



HISTORIAS DE LA MAR

LA INCREÍBLE VARADA Y EL DESGUACE *IN SITU* DEL USS *GUARDIAN*

José María TREVIÑO RUIZ



(Retirado)

Introducción



L desafortunado accidente sufrido el pasado mes de agosto por el cazaminas de la Armada española *Turia* (M-34) al encallar en el arrecife del Banco del Tabal, próximo a las playas de la Manga del Mar Menor, no muy lejos de donde veranea gran parte de la población naval cartagenera, trajo a mi memoria otra varada, esta vez casi en las antípodas de Cartagena, en el arrecife del Parque Natural de Tubbataha en el mar de Zulú que baña las islas Filipinas, y en este caso el infortunado protagonista fue otro cazaminas perteneciente a la Marina de los Estados Unidos. Creo que del estudio de este accidente se pueden sacar conclusiones muy valiosas que evitar que en el futuro



USS *Guardian*, enero de 2013.
(Foto: US Navy Flickr).

no vuelva a repetirse, evitando así la pérdida de buenos barcos y, sobre todo, los daños irreparables a los miembros de las dotaciones.

El infortunado protagonista

El cazaminas USS *Guardian* (MCM-5) era una magnífica unidad que pertenecía a la clase *Avenger*, de 14 unidades. Fue el segundo buque en llevar ese nombre, el anterior era un *Liberty* convertido en *picket radar* y que fue dado de baja en 1965. El actual tenía el casco construido con extraordinaria y flexible madera de roble y pino de Oregón, recubierto por una capa exterior de fibra de vidrio. Su desplazamiento a plena carga alcanzaba las 1.400 t y su eslora era de 68 m con una generosa manga de 12, lo que le daba

una excelente estabilidad. Su construcción fue realizada por los astilleros de Peterson Builders en Sturgeon Bay, Wisconsin, botándose el 20 de junio de 1987 para ser dado de alta en la US Navy el 15 de diciembre de 1989. Dotado de dos hélices de paso reversible y otros tantos timones, podía dar 14 nudos gracias a sus cuatro motores diésel Isotta-Fraschini de muy baja firma magnética y 600 CV cada uno, además de un impulsor de 257 kW Omnithruster Hydrojet. En cuanto a equipos, no le faltaba detalle: tenía un sonar de caza de minas AN/SQQ-32, rastra magnético-acústica AN/SQL-37 (V), rastra mecánica Oropesa tipo 0 tamaño 1, sistema de neutralización de minas AN/SLQ-48, que operaba el ROV *ATK/Raytheon*, sistema integrado de navegación precisa (PINS) AN/SSN-2 y un radar de superficie AN/SPS-73. En esencia, un buque extraordinario, aunque muy caro para su tonelaje, perfectamente dotado para cumplimentar su misión de detectar y destruir minas de cualquier tipo.

Cuatro de estos cazaminas estaban estacionados en Sasebo, Japón, incluido nuestro protagonista, mientras que otros cuatro tenían su base en Baréin, en el golfo Pérsico, y el resto en el continente americano. En cuanto a la dotación,

el *Guardian* contaba con seis oficiales y 73 suboficiales y marinería.

La geografía del incidente

El arrecife de Tubbataha, cuyo nombre en lengua local significa «gran arrecife expuesto a la marea baja», se encuentra ubicado en el mar de Zulú, otrora frecuentado por los buques de la Armada española estacionados en Cavite, y a 80 millas a levante de la isla filipina de Palawan. La estructura del arrecife es corálfera y alberga unas 479 especies de peces, 374 de coral y 13 de delfines y ballenas. Fue declarado Parque Natural por la presidenta de la República Filipina Corazón Aquino el 11

de agosto de 1988. Cuenta con una superficie de 97.030 hectáreas protegidas en su núcleo principal y 350.000 con los alrededores, lo que suponen el 2,47 por 100 del mar territorial de Filipinas. En 1993 fue declarado por la UNESCO Patrimonio Universal y está incluido en la Lista Ramsar de tierras húmedas de importancia internacional desde 1999. En medio del arrecife hay dos grandes atolones, isleta Norte e isleta Sur, cruzadas por una canal de cuatro millas de anchura. A 13,9 millas al NNW de la isleta Norte, se encuentra el arrecife Jessie Beazley, claramente visible de día e identificable en la pantalla del radar. La isla del Sur posee un faro que permite la navegación de precisión por la canal citada. Ni que decir tiene que este paraje, que se compara con las Maldivas, es un centro de atracción turística de primer orden y el paraíso de todo buceador que penetra en sus cristalinas y verdes aguas.

