

DERECHO DE PASO EN LAS BOCANAS DE LOS PUERTOS



CARLOS F. SALINAS

Todavía hoy en día es habitual escuchar en las inmediaciones de los puertos comerciales, particularmente en aquellos que albergan instalaciones deportivas, cómo un velero reclama a un mercante que le gobierne, aduciendo el conocido aforismo: “*el motor gobierna a la vela*”. La pregunta es: ¿es posible que el Reglamento para prevenir los abordajes se sustente en semejante premisa?

PALABRAS CLAVE

Gestión del tráfico.

COLREGs.

Regla 9.

LOS DERECHOS DE PASO

Cuando dos buques se aproximan con riesgo de colisión, la regla 18 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar concede una serie de privilegios de paso a aquellas naves que presentan algún tipo de limitación en su maniobrabilidad. De tal manera, un buque sin gobierno no está obligado a llevar a cabo una maniobra de evasión, al igual que los buques con capacidad de maniobra restringida (dragas, oceanográficos, cableros, etcétera) y los buques restringidos por su calado (estos últimos con matices). En menor medida se ven beneficiados los buques dedicados a la pesca y un escalón más abajo, los veleros. En la base de esta supuesta pirámide (obviando a los hidroaviones y a las naves de vuelo rasante WIG que apenas tienen incidencia en nuestro país) se encuentran los buques de propulsión mecánica, que en principio si surge riesgo de abordaje deben mantenerse apartados de todos los anteriores. Un detalle que suele pasar desapercibido y que conviene subrayar es que todos estos privilegios de paso son concedidos cuando los buques están al alcance de los ojos, ya que la regla 18 fue incluida en la sección II (Conducta de los buques que se encuentran a la vista uno de otro), la cual, tal y como especifica la regla 11, solo se aplica en tal circunstancia. Si se hubiera pretendido que estos privilegios se mantuvieran también en visibilidad reducida, la mencionada regla habría sido incluida en la sección



DIBUJO: GONZALO PÉREZ

“...todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado”.

I (Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad). Esta estrategia persigue involucrar a todos los actores cuando navegan en visibilidad reducida. Lógicamente en tal circunstancia no se le podrá exigir a un buque sin gobierno que inicie una maniobra de evasión, pero habrá situaciones en las que, por ejemplo, un velero podrá arriar las velas y encender el motor, o una draga trabajando en una zona de tráfico denso aplace o incluso cancele las operaciones.

ALTERACIÓN DE LOS PRIVILEGIOS DE PASO

Existen una serie de circunstancias en las que los privilegios de paso

tradicionales se modifican o incluso desaparecen. De esta forma, la regla 13, “*Buque que alcanza*”, establece en su apartado a):

“...todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado”.

Lo que se traduce en que, por ejemplo, si un velero alcanza a un buque de propulsión mecánica, el velero deberá mantenerse apartado de su derrota. Esta alteración de los privilegios de paso tiene su paradigma en las bocananas de los puertos, en los canales navegables y en los dispositivos de separación del tráfico, precisamente porque se entiende que en tales lugares las

