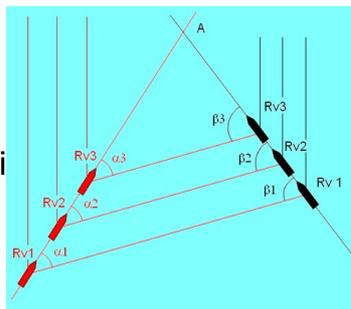


Detección del riesgo de abordaje.

La regla 7, de la parte B, del Reglamento, trata sobre el “**Riesgo de abordaje**”, estableciendo que cada buque hará uso de todos los medios disponibles y apropiados para determinar si existe riesgo de abordaje, especificando claramente que, en caso de tener algún género de duda, se considerará que el riesgo existe.

Por tanto, hay que asumir el deber de estar suficientemente capacitado para determinar si el riesgo de colisión existe. La forma más básica y sencilla de determinar este riesgo es, si se presenta otra embarcación u objeto a proa del través y se conoce su distancia, tomar regularmente, por ejemplo cada tres minutos, demoras o marcaciones al blanco, entendiendo que si las mismas se mantienen constantes, y a su vez la distancia disminuye, se presenta un riesgo cierto de colisión.



Como puede observarse en el esquema, si las marcaciones se mantiene constantes, tanto desde el buque rojo ($\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$) hacia el negro, como viceversa ($\beta_1, \beta_2, \beta_3$) independientemente de la velocidad, del rumbo que lleven o del tiempo entre observaciones, las dos embarcaciones se encuentran a rumbo de colisión, la cual se producirá, de no mediar ninguna maniobra de evasión, en el punto A.

Cabe recordar que en algunos casos, tal y como establece la regla, puede existir riesgo de abordaje, aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, por ejemplo al acercarte a un buque de gran tamaño, remolque u otra embarcación, a corta distancia.

El tener conocimientos básicos de cinemática naval puede ayudar también a determinar los movimientos relativos o absolutos de las embarcaciones en situaciones riesgo de abordaje.

Ni que decir tiene que la navegación nocturna o con visibilidad reducida, incrementa sustancialmente los riesgos de abordajes.

Los equipos de radar de punteo automático (ARPA) ofrecen también una forma eficaz y rápida de determinar los riesgos de abordaje en la mar, al mostrar en su pantalla los movimientos verdaderos de todos los ecos detectados, pudiéndose activar alarmas de aviso ante posibles riesgos de colisión. Estos equipos facilitan, de manera visual, el rumbo del blanco, su velocidad, así como su CPA, con lo cual se detecta de una manera simple una hipotética situación de riesgo de abordaje, procediendo en consecuencia. Para el manejo de estos equipos es necesario estar en posesión del correspondiente certificado de especialidad “Radar de Punteo Automático ARPA”, establecido por el Convenio STCW 78/95.

También el empleo de las comunicaciones por VHF, puede ser un medio para evaluar y evitar los riesgos de abordaje, acción que puede englobarse en lo establecido en la regla 5, siempre y cuando su utilización no provoque confusiones que signifiquen no llevar a cabo las acciones pertinentes para evitar el riesgo de colisión establecidas por el Reglamento.