

Un Corredor de Aguas Seguras en el Río de la Plata

INTRODUCCION

Teniendo en cuenta el enorme significado que tiene para nuestra economía el comercio exterior, siendo la vía marítima la más importante para el ingreso y egreso de las materias primas y mercaderías que lo constituyen, teniendo como escenario el Río de la Plata, se hace imprescindible contar en el menor tiempo posible con un corredor de aguas seguras en su canal principal y en su vía de acceso desde el Océano, de manera de atenuar las circunstancias de peligro y acrecentar la seguridad de la navegación.

SITUACIÓN ACTUAL

Luego del accidente del buque petrolero San Jorge en 1998, la Armada Nacional realizó con su buque hidrográfico el relevamiento de un camino seguro para el acceso y salida del Río de la Plata. Sobre la base de este relevamiento se ha proyectado un Corredor de Aguas Seguras. Este trazado implica en sí la existencia de una vía navegable similar a la consideración de un canal.

Considérese canal o no, el navegar por una derrota previamente establecida exige un sistema de prevención reglamentado que obligue a su cumplimiento y control.

Esto es lo que se conoce en el ámbito marítimo internacional como un dispositivo de separación de tráfico o como en nuestro léxico un corredor de aguas seguras.

De existir esta navegación restringida en el área y a su vez reglamentada, cosa normal en el Derecho Internacional aparecerá un corredor de aguas seguras en el Río de la Plata y en litoral marítimo atlántico (desde el límite lateral con Brasil) hasta la Isla de Flores

OBJETIVOS

La organización de un corredor de aguas seguras, en adelante corredor de tráfico marítimo “como es definido por la Organización Marítima Internacional en su Res. A 572 (14) “ tiene por objeto acrecentar la seguridad de la navegación en las zonas comprendidas entre el límite lateral marítimo con la Republica Federativa del Brasil hasta la Isla de Flores proporcionando a los buques un tránsito seguro a través de dicha zona sin restringir indebidamente derechos y costumbres legítimos y teniendo en cuenta riesgos de navegación previstos o existentes, fundamentalmente en aquellas zonas de convergencia y en las que hay mayor densidad de tráfico. Los objetivos concretos, serán los siguientes:

- a) Separar corrientes de tráfico opuestas a fin de reducir la frecuencia de casos en que los buques llevan rumbos encontrados.
- b) Reducir los peligros de abordajes entre buques que crucen las vías de circulación establecidas y los que naveguen por estas.
- c) Encauzar el tráfico separándolo de los caladeros u organizarlos a través de éstos.

- d) Organizar un tráfico seguro en zonas de mayor densidad y simplificar las características del mismo en zonas de convergencia.

CRITERIOS DE CONCEPCIÓN

- a) a) Las derrotas del proyecto están ajustadas dentro de las características del tráfico existente en las zonas del sistema.
- b) b) Las vías de circulación presentadas y las derrotas claramente delimitadas, serán respaldadas por un levantamiento hidrográfico que comprenderá el 100% de las zonas del sistema, determinándose con precisión los sondajes y la posible presencia de obstáculos sumergidos. Actualmente el levantamiento hidrográfico referido esta finalizado.
- c) c) Las derrotas fueron concebidas de manera que permitan utilizar al máximo las ayudas a la navegación existentes a lo largo del litoral Atlántico y del Río de la Plata.
- d) d) Los buques podrán determinar su situación en cualquier lugar situado dentro de los límites del dispositivo de separación del tráfico, tanto de día como de noche, utilizando uno o más de los siguientes medios:
 - 1) 1) Marcaciones y alcances de radar correspondientes a objetos fácilmente identificables en la costa, y GPS.
 - 2) 2) Serán monitoreados en todo momento por los radares terrestres del sistema de control de tráfico de la Armada Nacional.
 - 3) 3) Marcaciones radiogoniométricas
 - 4) 4) Sistema boyado Racom
- e) e) En las zonas de precaución, donde existirán confluencias de giro, se situará una boya justo en el centro de la confluencia de giro, a los efectos de facilitar su pronta identificación.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

