

y recalcar a Chaitén a las 8, exactamente a la hora que esperaban en tierra las autoridades locales, los jefes y oficiales del Regimiento "Sangra" y el personal del Servicio Militar del Trabajo.

Al despedirse, el Ministro Videla agradeció las atenciones dispensadas a bordo y, tomándome de un brazo, me dijo: —Lo felicito, Teniente, tiene Ud. un buen buque y una mejor dotación... Gracias por cederme su camarote... Le prometo que dormiré mejor que nunca... No sentí ni el ruido de los motores...

— Nada tiene que agradecer, Sr. Ministro —respondí— Eso era lo menos que podía hacer por Ud...

— Comprendo —replicó—. Ahora dígame, ¿cómo se las arreglan los marinos para ser tan puntuales y llegar a todas partes "exactamente" a la hora prevista? Supongo —agregó— que es sólo cuestión de regular el andar...

— Es parte de la tradición naval, Sr. Ministro —contesté con convicción—.

— Hay otra cosa que me llamó la atención —insistió—. ¿Es normal llevar "toda" la carga a popa?—

— Bueno —respondí imperturbable—, estas barcasas están diseñadas para vararse y conviene navegar "sentado", para alcanzar mayor velocidad.

— Lo fácilito por su buque y por sus respuestas —me dijo amablemente el Ministro—. Cada día se aprende algo nuevo —agregó cavilante—.

— Contra maestre, toque "atención" —ordené, intentando "capearle" a otra aguda pregunta.

El Ministro saltó a la ballenera.

— Patrón, a las órdenes del Sr. Ministro —ordenó el Oficial de Guardia.

Cuando la ballenera se largó del costado, el Contra maestre tocó "pasó". El imponente volcán Corcovado devolvió el eco del silbato del pito mariner, cuando la *Llanos* ya levaba anclas y enfilaba hacia el canal Desertores en demanda de su puerto base, después de cumplir su comisión "sin novedad".

## ACCIDENTES NAVALES\*

# VARADA DEL "CABO TAMAR"

Juan González Sendra  
Capitán de Alta Mar

## Introducción

 El B/T *Cabo Tamar*, de 35.047 toneladas de registro grueso, al mando de su Capitán arribó a la bahía de San Vicente, procedente de Ecuador, el día 6 de julio de 1978, quedando fondeado a la gira en el puerto exterior en espera de la hora de la pleamar. Las condiciones de tiempo eran malas, con viento del norte a noroeste de 27 nudos y fuertes marejadas, por lo que la Autoridad Marítima cerró todos los puertos del área a las 22:40 horas.

Ese mismo día, a iniciativa del armador y a pesar que el puerto se encontraba con cierre total, se gestionó la entrada del *Cabo Tamar* al terminal petrolero. Se contaba con la anuencia del práctico, el

---

\* 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.

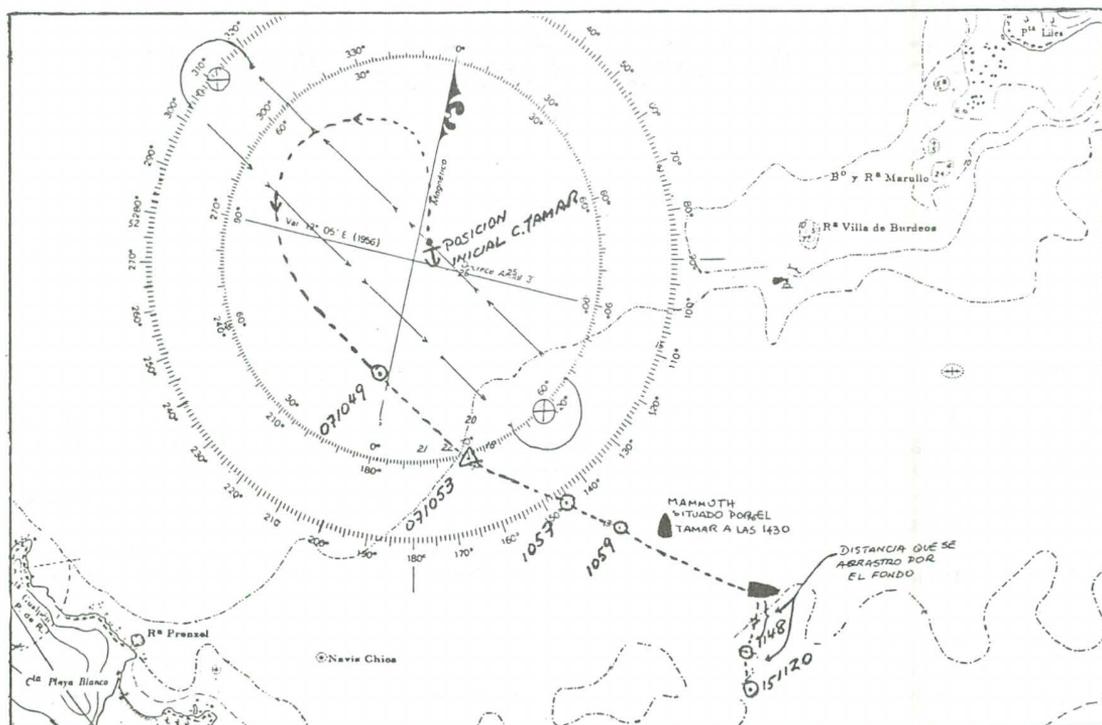
que avisó que esperaba a la nave dentro del puerto. Con el ancla clara, el *Cabo Tamar* comenzó a maniobrar a las 10:47 horas con timón a babor para entrar a puerto con máquinas despacio y luego, durante tres minutos, a media fuerza, para seguir con los rumbos 130 y 125 preestablecidos, lo que indica que la nave mantuvo su ruta mientras navegó con el viento y mar por la popa; pero cuando trató de caer más a babor para tomar el rumbo 075 de entrada, pasando por la popa de un buque fondeado en las proximidades del canalizo de acceso, abatió rápidamente por efectos del viento y mar sobre su costado, varando finalmente en el veril de 13 metros cuando eran las 11 horas, estando al 086 a 1,44 millas del faro Gualpén y a 2.060 metros de la Playa Lengua, donde empezó a arrastrar fondo, perdiendo todas las condiciones evolutivas, aun cuando usó toda la potencia de la máquina para tratar de salir de la emergencia.

