



# Petrolero «Napier» varado en isla Guamblín

Por

Ladislao D'Hainaut F.

Capitán de navío, Armada de Chile

## El Accidente

El día 9 de junio de 1973, a las 07.00, varó en los roqueríos de la punta norte de Isla Guamblín, el petrolero de bandera liberiana "Napier", procedente de Arica y con recalada en Valparaíso para embarcar práctico. Se dirigía directamente a la boca oriental del Estrecho de Magallanes en ruta a Brasil, y transportaba 35.281 toneladas de petróleo crudo boliviano de Sica-Sica, embarcado en Arica.

El "Napier" era un buque construido en Japón en 1957, de 209 metros de es-

lora, 28 metros de manga y, en el momento de varar, calaba 36 pies. Los motivos y causas del accidente no se describen en este artículo por corresponder a la Dirección del Litoral y Marina Mercante investigarlos en el sumario en desarrollo.

Tan pronto el buque varó, lanzó llamada de auxilio, pues se apreció su situación muy peligrosa, máxime por reinar mal tiempo en el área.

Esta apreciación de serio peligro fue plenamente corroborada por los hechos,

pues, como veremos, el buque muy poco después se partió completamente y se hundió, prácticamente, restando días más tarde solamente la chimenea y parte superior del puente a flor de agua.

A las llamadas de auxilio contestaron varias naves y se mantuvo buen enlace con el barco accidentado, habiendo tenido principal papel las estaciones de los faros de Huafo y Corona.

La Armada destacó prestamente al patrullero "Lautaro" que se encontraba en Puerto Montt, el cual arribó a Guamblin el domingo 10 a las 08.40 y, en hábil maniobra, abarloándose al "Napier", rescató a su tripulación de 36 personas, que incluían a dos mujeres, una de ellas la esposa del capitán.

### Acaecimientos destacados entre la varada y el rescate

Brevemente conviene pormenorizar algunos acaecimientos entre la varada y el rescate, para formarse un cuadro de las actividades y acciones tomadas, todo ello en base a las informaciones que se cursaban y a cuanto interesaba hacer con prontitud, tanto para salvar la tripulación, como para prevenir —en lo posible— los problemas de contaminación del medio acuático.

Conocida la primera información de la varada, la Dirección del Litoral radió orden a los barcos que navegaban en sus proximidades de dirigirse a Guamblin en auxilio del accidentado, indicando la gravedad de la situación del "Napier". Respondieron y se dirigieron al área el argentino "Ballenita" ETA 100200 (\*), el petrolero noruego "Kongshaw" ETA 091900 y el petrolero chileno "Magallanes" ETA 100800.

Por otra parte, el 091100 zarpaba de Puerto Montt el PP. "Lautaro" ETA 101000.

El comandante de la Estación Naval de Puerto Montt y a la vez Gobernador Marítimo, solicitaba cooperación del Servicio Aéreo de Rescate.

El mismo día 9, a las 12.30 el "Napier" comunica su temor que el buque se partiera, si persistía el mal tiempo con

viento norte fuerza 4 y mala visibilidad, y a las 14.55 expresa que la sala de máquinas está inundada parcialmente y estanques rotos por fractura transversal. Poco después informa que el buque dispone únicamente de un bote sin motor y dos balsas inflables, útiles sólo para una emergencia extrema, y que la costa, distante 300 metros, está inabordable por el mal tiempo.

A las 16.00 se estima que el agua en aumento cubriría los generadores en unas cinco horas más, requiriendo el "Napier" la posibilidad de un helicóptero.

Las dos tentativas de sobrevuelo desde Balmaceda por avión FACH, fracasaron, y la desde Tepual, debió cancelarse por mal tiempo.

A las 17.46 el buque había perdido las balsas restando sólo el bote, y el viento rolaba al weste.

La Comandancia en Jefe de la Armada dispuso el desplazamiento con helicópteros del AP. "Piloto Pardo" que estaba en la parte oriental del Estrecho de Magallanes.

A las 19.15 se prueban equipos de comunicaciones de emergencia y a las 20.58 el "Napier" establece la última comunicación con el faro Corona en 500 Kcs., hora en que el noruego "Kongshaw" arribaba al área, avistándose ambas naves, y poco después el "Napier" apaga sus luces.

No hubo posibilidad de salvamento por las condiciones del mar y obscuridad.

El día 10 mejora el tiempo y a las 04.00 recalca el "Ballenita" estimándose poder rescatar en las primeras luces.

