



Lecciones aprendidas

del accidente del EXXON VALDEZ en relación con el practicaaje



Plataforma petrolera EXXON VALDEZ. (Foto: imago images/ZUMA Press)

Luis Martínez Azcárate¹; Juan Manuel Soltau Ospina²

Desde el principio de los tiempos, acerca del practicaaje marítimo y fluvial muchos se han preguntado ¿si se requiere abordo el piloto o no?

En la actualidad se sigue formulando esa pregunta cuando se habla principalmente de los barcos autónomos, de los convoyes fluviales o de las dragas, cuando estos superan en su tamaño las 200 toneladas de registro bruto (TRB).

El problema y la discusión inician cuando los capitanes de las embarcaciones sienten que pueden maniobrar solos en puertos restringidos o en canales que, sin ser tan restringidos, admiten la aplicación de toda la tecnología moderna para evitar un encallamiento o colisión. El capitán siente orgullo profundo de conocer la nave y la tripulación como a la palma de su mano; siente amor y respeto por su profesión, y alcanza a cuestionarse interiormente: ¿cómo así que un piloto práctico viene a asesorarme en un trabajo que puedo realizar?, ¿he navegado solo en condiciones más difíciles, entonces por qué no lo he de hacer acá?

¹ Capitán piloto maestro del Puerto de Buenaventura.

² Vicealmirante (RA), presidente de la Asociación de Pilotos Prácticos de Colombia (Anpra). Correo electrónico: jsoltauospina@gmail.com

Cuando esta reflexión interior se lleva a los armadores o a las autoridades marítimas, o sin que medie la reflexión, los administradores y gerentes de las empresas piensan de buena fe que sus capitanes pueden navegar sin práctico y se complica aún más el debate, porque siempre en el mundo moderno se está buscando “reducir costos”, “hacer más eficiente la administración”, “integrar las cadenas logísticas”, y el práctico y las empresas de practicaje y agencias generan un costo, ya que requieren estándares de formación y capacitación.

Si bien es cierto que el capitán conoce lo que se señaló arriba, y hasta puede haber estudiado el puerto a través del *Sailing Directions* (Derroteros) o los *Guide to Port Entry* (Guías para entrar a puerto), o haber navegado por la zona en varias o muchas ocasiones, en esa lógica se omite un importante detalle: los puertos cambian y las condiciones de marea, corriente, tráfico, normas, infraestructura, condiciones meteorológicas se transforman con frecuencia inusitada.

Cambios diarios y mensuales que requieren estar presentes permanentemente. Los pilotos prácticos son los que conocen las bahías, ríos, ensenadas, terminales y muelles de un puerto específico donde se está atracando. Y es un conocimiento detallado, según la hora, mes y día. Cambios que no alcanzan a ser escritos, difundidos, memorizados y aprendidos antes de la llegada de un capitán.

En el mundo han ocurrido accidentes por la falta de un práctico abordo; pero el más significativo, el que tuvo impacto a nivel global e hizo que la humanidad recordara las razones de la existencia del práctico, y tomara nueva y renovada conciencia, fue el accidente del buque tanque EXXON VALDEZ.

Esa conciencia llevó a despertar y pensar que todos estamos abordo de esta “nave” llamada Tierra; que requiere de supervisión y cuidados para seguir existiendo como un planeta vivo, dinámico, que permita una interrelación en todo lugar del mundo.

El buque petrolero EXXON VALDEZ salió de la terminal petrolera en Alaska, Estados Unidos, a las 21:00 horas del 24 de marzo de 1989 con destino a California. Uno de los prácticos del puerto guió a la embarcación a través de los “Valdez Narrows”, antes de abandonar la nave y devolver el control a Joseph Jeffrey Hazelwood, capitán del barco.



Poco después de las 23:00 horas, Hazelwood dejó al tercer oficial de cubierta a cargo del puente de mando, pero, aparentemente los miembros de la tripulación no habían descansado lo suficiente. El barco estaba en piloto automático y usó el sistema de navegación que había sido instalado por la compañía constructora del barco. El canal de salida del barco estaba cubierto por icebergs, así que el capitán Hazelwood solicitó permiso de la U.S. Coast Guard para salir a través de la vía de entrada; decisión poco ortodoxa, pero común para los petroleros en esas áreas. Viene la pregunta: ¿Por qué el práctico se desembarca cuando el canal de doble vía podría estar aún más restringido en esa época del año?

Cuando el EXXON VALDEZ pasó Busby Island, el tercer oficial ordenó poner el timón a estribor, no advirtió que todavía estaba conectado el piloto automático y el barco no giró. Siguió avanzando por el canal. Dos veces los vigías advirtieron cuál era la referencia del faro que marcaba el arrecife, pero él no cambió, ni verificó sus órdenes anteriores.

Pasados 4 minutos de las 24:00 horas, el buque golpeó el arrecife de coral conocido como Bligh Reef, situado en el Prince William Sound, y derramó cerca de 10.8 millones de galones de crudo. Los daños siguen presentes en el ambiente marino en la actualidad.

El incidente se calificó como desastre y mostró las debilidades normativas, técnicas y administrativas para atender un derrame de esa magnitud. Se afectó de manera delicada el ecosistema, la pesca y el turismo.



