

SEÑALIZACION MARITIMA

A. NUEVO SISTEMA DE BALIZAMIENTO EN CHILE

Guillermo Barros González
Vicealmirante

Introducción

A contar de enero de 1983 se iniciará un nuevo Sistema de Balizamiento en Chile, que se completará dentro de un tiempo aproximado de dos años, el que ya está siendo difundido -a través del Boletín de Noticias a los Navegantes- por el Instituto Hidrográfico de la Armada, en su carácter de autoridad oficial en todo lo relacionado con la seguridad de la navegación en nuestras costas.

El nuevo balizamiento que se explica en este artículo fue aprobado, junto a otros sistemas, en la conferencia convocada por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), realizada en Tokio, Japón, en noviembre de 1980.

Con el objeto de dar a conocer oportunamente el Sistema de Balizamiento B que se aplicará en Chile, hemos escrito este artículo, donde señalamos los antecedentes, el desarrollo y características del nuevo sistema de balizamiento.

Antecedentes generales

Para encontrar y aplicar un sistema estándar de balizamiento que satisficiera a todos los países afectados, tuvo que recorrerse un largo camino a través de los años, en especial si se considera que hasta 1976 -por ejemplo- habían en el mundo más de 30 sistemas diferentes en uso, con reglamentaciones contradictorias, situación de la que es fácil imaginarse las consecuencias sobre las continuas confusiones provocadas en la navegación mundial, junto al constante peligro que ello acarrea en la seguridad de la navegación.

Entre las contradicciones más importantes y notorias, podemos indicar las siguientes:

- a. Empleo de diferentes sistemas, ya sea lateral, cardinal o combinación de ambos, sin ordenamiento adecuado.
- b. Pintado de boyas y balizas, usando en algunos países el color rojo a estribor y en otros a babor. Lo mismo al tratarse de otros colores, como el verde, blanco, etc., o combinación de ellos.

c. Diferente uso de las boyas luminosas, empleando los colores blanco, rojo, verde, etc., en forma opuesta.

d. Distintos sentidos de aplicación de las reglas de gobierno: sur a norte, norte a sur, este a oeste, etc.

e. Diferentes criterios en el uso de marcas especiales, tales como: bifurcación de canales, canal principal o secundario, peligros aislados, etc.

Las diferencias y contradicciones mencionadas, y otras, que incidían en la seguridad de la navegación, especialmente en las aguas de intenso tráfico, constituyeron el principal motivo de la preocupación de los organismos marítimos internacionales para buscar una solución a tales problemas, habiéndose hecho -por supuesto- numerosas tentativas para conciliar las diferencias de opinión del mundo marítimo.

En esta forma, AISM constituyó en una Comisión Técnica Internacional para que se abocara a examinar el problema y sugiriera las soluciones pertinentes.

Al principio, los esfuerzos desplegados tuvieron escaso éxito, pero posteriormente la Comisión logró efectuar la formulación de dos sistemas: uno que utilizaba el color rojo para señalar el lado de babor de los canales y otro que empleaba el mismo color para marcar el lado de estribor. Estos sistemas se denominaron A y B, respectivamente.

En 1976 se completaron las reglas para el Sistema A, las que una vez aprobadas por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), se empezaron a aplicar en Europa, África, Australia, Nueva Zelanda, India, Malasia,

costa del Pacífico de la Unión Soviética y en otras áreas del Pacífico occidental.

A comienzos de 1980 se completaron las reglas para el Sistema B, con una posible aplicación en América del Norte, del Centro y del Sur, Japón, Corea y Filipinas.

Por su parte, el Comité Ejecutivo de AISM, viendo que los dos sistemas tenían bastantes cosas en común, procedió a combinar las reglas de ambos sistemas, creándose -así- el Sistema de Balizamiento Marítimo IALA, cuya adopción y aplicación quedó circunscrita en el mundo a dos regiones de balizamiento: Región A y Región B.

Durante la Conferencia de Tokio, Japón, de noviembre de 1980, junto con aprobarse las reglas del Sistema IALA se fijaron los límites geográficos de las regiones, en donde quedaron incluidos los diferentes países.