La navegación del USS *Guardian*

Nuestro protagonista había salido de su base en Sasebo, Japón, el 6 de enero de 2013 en demanda de Subic Bay, en la bahía de Manila, llegando a este puerto el 13 de enero, después de una breve escala en Okinawa para hacer



(Foto: www.wikipedia.org).

combustible. Después de llegar a Subic Bay, el *Guardian* debería haber hecho el día 16 una escala en Puerto Princesa, isla de Palawan, para hacer combustible de nuevo, pero por un cambio de actividades se le ordenó dirigirse al puerto de Makassar, ubicado en la isla de Sulawesi, Indonesia, al sur de Filipinas. Así, el 15 de enero salía de Subic Bay con un rumbo de componente sur. El 17 de enero, inexplicablemente, el cazaminas varaba en el norte del arrecife que rodea la isleta Sur a las 02:22 horas, produciéndose graves daños en la sección proel del casco y destruyendo inicialmente un área de unos 100 m² del preciado arrecife de coral. Las condiciones meteorológicas eran buenas, con marejadilla y una visibilidad superior a las siete millas. El firmamento estaba parcialmente cubierto de nubes, pero no llovía. El comandante ordenó abandonar el buque al día siguiente viendo que no podía taponar las vías de agua ni sacar el barco de varada y la dotación fue recogida por el mercante *MV Champion* y por el buque hidrógrafo USNS *Bowditch*, que se encontraban próximos a la zona de la varada.

Las causas de la inexplicable varada

La pregunta de rigor que todo marino podría hacerse era: ¿cómo un cazaminas cuya característica principal debe ser la navegación de precisión para cumplir con su cometido de MCM podía varar en un arrecife perfectamente conocido y que además tiene un faro? El primer dato que se obtuvo de la investigación fue la falta de preparación del equipo de navegación del puente. Efectivamente, el buque estaba navegando con dos cartas electrónicas, una general DNC (*Digital Nautical Chart*) GEN 11A y otra costera de la zona, DNC COA11D. Tanto el comandante como el 2.º comandante/oficial de derrota y el oficial ayudante de derrota tenían la obligación de utilizar todos los medios a su disposición para asegurar una navegación segura al USS *Guardian*. Después de determinar que existía una discrepancia entre ambas cartas en lo que se refiere a la ubicación de ambos islotes, en lugar de comprobar con las publicaciones 112 *Lista de Faros* y 162 *Sailing Directions* dónde estaba el error, el comandante decidió que la carta costera era la correcta «porque es bien conocido que las cartas generales son poco exactas». Esta falta de profesionalidad por parte del comandante y de los oficiales antes citados, que ni se molestaron en comprobar esa aseveración gratuita, llevó a pintar la derrota de acuerdo con la carta costera DNC COA11D, sin darse cuenta de que no coincidía con los datos de las dos publicaciones antes citadas, empezando por la situación del faro, que arrastraba un error de casi cuatro millas con respecto a la realidad. Así, la derrota a Makassar fue trazada apoyándose en el programa VMS-3 (*Voyage Management System*) del ordenador del cuarto de derrota. La comprobación de la situación de los islotes Norte y Sur y del arrecife Jessie Beazley con las publicaciones 112 y 162 habría



El remolcador malayo *Vos Apollo*, contratado por la US Navy, retirando 15.000 galones de combustible del USS *Guardian*, 23 a 25 de enero de 2013. (Foto: www.wikipedia.org).

evitado la varada y la pérdida del cazaminas. Igualmente, una navegación basada exclusivamente en medios electrónicos, sin utilizar los visuales tradicionales de marcaciones y distancias radar, demostraba una falta de preparación total en el equipo de navegación del puente.