En el mundo han ocurrido accidentes marítimos por la falta de un piloto práctico abordo, siendo uno de los más impactantes el del buque tanque EXXON VALDEZ. (Foto: Coast Guard EE UU)





¿Por qué en canales restringidos de este tipo no había un práctico abordo?

Es obvio que tras una tragedia vienen los análisis de los hechos; cuando se concluyen las pesquisas se encuentran las causas directas, las causas indirectas, los imprevistos y los errores en la toma de decisiones, por la manera como se evalúa y administran los riesgos. A veces son las personas, otras veces son las organizaciones, en ocasiones son las autoridades y para casi todos los casos cada uno de los anteriores tiene una parte de responsabilidad.

Ese es el caso del EXXON VALDEZ. Inicialmente se desató el “infierno” jurídico sobre el capitán, quien inicialmente fue acusado de haber consumido licor más allá de lo permitido por las regulaciones federales. Más adelante fue declarado libre de responsabilidad, lógicamente, después de investigar todas sus actuaciones como capitán.

Al oficial de guardia, en el puente, se le acusó de no tomar las decisiones correctas mientras navegaba por el estrecho; si bien es cierto ello, la comisión de investigación lo declaró no culpable, pues él tomó y dio las órdenes que creyó correctas para compensar la deriva del buque y regresarlo de esa forma al canal.

La compañía Exxon también fue acusada, y entre los temas se ventilaron la solicitud de desembarcar



Tras el grave incidente marítimo, la compañía Exxon fue acusada por la solicitud de desembarcar los prácticos en zonas peligrosas; por la responsabilidad de los pagos de los seguros y los daños ambientales; por las políticas de descanso del personal abordo, y por la escasa cantidad de tripulantes a bordo para realizar tareas de gran esfuerzo, entre otras.

los prácticos en zonas peligrosas; la responsabilidad de los pagos de los seguros y los daños ambientales; las políticas de descanso del personal abordo, y la escasa cantidad de tripulantes a bordo para realizar tareas de gran esfuerzo, entre otras.

Fue acusada la U.S. Coast Guard porque el equipo del Vessel Traffic Center no era adecuado, debido a su antigüedad, escaso mantenimiento y a las muchas reparaciones improvisadas. También porque esa agencia federal no mantenía un control de tráfico adecuado en el Prince William Sound.

Si hubiera habido práctico a bordo se sabría que en esa época del año los deshielos del glacial Columbia crean una corriente que la hace derivar en la dirección al bajo; por esta razón, ni el capitán, ni el tercer oficial, ni la empresa, ni la autoridad marítima, ni el planeta hubieran sufrido una tragedia de estas magnitudes. El simple desconocimiento de esas condiciones meteorológicas y oceanográficas marinas particulares descubrieron todos los errores y fallas.

Aunque el cambio de emplazamiento de la estación de prácticos a Rocky Point se hizo bajo la excusa de mejorar la seguridad de los prácticos, la verdad es que, un mes antes del accidente, la modificación fue solicitada por la Exxon con el sano propósito de ser económicamente más competitivos, ya que sus capitanes “tenían suficiente experiencia



El servicio de practica de soporte a aspectos claves para la seguridad en la navegación marítima.

“y habían navegado muchas veces ese canal” (¿Suena conocido el argumento?). Esto se tradujo en un descenso de los servicios de practica de mientras el buque pasaba por el Bligh Reef, donde obviamente se necesitaba un conocimiento local profundo.

Se concluyó, después de muchos años, que desplazando la estación de prácticos hacia el sur del Bligh Reef se garantizaría la presencia en el puente de cada uno de los buques que pasaran por el arrecife de un oficial con el conocimiento local necesario. El seguimiento que se hace habitualmente de la cantidad y del tamaño de los hielos que se desprenden del glaciar Columbia es inadecuado para la seguridad de los buques que transitan por la zona, por ello un piloto que haya navegado mucho tiempo por esos canales conoce los movimientos³.

Por ahorrar US\$5.000 del servicio del piloto, se asumieron gastos e indemnizaciones por más de US\$3.000.000. Los prácticos, sus conocimientos y actuar en la maniobra están para proteger la carga, la nave, la vida humana y el medio marino.

El desarrollo mundial ha llevado a un crecimiento exponencial del transporte marítimo y fluvial, pero las infraestructuras, mantenimiento de canales navegables, publicaciones náuticas, normatividad,



El conocimiento local y profundo del piloto práctico le aporta eficiencia y rentabilidad a la navegación en términos de seguridad a las navieras.

leyes y tratados no han crecido al mismo ritmo, mientras que el tamaño de los buques sí.

Es esta necesidad de transportar en la forma más eficiente y rentable en tiempo, modo y lugar, lo que hace que, sin importar los años de avances tecnológicos existentes en el mundo marítimo y fluvial, se recurra a un elemento tan antiguo, que conoce los barcos, los canales, el ambiente y los detalles del tráfico, sumados a su percepción de la marinería y la maniobra: el piloto práctico. 🏠

³ Datos tomados de 'Análisis de la Evolución de la Normativa Internacional de Contaminación por Hidrocarburos', escrita por Antonio Oramas Ibáñez en julio 2015.