

La tentación de la caída a babor

Carlos F. Salinas

Autor del libro "Los abordajes en la mar"

“Quizá uno de los pensamientos que más inquietan a un oficial de guardia es saber si el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en realidad permite la caída a babor. Habitualmente la incertidumbre surge justo después de realizar esta maniobra. Pocas veces se reconoce, pero ¿quién no ha caído a babor en alguna ocasión?”

¿ESTÁ PROHIBIDA LA CAÍDA A BABOR?

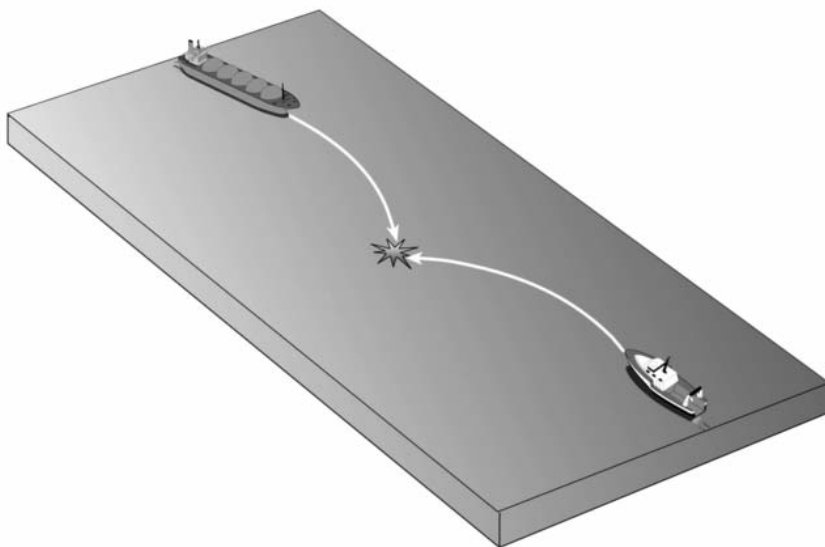
Ni sí ni no, depende de las circunstancias, y es que en todo aquello referente a las Reglas de Rumbo y Gobierno, es prácticamente imposible contestar de manera tajante y categórica.

Como cualquier marino sabe, el Reglamento está sembrado de expresiones tales como "si las circunstancias lo permiten" o "en la medida de lo posible", campo minado que inexorablemente nos

conduce a proponer respuestas distintas por cada situación planteada. Un panorama poco convincente para aquel marino ansioso de una legislación clara y precisa. Debe pensarse que en un mismo escenario, con los mismos buques implicados, de un día a otro la maniobra puede ser diferente. Sin ir más lejos la presencia de pequeñas embarcaciones, un peligro a la navegación o la visibilidad reinante, obligan a llevar a cabo comportamientos dispares. En un intento de responder al dilema planteado, repasemos uno a uno los casos más habituales.

SITUACIÓN DE ALCANCE

Atenor de lo establecido en la Regla 13, todo buque que alcance a otro, independientemente de su categoría, deberá mantenerse apartado de la derrota del alcanzado, sin que en ningún momento se especifique si tal adelantamiento debe producirse por la banda de babor o la de estribor, lo cual, por cierto, ha levantado cierta polémica en algunos foros internacionales, dado que una parte de la doctrina interpreta que la filosofía general del Reglamento es proteger a la embarcación más limitada de maniobra, y siendo la velocidad una constatación de esta inferioridad, el que alcanza debería dejar libre el costado de estribor del alcanzado, a fin de que éste pueda responder a otro buque en vuelta encontrada o cruce que en esos momentos le pueda surgir, lo cual entra dentro de lo probable debido a que en alcance los vectores relativos son muy pequeños, y, por tanto, la situación se puede perpetuar. En cualquier caso, a la mayoría de



marinos que se les plantee esta circunstancia, manifestarán abiertamente que, si tienen la opción, prefieren alcanzar al otro buque por babor, precisamente para tener el costado de estribor libre ante

SITUACIÓN DE VUELTA ENCONTRADA

Dice la Regla 14 que cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro, redacción que la convierte en una regla clara, precisa y sencilla. Ojalá todas fueran así. Además, si uno la lee con atención se percatará que en la misma se ha omitido la famosa expresión "*si las circunstancias lo permiten*", disipando cualquier atisbo de ambigüedad. Resumiendo, un piloto que en vuelta encontrada caiga a babor

cualquier eventualidad, posición, que aunque algunos tachen de egoísta, no contradice lo establecido en la Regla 13.

En breves palabras, al alcanzar

un buque el navegante puede escoger la caída del timón que mejor se adapte a las necesidades del momento, salvo, claro está, que con ella conduzca al otro buque a una situación de peligro manifiesta.



poca defensa tiene, y decimos poca porque tan sólo la súbita aparición de un peligro inmediato, o la

agonía de último momento puede justificar tal comportamiento.

SITUACIÓN DE CRUCE

En situación de cruce, situación que, por cierto, se define por exclusión, es decir, es cruce cuando no es ni vuelta encontrada ni alcance, el buque que tiene al otro por su costado de estribor deberá mantenerse apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten (de nuevo la famosa expresión), evitará cortar la proa.

En principio la Regla 15 no dice explícitamente que el buque caiga a estribor, aunque el requisito "*evitará cortar la proa*", básicamen-

te así le obliga. Como se puede ver en la figura, para no cortar la proa el bulkcarrier sólo tiene dos opciones, o cae a estribor (y de esta manera el vector relativo aumenta, solventando la situación en el menor tiempo posible), o disminuye la máquina para dejarle pasar.

