

ACCIDENTE MARITIMO BT. "METULA"

(Acaecido el día 09 de Agosto del año 1974 a las 2216 horas en el Banco Satélite, ubicado en el lado norte del acceso suroeste de la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes – Chile)

A.- DATOS DE LA NAVE.

Armador.

Empresa de Petróleos Curaçaosche Sheepvaart Maats subsidiaria de Shell.

Características.

| | |
|------------------------------|------------------------|
| TRG. | 104.378,42 |
| DW. | 206.717 LT |
| Eslora | 325,345 metros |
| Manga | 47,160 metros |
| Calado Máximo | 18,995 metros |
| Calado Actual | 18,995 metros |
| Potencia | 28.000 SHP a 85 RPM |
| Año de construcción | 1969 |
| Cargamento de petróleo crudo | 276.388 M ³ |

(Destinado al Terminal de la Empresa Nacional del Petróleo en el puerto de Quintero).

B.- RESUMEN DE LOS ACAECIMIENTOS.

La nave efectuaba una travesía desde Arabia Saudita a Chile transportando petróleo crudo. Durante su estadía en Ciudad del Cabo, el capitán recibió desde su oficina matriz, informes detallados de otros dos capitanes de naves de la compañía que ya habían navegado por el Estrecho de Magallanes en naves similares. Pese a que estos informes se habían distribuido y habían sido estudiados por los oficiales, el capitán no había analizado con los oficiales el tema de la implantación de diversas medidas que sugería el informe. Diez días antes del arribo, el capitán comunicó a los agentes en Valparaíso su ETA a la estación de prácticos en la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

El antes referido informe especificaba que la hora era un factor muy importante porque permitiría al buque atravesar la Primera Angostura en horas del día y con marea creciente casi en pleamar. Sin embargo, como sucede frecuentemente, los planes preparados por el capitán quedaron a la deriva, puesto que cuando se encontraba a 8 millas de la estación de prácticos, recibió una comunicación avisándole que los dos prácticos –que en ese momento se encontraban piloteando la MN. "Thyella", procedente de Valparaíso con rumbo al este– estaban demorados y arribarían a su nave con un atraso de 10 horas.

La nave arribó a la bahía Posesión, donde debía embarcar dos prácticos de canales, aproximadamente a las 1100 horas del 09 de agosto. Ambos prácticos de canales lo hicieron con retraso a la hora prevista, pudiendo embarcar recién a las 1920 horas. Cuando los

prácticos finalmente llegaron a bordo, iniciaron de inmediato el pilotaje manifestando que no tenían objeción de ninguna especie para navegar las Angosturas de noche.

Durante el tránsito, se encontraban en el puente, además de los prácticos y el timonel, el capitán y un oficial de guardia. Los dos repetidores de radar eran ocupados por los dos prácticos quienes controlaban la navegación de la nave mediante situaciones periódicas por distancias de radar y demarcaciones que marcaban en su propia carta de navegación chilena. Mientras tanto, el capitán había advertido varias discrepancias al comparar su carta de navegación del Almirantazgo con la chilena que llevaban los prácticos. Posteriormente se descubrió que estas discrepancias eran aparentes y causadas por la diferencia en los sistemas de cuadrícula de las cartas. Esto provocó cierta confusión en la mente del capitán, y perdió tiempo valioso en verificar la navegación que realizaban los prácticos.

Al salir de la Primera Angostura y teniendo el faro que en esa época existía en la punta Satélite cercano a su través, los prácticos obtuvieron una situación que dio 1 cable a estribor de la derrota trazada en la carta de navegación; con apenas un minuto de diferencia, el capitán obtenía situación que le indicaba encontrarse 2 cables a estribor de la derrota trazada. Una nueva situación de los prácticos, aproximadamente tres minutos más tarde, les confirmó encontrarse más a estribor de la derrota trazada. En estas condiciones, trazaron un rumbo tangente el veril de los 20 metros e iniciaron la caída a estribor al rumbo 242° que correspondía efectuar de acuerdo a la derrota trazada; después de ello, una nueva situación, al dar aún más a estribor, les evidenció la necesidad de una enmienda a la banda contraria, cayendo ahora a babor al rumbo 239° y luego otra al rumbo 235° casi inmediatamente después. Pese a las rectificaciones de rumbo realizadas, la nave varó en el bajo fondo denominado Banco Satélite a las 2216 horas. Las condiciones eran: viento calma, mar llana, buena visibilidad, la estoa de bajamar se produciría en la bahía Santiago a las 2221 horas; además, todo el instrumental de la nave y sus sistemas de propulsión y de gobierno se encontraban en buenas condiciones.

C.- CONSECUENCIAS DE LA VARADA.

Las averías en la obra viva de la nave fueron de extrema seriedad y produjeron un gran derrame que afectó seriamente el medio ambiente marino; además, el día 11 de agosto, por efecto de las corrientes de marea, se produjo un desplazamiento y cambio de proa de la nave que le produjo más daños aún, inundándose totalmente, entre otros, el departamento de la máquina hasta el nivel del mar. Todo lo cual produjo una grave contaminación por petróleo.

La nave permaneció largo tiempo en la posición de varada, debiendo recurrirse a un equipo de técnicos y de remolcadores traídos del exterior para su desvarada y sacarla de ese lugar. Finalmente, fue puesta a flote y remolcada a un puerto para su desguace.

No hubo desgracias personales, pero sí hubo grandes preocupaciones, enormes inquietudes, y lamentablemente, una enorme contaminación del medio ambiente marítimo.

Este accidente marítimo está considerado entre los grandes siniestros que han producido grave daño al medio ambiente marino.

D.- RESULTADO INVESTIGACION POSTERIOR.