El importantísimo factor humano

Naturalmente la investigación realizada por el almirante de la VII Flota no se detuvo en los errores del comandante, sino que alcanzó a toda la dotación. El resultado fue que la varada podía haberse evitado si se hubieran seguido las normas preceptivas de la Marina de Estados Unidos, y que se debió además a un error humano y a la falta de liderazgo del mando, incapaz en primer lugar de adiestrar al equipo de navegación y proporcionar la dirección, planeamiento y ejecución del plan de navegación del buque. Tanto el comandante como el 2.º comandante/oficial de derrota, ayudante de derrota y oficial de guardia del puente fallaron en los cometidos asignados. El primero tenía la absoluta responsabilidad de la navegación del USS *Guardian* y no podía descargar en nadie esa responsabilidad. El resto del equipo del puente falló en asegurar los principios de una navegación prudente y segura durante la ejecución de la



Miembros de un equipo de evaluación y salvamento de la US Navy embarcando en el USS *Guardian*. (Foto: Geoffrey Trudell. US Navy Flickr).

derrota. Una simple verificación del sistema VMS-3 habría indicado numerosos peligros en la proximidad de los arrecifes, incluyendo una clara identificación de los errores de la carta electrónica costera DNC COA11D. El comandante, cuando se retiró a descansar esa noche, escribió en el libro de órdenes nocturnas que se bajase la velocidad a ocho nudos y se despertase al 2.º comandante cuando se encontrasen a cuatro millas del arrecife. Infelizmente, este era un teniente de navío que solo había navegado 13 días en el *Guardian*. El alférez de navío en el puente a 170130 horas contaba con 68 días de experiencia de oficial de guardia cualificado; el del mismo empleo que lo relevó a las 170132 montaba su primera guardia nocturna y había embarcado el mes anterior; el suboficial de guardia del puente se había cualificado en el sistema de navegación VMS-3 el 4 de enero, tan solo 13 días antes de la varada y además no era un operador cualificado de radar. En el CIC no había oficial de guardia, ya que en situación III o de navegación únicamente había dos marineros, minista y electrónico, que se habían cualificado para montar guardia en el CIC un día antes. Para finalizar con las probables causas de esa falta de

adiestramiento, el USS *Guardian* había navegado cero días en el primer trimestre del año anterior, tres días en abril, seis en mayo, 14 en junio y 19 en julio, para dejar en blanco agosto y septiembre, en octubre 14 días, en noviembre un día y en diciembre dos; en total 59 días en todo el año de 2012, lo que no parece demasiado, teniendo en cuenta lo complicado que es el manejo de todos los sistemas de guerra de minas en un buque de ese porte. El hecho de que el comandante no estuviese en el puente, sabiendo que iba a navegar por una canal de cuatro millas rodeada de arrecifes, y dejase el gobierno del barco a dos oficiales poco experimentados para poder descansar tranquilamente en su camarote es algo que le rechinaría a cualquier comandante experimentado.

El primer indicio de la varada fue una fuerte vibración en todo el buque, cuando navegando a rumbo 192, literalmente se clavó en el banco de coral de la orilla norte del islote del Sur, avanzando el primer tercio de la eslora del buque en el delicado coral hasta parar la arrancada, para desesperación de los filipinos. El comandante, antes de dar la orden de abandonar el buque el día 18, mandó destruir todos los equipos y documentación sensibles, con lo que desapareció, entre otros, la crónica del puente, imprescindible para saber las órdenes dadas en los últimos momentos. A las 10:30 del día 18 de enero, con todas las escotillas y puertas estancas trincadas, se ordenó abandonar el



Proceso de desguace del USS *Guardian* a cargo del buque *MV Jascon 25*.
(Foto: Anderson Bomjardim, US Navy Flickr).

buque, que tenía varias vías de agua, aunque estaba sólidamente apoyado en el arrecife. A las 11:02 horas, 19 tripulantes embarcaron en la RHIB para ser evacuados al buque MV *Champion*. A las 12:18 no quedaba a bordo nadie de la dotación; el abandono había sido total. Parte de ella embarcó en el buque hidrógrafo USNS *Bowditch*; así el día 18 de enero había 34 tripulantes en el *Champion* y 45 en el *Bowditch*. Ninguno de ellos resultó herido. Posteriormente 67 fueron transferidos al USNS *Rappahannock*, que llegaría a Sasebo el 28 de enero. El comandante y los oficiales embarcaron en el USS *Mustin*, que arribó en el mismo puerto el 8 de febrero. NAVSEA (Naval Sea Systems Command) valoró el importe de la pérdida del USS *Guardian* en 211.971,974 dólares, sin contar el costo de la operación de salvamento.