En un escenario tal y como el descrito, caer a babor significa no sólo cortar la proa, sino que, además, el vector relativo entre ambos disminuye, por lo que el tiempo durante el cual ambos buques están en riesgo de abordaje inexorablemente aumenta, sin olvidar que se ofrece el costado de estribor a la roda del otro buque, visión nada agradable desde cual-

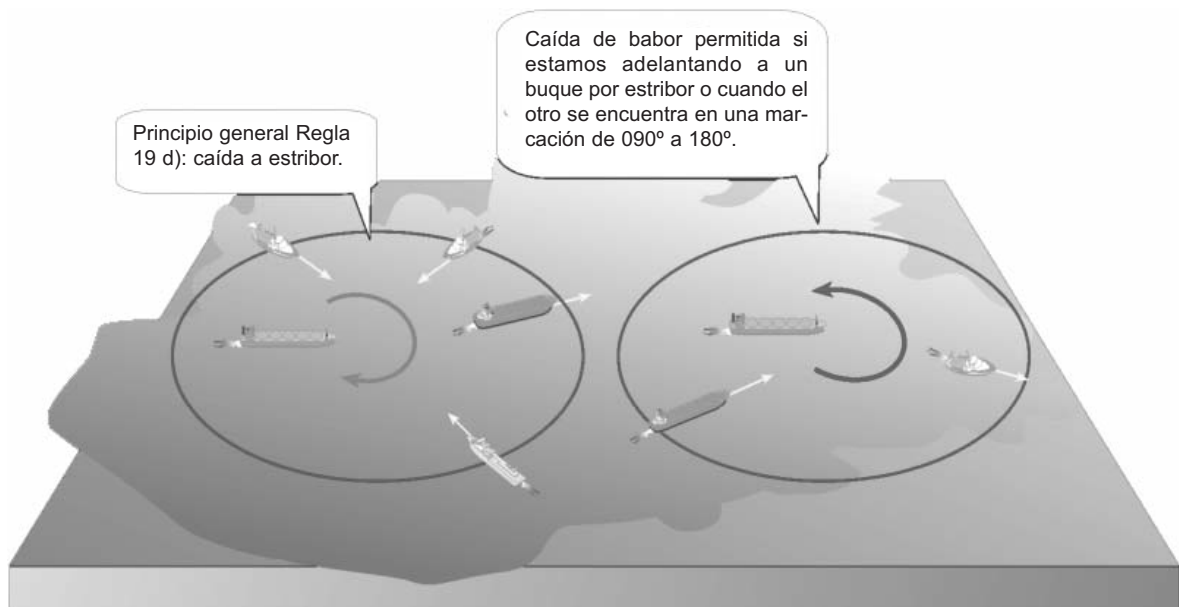
quier puente de navegación. Es interesante señalar que en principio el gasero debe mantener su rumbo y velocidad para que el bulkcarrier pueda calcular la maniobra de evasión apropiada, pero que si pasados unos minutos al gasero le resulta evidente que el otro no actúa en la forma preceptuada, por ejemplo, retrasando la maniobra, puede iniciar la suya propia.

Si así lo decide, el Reglamento le exige no cambiar a babor, no vaya ser que en esos momentos el bulkcarrier comience a caer a estribor, y si uno cae a babor y otro a estribor, las consecuencias son fácilmente predecibles (ver Regla 17 apartado a-ii).

VISIBILIDAD REDUCIDA

La situación se complica cuando hablamos de visibilidad reducida y los buques se detectan exclusivamente por radar

(por el momento nada dice el Reglamento del AIS, esperemos que por poco tiempo).



En este caso el texto del apartado d) de la Regla 19 (apartado que curiosamente es obviado por un gran número de marinos) obliga a todo buque a maniobrar, independientemente de la demora bajo la que detecte al otro, y si la maniobra consiste en un cambio de rumbo, deberá evitar lo siguiente:

i) un cambio de rumbo a babor,

para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado;

ii) un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.

De su lectura se deduce que en visibilidad reducida se mantiene el principio general de la caída a

estribor, pero que se puede caer a babor si se está adelantando a otro buque, y que incluso se debe caer a babor si el otro se encuentra entre una marcación de 090° a 180°, dado que en este caso caer a estribor significaría echarse encima de él.



Conclusión

En definitiva, podemos resumir que si bien el Reglamento no prohíbe taxativamente la caída a babor, es también cierto que la condiciona sobremanera en la mayoría de situaciones, llegando incluso a no aportar otra solución que la maniobra a estribor como ocurre en vuelta encontrada o en la de cruce si no se toca la máquina.

No obstante, siempre se debe tener presente la Regla número 2, quizá la más importante de todo el Reglamento, la cual permite apartarse de lo dispuesto en el

mismo a condición de que el navegante esté inmerso en una circunstancia especial y que el objetivo de la maniobra tenga por fin eludir un peligro inmediato. Para evitar tentaciones conviene puntualizar que esto no significa que un marino pueda ir manejando la caña del timón a su mero capricho, sino que debe cumplir puntualmente con todos los preceptos establecidos en el Reglamento, salvo que el hacerlo suponga una amenaza evidente e imprevista para su propia nave.

Carlos F. Salinas
fsalinas@igijon.com