

RESUMEN

Basándonos en el dato de que se estima que la ruta por círculo máximo a través del Atlántico Norte es la ruta más rápida en solo el 13% de las ocasiones en viajes con rumbos de componente Este y un 2% en los viajes de componente Oeste, se hace necesario establecer un protocolo para la planificación de la travesía oceánica, de modo que se obtengan derrotas eficaces, en tiempo y seguridad para el buque, su tripulación y su carga.

Para esta planificación, nos hemos de basar en el actual Código para la gestión de la Seguridad (ISM code), de obligado cumplimiento en la flota mundial, en el que se habrá de incluir el protocolo que deseamos establecer, siguiendo siempre sus directrices, y usando como herramientas las publicaciones indispensables o significativamente útiles para la seguridad de la navegación en la zona que tratemos, entre los principales destacaremos el Ocean Passage of the World, el Mariner's Handbook, las Routing Charts los Sailing Directions-Pilots, y las Cartas de Navegación, para la planificación de la ruta, y el Admiralty list of Radio Signals, para la obtención de toda la información meteorológica en las distintas zonas que atravesemos.

Con todo lo anterior se trazara la ruta, que bien puede ser ortodrómica, loxodrómica o la combinación de ambas o mixta.

Este será el momento de utilizar el procedimiento para la planificación de la travesía oceánica, que como puntos iniciales habrá de considerar la condición del buque y cualquier limitación operacional o característica especial de la carga y requisitos relacionados con certificados y documentos actuales del buque.

Depurados estos primeros puntos, se comenzara la planificación de la derrota en base a las publicaciones más generalistas, como son el Ocean Passage of the World, el Mariner's Handbook y las Routing Charts, chequeando primeramente que estas son las adecuadas y que están actualizadas y/o corregidas. Esta será la primera aproximación a la derrota.

Esta primera aproximación a la derrota, habrá de depurarla con publicaciones de más detalle para las zonas que nos ocupen, como son los

RESUMEN

Sailing Directions-Pilots y las Cartas Náuticas. Tras esta depuración tendremos la derrota típica, que habrá de trasladarse a la carta para su chequeo, y donde también se ubicaran los riesgos próximos al rumbo (de todo tipo y naturaleza, que sean de obtener también de las publicaciones anteriores) y se marcaran los márgenes Norte y Sur que delimitaran las zonas de maniobra y que conformaran la franja oceánica admisible para la ejecución de la derrota meteorológica.

Realizada esta planificación, comenzara un nuevo procedimiento para el control continuo de la derrota, por el cual se realizara una constante vigilancia de los análisis y predicciones meteorológicas que puedan conllevar cambios en la derrota anterior. Para que esta vigilancia sea efectiva, nuestra herramienta principal será el anteriormente citado Admiralty List of Radio Signals.

Con el ejemplo que se ha desarrollado en el presente trabajo, (viaje de Bishop Rock a Nueva York), queda demostrada la necesidad de realizar la planificación del modo anteriormente descrito, depurando la información obtenida, desde las publicaciones de carácter general a las de carácter más detallado, pues se ha observado que posiciones de Waypoints dados por fiables el Ocean Passage of the World, tras depurarse con los Sailing Direction y trasladados a la Carta no son fiables, y han de modificarse, e incluso se han encontrado diferentes tipos de rumbos a tomar (ortodrómico o loxodrómico) entre dos Waypoint, entre las publicaciones más generales (en nuestro caso práctico, entre el Ocean Passage of the World y el Routing Chart). Esta depuración de datos se hace aun si cabe más importante en zonas con dispositivos de separación de tráfico, en cuyo caso habrá que adaptar nuestro rumbo a la naturaleza de nuestro buque.

En base al ejemplo, se han preparado un procedimiento para la planificación de la derrota, y un procedimiento para el control continuo de la derrota.