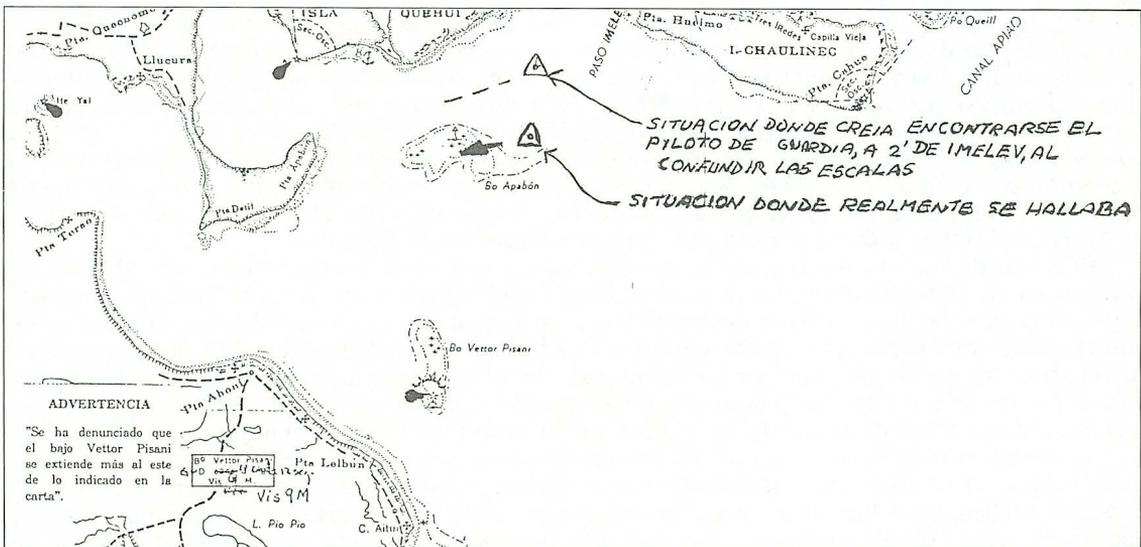


VARADA DE LA MOTONAVE "ISABELLA"

Juan González Sendra
Capitán de Alta Mar

El 23 de febrero de 1979 la motonave *Isabella*, de 1.212 toneladas de registro grueso, realizaba uno de tantos viajes de itinerario fijo entre Puerto Montt y Punta Arenas con escala en Chonchi. A las 6 horas la nave progresaba hacia el oeste encontrándose al sur de la isla Chaulinec, próxima al canal Lemuy que debería tomarse para navegar hacia el norte hasta recalar en Chonchi. En esos momentos el Piloto de Guardia era el Primer Oficial, quien —según sus propias declaraciones— iba navegando a "distancia de radar". Tenía calculado que debía mantenerse a dos millas y media del faro Imelev para pasar a medio freo entre la costa (isla Quehui) y el bajo Apabón. Le preocupaba no ver el faro Imelev, así es que salió de la timonera para escudriñar el horizonte por estribor. A su regreso al puente confundió la escala del radar que estaba en el rango de distancias 12/2, creyendo que estaba en 6/1 y que gobernaba para pasar a 2 millas de Imelev; lo hizo a cuatro, dando el rumbo justamente sobre el bajo Apabón, que debía dejar por babor.

En la difusa luz del amanecer el timonel vio unas siluetas por la proa y amura de estribor, avisando inmediatamente al Piloto, quien creyó se trataba de embarcaciones de pesca sin luces; miró con los prismáticos para verificar, distinguiendo claramente las rocas que afloraban con la bajamar.



* 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.

