

mi amigo y compañero figuró en la Guía S, que era editada —por así decirlo— todos los sábados; al respecto, decía lo siguiente:

“Amonéstese al Guardiamarina Correa por su descuido al permitir que cayera su libreta de anotaciones de sondeos al agua, desde el muelle de pasajeros en Tomé”, y a continuación agregaba: “Felicitase al Guardiamarina Correa por su decisión e intrepidez al lanzarse al agua, en noche de invierno, recuperando la Libreta de Sondeos”.

ACCIDENTES NAVALES*

NAUFRAGIO DEL “AEGIS LION”

Juan González Sendra
Capitán de Alta Mar

Introducción

El 2 de agosto de 1973 el radioperador de la Estación Naval de Punta Arenas, que escuchaba la onda de socorro de 500 kilociclos, captó la señal de auxilio sos emitida por alguien cuya característica era 5 B 328, sin indicar posición. El radioperador anotó la hora, las 23:20, e informó esta novedad a sus superiores.

La Autoridad Marítima de Punta Arenas estimó que se trataba de la nave chipriota *Aegis Lion*, que debía encontrarse en el estrecho de Magallanes a la altura del faro Cooper Key y que había salido de Valparaíso con destino a Buenos Aires después de haber descargado 11 mil toneladas de azúcar procedente de Cuba. Al mismo tiempo, la Autoridad solicitaba a la Armada de Chile que la barcaza *Morel* acudiese al lugar a verificar la información.

Muy próxima a la zona del siniestro se encontraba navegando la M/N argentina *Río Abaucán*, que iba de Buenos Aires a Valparaíso y que a las 5:30 horas del 3 de agosto había entrado al paso Tortuoso e instantes más tarde avistado un bote al garete en la boca del canal Jerónimo, desde el cual les hacían señales de auxilio con linternas. Se trataba de uno de los botes salvavidas del *Aegis Lion*, con 33 naufragos y dos prácticos chilenos, los cuales fueron rescatados cuando ya experimentaban los efectos del agotamiento y enfriamiento después de casi ocho horas de permanencia en la embarcación bajo un tiempo chubascoso y con cerrazones de lluvia. Ellos informaron que el *Aegis Lion* había varado en el paso Tortuoso, proximidad del faro Morrión.

La barcaza *Morel* había iniciado su rebusca en las primeras horas del 3 de agosto, partiendo del faro Cooper Key hacia el este. A las 6:45 horas pide identificación, sin obtenerla, de una nave que viene con rumbo encontrado, resultando ser el *Río Abaucán*, que ya había recogido los naufragos. A las 8:15 horas la barcaza encuentra a la deriva el bote vacío de los naufragos y momentos más tarde avista al *Aegis Lion*, que ha derivado y varado en el cabo Crosstide, con 40° de escora a estribor. Una partida enviada a investigar las averías de la nave regresa sin lograr su objetivo por la excesiva escora

* Relatos verídicos de naufragios y accidentes navales ocurridos en aguas chilenas, basados en antecedentes fidedignos consultados por el autor y cuyo contenido es de interés por ser experiencias que es conveniente aprovechar.

y la inundación de las bodegas. El 4 de agosto el *Aegis Lion* se hunde en aguas profundas, no constituyendo peligro para la navegación según informe radial del comandante de la *Morel*. Los naufragos y los prácticos siguen a bordo del *Río Abaucán* hasta Valparaíso, donde se instruirá el sumario de este siniestro marítimo.

El sumario

Después de las diligencias practicadas por el Fiscal, tomadas las declaraciones a los testigos y examinados los documentos de prueba, se estableció que el *Aegis Lion*, nave chipriota de 8.397 toneladas de registro neto, bajo el mando de un capitán griego, tocó fondo en la costa del cerro El Morrión del paso Tortuoso, yendo a vararse y posteriormente hundirse en el cabo Crosstide, 3 millas más al este.

