

## ACCIDENTES NAVALES\*

### VARADA DEL "CABO PILAR"

Juan González Sendra  
Capitán de Alta Mar

El once de diciembre de 1973 el buque-tanque *Cabo Pilar* navegaba desde Valparaíso a San Vicente llevando un cargamento de 59.295 toneladas largas de petróleo crudo de importación procedente de La Salina, Venezuela. Después de cena, el Capitán marcó en la carta de navegación un punto veinte millas al norte del faro Gualpén, para que cuando la nave estuviera en él se le avisara. De acuerdo con el andar de la nave, esto ocurriría poco después de las cuatro de la mañana. A las 22 horas, antes de acostarse, tomó una pastilla de Mogadón, resto de una receta que se le había dado durante una hospitalización en Curasao debido a que sufría de frecuentes insomnios. Según declaró en el sumario, su intención era tener un descanso reparador ante la próxima maniobra a efectuarse al día siguiente.

A las 4:30 horas el *Cabo Pilar* estaba en el punto y el Primer Piloto, cumpliendo lo dispuesto en el Libro de Ordenes del Capitán, le dio telefónicamente el aviso correspondiente. El aviso fue repetido a las 5 y a las 5:15, sin que el Capitán apareciera en el puente, por lo que el Piloto de Guardia puso en "atención" a la máquina a las 5:38, comunicando esto telefónicamente al Capitán, quien manifestó que subía inmediatamente; el Piloto comenzó a tomar la recalada al puerto y colocó la máquina "despacio avante". La mar estaba llana, el viento en calma, claridad de aurora y buena visibilidad.

Entrando a San Vicente y a la cuadra del faro Gualpén paró la máquina y como el Capitán aún no apareciera, puso "media fuerza atrás" a las 5:51 y toda fuerza atrás a las 5:52, dándole el aviso correspondiente por teléfono. Cuando estimó que el buque estaba sin viada siendo las 5:55, el Piloto ordenó "para" a la máquina. Eran las 6:12 cuando subió al puente el Capitán, imponiéndose de la situación que se vivía. El Piloto le entregó la nave indicándole que estaban "más a estribor" del punto de recalada donde abordan los prácticos, porque el metalero *Illapel*, fondeado a la gira en la bahía, restringía el área de maniobra. El Capitán puso la máquina muy despacio avante y cerró a babor con intención de dejar al metalero por babor pasándolo por la popa para dirigirse al terminal. Pero la nave solo cayó hasta el 139 después de 7 minutos y se detuvo; se dio "toda fuerza atrás" y continuó inmóvil, por lo que el Capitán supuso que estaban varados y se dio comienzo a la rutina: Verificar estanqueidad, sondar los costados y calcular la marea del puerto para el reflujo. Evidentemente, el *Cabo Pilar* se había varado en los fondos someros del lado sur de la bahía, donde la carta indica amplios bancos con sondas de 10 metros. Hacia las 10 de la mañana, con la pleamar, se efectuó un intento de zafar sin resultados; después de lo cual el Capitán cayó en *shock* nervioso.

## El sumario.

La declaración del Capitán es coincidente con los hechos tal como han sido relatados, pero agrega que *el ecosonda* situado a popa le acusaba "agua suficiente para estar a flote en esa parte, por lo que continué dando toda fuerza atrás para tratar de todas maneras de zafar la proa; al mismo tiempo instruí al Primer Piloto que corriera el máximo de carga desde proa hacia popa, calculando los esfuerzos en el Stress Finder". También manifestó el Capitán que no calculó las mareas del puerto porque el calado máximo del terminal es 42 pies y la nave tiene su calado limitado a 38 pies para el cruce del canal de Panamá.