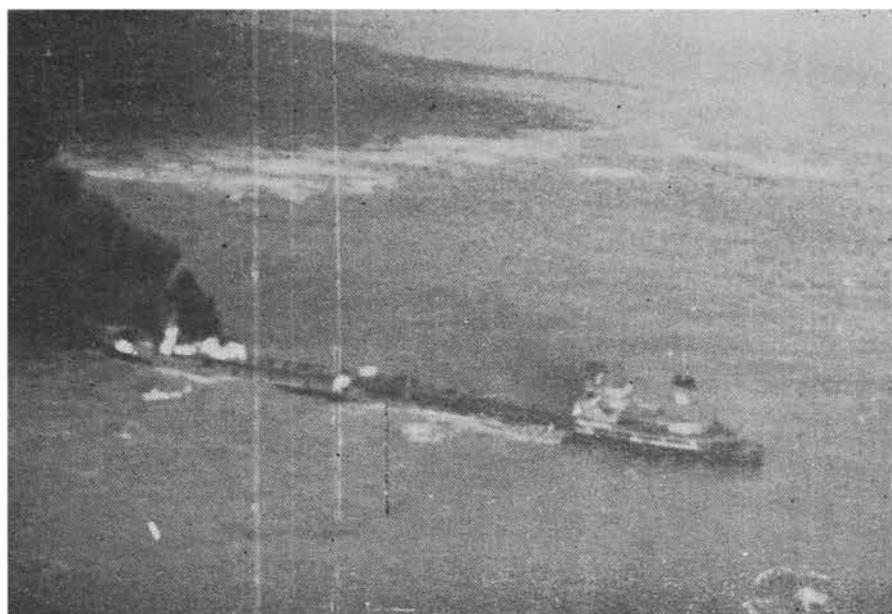
El PP. "Lautaro" arribado a las 08.40, fue el que efectuó el rescate, tarea que terminó a las 11.20, dirigiéndose luego a Puerto Montt.

El comandante de dicho patrullero comunicó que estimaba perdido el buque, tan pronto estuvo a su costado.

### Preocupación por este siniestro

Desde el momento que varó este petrolero se tuvo la preocupación por los efectos que el derrame de su cargamento podía significar en el medio acuático, y el Supremo Gobierno, a través de los Ministerios de RR.EE. y Defensa man-

(\*) ETA: Estimated time of arrive = Hora estimada de arribo.



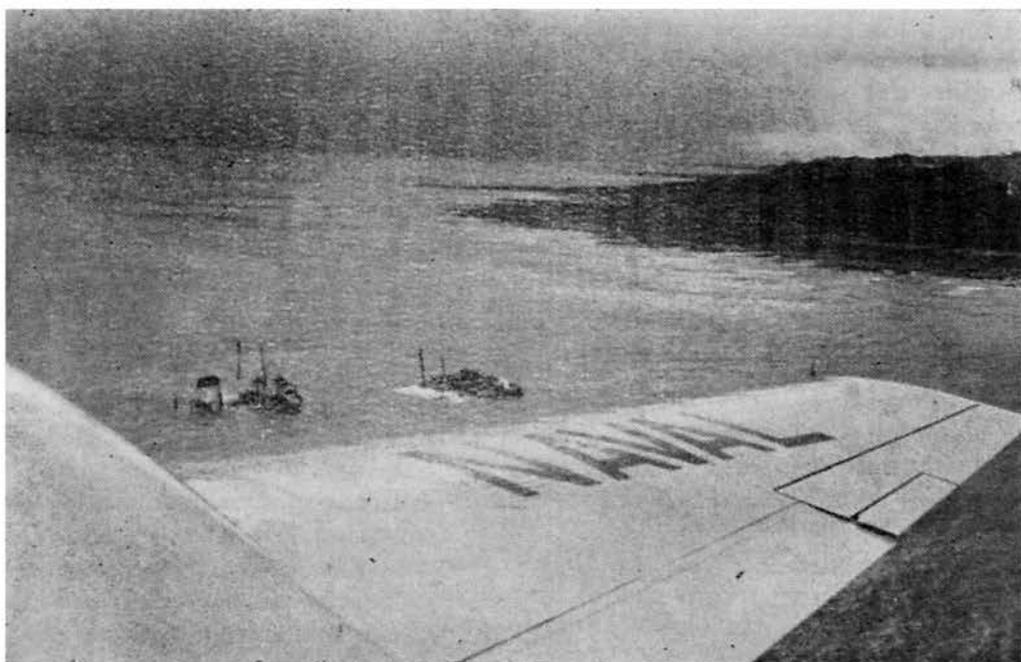
El petrolero "Napier" varado muestra el incendio de su castillo.

tuvo estrecho contacto con la Armada sobre la evolución de la situación, estableciéndose las comunicaciones de consulta pertinentes para tomar una resolución acertada, a la brevedad.

De resultas de diversas informaciones y experiencias de expertos, y analizada la situación desde varios aspectos, en especial de la preservación del medio marino del área, el Gobierno ordenó provo-

car el incendio del combustible, para lo cual la Fuerza Aérea de Chile rompió las cubiertas con tiro de granadas de cañones de 30 mm, y cohetes, el día 121300 provocando un incendio a proa, que se mantuvo unas 36 horas hasta su extinción por quebradura y hundimiento del buque.