En el momento del accidente iban en el puente un práctico chileno y un marinero timonel filipino. No se encontraban presentes ni el capitán ni el piloto de guardia, a pesar de que el paso Tortuoso es uno de los tramos difíciles de la ruta, especialmente por las corrientes y tiempo borrascoso que allí prevalecen.

El accidente se debió a un tardío cambio de rumbo para tomar el *track* del paso Tortuoso, debido a una mala apreciación de la distancia a la costa. El práctico que gobernaba el *Aegis Lion* describe lo ocurrido según se indica a continuación.

“Siendo aproximadamente las 22:10 horas puse el radar en 6 millas, habiendo visto el faro Morrión a 4 millas de distancia, según el radar, y entré a la sala de derrota para cambiar la carta por el plano del paso Tortuoso y le solicité al timonel de retén que me trajera una taza de té; durante estos instantes pasarían unos tres minutos. Al salir un poco encandilado con la luz de la sala de cartas, vi el faro Morrión muy cerca, de acuerdo a mi primera estimación unos diez grados abierto por babor, por lo que ordené al timonel de inmediato cerrar la caña a babor, pasando claro la costa del cerro El Morrión, no así el promontorio del faro Morrión, donde el buque chocó con su banda de estribor, más o menos desde la mitad de su eslora hacia popa; esto se produjo a las 22:20 horas, siendo el andar del buque de 14,2 nudos, sacando por consecuencia que el buque no podía haber recorrido 4 millas, sino sólo 2,3 millas”.

El práctico declaró que traía el rumbo 125 verdadero, lo que indica que venía a medio canal y con el faro Morrión ligeramente abierto por babor, pero mientras estuvo en la sala de cartas la nave progresó hacia la costa sur de la entrada del paso Tortuoso y la caída que ordenó al reingresar a la timonera fue muy tardía, tocando fondo contra la parte más saliente de la costa. La nave fue abandonada por orden del capitán ante el inminente peligro de darse vuelta de campana como consecuencia de la rápida y pronunciada escora producida por vías de agua en el casco de la nave.

El Fiscal concluye en el siguiente dictamen:

— “Que el práctico de canales es responsable del accidente por ser quien llevaba la navegación en esos momentos y haber apreciado erróneamente la distancia a la costa del cerro El Morrión, no efectuando oportunamente la caída para cambiar rumbo y tomar el *track* del paso Tortuoso.

— Que le cabe responsabilidad al capitán por no encontrarse en el puente de mando cumpliendo con su obligación de controlar la navegación, especialmente en pasos difíciles, ni haber designado un piloto de guardia.