Después del mediodía del 7 de julio la nave informó que se encontraba varada al 096, a 1,67 millas del citado faro y a 1.360 metros de la Playa Lengua. Ocho días después, cuando el Oficial Hidrógrafo de la Segunda Zona Naval hizo un sondeo alrededor de la nave y fijó nuevamente su posición, ésta se encontraba varada al 099, a 1,87 millas del faro Gualpén y a mil metros de la Playa Lengua; la nave arrastró fondo en el banco de arena en una distancia de mil metros, aproximadamente, atravesada a la mar en la dirección del oleaje que entra a la bahía de San Vicente; sufrió averías en la obra viva y comenzó a derramar petróleo; los equipos de descarga estaban inutilizados.

El puerto siguió cerrado hasta el 9 de julio y el *Cabo Tamar* fue abordado por personal de tierra el día 10, comprobándose que 21 de los 33 estanques de carga estaban deformados. El día 12 llegaron los aseguradores del casco, contaminación y riesgos y los agentes de salvataje. El día 14 el derrame ascendía a 5.282 toneladas, por lo que el buque fue alijado por el *B/T Punta Arenas II*.

El 15 de julio la contaminación en las playas tenía una extensión de 7,5 kilómetros. Los técnicos recomendaron el alije total de la nave, la colocación de mil metros de barrera flotante para alta mar y que se removiera el arena contaminada de las playas, lo que se inició el día 16.

El 23 llegó a San Vicente el remolcador holandés *Smit Pioner* para participar en las faenas de reflotamiento. El 24 se informa a Londres la pérdida total constructiva y el derrame de 10 mil toneladas de crudo. El 29 la nave fue reflotada después de tres intentos, pero sus averías eran de tal



magnitud que de todos modos fue declarada irrecuperable. Se calculó que el derrame alcanzaba las 12.781 toneladas de hidrocarburos.

Referente a la contaminación, la Dirección del Litoral envió a la zona a su representante y al Asesor Regional de IMCO, quienes fijaron como medida inmediata disponer 100 tambores de dispersantes y dos equipos de dispersión, de la armada, 4 mil metros de barrera flotante para impedir que se extendiera el petróleo y absorbentes para mil toneladas cerca de la costa. Setenta y cinco tambores de dispersante existentes en el país fueron llevados a Concepción.

El PANDI-TOPF, aseguradores de contaminación del armador, puso en Londres una orden por 100 tambores de dispersante y dos dispersadores pequeños. El 26 de julio entran en operación en diferentes embarcaciones tres equipos dispersantes; toda la bahía de San Vicente está cubierta de petróleo y alta mar hasta 10 millas al norte. El último dispersante pedido no llegó ni fue necesario porque el alije redujo los derrames y la nave desvaró el día siguiente.