En una zona de mediana densidad de tráfico y en la cual se han presentado un alto número de ocurrencias de incidentes marítimos (de 3 a 5 mensuales), por el hecho que actualmente conviven, una derrota de libre navegación de buques de ultramar con pesqueros artesanales (2 a 15 millas de la costa) y pesqueros de media altura, que en muchos casos pescan en zonas de tránsito a la rastra y con maniobra restringida; se hace necesario dotarla de un sistema de tráfico marítimo, a los efectos de acrecentar la seguridad de la navegación, proporcionándole a los buques un tránsito seguro, sin restringir indebidamente derechos y costumbres.

- a) Las derrotas están ajustadas dentro a las características del tráfico existente en las zonas del sistema.
- b) Las vías de circulación presentadas y las derrotas claramente delimitadas, serán respaldadas por un levantamiento hidrográfico que comprenderá el 100% de las zonas del sistema, determinándose con precisión las sondas y la posible presencia de obstáculos sumergidos. Actualmente el levantamiento hidrográfico referido se esta ejecutando, previéndose que para el año 2003 estará finalizado.
- c) Las derrotas fueron concebidas de manera que permitan utilizar al máximo las ayudas a la navegación existentes a lo largo del litoral Atlántico y del Río de la Plata.
- d) Los buques podrán determinar su situación en cualquier lugar situado dentro de los límites del dispositivo de separación del tráfico, tanto de día como de noche, utilizando uno o más de los siguientes medios:
- 1) Marcaciones y alcances de radar correspondientes a objetos fácilmente identificables en la costa.
 - 2) Serán monitoreados en todo momento por los radares terrestres del sistema de control de tráfico de la Armada Nacional .
 - 3) Marcaciones radiogoniométricas.
 - 4) Sistema boyado RACOM.

PROYECTO "SISTRAMAR"– VTS

La organización del tráfico marítimo tiene por objetivo incrementar la seguridad de la navegación, pero debemos diferenciar bien lo que son los Sistemas Separadores de Tráfico y los Sistemas de Tráfico de Buques – VTS (Vessel Traffic Systems), ya que si bien su objetivo final es común "la seguridad de la navegación", uno es estático y el otro es totalmente dinámico.

La Armada Nacional está desarrollando un VTS, que ha denominado proyecto "SISTRAMAR", en el cual se combinan la información dada por los radares terrestre y las comunicaciones de las estaciones costeras uruguayas, con una herramienta digital adecuada para mejorar la seguridad de las maniobras y para lograr el mejor uso de la capacidad existente en transporte marítimo.

El SISTRAMAS, empleará sistemas electrónicos que, basados en información de varios sensores tales como radares, respondedores, buscadores de dirección, sensores hidrológicos y meteorológicos, son capaces de compilar una gran con toda la información relevante del Tráfico en el área afectada. Con esta información situaciones críticas pueden ser identificadas antes de que causen daño y avisos apropiados pueden ser enviados a los Capitanes de los buques.

REGLA

En todo el Dispositivo de Separación del tráfico, se deberá aplicar siempre la Regla 10 del Reglamento Internacional para Prevenir abordajes en el Mar.

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO

El sistema completo, estará conformado por tres Dispositivos de separación del tráfico marítimo, según se describe a continuación:

- a) Océano Atlántico, entre el Límite lateral con la República Federativa del Brasil al Este, y el límite lateral con el Río de la Plata al Oeste.
- b) Océano Atlántico, entre su Límite con la República Argentina al Sur y proximidades de Punta del Este
- c) Río de la Plata, entre su límite lateral al Este y la Isla de Flores.

COROLARIO

De haberse contado con el presente Corredor de Aguas Seguras accidentes marítimos como el del Buque San Jorge con su gran derrame afectando el medio ambiente y el del buque ROU Valiente con pérdidas de vidas humanas y otros incidentes que no llegaron a mayores se hubieran evitado. Estas razones nos hacen recomendar la aplicación de este corredor que acrecentará la seguridad de la vida humana en el mar y protegerá el medio marino y costero.