

059 – Colisión, un encuentro de 4 millones de euros

Al llegar a la embocadura del Río Weser, de camino a Bremen, embarcamos al práctico y navegamos río arriba. Es de día, la visibilidad es buena y es mi turno de guardia. El Capitán también está en el puente. El puerto está a la vista y ya casi hemos llegado.

Para dejar espacio a un barco que viene río abajo, el práctico pide un poco de timón: "timón a la derecha, diez".

En francés, igual que en castellano, no decimos "babor" o "estribor" en las órdenes de timón, sino "izquierda" y "derecha", lo cual evita cualquier confusión de palabras.

El timonel acusa recibo de la orden y da 10 grados de timón a estribor. Como el barco no cambia de rumbo, el práctico pide más timón. El timonel repite la instrucción y aplica un poco más de timón.

Miro el indicador de la caña del timón y veo que estaba en cero, el timón recto, ¡en línea con el eje de la quilla!

Saltando al puesto de la rueda de timón, veo que el timonel no ha cometido ningún error, sino que el sistema de timón eléctrico está averiado. Conecto inmediatamente el dispositivo hidráulico, pero también permanece inerte, al igual que el mando de pulsadores eléctricos. Como último recurso, conecto el piloto automático, pero nada. Enfrente, el buque descendente se acerca peligrosamente. Podemos leer su nombre: Zonnekerk.

Pongo nuestro buque marcha atrás para detenernos, indicando a nuestra máquina, mediante el telégrafo (chadburn), que se trata de una maniobra de emergencia.

Por medio de nuestra sirena, el práctico envía una señal auditiva de no maniobrabilidad al buque descendente.

El Corviglia está casi parado y ahora sólo avanza a uno o dos nudos. El Zonnekerk, en cambio, se desplaza río abajo a velocidad normal, pero más rápido que nosotros.

Por mi parte, salto de la pasarela para echar el ancla a proa y echo a correr, recogiendo de paso al carpintero. ¡Un "cien metros" digno de los Juegos Olímpicos!

Una vez en el castillo de proa, suelto el ancla de estribor y bloqueo la cadena. La tensión de la cadena es enorme y el freno echa humo. Un vistazo me indica que la colisión con el otro barco es inminente. El capitán grita en italiano por el altavoz del megáfono: "¡Vetene via, vetene via!" Será la última transmisión del sistema, y lo único que me queda es esconderme detrás del imponente molinete y esperar lo que creo que va a ser un choque.

De hecho, no hubo tanto choque como esperaba, ni tampoco sacudida. La masa de los dos barcos era tan enorme que simplemente se destrozaron mutuamente con un gran estruendo.

La parte delantera del Corviglia, que era muy bulbosa, actuó como un abrelatas en las superestructuras del Zonnekerk.

Mil trozos de metal y madera salieron volando por encima de mi cabeza con un fuerte estruendo, y luego se hizo un enorme silencio.

Salí ileso, así como el carpintero que estaba conmigo detrás del molinete.

Los remolcadores pronto nos rodearon y nos ayudaron a atracar. Obviamente estábamos en estado de shock y aún no entendíamos qué había podido pasar.

Nos enteramos de que sólo hubo daños materiales en el barco que habíamos abordado, porque por suerte no había nadie en los camarotes que habían sido destrozados por nuestra proa: todos los marineros estaban comiendo en el comedor, situado en la otra banda.

Descargamos nuestras mercancías y al mismo tiempo se hacía la investigación de los Asuntos Marítimos, en presencia de varios expertos, el superintendente que había venido inmediatamente de Lausana, las aseguradoras y representantes del astillero, que tendría que efectuar las reparaciones lo antes posible. De hecho, se solicitó inmediatamente una plaza en el dique seco para no prolongar nuestra escala más de lo necesario. El tiempo es oro, como dice el refrán, y en este caso es aún más cierto.

Estamos en Alemania, y las discusiones se desarrollaban en el idioma del país o en inglés. El capitán no se sentía a gusto en ninguno de los dos idiomas y me pidió que me encargara de todo, incluido el interrogatorio de los distintos marineros que presenciaron el accidente.

Me cedió su despacho y vi a nuestro valiente comandante Adesso paseándose de un lado a otro por su salón, mientras yo me sentaba en su sillón, manteniendo conversaciones con todas las personas implicadas.

Mirando atrás, me resulta difícil comprender cómo un joven oficial de 25 años como yo pudo recibir semejante tarea y semejante responsabilidad. Gracias por su confianza, mi querido Comandante.

Durante los interrogatorios, hago de intérprete y a veces incluso tengo que ser astuto. Por ejemplo, el timonel habla suizo-alemán y francés, pero tengo que mantener la situación bajo control para evitar errores. Así que traduzco las preguntas del alemán o el inglés al francés, pidiendo al timonel que responda sólo en francés. Luego traduzco su respuesta al idioma del entrevistador. El marinero entendió perfectamente la situación y el problema general. Su comportamiento fue impecable, a pesar de que podría haber respondido directamente en Schwyzerdütsch a las preguntas formuladas en alemán del norte (Plattdeutsch).

Siempre es importante evitar las malas preguntas y, sobre todo, las respuestas equivocadas.

La investigación técnica demostró que habíamos sufrido un fallo eléctrico en el motor de nuestro dispositivo de timón y que no había habido ningún error humano.

De hecho, fue el fallo de la pieza de veinte centavos lo que causó los daños, que ascendieron a cuatro millones de francos.

En el mundo marítimo, esto es lo que llamamos un "caso fortuito". Es una de las causas de exoneración de responsabilidad enumeradas en el Convenio de Bruselas de 1924. El concepto es más amplio que el de "fuerza mayor".

También es una cláusula que figura en los conocimientos de embarque, según la cual el armador no es responsable de los daños en caso de tormenta o caso fortuito.

Así que no fuimos responsables de las consecuencias de esta colisión, lo cual es un alivio para todos, incluido yo, que era el Oficial de guardia cuando se produjo la avería.

No obstante, me alegré de haber comprobado cuidadosamente que todos los equipos del puente funcionaban correctamente antes del suceso y de haber anotado debidamente mi inspección en el diario de a bordo.

P.-A. Reymond© 2015 / 2024



Daños a la proa



rumbo rio arriba



Vista general de los daños en el carguero Corviglia