

# Enmiendas al Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar

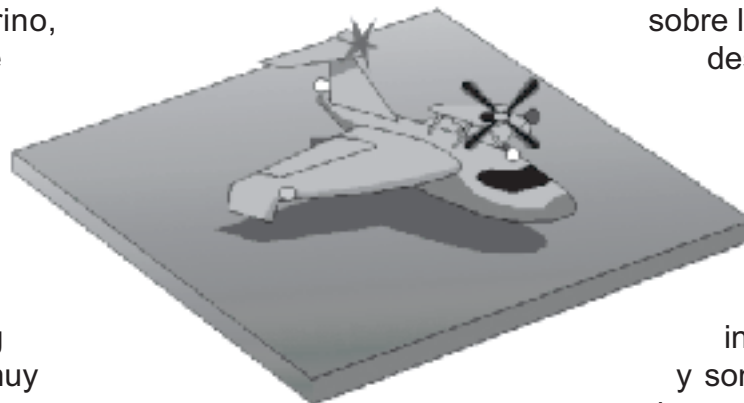
Por Carlos F. Salinas,  
autor del libro “Los Abordajes en la Mar”.

Ilustraciones: Gonzalo Pérez

Una vez cumplidos todos los requisitos legales exigidos, el próximo 29 de noviembre entrarán en vigor las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar, adoptadas por la Asamblea de OMI hace ya dos años por medio de la Resolución A.910 (22). Desde su redacción original en 1972, ésta es la quinta vez que se modifica el Reglamento, lo cual no deja de ser una buena noticia para cualquier marino, tan necesitado de que la legislación

se actualice a medida que evolucionan tanto la técnica, como las prácticas y costumbres.

En esta ocasión se han modificado siete reglas y los anexos I y III, lo que se traduce en una revisión moderada del texto. Quizá la novedad más importante se centre en la introducción de una nueva clase de buque (Regla 3) denominada nave de vuelo rasante, de reciente explotación comercial y sobre la que se abren grandes expectativas en un futuro próximo.



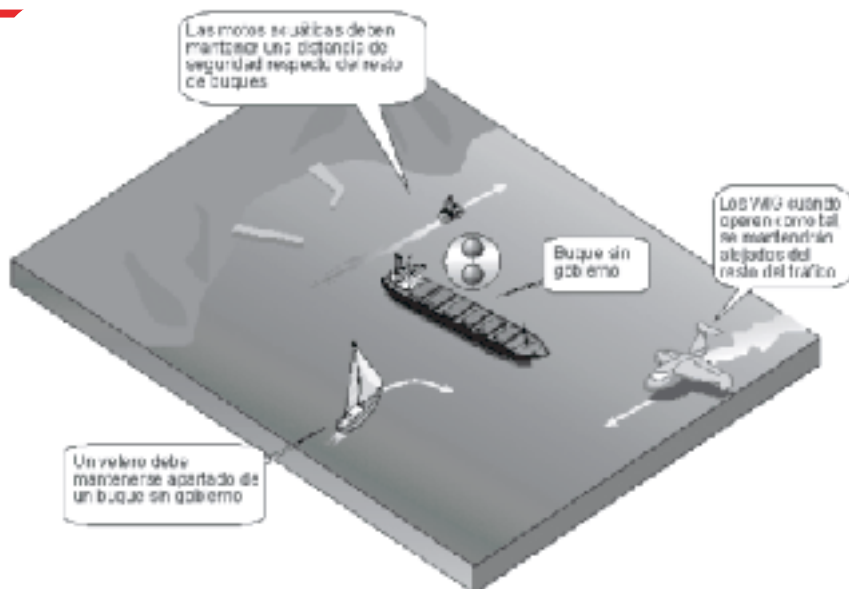
Nave de vuelo rasante WIG

Estas naves, conocidas por el acrónimo WIG (Wing in Ground), vuelan muy cerca del agua, a escasos metros para aprovechar el “efecto superficie” que produce un colchón de aire dinámico de alta presión, entre las alas de la embarcación y la superficie del mar. De esta forma, las tradicionales pérdidas por resistencia al avance se ven muy disminuidas. Los WIG consiguen superar los 200 nudos, por lo que pueden cubrir el espacio en blanco que hay entre la aviación comercial y la industria marítima. Mantienen un buen rendimiento comparado con las embarcaciones de alta velocidad (HSC) y los costes de explotación son inferiores a los de la aviación civil. Además, cualquier puerto es suficiente para alojar la infraestructura necesaria, la cual no es muy compleja. Por contra, los WIG son muy sensibles a la altura de las olas y a la velocidad del viento. Los pequeños

WIG presentan un rendimiento inferior a los grandes, y son aún más sensibles a las condiciones meteorológicas. No se debe olvidar que aunque se trata de una tecnología desarrollada en los años 60’ a partir de los ekraplanos soviéticos, su adaptación comercial está en plena fase de implantación.

