

Técnicas de control y vigilancia.

El Reglamento establece que;

“Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje”. (Parte B-Regla5).

Tradicionalmente el control y vigilancia durante la navegación se ha basado en la presencia física, en el puente de mando, de titulados formados para el cometido de gobernar la embarcación, con objeto de procurar dos conceptos básicos en toda travesía cuales son;

- Navegación segura.
- Prevención de abordajes.

El oficial de guardia de navegación debe cumplir las disposiciones del Reglamento, mediante;

- Mantenimiento de una vigilancia visual y auditiva efectiva.
- Control efectivo de la máquina de la embarcación.
- Conocimiento de la maniobrabilidad del propio buque. (curvas de evolución, distancias de parada, ...)
- Disponibilidad de los aparatos de señales fónicas.
- Control del funcionamiento de las señales luminosas.
- Competencia en la utilización de los equipos de radiocomunicaciones marítimas.
- Manejo de los equipos de navegación (compás, giro, piloto automático, radar, sonda, ayudas electrónicas a la navegación, etc...).



Debe entenderse la importancia que tiene durante la vigilancia el oído y la escucha, no sólo para distinguir las señales de maniobra o advertencia que puedan emitir los buques en las proximidades, sino para discriminar las señales que deben emitir los buques no visibles en condiciones de visibilidad reducida.

Aún considerando y realizando todo lo anterior, no olvides que confiar en que hayas sido visto por otros buques puede tener graves consecuencias, debido, por ejemplo, a que los buques de porte maniobran con gran lentitud y necesitan de mucha distancia para alterar su rumbo, razón por la que deben prevenirse con anticipación las maniobras.

En cuanto al uso del radar, el oficial de guardia debe mantener una escala de alcance adecuada a la situación en la que se encuentre (entre tres y seis millas), observando regularmente la pantalla y punteando adecuadamente, en función de las características del equipo, los blancos para determinar su trayectoria y DMA (Distancia mínima de acercamiento) (CPA), sin olvidar la perceptiva vigilancia visual, apoyada en el uso de prismáticos.

Uno de los equipos que ha aportado un gran avance a los sistemas de navegación y de gestión de tráfico marítimo es el SIA (Sistema de Identificación Automática) (AIS), cuya funcionalidad es la de realizar el intercambio de datos entre buques, proporcionando registros precisos de navegación e identificación. Pese a tratarse de un sistema muy potente, dispone de ciertas limitaciones, al estar basado en las comunicaciones vía radio.



Lo anterior mantiene un estrecho vínculo con todo lo establecido en el Convenio STCW, en cuanto a recomendaciones tales como; organización de las guardias de mar, medidas de control, rendimiento del equipamiento náutico y aptitud, funciones y responsabilidades de los oficiales de guardia.