

Abogado de tripulantes del Cobra abordó 4 temas en Comisión Investigadora

Representante de los funcionarios del Cobra se refirió al “track” de navegación y a otros antecedentes relativos al accidente ocurrido con la lancha Bruma.

Actualidad

El abogado de los tripulantes del Cobra, Alejandro Espinoza, intervino ante la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados destinada a abordar la seguridad marítima y pesquera en las costas del país y, en particular, el Caso Bruma.

Espinoza ordenó su exposición en cuatro grandes ejes: track de navegación del Cobra, cooperación ante el Ministerio Público y Fiscalía Marítima; cámaras de navegación dispuestas en el Cobra; y, por último, la importancia del cumplimiento de la ley.

Respecto track de navegación del Cobra, el abogado precisó que el cambio de rumbo del Cobra fue parte de una maniobra habitual que se realiza durante las faenas pesqueras debido a la búsqueda de cardúmenes o a la coordinación con otras embarcaciones, como fue en este caso, y no una acción anómala o con la intención de impactar al Bruma.

Frente a los cuestionamientos por no efectuar un reconocimiento inicial



ALEJANDRO ESPINOZA, ABOGADO DE TRIPULANTES DEL COBRA.

de la participación en el accidente por parte del Cobra, el abogado señaló que ello no se hizo hasta contar con antecedentes concretos, pero que el 22 de abril pasado un informe satelital, encargado por la empresa Blumar, estableció que la última señal del Bruma se emitió a las 3:08 horas coincidiendo, con el rumbo de navegación del Cobra.

Respecto a las cámaras y grabaciones, señaló que todos los registros fueron

incautados por el Ministerio público y, por lo tanto, descartó versiones que señalan que fueron borrados.

Respecto a la normativa y responsabilidades, refutó interpretaciones equivocadas sobre las normas de navegación, enfatizando que, en caso de abordaje, las reglas internacionales obligan a evaluar el comportamiento de ambas embarcaciones involucradas; y rechazó la premisa de que la embarcación mayor siem-

pre es culpable, pues ambas naves tiene deberes de vigilancia visual y auditiva.

“Respecto de la embarcación Bruma, tenemos presunciones fundadas de que no tenía vigía en cubierta o éste no estaba en funciones. Evidentemente es materia de investigación las razones de aquello, pero por el tamaño y altura de las luces del Cobra para un vigía del Bruma era imposible no advertir su aproximación en curso de abordaje. De manera que el cumplimiento de esta medida obligatoria por ley hubiera impedido este accidente”, sostuvo.

Por último, el abogado sostuvo que la embarcación Bruma no informó su punto de fondeo como exige la norma de Directemar y tampoco se tienen registros de transmisión de AIS por parte de la lancha. “Aunque no es obligatorio, el uso de AIS pudo haber evitado el accidente”. Por ello, señaló relevante que el uso de AIS sea obligatorio en el futuro para toda nave que opere en altamar, independiente de su tamaño, como medida concreta para evitar tragedias similares. ☺