Con la introducción en el Reglamento de este nuevo tipo de nave, lógicamente también se enmienda la Regla 18, “Obligaciones entre categorías de buques”. De esta forma, los WIG cuando despeguen, americen o vuelen en las cercanías de la superficie del agua, se deben mantener alejados del resto de buques. Matizar que mantenerse alejado es un concepto distinto al de mantenerse apartado. Así, mantenerse apartado es la conducta que debe seguir un buque cuando encontrándose en situación de riesgo de abordaje,

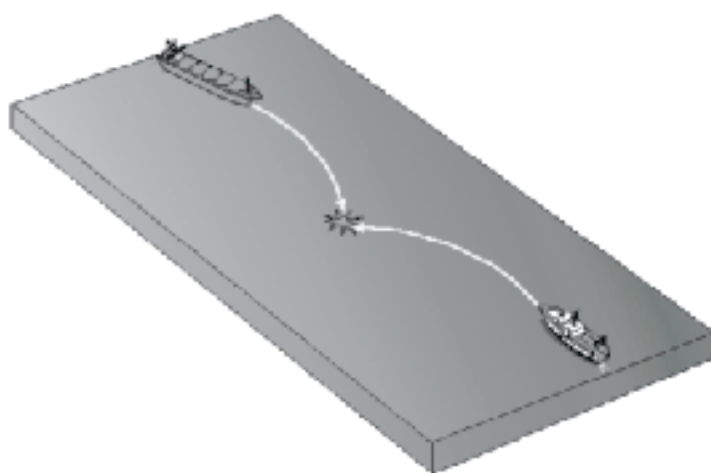
debe ceder el paso a otro. Por su parte, el significado de mantenerse alejado va más allá, pues lo que en realidad busca es que ni tan siquiera se genere la situación de riesgo de abordaje, obligando a la nave que se desvíe de tal forma que este riesgo no pueda surgir. Los WIGs, cuando operen como tal, además de las luces prescritas para un buque de propulsión mecánica de su misma eslora, deberán exhibir una nueva luz roja centelleante todo horizonte.



**Mantenerse apartado y mantenerse alejado**

Desde un punto de vista técnico, también tiene una gran importancia la modificación realizada a la Regla 8, concretamente en su apartado a), que ahora dice:

a. Toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo de conformidad con lo dispuesto en las reglas de la presente parte y, si las circunstancias del caso lo permiten, se efectuará en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.



**Al realizar pequeños cambios de rumbo a babor para permitir que el otro cruce la proa, éste no se percata de tal maniobra y considerando que está de vuelta encontrada cae a estribor**

La modificación se centra en la primera parte de la frase, especificando ahora que no basta con que las maniobras para evitar un abordaje sean de forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras, sino que además deben cumplir con todo aquello dispuesto en la parte B, Reglas de Rumbo y Gobierno. Lo que se pretende, siempre que las circunstancias lo permitan, es evitar la utilización de maniobras contrarias al Reglamento, como el famoso paso verde con verde (green to green) que en muchos casos conduce a que en el último momento uno de los buques caiga a estribor, con el consiguiente riesgo, sobre todo cuando una de las naves -o las dos- están efectuando pequeños cambios de rumbo difícilmente apreciables.