Ordenó parar las máquinas y dar toda fuerza atrás. Se sintió el roce suave de la varada en arena; la máquina siguió dando atrás pero el *Isabella* estaba ya firme en el fondo, por lo cual el Piloto ordenó parar la máquina. En esos instantes llegó el Capitán, el cual tomó el control de la nave ordenando al timonel despertar a los oficiales y contra maestre y verificar si existían averías y otras medidas rutinarias en caso de varada, como sondear y verificar si existían filtraciones en las bodegas. El Segundo Oficial calculó las mareas favorables para zafar la nave, resultando ser plea a las 12:45 del día 23 de febrero. El buque se había varado casi con la bajamar, por lo cual resultaría relativamente fácil zafarlo aprovechando las amplitudes de la marea que en ese lugar y fecha del año alcanzan los cuatro metros aproximadamente. A las 8 de la mañana se recibió de guardia el propio Capitán, ya que no llevaban Tercer Piloto, y alrededor de las 9 horas, creyendo que el buque flotaba, dio atrás con la máquina tocando rocas por la aleta de estribor, sintiéndose un impacto violento. La máquina fue detenida rápidamente y no se volvió a mover hasta las 10:15, en que el buque flotó completamente y comenzó a navegar en demanda de Chonchi.

El sumario

El Fiscal tomó declaración al Capitán, Primer Oficial, Segundo Piloto, timonel; efectuó algunas diligencias, como adjuntar en autos copia del bitácora de puente e informe pericial acerca de los daños sufridos por la nave, que eran: Abolladuras a proa, ambas bandas, flecha 30 a 35 mm, sin vías de agua en el casco. Daños en la hélice: Tres de sus cinco aspas dobladas y quebradas hacia popa en una longitud de 12 a 15 cm. El Fiscal considera: *Que el accidente se debió al error cometido por el Primer Piloto al confundir las escalas del radar, lo que ocasionó que la nave saliera del track y no cambiara el rumbo en forma oportuna, siendo ésta una falta grave por negligencia profesional.*

Que con los mismos medios de prueba señalados se determina que al Capitán de la nave "Isabella" le cabe responsabilidad profesional al no dar cuenta inmediata del accidente a la Autoridad Marítima y por efectuar movimientos con la máquina para intentar zafar la nave, sin esperar la plea, lo que ocasionó nuevos daños a la nave.

El Gobernador Marítimo de Chiloé ordenó reabrir la investigación para considerar la Hoja de Vida de los inculpados y agregar los datos meteorológicos de la zona para el día 23 de febrero. Estos nuevos antecedentes no hicieron variar la Vista Fiscal, elevándose la causa a la Autoridad Superior, siendo devuelta al Gobernador Marítimo de Chiloé el 14 de mayo para que fuera reabierta y se incluyera el tráfico de mensajes oficiales originados por el accidente y el croquis indicando la posición del buque antes y después de vararse.

El Director del Litoral anota: *Se evidencia falta de acuciosidad por parte del Fiscal, en la investigación de los motivos que llevaron al Capitán a mover el buque sin que antes hubiera realizado sondeos esperando condiciones de marea más favorables, o por último haber tratado en cualquier forma de situarse realmente sobre el lugar físico. Se debe tener presente que estos movimientos de máquina, ordenados por el Capitán, fueron los que mayor daño ocasionaron a la nave.* Agrega la Autoridad Marítima Superior que: *Al Capitán debió tomársele declaración en calidad de inculpadado, ya que en todo accidente al Capitán de la nave se le presume responsable, más aún como queda demostrado en la presente investigación, que existió negligencia profesional por parte de éste.*

A continuación, el Director ordena al Gobernador reabrir el Sumario.

El Fiscal designado efectuó las diligencias agregando en autos el croquis con el track de navegación del *Isabella* durante su varada y una nota del Capitán de este buque en la que manifiesta que "se revisó el archivo de la radioestación y el bitácora, en los cuales no existen antecedentes de que a través de este medio se cursara tráfico entre los días 22 al 25 de febrero de 1979, que se relacione con el accidente sufrido por la nave. La nueva Vista Fiscal mantiene los considerandos y la sanción para el Primer Oficial y aumenta la misma en el caso del Capitán, agregando en los cargos que no realizó sondeos antes de mover la nave y que no se situó realmente en el lugar físico".

