



REFERENCIAL/ARCHIVO/LEC



LAS EMPRESAS NAVIERA CRUZ DEL SUR Y TRANSMARCHILAY SON LAS QUE HAN OPERADO POR DÉCADAS EN EL CANAL DE CHACAO, SERVICIOS FUNDAMENTALES PARA LA CONECTIVIDAD DEL ARCHIPIÉLAGO.

Armada investiga peligro de colisión entre transbordadores en el Chacao y cita a capitanes

Capitán de puerto de Ancud dijo que no se descarta la aplicación de sanciones en caso de comprobarse incumplimientos. Estas podrían ir desde amonestaciones hasta multas o suspensiones, y recaerían principalmente en mandos de las naves.

Carolina Ruiz Díaz
 cronica@laestrellachiloe.cl

Durante el fin de semana largo de Semana Santa, marcado por un alto flujo de personas que ingresaron y salieron de la Isla Grande de Chiloé, se registró una situación de riesgo marítimo en el canal de Chacao, lo que involucró a las dos navieras que operan en el sector.

El hecho ocurrió específicamente la tarde del domingo 5 de abril, día del masivo retorno de los isleños tras el feriado, cerca de las 18 horas, en medio de intensas operaciones de conectividad entre el Archipiélago y el continente.

El hecho lo protagonizaron las embarcaciones El Trauco, de Transmarchilay (Transportes Marítimos Chiloé Aysén S. A.), y Don Jaime, perteneciente a la Naviera Cruz del Sur.

De acuerdo con los antecedentes preliminares, el incidente se produjo en mo-

“Uno de los dos tuvo que haber cometido un error”.

Alejandro Tenorio, secretario del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral.

mentos en que El Trauco realizaba su maniobra de zarpe desde Chacao con destino a Parga, en la comuna de Calbuco y provincia de Llanquihue, mientras que Don Jaime efectuaba su recalada en el mismo sector, proveniente de la orilla norte del canal.

Según informó el capitán de corbeta litoral Sebastián Gysling, los transbordadores enfrentaron una maniobra con posibilidad de impacto, lo que obligó a activar medidas de seguridad y ejecutar manio-

bras de emergencia para evitar el impacto.

“No se produjo colisión, no hubo heridos, no hubo daños materiales ni pérdidas de ningún tipo”, precisó la autoridad marítima.

Producto de este incidente, los capitanes de ambas embarcaciones que trasladan vehículos y pasajeros fueron citados a la Capitanía de Puerto de Ancud, instancia en la que deberán entregar sus versiones con el objetivo de esclarecer las circunstancias en que se produjo el riesgo de accidente en uno de los días de mayor movilidad de la temporada.

El capitán Gysling explicó que la investigación buscará determinar los factores que incidieron en el hecho, así como eventuales responsabilidades. “Dependiendo de los antecedentes que logremos reunir, se evaluará si hubo alguna contravención a la normativa vigente, particularmente al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, el uso de las tele-

comunicaciones marítimas u otros aspectos operativos”, indicó el oficial.

En ese sentido, acotó el uniformado que no se descarta la aplicación de sanciones en caso de comprobarse incumplimientos. Estas podrían ir desde amonestaciones hasta multas o suspensiones, y recaerían principalmente en los capitanes de las naves involucradas en estas pasadas en el canal chacaño.

SIOMMA

Desde el ámbito gremial, el secretario del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral (Siomma), Alejandro Tenorio, señaló que, si bien existió una situación de riesgo, lo relevante es que se actuó conforme a los protocolos para evitar una colisión. “Tengo entendido que hubo una mala maniobra y una mala coordinación, pero lo importante es que no hubo colisión”, sostuvo.

Asimismo, el dirigente ancuditano destacó que en



SEBASTIÁN GYSLING, CAPITÁN DE PUERTO DE ANCUD.

este tipo de escenarios la normativa marítima es clara respecto al actuar de los oficiales. “Cuando un capitán detecta un comportamiento anómalo en otra nave, debe tomar todas las precauciones para evitar un abordaje. Eso implica reducir velocidad, comunicarse por radio y adoptar todas las medidas necesarias. En este caso, esas acciones permitieron evitar la colisión”, explicó.

Tenorio agregó que ahora será tarea de la autoridad marítima establecer las responsabilidades correspondientes. “Uno de los dos tuvo que haber cometido un

error, y eso es lo que deberá determinar la investigación”, puntualizó.

Asimismo, el marino mercante añadió que el incidente ocurrió a la altura de la rampa alternativa de Chacao, punto clave para la conectividad entre la Isla Grande de Chiloé y el continente, donde diariamente operan múltiples transbordadores que trasladan a personas y vehículos.

Al cierre de la edición no hubo pronunciamiento por parte de ninguna de las dos empresas navieras que protagonizaron la situación, luego de ser requeridas por La Estrella de Chiloé. 📍