

ABORDAJE EN EL GOLFO DE CORCOVADO

Por

Enrique ARZE Moreno
Capitán de fragata (LT)
Inspector de Navegación y Maniobras
de la D.L. y M.M.
Armada de Chile



PROXIMADAMENTE a las 05.05 hrs. del 25 de enero de 1977 se produjo un abordaje en el Golfo de Corcovado, a la cuadra de Punta Navarro, entre el "Buque del Norte" que provenía del Canal Desertores con rumbo al sur y el "Buque del Sur" que navegaba con rumbo al norte, aproximadamente proa al faro Punta Chana a fin de entrar al Canal Desertores.

El "Buque del Norte" tiene 24 metros de eslora con su caserío a proa y 150 T.R.G.; es propulsado por un motor que le permite 10 nudos de andar.

El "Buque del Sur" tiene su puente y caserío a popa y 145 metros de eslora; 6.447 T.R.G., con motor Diesel Bunker de 4.859 H.P. que le permite un andar de 13 nudos.

En el momento del abordaje no se encontraban los capitanes en el puente de gobierno y sólo maniobraban los oficiales de guardia y sus timoneles.

La visibilidad era buena, por lo menos 8 millas; el viento sur fuerza tres de la escala Beaufort y la mar rizada del sur.

Conclusión de los acontecimientos que ocasionaron el abordaje entre "Buque del Sur" y "Buque del Norte"; secuencia temporal:

- 23 minutos antes del abordaje el "Buque del Sur", que navegaba al rumbo verdadero 021° y 12 nudos, en demanda del faro Punta Chana para entrar al Canal Desertores, en su boca austral de 2 millas del abra, detecta 4° abierto por estribor una luz a 8 millas de distancia; cae al rumbo verdadero 024° poniéndole la proa y dejándola, aproximadamente un grado abierto por estribor.
- 16 minutos antes del abordaje, el "Buque del Norte" que navegaba a 8,5 nudos con rumbo verdadero 200° , detecta abierta 4 a 5° por estribor, la luz del "Buque del Sur" a 5,4 millas de distancia de radar, mantiene su rumbo y andar.
- 10 minutos antes del abordaje, el "Buque del Sur" cae 6° más a estribor quedando con rumbo verdadero 030° , poniéndole proa al "Buque del Norte" y dejándolo un grado abier-

- to por babor, a una distancia aproximada de 3,4 millas.
- 8 minutos antes del abordaje el "Buque del Norte" cae 5° a babor quedando con rumbo verdadero 195° y dejando al "Buque del Sur" 2 a 3° abierto por estribor, a una distancia de 2,7 millas.
 - 5 minutos antes del abordaje la distancia entre ambos buques es 1,7 millas; el "Buque del Sur" toca un pito corto y cierra a estribor, comenzando a caer desde rumbo verdadero 030° a rumbo verdadero 080°.
 - 3 minutos antes del abordaje el "Buque del Norte" ordena parar sus máquinas y dar toda fuerza atrás.
 - 2 minutos antes del abordaje, encontrándose a una distancia de 7 cables del "Buque del Sur", el "Buque del Norte" cae 5° a estribor, volviendo al rumbo verdadero 200°.
 - Se produce el abordaje; el "Buque del Sur", que tiene su caserío a popa, ocupando aproximadamente un cuarto de su eslora, es impactado en su costado de babor, casi bajo su luz roja de lado por el caperol del "Buque del Norte" que caía a estribor.

El "Buque del Norte" sufre averías en su roda y amurada de proa babor.

Se acompaña gráfico explicativo.

Luego de analizar las declaraciones, plotear las situaciones de ambos buques y situar los rumbos y sus prolongaciones, podemos concluir que: al avistar el "Buque del Sur" la luz del "Buque del Norte" por la proa, su rumbo verdadero era 021° y el rumbo verdadero del "Buque del Norte" 200° (200 menos 021 = 179°), o sea, navegaban de vuelta encontrada con rumbos opuestos.