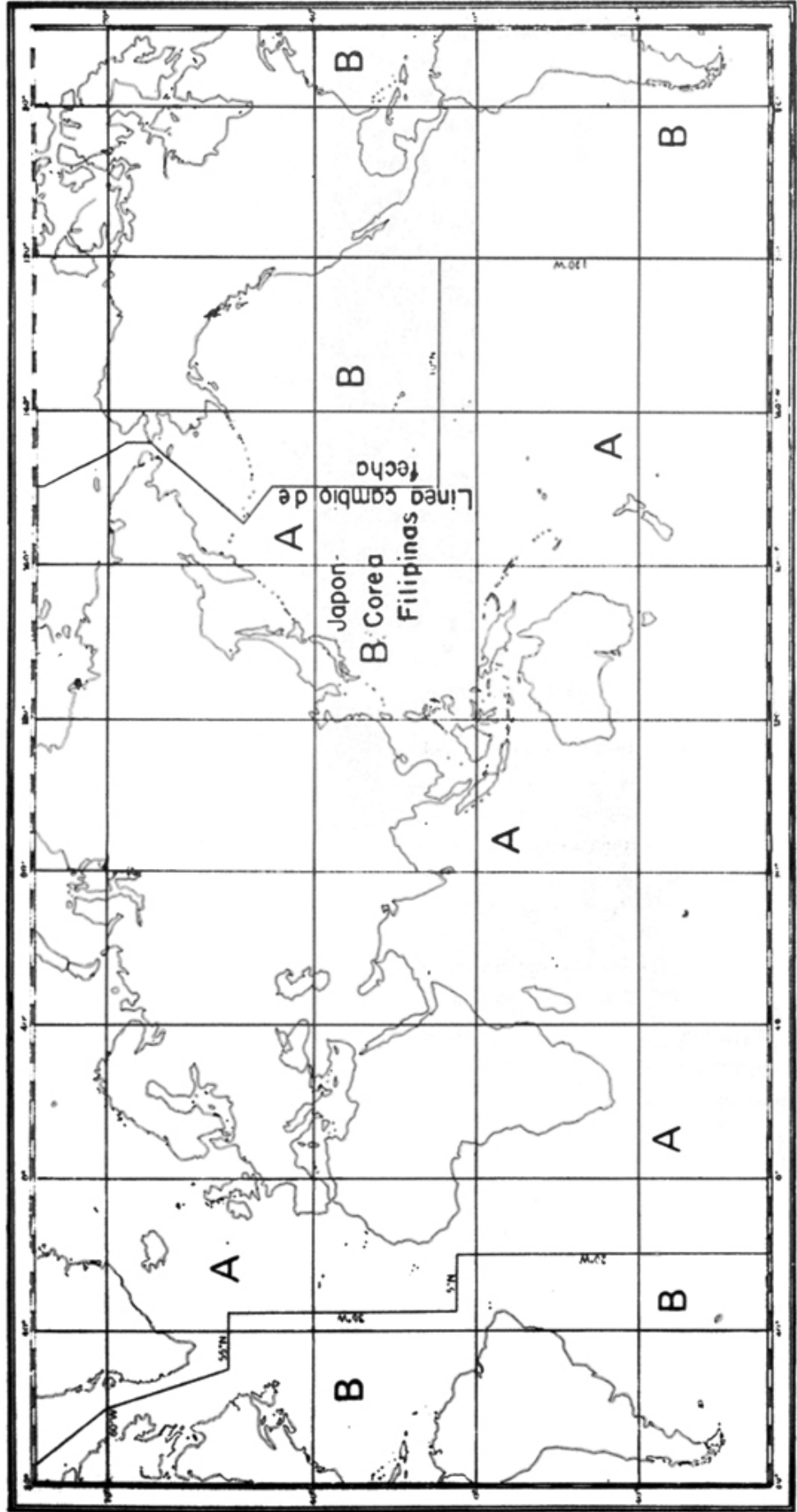
La gran ventaja del Sistema de Balizamiento Marítimo IALA reside en que los navegantes de todas las banderas conocerán anticipadamente, y sin ambigüedad alguna, las reglas que deben aplicar en cada oportunidad, lo que es una importante y positiva contribución a la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

En el Gráfico del frente figuran trazados los límites de las Regiones A y B mostrando los países que emplean un sistema u otro.

Chile, representado por el I.H.A., junto a otros 18 países constituyó el Comité B de AISM, al cual le correspondió discutir y analizar los pormenores del balizamiento aprobado.

SISTEMA DE BALIZAMIENTO MARITIMO I.A.L.A.

Regiones A y B. Noviembre 1980



Características y reglas del Sistema B

Siguiendo el sentido de la "dirección convencional del balizamiento", las señales laterales de la Región B utilizan de día y de noche los colores rojo y verde para indicar los lados de estribor y babor, respectivamente, lo que tiene aplicación en canales bien definidos. Donde el canal se bifurca y sea necesario indicar la ruta recomendada o principal, podrá emplearse una señal lateral modificada.

