



Alejandro Espinoza enfrentó versiones erróneas divulgadas en dicha instancia:

## Abogado de tripulantes del Cobra abordó cuatro materias clave ante Comisión Investigadora por Caso Bruma

El abogado de los tripulantes del Cobra, Alejandro Espinoza, intervino hoy 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 comenzó su intervención reiterando las condolencias de los tripulantes del Cobra a los familiares del Bruma. Y recordó que existen tres procesos en curso actualmente, una investigación de la Fiscalía Marítima (investigación técnica, disciplinaria, secreta); otra en el Ministerio Público (investigación penal, con acceso restringido), y la fiscalización de los actos de gobierno que está realizando esta Comisión Investigadora de la Cámara

Luego, 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 enfrentó algunas versiones erróneas expuestas por algunos invitados en sesiones anteriores. Espinoza precisó, por ejemplo, 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 como se pretende instalar.

Así, reveló que a las 03:00 horas del 30 de marzo, la nave gira rumbo oeste tras recibir información del pesquero Don Tito sobre manchas de pesca. Fue entonces cuando a las 03:08 horas se produjo el abordaje con la embarcación Bruma. Aclaró, además, que el Cobra no disminuyó su velocidad ni se detuvo después del impacto, pues los tripulantes del



Alejandro Espinoza, abogado .-

Cobra señalan que no percibieron el abordaje.

Indicó que desde el primer día ha existido plena disposición de sus representantes para colaborar con todas las instancias investigativas en curso; que toda la tripulación del Cobra declaró voluntariamente, entregó sus celulares y claves respectivas como señal de transparencia y que todos aseguran no haber visto a la Bruma ni por radar ni visualmente. Aseguran que tampoco escucharon alerta radial.

«Ni el Cobra ni ninguna de las naves que pasó circundando a la Bruma antes de su hundimiento, por ejemplo, la nave Vichuquén II, un pesquero de altamar, que pasó a menos de una milla náutica de la última posición conocida de la Bruma, no la detectó ni visual ni en sus radares, como tampoco escuchó algún tipo de comunicación radial de posición de esta nave, y menos una llamada de auxilio. Lo mismo ocurrió con el pesquero Don Tito, que pasó a dos millas náuticas de su última posición conocida, y su tripulación no vio a la Bruma en sus radares ni visualmente», dijo Espinoza.

Frente a los cuestionamientos por no efectuar un reconocimiento inicial 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. Dijo que esa información fue entregada personalmente por él al Ministerio Público y a la opinión pública ese mismo día a través de un punto de prensa en Concepción, donde se reconoció ante el país la coincidencia de posición.

Respecto a las cámaras y grabaciones, dijo que existen tres tipos de registros. Cámaras en cubierta de Sernapesca, de seguridad interna bajo cubierta y en las instaladas al interior de la cabina del puente, que es instalada y operada por un proveedor autorizado por la Armada. Señaló que todos los registros fueron incautados por el Ministerio público y, por lo tanto, descartó tajantemente versiones que señalan que fueron borra-

dos.

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

Explicó que, en el caso del Cobra, había un capitán, un piloto y dos vigías designados, atentos a la navegación. Agregó que en el caso de los vigías del Cobra éstos no fueron los únicos que no advirtieron la presencia en ese lugar de la Bruma, pues tampoco fue advertida ni visualizada por las otras dos embarcaciones de pesca de altamar que pasaron cerca de su posición antes que el Cobra.

«Respecto de la embarcación Bruma, tene-

mos 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 el abogado.

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.