A esta altura de la causa, el Capitán presenta sus descargos, no así el Primer Oficial, quien toma conocimiento de la Vista Fiscal declarando que se encuentra conforme con la sanción propuesta. El Capitán manifiesta que esperó llegar a Chonchi para avisar del accidente porque la distancia era muy pequeña y estima que la maniobra de mover el buque estuvo correcta, que le permitió zarpar sin novedad; que la nave sufrió todos sus daños en el momento de la varada y no después, según se comprobó posteriormente en el dique. Sostiene además el Capitán que no venía al caso situarse en "lugar físico"; el bajo Apabón, donde estábamos varados, dice, es muy conocido en la zona y está perfectamente ubicado en la carta.

En sus Considerandos, el Fiscal manifiesta que los antecedentes en autos y la apelación del Capitán no aportan mayores antecedentes que puedan hacer variar la Vista Fiscal.

El Gobernador Marítimo de Chiloé conoce el sumario y emite su resolución, manteniendo los considerandos del Fiscal Administrativo, ya discutidos, con las enmiendas posteriores, y aumenta la sanción propuesta para el Capitán.

El Auditor de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante emite el 29 de abril un pronunciamiento acerca de la causa, el que en sus partes sobresalientes dice: *Que las causas y responsables de la varada, objeto principal de la presente Investigación Sumaria Administrativa, se debió a un error cometido por el Primer Piloto de la nave, quien por 'olvida cambiar' las escalas del radar de la nave ocasionó que ésta se saliera del track y no cambiara de rumbo en forma oportuna y navegara dos millas fuera de rumbo y encallara sobre el bajo Apabón.*

Que no está claramente determinado si los daños producidos fueron consecuencia directa de la varada u ocurrieron posteriormente con motivo de haberse ordenado dar marcha atrás a fin de zafarla.

El Auditor opina que existe desproporción entre las sanciones pedidas para el Capitán y el Primer Oficial, ya que este último es el único responsable de la varada que es el objeto de la Investigación Sumaria. Reconoce el Auditor que posteriormente hubo factores que son de la exclusiva responsabilidad del Capitán, pero éstos no tienen en modo alguno la relevancia para aconsejar una sanción notoriamente mayor que la que se propone para el principal y único responsable de la varada.

Finalmente, el 8 de mayo, el Director General del Territorio Marítimo emite su resolución acogiendo todos los considerandos del sumario y la recomendación del Auditor, rebajando la sanción al Capitán a la mitad de lo propuesto por el Gobernador Marítimo de Chiloé, manteniendo la del Primer Oficial.

Queda demostrado en el sumario que la causa del accidente del *Isabella* fue un error de navegación cometido por el Primer Oficial. No nos satisface, sin embargo, su solución jurídica de centrar dicho error en el "olvido del cambio de escala" en que habría ocurrido el principal inculpado. En efecto, si el citado oficial hubiera llevado en todo momento la navegación de acuerdo con las normas más elementales de este antiguo arte, un solo error u "olvido" no habría bastado para producir la varada del *Isabella*. Cuando la nave va siendo situada constantemente por los distintos instrumentos de que se dispone: Radar, demarcaciones visuales, radiogoniométricas, cuidadosa estima u otros, una confusión de escala en el radar dará una situación fuera de la línea de rumbo de la nave que el Piloto revisará de inmediato permitiendo detectarla. En verdad, cuando la nave va siendo situada con la frecuencia que la navegación por estos peligrosos canales requiere, el margen de equivocación o posición errónea se reduce a un mínimo sin significación, máxime cuando como, en este caso, se cuenta con la ayuda del radar y se navega con tiempo despejado y mar llana. La responsabilidad cae entonces con fuerza en el Capitán, pero no por causas como no dar cuenta "a tiempo" de la varada, como concluye el Fiscal, sino por permitir a los oficiales de guardia una navegación descuidada, cómoda y perezosa al no situarse permanentemente como es su deber. En casi todas las cartas de navegación presentadas a los tribunales que investigan accidentes marítimos resalta la escasez de "situaciones". Es común observar una posición a la hora exacta y después... otra sobre la roca o bajo de la varada.