## El sumario

La Corte Marítima estimó que: a) La varada se originó por la temeraria decisión del Capitán de entrar a puerto con mal tiempo; la maniobra se vio además entorpecida por disminución de la visibilidad por chubascos; b) hubo mucha demora en tomar acción después de la varada, ya que sólo el 13 de julio el armador firmó contrato con la empresa de salvataje y el alije se inició el 16 del mismo mes, nueve días después del accidente; c) durante los intentos de reflotamiento se produjeron los mayores derrames sin que fueran instaladas barreras flotantes. El Capitán resultó responsable, con las siguientes agravantes:

- a) Las condiciones de tiempo eran malas desde hacía 24 horas.
- b) Entrar a puerto estando éste cerrado por la Autoridad Marítima.

En cuanto a las consecuencias de la varada, el derrame ascendió a 12.781 toneladas.

Se encontró al armador responsable de no hacer esfuerzos para minimizar el daño al no colaborar en la limpieza de la playa y restringir el dispersante entregando cifras de derrames menores que las oficiales.

La Corte pidió aplicarle una multa a beneficio Fiscal de 600 mil pesos oro por la varada y 800 mil pesos oro por su responsabilidad en las consecuencias, de acuerdo con los artículos 142, 143 y 149 al 151 del Decreto Ley N° 2222 de 1978 (Ley de Navegación), que prohíben absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas o relaves de minerales u otras materias nocivas o peligrosas de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en puertos, ríos y lagos.

La Ley de Navegación, en su artículo 150, establece que las multas no excederán un millón de pesos oro; si la infracción está contemplada en los artículos III, IX u otros del OILPOL, aprobado por el Gobierno de Chile por Decreto Ley 1807 de 1977, la multa puede elevarse a cinco millones de pesos oro.

La sentencia aclara que corresponde a la Dirección del Litoral hacer cumplir, dentro de la jurisdicción nacional, el Convenio para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, acuerdo internacional llamado OILPOL, así como sus enmiendas de los años 1962 y 1969. El Director observa que el *Cabo Tamar* infringía el citado convenio al no llevar un Libro de Hidrocarburos.

Asimismo, dicha sentencia expresa que habiendo el armador respondido civilmente por los daños ocasionados con los derrames o vertimientos a terceras personas, solucionando extrajudicialmente las pretensiones planteadas por éstas, sin tener que recurrir al Tribunal Especial creado en el párrafo 4° del título IX de la mencionada Ley de Navegación, con mayor razón debió responder entonces al daño ecológico.

Se resolvió sancionar al Capitán, Primer Piloto, Práctico de Guardia, Gobernador Marítimo de Talcahuano y a la compañía armadora.

La Causa de la varada del *Cabo Tamar* fue llevada en forma exhaustiva y minuciosa, tanto en sus aspectos náuticos cuanto en la parte legal correspondiente al derrame de petróleo que siguió a ella. Por lo tanto, sólo se harán algunas consideraciones a la luz de las nuevas disposiciones que regulan la contaminación de las aguas del mar.

Vimos que el Gobierno de Chile, a través de la Dirección del Litoral y Marina Mercante, aplicó una multa al armador basándose principalmente en la Ley de Navegación, que prohíbe derramar petróleo en el mar. Como se trataba de una nave chilena no era necesario invocar el Convenio OILPOL, del que nuestro país es signatario.

En cuanto a las "compensaciones por contaminación", vemos que el armador tenía un Seguro de Contaminación PANDI-TOPF que operó sin problemas, de acuerdo a lo expresado en la Sentencia. Ignoramos el monto de las cantidades pagadas.

Actualmente, el armador puede ingresar a TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution), que es un acuerdo entre armadores para indemnizar por sumas hasta 16,8 millones de dólares. Es un acuerdo privado y voluntario de los armadores. Esta responsabilidad se cubre con un seguro.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 (Civil Liability Convention, CLC) es una obligación internacional legal de los armadores que se ejerce a través de los Gobiernos contratantes. La responsabilidad se limita a 17,8 millones de dólares.

Para interponer una demanda de indemnización ante TOVALOP se formula una reclamación certificada al Capitán del buque-tanque y para el caso del CLC se hace ante tribunales del Estado contratante.

También existe en la actualidad el Contract Regarding and Interim Supplement for Tankers Liability (CRISTAL), que es un convenio suscrito por los dueños de la carga (compañías petroleras) para suplementar los fondos disponibles para reembolsar los gastos en que incurran los armadores de petroleros en indemnizar daños de terceros, después que se hayan agotado los fondos de otros regímenes. Tiene un límite máximo de 36 millones de dólares.

El Fondo Internacional de Compensación por Contaminación de Petróleo, de 1971, es un acuerdo internacional que suplementa al CLC hasta por un total de 59,4 millones de dólares, y se financia por medio de contribuciones de los consignatarios del petróleo dentro del territorio del país contratante.