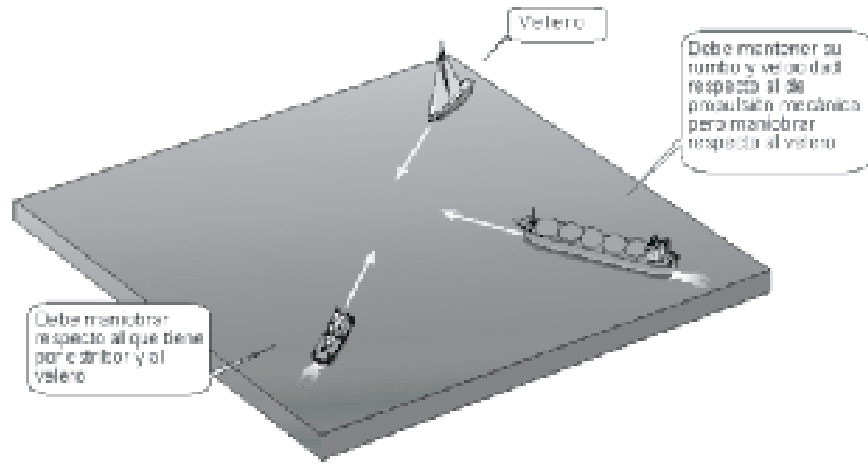
También se han modificado los criterios de eslora a partir del cual es imperativo el ir equipados con un pito, campana o gong. Así la obligación de llevar campana se ha elevado

de 12 a 20 metros de eslora. Las enmiendas al Anexo I se centran en lo referente a la posición y características técnicas de las luces de las naves de gran velocidad, y las del Anexo III, en los detalles técnicos de los pitos y la construcción de las campanas y gong.

Una vez descritas las modificaciones realizadas, cabría preguntarse cuáles sería conveniente introducir en los próximos años, en definitiva, en qué se puede mejorar. Por ejemplo, uno de los inconvenientes del actual Reglamento es que no contempla situaciones de compromiso de más de dos buques, lo cual en la actualidad en determinadas zonas congestionadas se da con cierta asiduidad. Así, un buque puede estar obligado a mantener rumbo y velocidad respecto a otro, mientras que está obligado a maniobrar a un tercero.

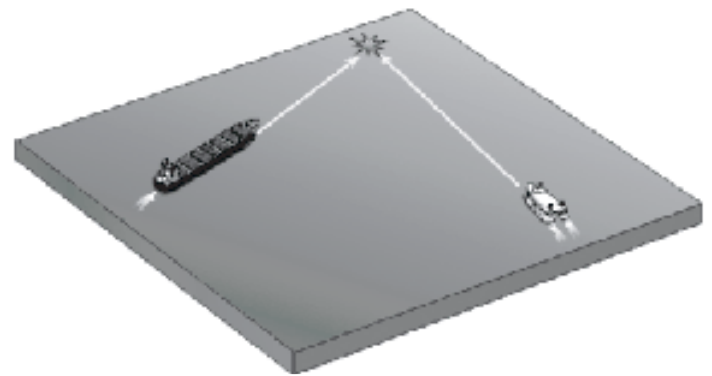
# Artículo Técnico

Si bien la introducción de los WIG ha supuesto un avance importante, habría también que evaluar si sería necesario otorgar un estatus especial a las naves de gran velocidad (HSC). Actualmente, estas naves tienen las mismas obligaciones que los buques de propulsión mecánica. Sin embargo, parece poco coherente que el Reglamento en situación de cruce, cuando la HSC tiene privilegio de paso, le imponga mantener su rumbo y velocidad. Al otro barco casi no le da tiempo a detectarla, motivo por el cual muchos capitanes de HSC, con el fin de evitarse problemas, manifiestan navegar gobernando a todos los barcos independientemente de por dónde los reciban.



Encuentro contradictorio entre más de dos buques

El texto actual, tampoco recoge el papel que deben jugar en cuanto a la prevención de abordajes los servicios de tráfico marítimo (VTS), cuando cada día son más los centros ubicados en tierra que vigilan el transitar de las naves, sobre todo a lo largo de los dispositivos de separación del tráfico. Igualmente ausente se encuentra el acrónimo VHF. Ciertamente es, como citan los clásicos -y con bastante razón-, se debe gobernar conforme al Reglamento, no conforme al VHF. Sin embargo, no se debe excluir totalmente el empleo de esta herramienta, ya que si es utilizada a distancias prudentes, y con la debida profesionalidad, puede ayudar a resolver muchos encuentros comprometidos.



En esta situación de cruce, la embarcación HSC está obligada a mantener rumbo y velocidad, lo cual no tiene sentido preventivo alguno



Otro de los problemas que plantea el actual Reglamento es el de mantener dos sistemas de maniobra distintos conforme a la visibilidad reinante, lo cual confunde de sobremanera al navegante, sin que la mayoría llega a comprender en el fondo la Regla 19 (visibilidad reducida).