La investigación posterior abarcó todos los aspectos de pilotaje y propios de la contaminación marina; pero se reseñan los aspectos del pilotaje solamente. Se explicó cómo debería haber sido la planificación del viaje de un buque de ese porte, tanto por la gerencia de flota armatorial como por el capitán de la nave. Analizó la navegación en las diversas secciones del Estrecho, la exactitud de la situación, la confiabilidad de las cartas de navegación, las condiciones meteorológicas y de marea y las características de la nave en aguas someras (ancho de la vía, estabilidad de gobierno, desviación fuera del track durante las caídas, pérdida de velocidad, efecto del viento), tan esenciales en una navegación de este tipo.

- Algunos aspectos sobre los cuales se criticó al capitán fueron:
 - 1.- Pese a que se había hecho circular entre los oficiales los detalles acerca de travesías previas de buques de porte similar de la compañía por el Estrecho de Magallanes, no se trazó un plan para duplicar las guardias o para la distribución de las diversas tareas entre los oficiales de cubierta. En otras palabras, hubo falta de planificación del viaje y de organización del puente.
 - 2.- El capitán no debió haber aceptado el consejo de los prácticos de iniciar inmediatamente el pilotaje después de que éstos se embarcaron. Antes de ingresar a la Primera Angostura del Estrecho, él debió haber analizado con los prácticos el asunto de si las horas diurnas eran adecuadas, tomando en cuenta el estado de la marea, y la hora a que se pasaría por las Angosturas. Él, además, debió haber estudiado de antemano el plan de navegación propuesto por los prácticos y haberse familiarizado con la nueva carta de navegación chilena que recién había recibido. También, debió haber informado a los prácticos de las características de maniobrabilidad o evolutivas de la nave.

Finalmente, en conocimiento de que ambos prácticos recién habían concluido una comisión de pilotaje en una nave con rumbo al este, debió haberse dado cuenta de que ambos necesitaban descansar y que sufrían de fatiga mental; estos importantes puntos también se podrían haber tratado durante una conversación preliminar.
 - 3.- El capitán debería haber verificado la navegación efectuada por los prácticos en forma más cuidadosa, y debió haberles dejado en claro cuál de los repetidores de radar estaría a su disposición, y cuál era el requerido por su oficial de guardia.
- Las causas de la varada se debieron a:
 - 1.- Mal control de la navegación de la nave.
 - 2.- Errores de apreciación de pilotaje al efectuar el cambio de rumbo a estribor, precisamente hacia donde estaba el peligro, en circunstancias que las situaciones previas demostraban que la nave navegaba desplazada a esa banda, y con clara tendencia de continuar derivando en esa dirección; posible existencia de una corriente que hizo abatir la nave hacia el banco Satélite, a pesar de que el hecho sucedió en las cercanías de la estoa de bajamar.

3.- También se apreció que existían algunas diferencias cartográficas entre la carta de navegación chilena y la inglesa.

- También sugirió lo siguiente:

1.- Preferir la navegación por radar empleando lo que se conoce como Técnica del Índice Paralelo (Parallel Index); un método más expedito, rápido y exacto que la transferencia de distancias y demarcaciones desde la pantalla del radar a la carta de navegación, que en todo caso va siempre más atrasada.

2.- Mejoramiento de las ayudas a la navegación en el Estrecho de Magallanes, por ejemplo, con la instalación de un mayor número de balizas respondedoras de radar (racones).

3.- Atención al necesario descanso de los prácticos antes de iniciar una nueva comisión de pilotaje.

E.- MEJORAS PARA EL PILOTAJE.

Finalmente, de esta triste experiencia y respondiendo a las conclusiones obtenidas en la investigación posterior, se desarrolló lo siguiente, respecto del pilotaje:

1.- Se mejoró el balizamiento del Estrecho de Magallanes en su totalidad, con énfasis en la Primera y Segunda Angosturas. Por ejemplo, se reemplazó la baliza luminosa de la Punta Satélite por un pilar fondeado en el veril suroeste y exterior del banco del mismo nombre –adonde varó el BT. “Metula”–, señal que además, está provista de un respondedor de radar (racon).

2.- Respondiendo a nuevas exigencias de la Autoridad Marítima, las lanchas de transferencia de prácticos han sido reemplazadas por nuevas de mejores capacidades operacionales, lo que permite los embarcos y desembarcos de prácticos en condiciones meteorológicas más adversas, permitiendo que esta asistencia esté disponible desde y hasta la bahía Posesión.

3.- Para asistir la navegación de las naves en el tramo comprendido entre la boca oriental del Estrecho de Magallanes y la Primera Angostura, cuando los prácticos de canales no están a bordo, se ha implementado un sistema de ayuda a la navegación basado en radares instalados en tierra, desde adonde dichos prácticos pueden apoyar a los capitanes.

4.- Se corrigió el procedimiento de designación de los prácticos de canales, de modo de evitar que efectúen comisiones sucesivas para asegurar un apropiado descanso previo.

5.- La cartografía nacional e internacional del Estrecho de Magallanes oriental es hoy en día coincidente.

F.- CONCLUSION FINAL.

El Estrecho de Magallanes constituye una vía segura para la navegación de todo tipo de naves, constituyendo una alternativa que permite ahorrar muchas horas de navegación y los malos tiempos del Cabo de Hornos.

NOTA.

Cabe señalar, que el año 2004 el USS. CVA RONALD REAGAN cruzó el Estrecho de Magallanes en su viaje inaugural y fue el primer navío de este tipo que empleó esta ruta.

Valparaíso, 25 de Octubre del 2005.-

Ernesto R. AGUAYO Aninat
Práctico Autorizado de Canales
Chile
raguayoa@vtr.net