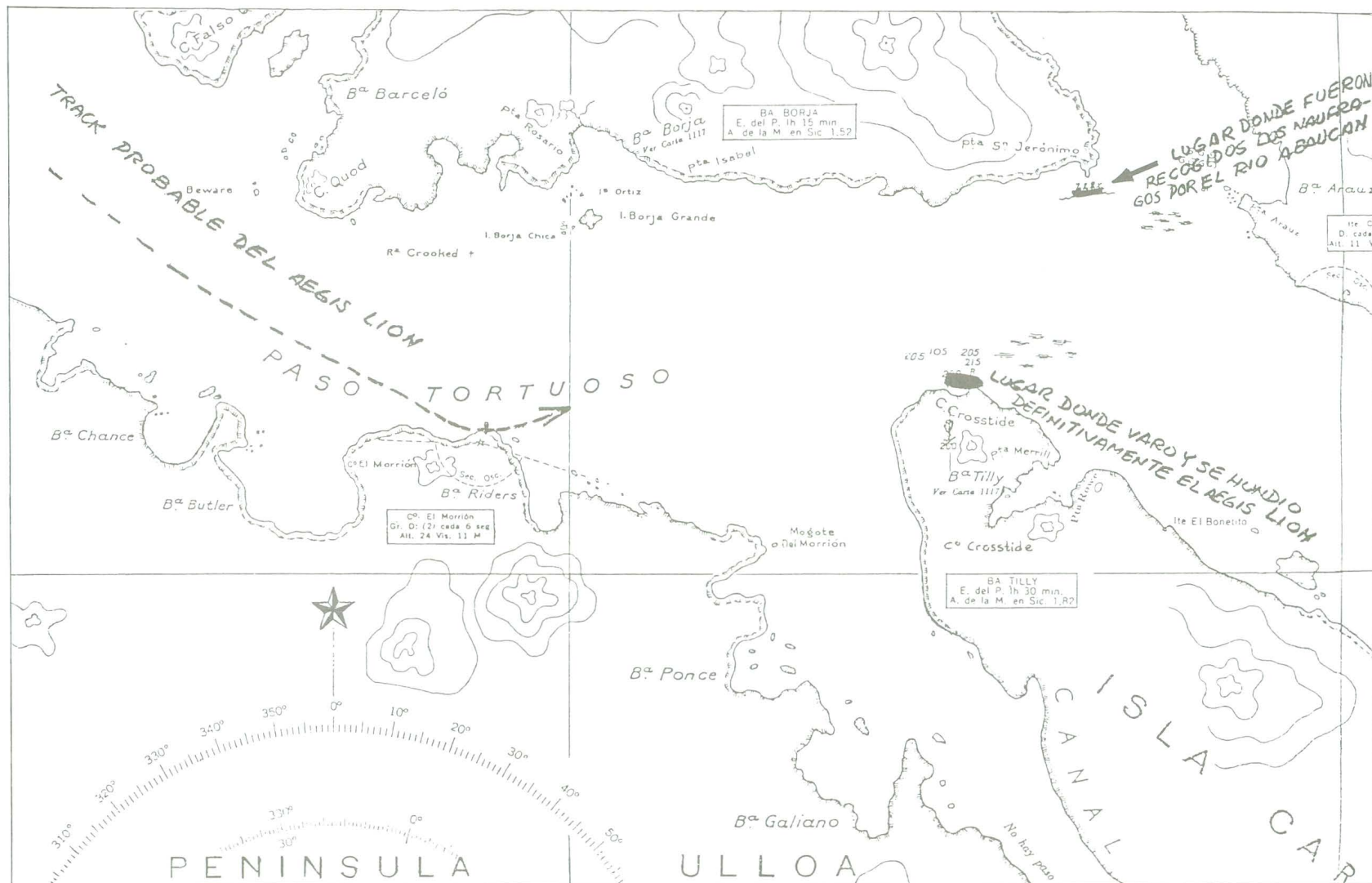
— Que le cabe responsabilidad al práctico autorizado de retén, porque conociendo las limitaciones del radar y dificultades para la lectura del compás magnético con el cual se navegaba, así como también las condiciones de tiempo reinantes, no tuvo la iniciativa de solicitar del práctico de guardia ser llamado para la navegación del paso Tortuoso, para cooperar en el control de la navegación”.

El Fiscal consideró como agravantes para el práctico de guardia no haber exigido la presencia en el puente del piloto de guardia ni la del capitán, ni haber requerido la concurrencia del otro práctico. La falta está clasificada como gravísima en el Reglamento de Disciplina: “Causar el naufragio de la nave como consecuencia de un error profesional”. En el caso del capitán concurren las siguientes agravantes:

a) No haberse hecho presente en el puente de mando a cubrir el turno de guardia que debía hacer de veinte a veinticuatro horas al no tener un tercer oficial.

b) No rescatar la carta de navegación en uso ni el bitácora de navegación.

c) No cumplir con el artículo 24 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje para la República, que a la letra dice: “El capitán y oficiales de una nave le prestarán amplia cooperación al práctico de puerto o canales, durante el tiempo que ejecute su labor, ya sea de practicaje o pilotaje.



El Fiscal pide sanciones para el práctico autorizado de guardia, el capitán de la nave y el práctico autorizado de retén.

