

Criterios de maniobra: utilización de sistemas de gobierno y propulsión.

La regla 8, trata de las **maniobras a llevar a cabo para evitar el abordaje**, estableciendo varios principios que hay que tener claros, cuales son;



- Toda maniobra que se realice para evitar un abordaje debe de realizarse de forma clara, con antelación y respetando las buenas prácticas marineras. (Regla 8, apartado a).
- Los cambios de rumbo y velocidad, que se realicen para evitar situaciones de abordaje, tiene que ser lo suficientemente amplios para que sean percibidos por la otra embarcación, tanto por medios visuales como por detección radar.
- La maniobra siempre recomendada para evitar una situación de aproximación, con espacio suficiente, es la de cambio de rumbo siempre que se haga con al suficiente anticipación, sea detectable y no ocasione una nueva situación de riesgo.
- La maniobra que se realice debe ser tal que los buques pasen a distancia segura uno de otro.
- Si fuera necesario, y para evitar una situación de riesgo, se reducirá velocidad o se suprimirá la arrancada, parando o invirtiendo los medios de propulsión.

Por tanto, a la vista de lo anterior, hay que conocer como utilizar los medios a mano para realizar las maniobras y evitar situaciones con riesgo de abordaje, como son la correcta utilización del timón y la forma de alterar el régimen de propulsión.

Tal y como se expone en la regla 8, debe considerarse que si las circunstancias lo permiten se debe usar solamente el timón para evitar una situación de abordaje, dado que es la manera más rápida para alterar una situación de aproximación. En la mayoría de los buques, de mediano y gran porte, el régimen de máquina solamente puede ser alterado contando con el personal de guardia en la máquina, siendo imposible desde el puente, salvo en casos de máquina desatendida, incidir en el equipo propulsor. En las embarcaciones de menor porte sin embargo, el control de la máquina se realiza desde el puente pudiéndose alterar la velocidad de la embarcación a voluntad.

Se hace imprescindible un buen conocimiento de los equipos de propulsión y gobierno, cuando se está a cargo de la guardia de mar, recordando que cada buque maniobra de forma distinta en función de muchas variables, tanto externas como propias, pero es el estado del buque lo que más incide sobre la maniobra, por ejemplo la condición de carga o el trimado condicionarán sustancialmente la evolución de la embarcación.

Cabe recordar que a mayor velocidad más rápida es la caída a una u otra banda, sin embargo el tiempo de reacción se reduce al aumentar caída, por tanto, la recomendación, a la hora de maniobrar, es dar el resguardo adecuado y conveniente con tu embarcación considerando en cada momento su condición de estabilidad y respuesta.

Hay que ser consciente que actualmente muchas embarcaciones no sólo basan su maniobrabilidad en la acción combinada de hélice y timón, como conoces, las nuevas tecnologías están introduciendo nuevos sistemas, como pueden ser las hélices azimutales o los water-jets que no necesitan timones para producir efectos evolutivos.

Vinculado con lo establecido en la regla 8, se encuentran los contenidos referidos a ;

- **Navegación por canales angostos** (regla 9), estableciendo, entre otros requisitos, que en esos casos los buques se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que no entrañe peligro. Otro indicación de la regla, es la de que las embarcaciones de eslora inferior a 20 metros, no interferirán el tránsito de buques que sólo puedan navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.
- **DST (Dispositivos de Separación de Tráfico) (TSS)**, contiene las normas que los buques deben de cumplir cuando utilicen estos dispositivos.