La Armada, a la vez, dispuso el desplazamiento de su avión aerofotogramé-



El buque incendiándose, observado por un avión naval.

trico, y la observación por todos los medios disponibles del área, para vigilar la extensión del petróleo derramado.

Mientras tanto, sesionó en el Instituto Hidrográfico de la Armada el Consejo Nacional Oceanográfico, presidido por el Director del Instituto. Concurrieron a Chile y luego al área los expertos británicos en problemas de contaminación marina, doctora Molly Spooner, bióloga marina del National Environmental Research Council de Gran Bretaña y el doctor J. Wardley-Smith, experto en contaminación, conjuntamente con el jefe y expertos del I.H.A. Asimismo participó en el CONA, el secretario adjunto de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).

Posteriormente, el 26 de junio, arribó el experto canadiense, capitán (Ret.) Michael Greenhem, de acuerdo a un ofrecimiento especial del Gobierno de Canadá, quien realizó las actividades programadas en el área.

El 22 de junio, tras intensa actividad, se evacuó un informe preliminar sobre el problema, en base a todos los antecedentes reunidos hasta esa fecha, el cual se transmitió al Supremo Gobierno, sin perjuicio de haberle ido proporcionando todas las demás informaciones ya obtenidas.

### Naturaleza del problema

En virtud de corresponder al Supremo Gobierno la determinación de la actitud a tomar en cuanto se refiere a acciones de orden interno o internacional en este caso, donde se ha visto amenazado el medio marino por petróleo derramado en una parte de su litoral, el autor de este artículo expresa sólo a título de apreciación personal y desde un punto de vista meramente ilustrativo, algunas informaciones relativas a esta situación, marginadas de la acción oficial.

No todo el mundo, en nuestro país, se ha dado cuenta cabal de la gravedad que está alcanzando en el medio humano el problema global de la contaminación, que es típico de los países industrializados e inherente a los países en vías de desarrollo. Es la paradoja. Desarrollar industrias es a la vez transformarse en contaminador.

Uno de los grandes problemas actuales, en este aspecto, es la contaminación del mar por hidrocarburos y materiales de desechos que arrastran los ríos.

Numerosos organismos se preocupan de estos problemas y en especial las Naciones Unidas, encaminados todos a reducir las causas, por una parte, y por otra a contrarrestar o paliar sus efectos.

Estos problemas fueron analizados en la última Conferencia Mundial del Medio Humano, realizada en Estocolmo.

Ahora bien, el caso del "Napier" pone de relieve el peligro que involucra el transporte de hidrocarburos cuando, por causa de un accidente, se derrama petróleo en el mar; en nuestro caso, afortunadamente todavía, de un cargamento de crudo liviano, tipo parafínico API 56°, 5 F. peso específico 0.7527. Cabe recordar que los océanos, tan vastos como son, y a pesar de ello, van acusando en algunas zonas marcadas muestras de contaminación.

Así por ejemplo, el Mediterráneo, el Mar del Norte, y el propio Atlántico.

Famoso fue el caso del "Torrey Canyon", varado el 18 de marzo de 1967, en Cornwall, Inglaterra, que produjo desastrosos efectos por el petróleo que derivó a las costas próximas de Francia y Gran Bretaña, motivando el pago de fuerte indemnización tras los juicios legales incoados.

Es muy justa y razonable la preocupación de los Estados ribereños en casos como el que se comenta, cuando, por causas ajenas, corren serios riesgos de tener amagados sus recursos marinos, cuyo daño puede ser inevitable o muy costoso y difícil de contrarrestar. Por ello es que en el mundo va evolucionando el Derecho del Mar ante estos vuelcos que ha traído consigo el progreso técnico.

Aquí tenemos el caso típico de contaminación por accidente, ya que la hay también constantemente por muchas otras causas.

Hay bastantes publicaciones sobre diferentes métodos para combatir la contaminación en el mar, pero, lógicamente, el éxito en gran medida depende de la naturaleza del área afectada y de las posibilidades prácticas y medios técnicos para aplicarla.

Fácil es de imaginar, en el caso analizado, Bahía Adventure y canales adyacentes, la futilidad de métodos más o menos complicados.

Como una experiencia real inmediata aparece la acertada medida de haber provocado el incendio del combustible a la brevedad, ya que es lógico que ello redujo la cantidad de petróleo derrama-

do o que quedó para seguir fluyendo del casco.

Las experiencias de este caso, indudablemente serán de gran valor para todos los interesados en accidentes de este tipo y, finalmente, sólo cabe desear que los efectos reales sean los mínimos, ayudados por la agitada naturaleza de esa zona y el afortunado hecho de tratarse de un combustible crudo liviano.