El práctico de guardia no apeló a la sanción pedida por el Fiscal, pero en sus descargos hace resaltar las malas condiciones en que se encontraban los instrumentos de navegación del *Aegis Lion*, en especial el radar, con errores en la indicación de distancia, y acusa al capitán de preocuparse de sus obligaciones permaneciendo casi siempre en el camarote con su esposa.

El capitán presenta sus descargos por intermedio de un abogado defensor, puntualizando que:

a) El capitán no “abandonó” la guardia sino que “faltó a ella”, ya que no se constituyó en el puente cuando a las 20 horas fue avisado por el primer piloto, por lo que su falta sólo es grave y no gravísima.

b) No tuvo tiempo de rescatar el bitácora de navegación y la carta, debido a la rápida y pronunciada escora a estribor que hacía temer una inminente vuelta de campana. Recuerda que cuando abandonó el buque se embarcó en el bote sin necesidad de escala porque la borda estaba a tan sólo un metro del agua.

c) El capitán dice que cumplió en cuanto le fue posible con la obligación de cooperar con los prácticos durante el desempeño de sus funciones, como —por ejemplo— cuando acompañó a éstos en la maniobra de fondeo en bahía Tom.

En sus descargos, el práctico de retén argumenta que: “Si el práctico de guardia pudo haber tenido alguna dificultad debió hacerme llamar y ni él ni ninguna persona lo hizo. Sería inhumano y totalmente imposible que todo práctico tuviera que permanecer en el puente, cuando no le toca guardia, a través de todos los canales, salvo aquellos que la superioridad ha determinado como peligrosos.

Por otro lado, el práctico es un capitán con más de 20 años de profesión y ha ejercido más de 8 años como práctico de canales, por lo cual no era necesario que yo le acompañara en sus guardias, pues este señor podría haberlo tomado como una duda o desconfianza de su capacidad”.

El Fiscal consideró que los descargos presentados por el práctico de guardia no aportaban mayores antecedentes que disminuyeran su responsabilidad.

Con respecto a los descargos del capitán, el Fiscal discrepa con el defensor por considerar: “Que la circunstancia es agravante basándose en que el capitán fue llamado por teléfono por el primer piloto para hacerle entrega de la guardia, a lo que aquél dispuso que este oficial abandonara el puente, circunstancia que establece que fue el capitán quien se hizo cargo de las funciones de piloto de guardia”.

Más adelante el Fiscal agrega que el “capitán recibió la guardia de parte del primer piloto y luego se desentendió de ella, a tal punto que fue visto en la sala de máquinas después de las veinte horas del día del accidente por el aceitero de guardia, permaneciendo en ese departamento alrededor de veinticinco minutos”.

Con respecto al rescate de la carta de navegación y el bitácora, el Fiscal estima que el capitán tuvo la oportunidad para cumplir esta obligación, “...toda vez que de acuerdo a las declaraciones del práctico y del timonel de guardia el inculpado se hizo presente en el puente inmediatamente después del accidente, de manera que la carta de navegación y el bitácora, que se encontraban en la sala de cartas en el puente de mando, pudieron ser fácilmente rescatados sin pérdida de tiempo para el inculpado, inmediatamente después de haber decidido el abandono y hecho funcionar la alarma. Con respecto a la afirmación de que el capitán dispuso de tiempo suficiente, basta considerar las declaraciones de los testigos que corren en autos, según las cuales se demuestra que el inculpado fue uno de los primeros en embarcarse en el bote salvavidas. Por consiguiente, estima el Fiscal infrascrito que si el capitán no rescató estos importantes documentos fue por alguna de las razones que se indican a continuación: Por manifiesta mala intención, por precipitación en abandonar él mismo la nave y/o por olvido”.

Con respecto a la cooperación que se debe prestar a los prácticos, el Fiscal cita el informe del práctico de guardia cuando expresa que: “El capitán de la nave ordenaba en forma irregular a los pilotos concurrir al puente a efectuar su guardia, especialmente de noche. Por lo tanto, el hecho de que al práctico de guardia no se le prestara la cooperación obligada aumenta la responsabilidad del capitán debido a la mayor suma de voluntad que puso en la comisión de la falta, derivada de la circunstancia de que, aparte de que él por la naturaleza de su cargo debía estar en el puente de mando, era él mismo quien debió, en todo caso, disponer que un piloto lo reemplazara para cumplir con esta obligación”.