Posteriormente el "Buque del Sur" cayó 3° a estribor, poniéndole proa al "Buque del Norte" y quedando con rumbo verdadero 024°. El "Buque del Norte" mantuvo su rumbo y velocidad, o sea, la diferencia entre ambos rumbos quedó en 176°, es decir, rumbos casi opuestos. Debemos considerar que la pericia del timonel, las condiciones de gobierno del buque, los efectos de la intensidad y fuerza del viento sobre el caserío y los efectos de las corrientes, dirección y estado del mar sobre el casco y timón producen variaciones normales de 2 a 3° en el gobierno de un buque.

Los acontecimientos presumidos de las declaraciones de los principales protagonistas, contradictorios en lo que a luces de costado se refiere, nos indican que existía una situación ambigua y variante respecto a las luces de costado de otro buque, ya que tan pronto se veía la luz de lado como ambas luces por cortos intervalos, situación normal al navegar dos buques de vuelta encontrada, tomando en consideración las variaciones de las proas de los buques debido al gobierno y teniendo en cuenta que es la proa del buque y no su rumbo de gobierno lo que determina la visibilidad de las luces de lado.

Cuando se divisa otro buque con rumbo encontrado o casi encontrado por la proa, debe demarcarse con el compás, lo que ninguno hizo, y vigilar la variación de la demarcación.

Es muy difícil determinar si un buque demarcado por la proa con rumbo casi encontrado, cuyas demarcaciones no varían substancialmente, pasará por la banda de estribor o babor y, en todo caso, se aproximarán a muy poca distancia existiendo por lo tanto peligro de abordaje.

En la situación investigada, de mantenerse los rumbos del "Buque del Sur" y Buque del Norte, existía la posibilidad de pasar ambos claros de vuelta encontrada por estribor a una distancia presumible de 3 cables.

El término "Peligro de Abordaje" podemos considerarlo existente cuando, tomando en consideración el área de maniobra y peligros próximos, se produce una aproximación peligrosa entre dos buques, sus demarcaciones no varían notablemente y no se acatan las normas del Reglamento para prevenir los Abordajes en la Mar. En el caso investigado la distancia entre el extremo oriental del bajo Bien Conocido y Punta Auchemó, con un abra aproximada de 10 millas, no puede ser considerada área reducida de maniobra.

De lo anteriormente expuesto podemos concluir que en los acontecimientos investigados existía "peligro de abordaje" tomando en consideración el porte del "Buque del Sur" y la distancia presumible de 3 cables en su punto de aproximación más próximo respecto al "Buque del Norte".

Podemos pues concluir que se configuró lo establecido por la Regla N° 18, que

norma: Cuando dos buques propulsados mecánicamente naveguen de vuelta encontrada, con rumbos opuestos o casi opuestos, habiendo peligro de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor con el objeto de pasar al otro por babor'.

Al aplicar la Regla N° 18 y en conformidad al resto de las normas reglamentarias, ambos buques debieron alterar sus rumbos substancialmente tocando un pito corto y cayendo a estribor, mostrando claramente sus luces rojas de costado a fin de no dejar dudas de la maniobra que efectuaban.

En la situación descrita, si dos buques navegando de vuelta encontrada se aproximan peligrosamente con rumbos opuestos, o casi opuestos, y con riesgo de abordaje, no gobiernan en espera de la acción del buque contrario, configuran una infracción clara y grave al Reglamento. Acción efectuada por el "Buque del Norte".

Alteraciones pequeñas y sucesivas del rumbo de 5° o menos, sólo producen confusión si las demarcaciones se mantienen casi invariables y difícilmente esta acción puede ser considerada como cumplimiento cabal del Reglamento para Prevenir los Abordajes, salvo exista área reducida de maniobra, lo que no ocurrió en el caso investigado. Las normas sobre esta materia están claramente en el artículo 22 y en los números 1 y 2 preliminares de la parte "D" Reglas de Rumbo y Gobierno.

Se considera que dos buques se encuentran "a la vista" cuando uno puede ser observado a simple vista desde el otro (descartando contactos por radar u otro elemento electrónico); si los buques se encuentran "a la vista" al caer a una u otra banda o al dar atrás, en conformidad con la Regla N° 28, deben emitir la señal fónica correspondiente. No efectuar esta señal dando como razón que el otro buque está muy lejos y posiblemente no la oír, o bien no efectuarla, es una clara infracción al Reglamento.