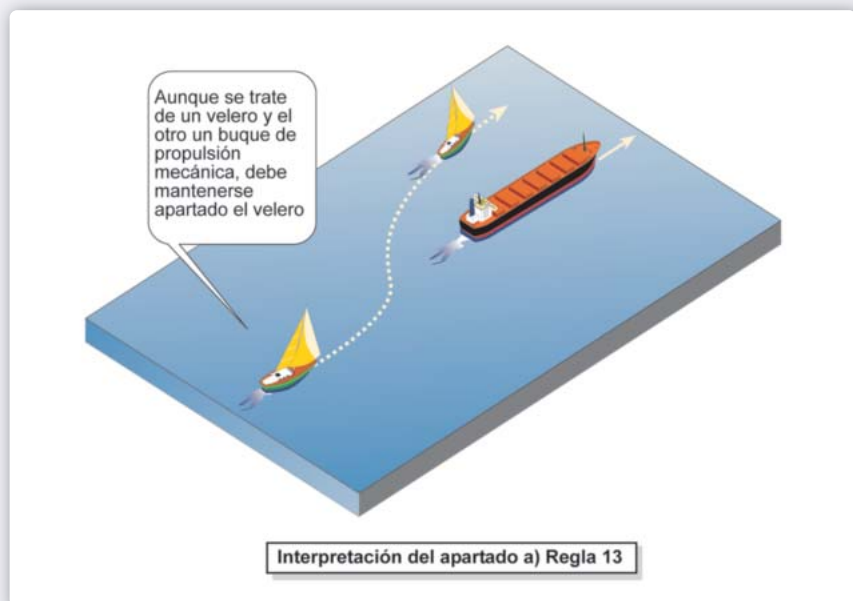
embarcaciones de mayor porte ven significativamente mermada su capacidad de maniobra, mientras que las embarcaciones menores prácticamente la mantienen intacta.

BOCANAS DE LOS PUERTOS Y CANALES

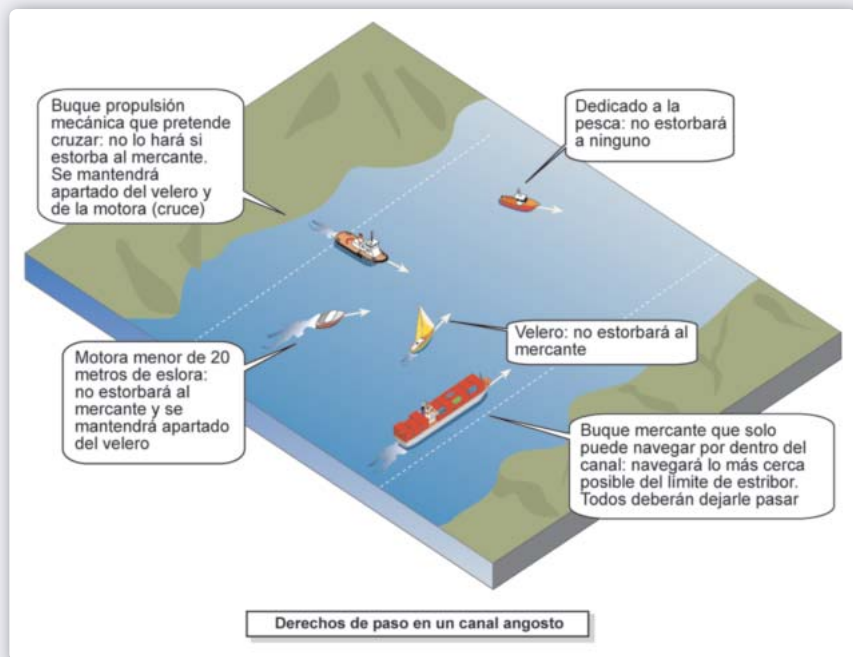
Además de en los canales, la regla 9 del Reglamento se ocupa de la navegación en los pasos angostos, dentro de los que se incluyen las bocanas de los puertos, un lugar especialmente comprometido para la navegación debido a las limitaciones de espacio disponible, que en la mayoría de las ocasiones impide a un buque realizar un cambio de rumbo significativo. Esta es la causa por la que en justa medida marinera los privilegios de paso se invierten. En primer lugar nos encontramos con que ahora los buques menos protegidos son los dedicados a la pesca, y en este sentido conviene recordar que el Reglamento considera un buque dedicado a la pesca cuando este está efectivamente faenando y las características de su aparejo le limitan su maniobrabilidad. Por ejemplo, para el Reglamento los buques al curricán no son buques dedicados a la pesca dado que ese arte apenas limita su maniobra. Aunque hoy en día es muy difícil (pero no imposible) ver a un pesquero faenando cerca de las entradas de los puertos, entre otras cosas porque existen normas que así lo prohíben, si surgiera una situación conflictiva, conforme al Reglamento estos deberían dejar paso suficiente para que el resto de los buques pasasen con seguridad, y cuando decimos “resto de los buques” incluimos a las embarcaciones deportivas y demás naves que naveguen en las inmediaciones. Además, cuando un pesquero no está faenando, el Reglamento lo considera un buque de propulsión mecánica sin más, por lo que no puede exhibir las luces y las marcas de pesca, si bien es relativamente frecuente al pasear por un muelle pesquero encontrarse a muchos de ellos atracados con las marcas de pesca izadas.