El original desguace

Naturalmente la noticia corrió como la pólvora y el Gobierno filipino, con su presidente al frente, puso el grito en el cielo, ya que temían que el daño fuera mucho menor que el que podría producirse al reflotar el buque. El 18 de enero, el comandante de la Flota del Pacífico ordenó al de la VII Flota comenzar las operaciones de salvamento intentando mitigar el posible menoscabo al Parque Natural de Tubbataha; estas operaciones no finalizarían hasta el 3 de abril y tuvieron un desenlace un tanto original. Por parte filipina, se formó un Equipo de Investigación del Accidente Marítimo (MCIT), dirigido por el Servicio de Guardacostas Filipino (PCG), que coordinó con las autoridades navales norteamericanas el desarrollo de la operación. El cazaminas había incidido en el arrecife de la costa norte del atolón del Sur, perpendicularmente al rumbo 192, produciéndose inicialmente tres vías de agua en la proa, con una inundación en los compartimentos por debajo de la cubierta principal que llegaba a los 1,5 m, inundando la cámara de motores, entre otras. La situación empeoró el día 18 de enero cuando un fuerte viento del NW empujó al cazaminas hacia dentro del arrecife, girando su popa hacia estribor, variando el rumbo inicial de la proa del 192 al 119, quedando prácticamente paralelo al arrecife. Esto hizo que las grietas del casco aumentasen de tamaño y que la inundación interior fuese total, con la planta propulsora totalmente inutilizada. Finalmente el *Guardian* alcanzó su posición de equilibrio varado en dos metros de agua y con una escora de seis grados a babor. Había dos alternativas posibles: reflotarlo totalmente utilizando una grúa capaz de levantar 1.400 toneladas, destrozando gran parte del arrecife, con el consiguiente conflicto diplomático con las autoridades filipinas y la mala imagen que ello daría a la Marina norteamericana, o bien retirar el cazaminas por secciones procurando minimizar el impacto en el medio ambiente del Parque Natural, es decir, sacrificar el buque a cambio de salvar el arrecife. Esta última decisión fue la que primó. El comandante de la Flota del Pacífico delegó en el de la VII Flota la



Izado de la popa del USS *Guardian*. (Foto: Kelby Sanders, US Seventh Fleet Flickr).

responsabilidad de la operación, confiando este último el liderazgo técnico y comandante del Área de Escena (OSC) al SUPSALV (Supervisor of Salvage and Diving), que reuniría todos los medios necesarios para el salvamento, contactando para ello con la compañía SMIT Singapore para que proporcionase un buque grúa con la potencia suficiente para izar al *Guardian* en cuatro secciones. La operación de extracción tendría asimismo cuatro fases: en la primera se haría un «control de la crisis», que implicaba la evacuación de la dotación y el contacto con las autoridades del Parque Natural y con el Servicio de Guardacostas filipino. En la segunda, llamada «estabilización», se procedería al desembarco del combustible y demás fluidos del buque, así como de las armas ligeras, equipos de comunicaciones y cualquier otro material sensible, incluida la documentación que no hubiese sido destruida. En la tercera fase se procedería al «salvamento y recuperación», extrayendo todo el equipo de las cubiertas primero para proceder después a izar las 01 y 02. A continuación, se trocearía el casco con tres cortes, obteniéndose cuatro secciones: proa, cámara de auxiliares, cámara de máquinas y popa, transportando todas ellas a la gabarra *S-7000* dispuesta al efecto. En la cuarta fase todo lo extraído del arreficfe sería llevado a la Base Naval de Sasebo para su destrucción o aprovechamiento. El buque grúa SMIT *Borneo* llegó a la zona el 29 de febrero y no la abandonaría hasta el 3 de abril, en que se daría por concluida la operación de salvamento. Llevaría el peso de la extracción del casco y obra muerta del *Guardian*. Un segundo buque grúa, el *Jascon 25*, también contri-



USS *Guardian*. (Foto: www.wikipedia.org).

