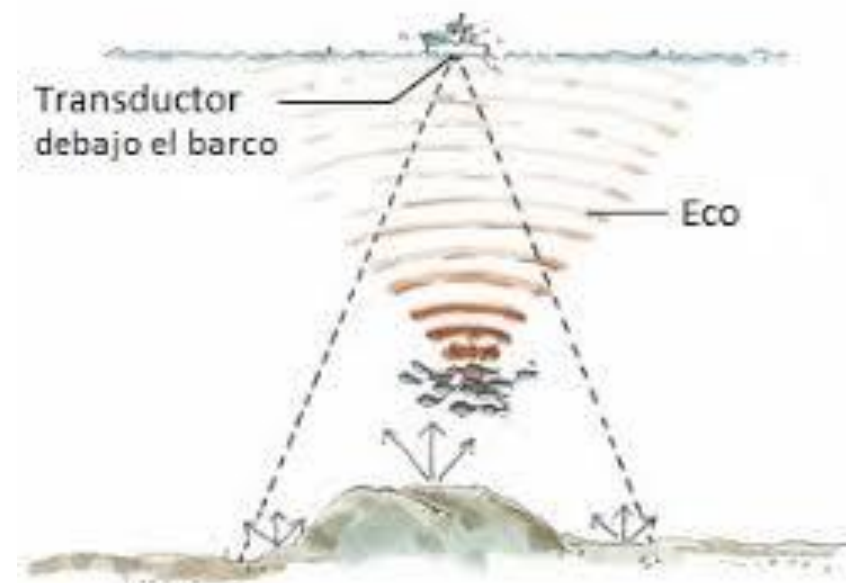
El sistema de Posicionamiento Automático de naves pesqueras y de investigación pesquera en el mar se rige por las disposiciones establecidas en la Ley General de Pesca y Acuicultura y por el D.S. N° 139 y sus modificaciones.

La implementación del sistema de monitoreo satelital de naves pesqueras basa su funcionalidad en la capacidad de transmitir a tierra, por vía satelital, la ubicación en el mar de una nave de pesca, esto es, identificación de la nave, posición geográfica de ésta, fecha y hora de la posición geográfica, rumbo y velocidad asociada y a la posibilidad de recepcionar estos reportes en sistemas computacionales donde son ordenados, almacenados y dispuestos para ser requeridos por usuarios mediante el uso del software de análisis, de manera tal que le permita efectuar análisis e inferir situaciones a partir de esa información.

Sonar Omnidireccional



Ecosonda



Comunicación

La **llamada selectiva digital** o **LSD** (en Inglés DSC *Digital Selective Calling*) es una técnica de transmisión automática de llamadas por radio de frecuencias medias ([MF](#)), altas ([HF](#)) o muy altas ([VHF](#) que, al contrario de la [llamada selectiva por tonos](#), utiliza mensajes codificados en formato digital, es decir que no son verbales. La LSD permite llamar selectivamente a una estación de barco o una estación de tierra, o bien hacer una llamada colectiva a determinados buques/ estaciones costeras. Es una parte fundamental del [Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos](#) (SMSSM, en inglés GMDSS)^[1] ya que con sólo un botón, puede lanzar una alerta de socorro automática a cualquier estación, incluyendo en el mensaje datos del buque como el [MMSI](#) o su [posición global](#).



Comunicación

VHF



HF



Mejoras Para Evitar Abordaje

Vigias:

- 1-En la navegación nocturna un vigía por banda
- 2-En la guardia no usar celular
- 3-Durante la guardia, no salir del puente a fumar
- 4-Durante la guardia no bajar a tomar café
- 5-No quedarse dormido en la guardia
- 6-Hacer guardia de una hora
- 7-Registrarse en el libro de novedades ,quien entra y el que sale indicando las hora

Oficial de Puente:

- 1-Prohibir navegar con las luces del puente encendidas
- 2-Para el zarpe de puerto en la noche, que sea el oficial de puente mas descansado
- 3-No permanecer sentado en el sillón, donde se controla la navegación mucho rato. Por que produce mucho cansancio a la vista y da mucho sueño
- 4-Llevar la bitácora de navegación cada una hora