El Fiscal estableció que el Cuerpo de Prácticos y el Jefe de Operaciones de la Empresa habían resuelto iniciar la maniobra de amarre al terminal a las 10 horas de la plea, por lo que la nave había entrado anticipadamente 4 horas antes de ella, con un calado de 11,35 metros a proa y 11,96 a popa, evolucionando sobre un bajo indicado con 10 metros en la carta. También, por declaración del propio Capitán, queda establecido que al llegar al puente apreció "visualmente y de acuerdo a la práctica" que el buque se encontraba prácticamente en el track de entrada y por "apreciación" en el radar que el *Illapel* estaba asimismo más adelante en el track, a 3,5 cables al suroeste de la boya Roca Burdeos. El Capitán no reconoce su error de apreciación al situar su nave "a ojo" erróneamente, sino a efectos de una corriente extraordinaria que lo desplazaba.

El Fiscal establece en sus Considerandos;

—Que el andar del buque es normal y nada indica la presencia de corrientes extraordinarias como declara el Capitán, sino que está de acuerdo a lo expresado por el Ingeniero de Cargo al estudiar el resbalamiento obtenido en la navegación. Que ha quedado establecido que el Primer Oficial actuó en forma negligente y desatinada demostrando su inexperiencia al no tomarlas más elementales medidas de precaución al aproximarse al puerto: No dio el aviso a la máquina con una hora de anticipación para haber cambiado a combustible de maniobra (Diesel). No usó los instrumentos para fijar la posición de las naves surtas en la bahía con la debida anticipación. El vapor *Illapel* estaba bien fondeado y no obstruía el acceso normal a la bahía; no calculó las horas de mareas del puerto. El haber llamado en reiteradas ocasiones al Capitán y pese a que éste, habiendo contestado a sus llamadas, no se hacía presente en el puente, le debió haber indicado que algo anormal le ocurría, debiendo haber tomado medidas oportunamente para detener el buque fuera de la entrada de la bahía, o en su defecto haber navegado hacia alta mar mientras inquiría que ocurría.

Así mismo considera que el primer oficial desestimó la inercia del buque a toda carga, lo que unido al desconocimiento de que estaba próximo a una baja de sicigia le hizo cometer un nuevo error al *dejar* transcurrir casi 5 minutos desde que pasó a la cuadra de Gualpén hasta que ordenó "media fuerza atrás" (5;51). Dice el Fiscal que: corrobora mi apreciación de que el

buque aún estaba con viada adelante después del "para" de las 5:55, internándose en el banco, el hecho de que nuevamente ordenó "muy despacio atrás" a las 5:57 y "toda fuerza atrás" a las 5:59, manteniendo así la máquina hasta las 6:13, en que se presentó el Capitán en el puente de gobierno.

—Que el Capitán una vez informado de las novedades por éste (el Primer Oficial), actuó atolondrada y precipitadamente, pues sin haberse cerciorado en forma fehaciente de su situación, teniendo instrumentos para ello, procedió a dar muy despacio avante a las 6:14, con el propósito de caer a babor para pasar por la popa del vapor *Illapel*, el que estaba realmente de este-sureste y a 4,8 cables de la posición estimada a la ligera por el Capitán.

*El Capitán resulta responsable por no haber considerado el cálculo de mareas, no haber situado bien su nave y las otras que estaban fondeadas. Agrega el Fiscal: Fue también negligente y poco previsor al ingerir medicamento para descansar y relajarse, sabiendo que tendría que ser llamado al puente de madrugada para la recalada.*

—El Fiscal considera que la nave varó entre las 5:55 horas y los primeros minutos en que estuvo dando "atrás a toda fuerza" antes que el Capitán se constituyera en el puente. Al respecto dice: Que corrobora esta apreciación el hecho de que si el barco hubiera estado a flote habría tomado arrancada durante los 13,5 minutos, en que estuvo con todo fuerza atrás y que esta arrancada e inercia y consiguiente no habría podido ser contrarrestada en los siguientes seis minutos en que el Capitán trató de gobernar con máquina "muy despacio avante", entre las 6:14 hasta las 6:20 horas, en que consideró que el barco estaba varado, por lo que queda así establecido que al Primer Oficial le cabe responsabilidad en la varada del mencionado barco.