El Fiscal concluye en que los descargos presentados por el abogado patrocinante en defensa del capitán no proporcionan mayores antecedentes que disminuyan la responsabilidad del afectado.

Con respecto a los descargos presentados por el práctico de retén, el Fiscal estimó que: "El cargo que se le ha hecho al inculpado no tiene relación con la contravención de reglamentos, sino que con una falta de iniciativa para asumir la responsabilidad del éxito de la comisión encomendada a ambos prácticos.

En ninguna parte de los cargos se le dice que debió estar en el puente en todos los canales; explícitamente, se hace referencia al paso Tortuoso.

El Fiscal infrascrito está en condiciones de afirmar que no es efectivo lo que expresa el inculpado, pues el práctico de guardia no tiene ocho años como práctico de canales, sino que solamente once meses de acuerdo con los registros del servicio. El inculpado no tiene claro el concepto de la mutua cooperación y asistencia que deben prestarse los prácticos entre sí para obtener el total éxito de la comisión".

Por consiguiente, el Fiscal estima que los descargos presentados por el inculpado en nada alteran la responsabilidad del cargo que se le hace en la Vista Fiscal.

El Fiscal de la Dirección del Litoral y Marina Mercante manifestó estar plenamente de acuerdo con la Vista Fiscal de la causa y que no cabría la formación de una Corte Marítima, debido a que las causas que motivaron el accidente han quedado totalmente esclarecidas en el sumario.

El Director del Litoral y Marina Mercante resolvió de acuerdo a las conclusiones de la Vista Fiscal, modificando solamente la sanción pedida para el práctico de guardia, la que resultó aumentada.

* * *

En este accidente, la investigación fue llevada a cabo con toda minuciosidad por el Fiscal, llegando a determinarse exactamente su causa y responsables. No obstante, al leer el expediente llama la atención:

— La irresponsabilidad del capitán en la conducción de su nave, la que raya en la inmoralidad profesional cuando se recibe de la guardia por teléfono y no concurre al puente a desempeñar sus funciones; cuando mañosamente no rescata el bitácora del puente ni la carta en uso y es el primero en abandonar la nave ante el peligro de hundimiento. Además, en el sumario se comprobó que los instrumentos de navegación estaban en pésimas condiciones; baste mencionar que el girocompás estaba fuera de servicio y el compás magnético magistral tenía desvíos mayores de 10°, lo que significa que sus errores no estaban compensados. En este aspecto, la nave se encontraba innavigable. Ignoramos si esto habrá pesado en la liquidación del seguro.

— La actuación del práctico de guardia, que al aproximarse un importante cambio de rumbo —con tiempo chubascoso— para tomar un paso cuya peligrosidad está indicada en la carta 1109, abandona la timonera por varios minutos, como igualmente que al declarar que fue a cambiar la carta por el plano falta a la verdad, si como es de suponer usaba la carta 1109 del Instituto Hidrográfico de la Armada, ya que en ella aparece el paso Largo —en el que debería ir navegando por lo menos desde dos horas antes— y también a diferente escala el plano del paso Tortuoso, por lo que la operación de traspaso de la situación se presentaba sumamente sencilla, en la misma carta. El error de abandonar la "vigilancia al exterior" y sumergirse en la sala de cartas en situaciones difíciles es propio de pilotos inexpertos al comienzo de su carrera, pero es inexcusable en un práctico de canales, el que debiera ser capaz de llevar la navegación "vigilando la proa" y echando una ojeada a la carta de navegación doblada en la parte pertinente y sostenida con una mano; así lo hacen los "pilotos" del mar del Norte, que llevan en sus bolsillos una carta de navegación personal debidamente actualizada y con las anotaciones de las rutas que les parecen procedentes.

