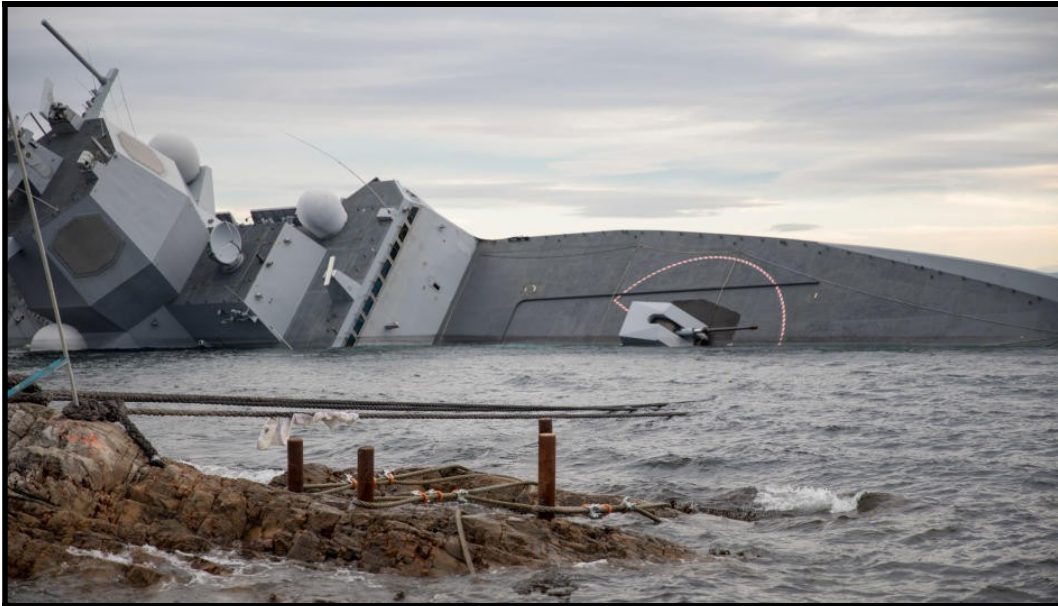


## **SOBRE EL ACCIDENTE DE LA FRAGATA NORUEGA**



A las 04.02 horas del jueves 8 de noviembre tuvo lugar un accidente marítimo a la salida de la terminal petrolera del fiordo de Hjeltefjord. Navegando a 17 nudos, la fragata noruega "Helge Ingstad" colisionó con el petrolero "Sola TS" de 100.000 toneladas y 250 metros de eslora. Se presenta a continuación una traducción comentada del registro de los mensajes cursados por radio entre los buques e instalaciones implicados en los hechos.

"Fedje VTS" es el centro responsable de controlar los movimientos de los buques en el denso tráfico del fiordo. El petrolero "Sola TS", poco después de abandonar la terminal, solicita que se le informe acerca de un barco que está entrando y se dirige hacia él. Recibe la respuesta 10 segundos más tarde:

- No, es un... No tengo ninguna información sobre él. No ha comunicado nada. Lo tengo en la pantalla, pero no tengo información sobre él, no... ¿okey?

La radio guarda silencio durante 43 segundos.

El radar no solo proporciona al centro de control la imagen del contacto desconocido, sino también su velocidad: avanza a 17 nudos. Al mismo tiempo, el "Sola TS" ha alcanzado los 7 nudos. Ambos buques navegan a rumbo de colisión. El petrolero solicita de nuevo información y el centro le responde:

- Es posible que sea la fragata "Helge Ingstad". Viene del norte y es posible que esté entrando...

En ese momento falta un minuto y medio para la colisión. El "Sola TS" pregunta por la radio si es la "Helge Ingstad" la que se dirige hacia él. La fragata lo confirma 5 segundos más tarde. El petrolero le dice a la fragata:

- ¡Caiga a estribor rápidamente!

La respuesta de la fragata es:

- Estoy demasiado cerca de las rocas.

- ¡Caiga usted a estribor. Usted puede...!

Hay 7 segundos de silencio radio hasta que la fragata habla de nuevo:

- Caeré unos grados a estribor cuando nos crucemos... a estribor.

El petrolero lanza un nuevo mensaje:

- ¡"Helge Ingstad": tiene que hacer algo. Se está acercando demasiado!

El mensaje es seguido por 15 segundos más de silencio. Luego, el petrolero habla de nuevo:

- ¡"Helge Ingstad"! ¡Caiga a estribor!

Y 3 segundos después insiste:

- ¡Vamos a tener una colisión!

Y vuelve a hablar 15 segundos más tarde:

- Era un barco de guerra. Lo he golpeado.

Después de esto, el contacto con la "Helge Ingstad" es esporádico. La fragata informa al centro de control:

- He dado la alarma. Trato de controlar la situación.

- Okay. Infórmeme lo antes posible.