EL CASO DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS

Todo velero (independientemente de su eslora) y aquellas motoras menores de 20 metros (lo



DIBUJO: GONZALO PÉREZ



DIBUJO: GONZALO PÉREZ

que incluye prácticamente a la totalidad de las embarcaciones deportivas de nuestro país) si en la entrada de un puerto se encuentran con un mercante que por la escasez de espacio disponible para él sería inseguro modificar su rumbo, deberán evitar estorbarle el tránsito y dejarle pasar. En estos términos se expresa el apartado b) de la Regla 9, el cual tiene por objeto proteger el paso de aquellos buques que en esos momentos se encuentran inmersos en una maniobra compleja, para la cual, entre otras medidas, las autoridades marítimas les exigen llevar

práctico a bordo. Queda por tanto contestada la pregunta con la que abrimos este artículo, en el sentido de que es cierto que el “motor gobierna la vela”, pero en mar abierto y cuando no existen otras circunstancias apremiantes que hagan un despropósito de tal requisito, como las que se dan en las entradas y salidas de los puertos, además de los ríos, canales angostos y los dispositivos de separación de tráfico. Por si esto no fuera suficiente, en nuestro país existen una serie de normas que amplían y profundizan en este contexto la aplicación en aguas

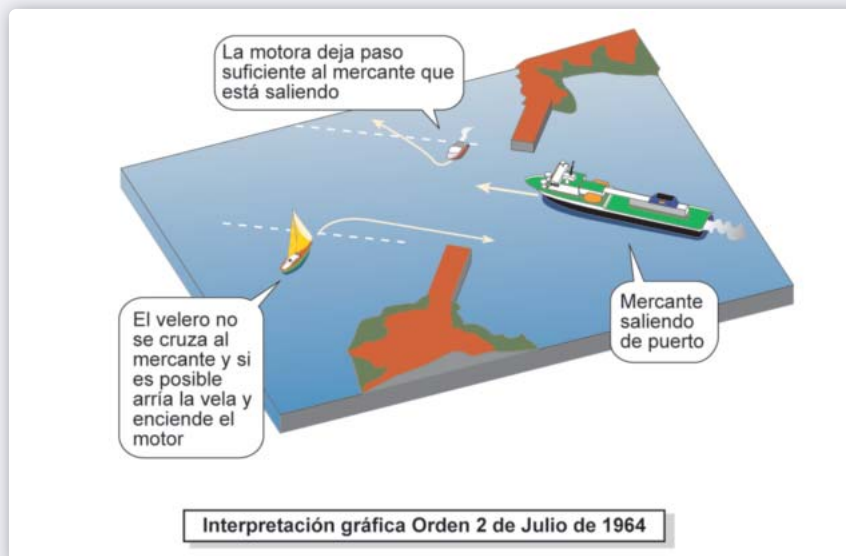
interiores del Reglamento internacional para prevenir los abordajes. De esta manera, la Orden del 2 de Julio de 1964 establece que:

“Las embarcaciones deportivas, en el interior de los puertos y sus canales de acceso, evitarán interferir el tráfico normal de los mismos, no debiendo en ningún caso dar ocasión a que los buques que se encuentran allí navegando se vean obligados a maniobrarlos”.

