

Distancias y velocidad de seguridad.

El Reglamento no establece ninguna disposición relativa a las distancias de seguridad a considerar a la hora de maniobrar para prevenir un abordaje en la mar.

Sin embargo, la regla 6 se establece que; **“*Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento*”**.

Los apartados que contiene la regla, agrupan los diversos factores para determinar la velocidad adecuada de seguridad, en dos grupos, uno de consideración general, para todos los buques, y otro, para buques con el radar funcionando correctamente. Por tanto, las condiciones del momento determinarán la velocidad adecuada a llevar, así como, en el caso de utilizar el radar, sus características, eficacia y limitaciones.

El radar proporciona un medio idóneo, si funciona correctamente, para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objeto próximos, aunque también deben considerarse sus limitaciones, en cuanto a no detectar pequeñas embarcaciones, hielos y otros objetos flotantes no metálicos.



La habilidad para evaluar la velocidad y distancia de seguridad, así como para anticipar o realizar una maniobra sujeta al RIPA (Reglamento Internacional para la Prevención de los Abordajes en la Mar), vendrá determinada por el juicio personal, basado, evidentemente, en la experiencia adquirida durante el desarrollo profesional. Cabe valorar que una velocidad adecuada, puede ser aquella que provea de la mínima arrancada posible para dar el máximo tiempo a maniobrar y prevenir un abordaje, es decir, hay que considerar siempre la posibilidad de reducir velocidad cuando se produzca una situación de duda en cuanto a la maniobra a realizar, lo cual facilitará tiempo para valorar otras alternativas.

Puede darse en caso, de que la persona al mando, establezca disposiciones temporales o permanentes de pautas de conducta en las guardias de navegación, a cumplir por parte de los oficiales de guardia, en base al tipo de navegación y características de la embarcación, pudiendo establecer un CPA (Closest Point of Approach) para que se le llame, como por ejemplo, en el caso de oficiales inexpertos dos millas, o en otros casos, milla y media. Como puede entenderse estos criterios quedan sujetos al juicio que tengan sobre la capacidad de su oficialidad.

Hay que considerar que las distancias y los tiempos empleados en detener la embarcación estarán en función de las características y condiciones del buque. En términos generales, un buque mercante convencional puede necesitar entre cuatro y diez esloras para pararse a una velocidad moderada, de entre quince y dieciocho nudos, debiendo considerarse un tiempo de parada de entre tres y doce minutos.