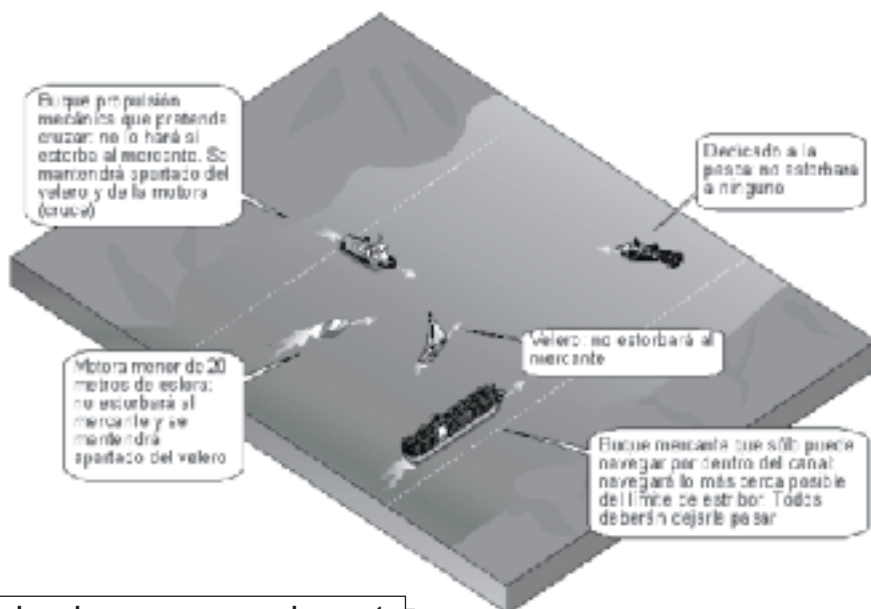
La instalación a bordo de los buques del AIS (Automatic Identification System) servirá para mejorar en gran medida algunos de estos inconvenientes y convendría realizar un estudio profundo sobre su futuro impacto sobre el Reglamento, el cual no debe ser más que positivo. Piénsese en que el actual Reglamento parte de la presunción de que el marino sólo puede conocer a qué categoría de buques pertenece otro, a partir de un complejo sistema de luces y marcas. Además, los comportamientos de maniobra establecidos se basan en gran medida en el hecho de que se desconoce la identidad del otro buque y no se mantiene un contacto efectivo con él. El AIS supera estos axiomas, dado que ahora no sólo es posible conocer la identidad, lo que facilitará un contacto directo, sino que además informa sobre la categoría y otros datos básicos como el rumbo sobre la superficie del otro buque, sin el retardo en la presentación (delay) que muestra el procesador de blancos de un ARPA.

casi oculta. De esta forma, los oficiales de la marina mercante consideran que un velero no debería obligarles a maniobrar mientras salen o entran de puerto, ya que en esa circunstancia su maniobrabilidad está muy comprometida. Piensan que el Reglamento no les protege cuando dice aquello de que un buque de propulsión mecánica se mantendrá apartado de un velero. Sin embargo, esto es sólo cierto en aguas libres y con los buques a la vista, dado que el texto en la Regla 9, establece que un velero no estorbará el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto, definición donde se incluyen las bocanas de los puertos. Podríamos poner un sin fin de ejemplos parecidos.

Tendríamos una visión más exacta del Reglamento si lo observásemos bajo el único prisma bajo el que ha sido concebido: la prevención. El texto no ha sido desarrollado para delimitar responsabilidades en caso de accidente, aunque lógicamente sea la base del juicio posterior.

Su fin primordial es el de evitar abordajes de forma coherente a las prácticas marineras adquiridas durante siglos. El mejor consejo que se podría dar a aquellas personas que abordan el estudio del Reglamento es que eviten memorizar sin más las Reglas de Rumbo y

Gobierno. De esta forma difícilmente podrán alcanzar una comprensión plena de las mismas. Posiblemente se apruebe un examen, pero una vez navegando, la puesta en práctica de estos conceptos se moverá dentro del mar de las ambigüedades; lo último que desea aquél que está al cargo de una guardia de navegación.



Derechos de paso en un canal angosto

Pero si realmente quisiéramos mejorar las reglas de rumbo y gobierno, deberíamos centrarnos en dotar al Reglamento de un sentido didáctico que actualmente carece por completo. Muchos marinos interpretan que el texto omite muchas situaciones para ellos fundamentales, cuando en realidad sí están contempladas; eso sí, muchas veces de forma