La fragata avanza hacia la costa a 5 nudos. Pasados 7 minutos desde la colisión, otro barco dice haber oído decir a la fragata:

- Tenemos un problema. Hemos chocado con un objeto desconocido. Estamos sin propulsión.

El centro de control dice:

- Entiendo que la "Helge Ingstad" ha colisionado con el "Sola TS" y avanza hacia la costa sin propulsión. ¿Ha sufrido daños?

Poco después, la fragata responde:

**- Estamos haciendo lo que podemos, pero necesitamos ayuda urgente.**

Inmediatamente se le envía el remolcador "Ajax", que manifiesta tener problemas para encontrar a la fragata. Ésta envía un nuevo mensaje:

**- Estamos muy dañados, necesitamos ayuda inmediata.**

Otro barco, el "Tenax", informa al centro de control:

**- Hemos visto una luz brillante en el costado de la fragata. Tiene un agujero en la cámara de máquinas.**

Pronto, la fragata lanza por radio el "mayday". Han pasado 15 minutos desde su colisión con el "Sola TS".

El petrolero sólo sufrió daños en el escobén de estribor y en el bulbo.



El traductor de estos mensajes añade los siguientes comentarios a título personal:

El "Sola TS" salía de la terminal petrolera a poca velocidad y escoltado por un remolcador, mientras la "Helge Ingstad" entraba en el fiordo a rumbo opuesto y a 17 nudos.

Al ir a colisión proa con proa, ambos buques estaban obligados a caer a estribor, pero ninguno lo hizo. El petrolero tenía otros tres buques cercanos por su banda de estribor, y la fragata manifestó estar muy cerca de las rocas. Tampoco ninguno de ellos redujo la velocidad. Un petrolero

de 100.000 toneladas no tiene frenos con ABS y tarda muchísimo tiempo en detenerse, y la fragata, al parecer, continuó navegando a 17 nudos hasta la colisión. Por otra parte, en aguas restringidas, hay una regla básica: siempre tiene preferencia un buque grande con capacidad de maniobra limitada.

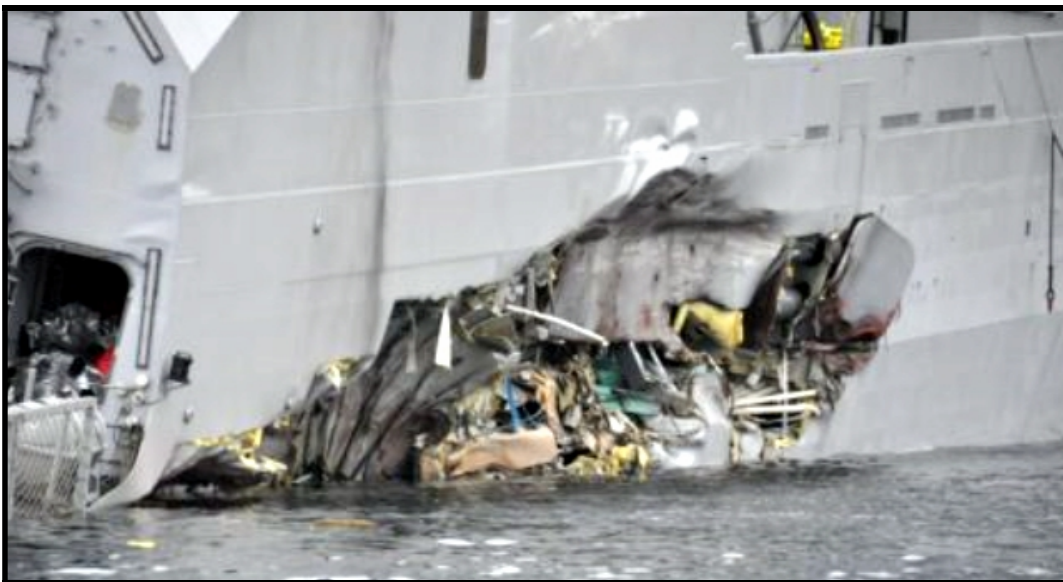
El comandante de la "Helge Ingstad" no sería el primero que ve en la noche un conjunto de luces de navegación y piensa que dispone de espacio suficiente para pasar junto al buque al que pertenecen, pero se encuentra con la sorpresa de su vida al descubrir que esas luces son de una mole con 250 m de casco no iluminado.





Está claro, pues, que la fragata aparece navegando en demanda del fiordo a excesiva velocidad. Lleva desactivado el AIS (Automatic Identification System) a pesar de ser preceptivo su uso por buques de más de 25 m de eslora en aguas controladas. No hay excusas: si navegas en esas condiciones, eres responsable de lo que pueda suceder.

La carrera del comandante está tan hundida como su fragata.



### ÚLTIMA HORA

La fragata noruega “Helge Ingstad”, que colisionó la pasada semana con

un petrolero frente a la costa del país nórdico, está a punto de hundirse completamente. Según se puede constatar en las imágenes difundidas por la Administración Costera, el buque se encuentra ya casi completamente cubierto por el agua.