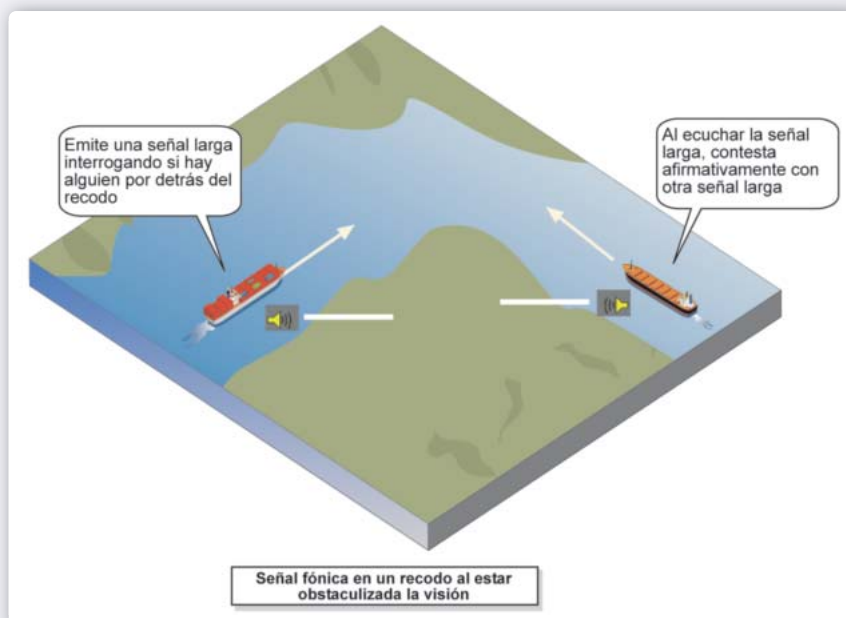
En los últimos años el Ministerio de Fomento ha publicado una serie de bandos en los boletines de las comunidades autónomas que se manifiestan en el mismo sentido, sin olvidar que el Código de protección de buques e instalaciones portuarias permite incluso prohibir la navegación de las embarcaciones deportivas en la zona I, como ya sucede en muchos puertos españoles.

UNA SERIE DE MATICES A MODO DE CONCLUSIÓN

Queda por fin valorar la conducta en los pasos y canales angostos de los buques que se dedican a cruzar pasajeros y mercancías de una orilla a otra, los cuales se abstendrán de llevar a cabo tal maniobra si con ella estorban el transitar de un buque que solo puede navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. También es importante señalar que en los pasos y canales angostos los buques se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro. Es decir, por una bocana se sale por la banda de la luz roja y se entra por la de la luz verde. Otro apunte destacable es que en principio la regla 9 no concede ningún privilegio ni al buque que entra por la bocana ni al que sale de la misma. Por último, señalar, que aunque se esté perdiendo la costumbre, sigue siendo obligatorio utilizar las señales fónicas, tanto al maniobrar como para doblar un recodo, lo que incluye malecones, diques o muelles con tinglados, en los que por estar la visión obstaculizada se impida el avistamiento de otros buques.



DIBUJO: GONZALO PÉREZ



DIBUJO: GONZALO PÉREZ

ANEXO Regla 9 Canales angostos

a) Los buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro.

b) Los buques de eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito de un buque que solo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.

c) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal angosto.

d) Los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que solo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d) si abriga dudas sobre la intención del buque que cruza.

e)

i) En un paso o canal angosto, cuando únicamente sea posible adelantar si el buque alcanzado maniobra para permitir el adelantamiento con seguridad, el buque que alcanza deberá indicar su intención haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) i). El buque alcanzado dará su conformidad haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) ii) y maniobrando para permitir el adelantamiento con seguridad. Si abriga dudas podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d).

ii) Esta Regla no exime al buque que alcanza de sus obligaciones según la Regla 13.

f) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal angosto en donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegarán alerta y con precaución, haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 e).

g) Siempre que las circunstancias lo permitan, los buques evitarán fondear en un canal angosto.