

M2033 (ES)

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Colisión entre un barco de motor y un yate evitada por poco

Initial Report

Nuestro informante escribe: "Estábamos navegando en nuestro yate, con un mar llano, un viento ligero y una visibilidad perfecta, haciendo unos 4 nudos en un rumbo de 132° grados. Una lancha muy grande apareció a la vista a varias millas de distancia y continuó hacia nosotros con un rumbo recíproco. Observamos esta lancha con mucha atención a medida que se acercaba, sobre todo porque su proa apuntaba directamente hacia nosotros.

A medida que se acercaba, no mostraba ningún signo de cambio de rumbo, a pesar de que iba a motor y nosotros a vela. Cuando estaba a pocos segundos, encendimos el motor y cambiamos el rumbo 90 grados a estribor para evitar que nos abordara. No dudamos de que, si no hubiéramos arrancado el motor y nos hubiéramos apartado de su camino, nos habría abordado.

Nuestro receptor AIS dio el nombre del barco y mostró que llevaba una velocidad de 12,9 nudos. El crucero a motor era una embarcación de 50 metros de eslora. Llamamos a la embarcación por el canal 16 de VHF y recibimos inmediatamente una respuesta. Dijimos que éramos el yate por su popa que acababa de tener que alterar el rumbo para evitar ser abordado por ustedes". El operador de radio del crucero a motor dijo tres veces que no nos habían visto y que parecían ignorar por completo nuestra presencia o que habían estado a punto de abordarnos".

Comment

La embarcación de propulsión mecánica (PDV) debería haber mantenido una vigilancia adecuada para "hacer una evaluación completa de la situación y del riesgo de colisión" y, a continuación, haber actuado conforme a la regla 18 para "apartarse del camino" del yate. El yate actuó correctamente para evitar la colisión con su maniobra (regla 17). Sin embargo, en el momento en que puso en marcha su motor, también se convirtió en un PDV y, por tanto, esta maniobra era necesaria de todos modos en virtud de la regla 14 (situaciones de "vuelta encontrada").

Ambos barcos tenían la obligación, en virtud de la regla 2, de "cumplir con las buenas prácticas marineras", lo que, en términos sencillos, significa utilizar siempre el sentido común. Aunque el yate estaba estrictamente en lo correcto al mantener su rumbo y su velocidad, *CHIRP* sugiere que una alteración temprana y audaz a estribor para impedir que se produjera una situación de

aproximación podría haber sido un curso de acción igualmente válido, ya que ambos buques tienen la responsabilidad (de nuevo en virtud de la regla 2) de evitar la colisión.

También podría haber considerado hacer sonar 5 ráfagas cortas (regla 34d) para indicar que no entendía las intenciones del PDV. Y a pesar de los riesgos que *CHIRP* ha señalado anteriormente sobre las “colisiones asistidas por VHF”, también podría haber sido prudente alertar al PDV de su presencia.

Key Issues

Conocimiento de la situación – La tripulación del yate mostró un buen conocimiento de la situación, algo que faltó a bordo del crucero a motor. Todas las embarcaciones deben mantener una vigilancia adecuada en el mar, no hay excepciones.

Alerta – En caso de duda sobre las intenciones de otra embarcación, 5 toques cortos de silbato y, por la noche, el parpadeo de una luz blanca es una forma eficaz de llamar la atención de otra embarcación. El VHF también puede ser una herramienta útil para alertar de su presencia.