Es común que los oficiales de guardia de puente, especialmente durante la noche, piensen que las señales fónicas molestarán al capitán y demás personas a bordo, gobernando o efectuando caídas a la vista de otro buque sin indicar fónicamente su maniobra. Esto constituye una flagrante infracción a la Regla N° 28.

En la situación investigada el Buque del Sur" efectuó 3 caídas emitiendo sólo la señal fónica correcta al efectuar la última, 5 minutos antes del abordaje. El "Buque del Norte" efectuó dos caídas y dio toda fuerza atrás y nunca dio a conocer su maniobra emitiendo las señales fónicas reglamentarias.

Se aproxima un buque con riesgo de abordaje a otro buque de vuelta encontrada configurando la Regla N° 18; ambos buques deben caer a estribor en forma notable y con tiempo suficiente. Si un buque no cae o gobierna reglamentariamente, o bien lo hace en forma confusa, los oficiales de guardia en el puente deben avisar inmediatamente al capitán y efectuar la señal reglamentaria consistente en 5 pitazos cortos a lo menos, con el pito del buque. Si el otro buque no responde, el propio buque debe actuar a fin de evitar el abordaje. Si el abordaje se estima inevitable, debe gobernarse de tal modo que los efectos del golpe causen el menor daño posible.

Si se produce el abordaje, el capitán de cada buque debe prestar la asistencia que le sea posible, cuando pueda llevarlo a cabo, al otro buque hasta que se considere que su asistencia no es necesaria. Debe dar al otro capitán el nombre de su buque, nacionalidad, puerto de matrícula, último puerto de zarpe, próximo puerto de recalada y demás informaciones que le sean solicitadas.

Además en los Bitácoras de Navegación de ambos buques debe quedar constancia minuciosa de los acontecimientos que originaron el abordaje, como asimismo de las consecuencias producidas por éste.

Al igual que el Bitácora de Navegación, el Libro de Ordenes del capitán debe mantenerse al día y bien redactado. Los relojes deben mantener la hora correcta y estar sincronizados.

En los acontecimientos investigados podemos apreciar 5 minutos de diferencia entre la hora zona del "Buque del Norte" y la hora zona del "Buque del Sur", ya que según el "Buque del Norte" el abordaje se produjo a las 0505 horas y según el "Buque del Sur" a las 0510 hrs.

El Libro de Ordenes del capitán del "Buque del Sur" no estaba redactado en forma reglamentaria para el día del abordaje.

A nuestro juicio ni en el Diario de Navegación del "Buque del Norte" como en el del "Buque del Sur" se dejó constancia de los hechos con la minuciosidad, amplitud y precisión que un acontecimiento como el abordaje del propio buque origina y debe quedar permanentemente redactado como constancia y fe.

Ninguno de los oficiales de guardia de puente, aun cuando se configuraba "riesgo de colisión", informó al capitán de su buque según lo establecen los reglamentos nacionales.

En caso de abordaje el capitán de cada buque debe prestar la asistencia "que le sea posible"; es decir, considerando el peligro para la vida humana en cada buque, y, luego de apreciar la situación de la propia nave, asistir al otro.

Al respecto, es necesario recordar que un buque propulsado por motor que usa combustible bunker o diesel, tal cual ocurre con el motor del "Buque del Sur", no puede parar y dejar inmovilizadas sus máquinas sorpresivamente sin correr riesgos de graves daños al motor. En caso de parar por 2 ó 4 minutos, debe inmediatamente dar avance o atrás a fin de mantener la circulación. Para detener definitivamente la máquina sin riesgo de grave daño, es necesario cambiar totalmente el bunker por diesel en los ductos y enfriar el circuito, lo que demora aproximadamente 15 a 30 minutos.

En caso de real emergencia, el "Buque del Sur" pudo haber virado en redondo y detener su marcha dando alternativamente avance y atrás.