buyó eficazmente al salvamento desde el 15 de febrero hasta el 1 de abril. En la zona se encontraban igualmente los remolcadores *VOS Hercules*, *Archon Tide* e *Intrepid*, ayudando en el traslado de material y personal. La *S-7000* actuaba como depósito flotante de los restos del cazaminas. Por último, dos buques de salvamento, *Salvor* y *Safeguard*, se turnaron para que estuviese siempre uno presente por si eran necesarios en los trabajos de los buceadores. Así, el 26 de febrero, se retiraban todos los equipos de las cubiertas superiores. El 4 de marzo se izaba la cubierta 02 y se ubicaba en el *Jascon 25*; el 10 de ese mes, salía la cubierta 01 y los buceadores de averías comenzaban a cortar el casco. El 26 la sección de proa se depositaba en la cubierta del *SMIT Borneo* y, finalmente, el 30 de marzo se libraba la sección de popa del arrecife. El peso de las cuatro secciones extraídas era el siguiente: proa 314 t, auxiliares 181, máquinas 224, popa 314, a lo que había que sumar la cubierta 01 (42 t) y la 02 (30). Por último, los buceadores limpiaron de todo tipo de restos el área del arrecife que había estado en contacto con el casco del buque. El costo total de la operación de salvamento/desguace del USS *Guardian* fue de 40 millones de dólares.

Conclusiones

El almirante Cecil D. Haney, comandante del Pacífico (CINCPAC), hizo público el resultado de la investigación llevada a cabo por la varada sufrida el 17 de enero de 2013 por el cazaminas USS *Guardian* (MCM-5). En el infor-

me, de 160 páginas, dejaba bien claro que «El liderazgo del USS *Guardian* y la guardia del puente fallaron en realizar una navegación segura, prudente y profesional, principios que de haberlos seguido les habrían alertado de los peligros próximos con tiempo suficiente para reaccionar y evitarlos».

La Marina estadounidense penalizó administrativamente al comandante del USS *Guardian*, capitán de corbeta Mark Rice, así como a tres de sus oficiales, entre los que se encontraba el 2.º comandante, teniente de navío Daniel Tyler, que era también el oficial de derrota del buque; los otros dos oficiales sancionados fueron el alférez de navío ayudante de derrota y el alférez de navío de guardia en el puente en el momento de la varada. Los cuatro oficiales fueron suspendidos de empleo por el contralmirante Jeffrey Harley, comandante del Grupo de Combate Expedicionario 7 (ESG-7) por la pérdida de confianza en su aptitud para el servicio. El almirante Scott Swift, comandante de la VII Flota, pidió excusas oficialmente a las autoridades filipinas. El USS *Guardian* causó baja en la lista oficial de buques de la Marina estadounidense el 6 de marzo de 2013; las operaciones de desguace finalizaron el 29 de marzo, cuando los buceadores de averías terminaron de cortar la última sección del casco del infortunado cazaminas. El daño causado al arrecife, tasado inicialmente por las autoridades filipinas en unos 4.000 m² finalmente quedó limitado a tan solo 2.345,67 m², siendo indemnizada la Oficina de Dirección de Tubbataha en 1,97 millones de dólares para la rehabilitación del Parque Natural, si bien un tercio de esa cantidad se destinó como pago al Servicio de Guardacostas filipino. No acaba aquí la historia, la Agencia Nacional de Inteligencia-Geoespacial (NGA) admitió que las cartas digitales suministradas al USS *Guardian* contenían errores que habían influido en la varada del buque y que llegaban en algunos casos a 7,8 millas. La NGA era consciente de ese error en 2011, pero falló en suministrar a los buques la versión corregida de la carta costera DNC COA11D. Pero no todo fueron fallos en la dotación. Los marineros Jeff Macatangay y Pekarcik del trozo de Seguridad Interior consiguieron taponar la entrada de agua al compartimento de auxiliares y mantener así el fluido eléctrico y las comunicaciones de la radio, por lo que les fueron concedidas las medallas de la US Navy y del Cuerpo de Infantería de Marina. Asimismo, el cabo minista Travis Kirckof, uno de los dos nadadores en el rescate, por su decidida acción en la evacuación de la dotación también fue recompensado con la medalla de la Marina y del Cuerpo de Infantería de Marina. Este y los de su mismo empleo Nick Martin y Matthew Pekarcik permanecieron más de cinco horas en unas aguas infestadas de tiburones mientras asistían a sus compañeros en la evacuación al arrecife más próximo, salvando la vida de al menos dos de ellos.

Unidades del Tren Naval del Arsenal de Ferrol, agosto de 2019.
(Foto: Fernando Guinea Rodríguez).