El Fiscal pide tres meses de suspensión de título para el Primer Oficial y seis meses para el *Capitán*, como *asimismo notificar a las Compañías Armadoras, instruyéndolas en el sentido* de que se abstengan de solicitar autorizaciones a la Autoridad Marítima para cubrir plazas de responsabilidad a bordo con personal que carezca tanto del título respectivo como de la experiencia necesaria para *desempeñarse* con la debida idoneidad en resguardo de los propios intereses tanto como de la *seguridad* de la vida humana en el mar.

La Autoridad Marítima Superior aprobó lo obrado por el Fiscal y las responsabilidades por él determinadas, con la excepción de las consideraciones sobre la forma como el Primer Oficial *maniobró en la recalada, exonerándolo de culpa. El Director del Litoral determinó: Que le cabe total responsabilidad* en la varadura de la nave al Capitán por los siguientes motivos: a) Tener el mando de la nave b) No llegar oportunamente al puente he mando estando el buque en recalada, c) Falta de preocupación al no ordenar calcular las mareas para el puerto, d) Maniobrar la nave sin percatarse de la situación en que se encontraba.

Que le cabe responsabilidad en el accidente al Piloto por los siguientes motivos: a) No tomarlas medidas necesarias de seguridad para ese tipo de nave, al no llamar a otro oficial al puente, viendo que el Capitán no se presentaba, b) No dar aviso con anticipación a la máquina que se maniobraría.

Concordamos plenamente con lo demostrado por el Fiscal en el sentido de considerar que cuando el Capitán subió al puente la nave estaba varada. En efecto, la máquina había estado "toda fuerza atrás" durante 16 minutos cuando el Capitán comenzó a gobernar. No hay excusa posible para que el Primer Oficial haya gobernado sobre el bajo fondo de 10 metros, cometiendo un error garrafal de navegación, en día despejado, con buena visibilidad y contando con los excelentes instrumentos del Cabo Pilar, que estaba navegable en un ciento por ciento. Estuviera el Capitán en el puente o no, no hay excusa para llevar la nave sobre un extenso bajo fondo y situar en forma errónea otros buques surtos en la bahía. La última situación que muestra la carta de navegación usada es a las 5:47.

Nos habría gustado que el Fiscal hubiese preguntado al Primer Oficial por qué razón dejó de situar la nave; tenía el faro Gualpén, el muelle de la CAP, la boya Roca Burdeos, las luces del terminal petrolero a la vista y un repetidor del girocompás a cada banda del puente del Cabo Pilar; un par de demarcaciones habrían bastado para situar el buque en su verdadera posición. Concordamos en asignar al Capitán toda la responsabilidad del accidente, ya que no tiene excusa su ausencia del puente de mando a la recalada a San Vicente, pero la conducción de la nave por el Primer Oficial fue desastrosa. Estimamos que lo más sensato hubiese sido proceder como sugiere el Fiscal: parar el buque fuera de la entrada de la bahía o en su defecto haber navegado hacía alta mar mientras inquiría qué ocurría.

Un aspecto que no aclara el Fiscal es la razón por la cual el Cabo Pilar entraba a puerto con una anticipación de cuatro horas, casi coincidiendo con la hora de la bajamar de sicigias y perigeolunar.

Una buena información de la hora de la maniobra habría tenido como consecuencia que la nave hubiese esperado fuera de la bahía, como acostumbran hacerlo estas grandes naves, hasta cerca de la diez horas.

También nos llama la atención la declaración del Capitán cuando dice que al sentirse varado dio toda fuerza atrás y ordenó al Piloto aligerar carga a proa ya que la popa flotaba libremente. Con un cargamento de 59.295 toneladas largas los ullages de los estanques de Cabo Pilar quedaban muy reducidos como para esperar un cambio de asiento importante mediante trasvasije de carga hacia popa.

Finalmente, con respecto al Mogadón ingerido por el Capitán creemos que los exámenes en "vigencia", aun cuando contemplan el estado físico general, no asignan la importancia debida al estado del sistema nervioso y síquico del tripulante.