Las reglas que se aplican en el Sistema B corresponden a todas las señales fijas y flotantes, con excepción de los faros, luces de sectores, luces y señales de enfilación, buques-faro y las grandes boyas de navegación.

De día, el color, la forma y la marca de tope de las boyas y balizas sirven para determinar el costado del buque por el cual deben dejarse cuando se procede en una dirección convencional fijada por la autoridad nacional; y de noche, las boyas luminosas hacen lo propio, según el color y el ritmo de la luz.

Las balizas están sujetas a disposiciones similares a las que el sistema emplea para las boyas ciegas, en cuanto al color, forma y marca de tope, y en las luminosas se agrega el ritmo especial de los destellos.

Para conocer la "dirección convencional del balizamiento", IALA (AISM) ha recomendado a las diferentes autoridades marítimas nacionales que lo establezcan muy claramente en los documentos náuticos que editan, siendo una de las maneras el hacerlo figurar en las cartas de navega-

ción, empleando para ello un símbolo convencional internacional.

Reglas de gobierno

Completamos lo que hemos expresado en los párrafos anteriores, reiterando que en este nuevo balizamiento chileno la boya de estribor es de color rojo, forma cónica y marca de tope cónica roja, y la boya de babor es de color verde, forma cilíndrica y marca de tope cilíndrica verde.

Como el sentido convencional de nuestro balizamiento se mantiene de sur a norte y del Atlántico al Pacífico, las boyas de estribor se dejan por estribor y las de babor por babor, cuando se navega en las circunstancias:

— En el Estrecho de Magallanes y Canales Beagle, Brazo Noroeste, O'Brien, Ballenero y Brecknock, navegando de este a oeste.

— En los canales orientados a lo largo de la costa o en el sentido de los meridianos, cuando se navega de sur a norte.

— Entrando a un canal transversal, río o puerto, cuando se navega del océano hacia el interior.

— Entrando a puerto, cualquier ubicación geográfica que tenga.

Principales cambios

Al comparar el nuevo sistema con el actualmente en uso en nuestro país, resaltan los principales cambios experimenta este último, y que señalamos a continuación:

- Las boyas y balizas de estribor serán enteramente de color rojo, conservándose la forma cónica.

- Las boyas y balizas de babor serán enteramente de color verde, conservándose la forma cilíndrica.

- Las boyas luminosas indicarán, ahora, si son de estribor o babor, utilizando luz roja o verde, respectivamente, y mostrando ritmos distintos de luz.

- La boya o baliza del medio marcando un peligro aislado se reemplaza por una de color negro con una o más fajas horizontales rojas, llevando como marca de tope dos esferas negras verticales. Podrá ser luminosa, mostrando un ritmo de grupo par de destellos.

- Se establecen, ahora, nuevas boyas o balizas para marcar: peligros aislados, bifurcaciones de canales, aguas navegables y otros casos especiales.

Recomendaciones

1. Para la navegación en aguas extranjeras es indispensable conocer el "sentido convencional" dispuesto por la autoridad nacional respectiva IALA ha sugerido que dicho sentido sea siguiendo el movimiento de los punteros del reloj.

Conviene señalar que las formas de la boya y de la marca de tope se mantie-

nen sin variación en ambos sistemas de balizamiento, es decir, las boyas de babor son siempre cilíndricas y las de estribor son siempre cónicas.

2. En la navegación de los canales chilenos es conveniente consultar los documentos náuticos que edita el Instituto Hidrográfico de la Armada, tales como: las Cartas Náuticas, los Derroteros y la Lista de Faros, en los cuales aparecerá una detallada y completa información a medida que se vaya implantando el nuevo balizamiento en Chile.

3. Cabe señalar que desde el mes de mayo del año pasado el I.H.A. inició una etapa de difusión del nuevo Sistema de Balizamiento en el Canal Gray, donde las boyas ciegas que en él existen muestran los nuevos colores y marcas.

4. Durante el período que dure el cambio del actual sistema por el nuevo balizamiento, los comandantes, Prácticos y Capitanes de Naves deberán tomar precauciones especiales al navegar en la zona de los canales australes, ya que normalmente se encontrarán con boyas y balizas de los dos sistemas, situación que puede conducir a confusiones y errores, con las consecuencias que son fáciles de imaginar.

Finalmente, en nuestra opinión, la aplicación del Sistema de Balizamiento IALA, además de lograr un ordenamiento mundial en el empleo de señales y marcas de boyas y balizas, redundará -sin duda alguna- en una mayor seguridad a la navegación.