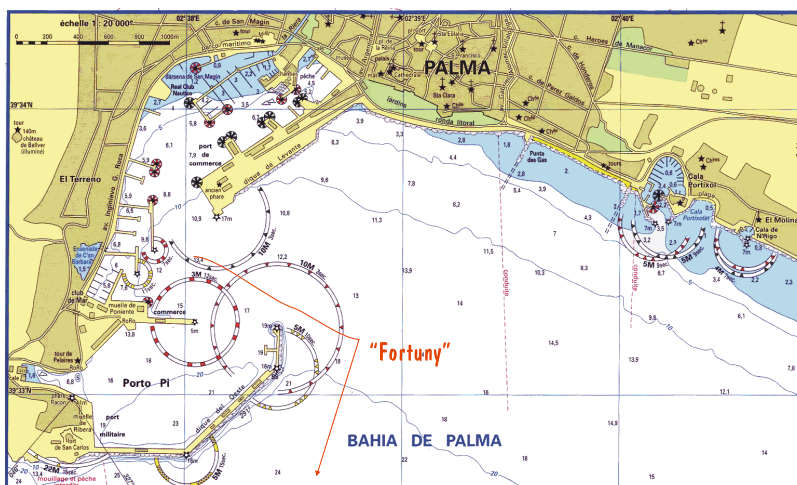


Encuentro en el mar Balear.

A día jueves, 29.07.2010, hacia las HO 1300, navegan el velero, "Dunic" de 47.7" (unos 15 m. de eslora) con buen tiempo, soleado, excelente visibilidad y mar prácticamente en calma con la mayor izada y sin vela de proa, con su motor embragado entre 6 y 7 nudos al rumbo 114º sobre una línea imaginaria entre el faro de Punta Figuera y el Cabo Blanch al S de la Isla de Mallorca. Unos 150 metros en paralelo a este rumbo y por su costado de babor navega a vela otro velero, de 36" (unos 11 m. de eslora) con mayor y génova izadas y de nombre "Pérfida Albión" al R = 116º y V = 6'.



Del puerto de Palma salen dos ferrys, uno de la Cia. Balearia, el "Abel Matutes" y otro de Acciona/Transmediterránea, el "Fortuny" (¿destino al Puerto de Barcelona?) con un rumbo aproximado de 212º.



Mediante la instrumentación de a bordo, un Automatic Identification System (A.I.S.), instrumento que también llevan instalados los dos ferrys, ambos veleros comprueban que su rumbo es de colisión con el del "Fortuny" de la Cia. Acciona/Transmediterránea.



Con el único fin de facilitar a tiempo la maniobra al ferry, siempre comprometida en la zona de la bahía de Palma, “Dunic” trata de comunicarse con “Fortuny” mediante su radio VHF por el canal 16. A las dos llamadas desde el “Dunic”, el “Fortuny” no responde. Para descartar una posible avería de su radio, “Dunic” llama a la estación costera de Palma Radio, que le responde inmediatamente, informando de la falta de comunicación con “Fortuny” ante la situación comprometida. Palma Radio a su vez intenta contactar por el canal 16 con “Fortuny”, el cual tampoco responde a la llamada de la estación costera. También Salvamento Marítimo de Palma interviene por VHF, llamando al “Fortuny” sin obtener respuesta. Durante el tiempo transcurrido el histórico del A.I.S. registra las siguientes evoluciones de los barcos implicados:

HO	Abel Matutes V = 21'	Fortuny V=21'	Pérfida Albión (Vela) V = 6'	Velero Dunic a motor V = 7' – 6'	DsSTal Cruce
1300		R = 212º	R = 116º	R = 114º	
1301		R = 212º		R = 114º	3,5 Mn
1303	R = 221º	R = 212º		R = 114º	2,8 Mn
1306	R = 221º	R = 209º!?		R = 100º	1,8 Mn
1308	R = 253º	R = 209º		R = 100º	1,0 Mn
1311	R = 253º	R = 224º		R = 100º/40º/116º	¡CRUCE!
1312	R = 253º	R = 224º	R = 116º/110º	R = 116º/110º	- 0,4 Mn
1313	R = 275º	R = 224º	R = 110º	R = 110º	-0,7 Mn
1316		R = 279º	R = 110º	R = 110º	-1,7 Mn

A la vista de que “Fortuny” altera su rumbo a HO 13.06 sólo 3º hacia babor cuando el cruce está a 2 millas y no contesta las llamadas por Radio (incomprensible), el “Dunic” inicia una

maniobra de evasión alterando su rumbo también a babor para dejar pasar al "Fortuny". El reglamento habla de que en este momento el "Dunic" pierde su privilegio de paso y debe prepararse para evitar la colisión, emitir una señal fónica de 5 pitadas con el fin de advertir al "Fortuny", que no entendemos su maniobra y procurar no caer a babor. Esto hoy en día desde un velero resulta totalmente inútil pues difícilmente se percibe la señal fónica desde el puente de un barco de pasajeros. Momentos antes del cruce (a menos de ¼ milla) "Fortuny" maniobra demasiado tarde 15º a estribor. En consecuencia, y sin posibilidad ya de paso por la proa del "Fortuny", "Dunic", consciente del reglamento decide a pesar de todo caer 60º **¡a babor!** para evitar la colisión, dejar pasar a "Fortuny" y, en franquía del mismo volver al rumbo 116º lo antes posible, pues en otro caso habría interferido peligrosamente en la derrota del velero "Pérfida Albión", que navegaba a vela a su babor, ciñendo amurado a estribor.



¡Transcurridos 5 minutos desde el cruce y navegando todos los implicados nuevamente al rumbo inicial, "Fortuny" altera su rumbo 55º hacia su estribor! saliendo de la Bahía de Palma para virar hacia el Norte en su derrota habitual, tras doblar Punta Figuera.

Si hubiese iniciado "Fortuny" esta maniobra antes de cruzar las proas de los dos veleros aquí citados, habría alcanzado igualmente su derrota prevista, pasando por la popa de los mismos, cumpliendo con el Reglamento Internacional para Evitar Abordajes en la Mar (R.I.P.A.) y evitando el peligro de colisión manifiesta que existía al coincidir las derrotas de los tres barcos.

Sin perjuicio de que resulta poco ortodoxo que no haya cedido "Fortuny" el paso a los dos veleros que coincidían por el estribor de "Fortuny", lo indignante de la situación consiste en la falta de respuesta que ha demostrado "Fortuny" ante las diferentes llamadas recibidas por VHF/16. Salvamento Marítimo de Palma tiene grabados todos los intentos de comunicación y el contenido de las conversaciones entre el velero "Dunic" y las estaciones contactadas. Además en las páginas de la WEB: www.localizatodo.com, puede consultarse el histórico de los rumbos de todos los barcos implicados:

<http://www.localizatodo.com/mapa/?zoom=12&latitud=39.44189&longitud=2.555836&pais=es&tipo=0&presenta=0&zlat=39.4167&zlng=2.55&zcalc=7&zhora=13&zminu=0&ztaic=30&zplay=0&year=2010&mes=7&dia=29>