Respecto a las comunicaciones entre ambos buques, fue posible apreciar las siguientes deficiencias:

- a) Desconocimiento del radioopcrador del "Buque del Norte" al pretender activar la auto alarma del "Buque del Sur" con emisión en 2182 kilociclos en vez de hacerlo con señal en 500 kilociclos.
- b) "Buque del Norte" no se pudo comunicar con el "Buque del Sur" por sistema V.H.F. en Canal 16 por no contar con este recomendable equipo de comunicaciones.

Causas determinantes del abordaje

A juicio nuestro, la causa determinante del abordaje entre el "Buque del Nor-

te" y "Buque del Sur" fue la omisión del oficial de puente del "Buque del Norte" de dar cumplimiento a lo indicado en el artículo 18 del Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Mar y, sobre todo, el inexcusable error de alterar su rumbo 5° a babor, de rumbo verdadero 200° a rumbo 195°, cuando se encontraba a 2,7 millas del "Buque del Sur" y dos minutos después que el Buque del Sur a 3,4 millas del "Buque del Norte" había variado su rumbo cayendo 6° a estribor, o sea de rumbo verdadero 024" que mantenía desde el avistamiento, 13 minutos antes, a rumbo verdadero 030°.

Cuando dos buques navegan de vuelta encontrada presumiéndose un cruce o aproximación peligrosa que implique riesgo de abordaje, dependiendo de las circunstancias y si las demarcaciones no varían notablemente aumentando por estribor, el mejor gobierno consiste en caer rápida y decididamente a estribor.

Alterar el rumbo a babor para aumentar la distancia de cruce o aproximación, dejando estribor con estribor, es una maniobra que implica indudablemente "riesgo de abordaje".

De acuerdo con lo establecido por la Regla N° 18 debe caerse a estribor.

El capitán del Buque del Sur" no dejó sus órdenes escritas en el Libro de Ordenes del Capitán; no hay constancia de que estas órdenes fueran dadas verbalmente, por lo que se presume infringió el N° 1 del artículo 898 del Código de Comercio.

Ni el "Buque del Sur" ni el "Buque del Norte" quedaron en peligro de naufragio después del abordaje; considerando las dificultades en las comunicaciones, los problemas técnicos derivados del combustible y sistema propulsor y la incertidumbre de los daños propios y sus consecuencias, es justificable la demora de acercamiento entre ambos buques luego del abordaje.

Es imputable al oficial de guardia del puente del "Buque del Sur" mantener una navegación descuidada, previa al abordaje, pudiendo haberse situado con radar a puntos notables de la costa.

Le es imputable además haber infringido en dos oportunidades la norma 28 del Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Mar y la norma 22, parcialmente, al igual que los Preliminares I y 2

blemente a babor 5° cuando se encontraba a 2,7 millas de distancia del

Buque del Sur" maniobra que efectuó dos minutos después de que el Buque del Sur" había caído 6° a estribor.

El oficial de guardia del "Buque del Norte", debido a lo anteriormente expuesto, es el principal culpable de este abordaje ocurrido el 25 de enero de 1977, aproximadamente a las 0505 horas, entre el "Buque del Norte" y el "Buque del Sur", abordaje producido en Latitud 42° 58" Sur y Longitud 72° 58" Weste en el Golfo Corcovado, con el agravante de no haber informado oportunamente a su capitán del peligro de colisión.

Que es imputable al oficial de guardia del "Buque del Sur" culpa en menor grado del abordaje, por no haber caído en forma decidida, con el agravante de no haber informado oportunamente a su capitán.

Que el capitán del "Buque del Sur" no es culpable del abordaje sino de infringir las disposiciones establecidas por el N° 1 del artículo 898 del Código de Comercio.

En conformidad con los artículos 1130, inciso segundo y 1133 del Código de Comercio y por existir contradicciones en las declaraciones de los principales inculcados protagonistas del abordaje, no habiendo absoluta certeza del desarrollo exacto de los acontecimientos y presumiéndose culpabilidad de los oficiales de guardia de puente de ambos buques, el costo del daño se repartirá por mitad, sin perjuicio del seguro si lo hubiere.

Se solicitó anotación en la Hoja de Vida de los oficiales de guardia de puente de ambos buques, indicando la responsabilidad que les correspondió en el abordaje.

