

ACCIDENTES DE BUQUES DE LA ARMADA DE ESTADOS UNIDOS

Marcelino González Fernández
Capitán de navío (R)

Accidentes en la mar

En el pasado año 2017, la Armada de los Estados Unidos sufrió cuatro percances en el océano Pacífico que despertaron todas las alarmas. Los medios de comunicación dijeron que se trataba de percances en circunstancias extrañas, aunque en la mayor parte de los casos, fueron simples accidentes que de extraño solo tuvieron el que se hayan llegado a producir, ya que además de la mala suerte, que se puede achacar a uno, o como mucho a dos casos, cuatro fueron sencillamente demasiados. A primera vista parece que fueron percances debidos a errores humanos. Pero... ¿por qué? Esto es lo que ha tratado de averiguar la Armada de los Estados Unidos.

En primer lugar, vamos a recordar los cuatro accidentes.

Antietam

El 31 de enero de 2017, el crucero portamisiles norteamericano de la clase «Ticonderoga» *Antietam*, varó en las inmediaciones de la Base Naval de Yokosuka, base de la 7.^a Flota norteamericana en Japón, durante una maniobra de faena de anclas. En la varada no hubo heridos, pero el barco averió las hélices y derramó 1.100 galones de fluido hidráulico en la bahía de Japón causando un problema medioambiental.

A consecuencia de la varada, el comandante fue declarado responsable y relevado de su mando un mes después del accidente, mientras otros oficiales, entre ellos el segundo comandante, el oficial de guardia y el de derrota, fueron amonestados.

Lake Champlain

El 9 de mayo de 2017, el también crucero portamisiles norteamericano de la clase «Ticonderoga» *Lake Champlain*, similar al *Antietam* y perteneciente a la 3.^a Flota, cuando llevaba a cabo operaciones rutinarias en aguas internacio-



Destructor *Fitzgerald*. (Foto: www.wikipedia.org).

nales cerca de la península de Corea, colisionó con el barco de pesca de Corea del Sur *Nam Yang 502*, de unos 60 o 70 pies de eslora. En el accidente no hubo heridos.

Fitzgerald

En la madrugada del 17 de junio de 2017, el destructor norteamericano de 150 m de eslora *Fitzgerald*, de la 7.^a Flota, sufrió una fuerte colisión con el buque de transporte filipino *Crystal* a más de 100 kilómetros al sur de su base en Yokosuka. La proa del transporte abrió una brecha en el costado del destructor, causándole una vía de agua que inundó con rapidez una zona de sollados en los que dormían 35 marineros, de los que 28 pudieron salvarse y 7 fallecieron. El impacto fue de tal calibre, que muchos dijeron que era sorprendente que no hubiera habido más muertos.

Tras el accidente, el comandante, el segundo comandante y otro oficial fueron relevados.

John S. McCain

Sobre las 5 horas y 21 minutos de la madrugada del 21 de agosto de 2017, el destructor norteamericano *John S. McCain*, también de la 7.^a Flota, basado



Destructor *John S. McCain*. (Foto: www.wikipedia.org).

en Yokosuka, cuando se dirigía a efectuar una visita rutinaria, después de haber participado en unas patrullas en el Mar del Sur de China, encaminadas a frenar las reclamaciones que China efectúa sobre dicha zona marítima de gran importancia estratégica, colisionó en el estrecho de Malaca y a unas 50 millas al este de Singapur, con el petrolero de bandera liberiana *Alnic MC*, de 600 pies de eslora y 30.000 toneladas. En la colisión, el destructor sufrió un desgarro en el casco y tuvo una vía de agua que inundó compartimentos de máquinas, radio y sollados, hirió a 5 marineros y causó la muerte de otros 10.

Como consecuencia del accidente, el comandante y el segundo fueron relevados.

Consecuencias inmediatas

En las colisiones hubo varios heridos, unos 17 muertos, algunos comandantes y oficiales fueron relevados, otros fueron amonestados y hubo millones de dólares en daños. Y el 23 de agosto, dos días después de la colisión del *McCain*, la Armada norteamericana relevó de su cargo al comandante de la 7.^a Flota, vicealmirante Joseph Aucoin.

Los cuatro barcos accidentados en el Pacífico en el año 2017 están dotados con sistemas de misiles Aegis, preparados para interceptar posibles misiles lanzados desde Corea del Norte. Y para depurar responsabilidades y estudiar

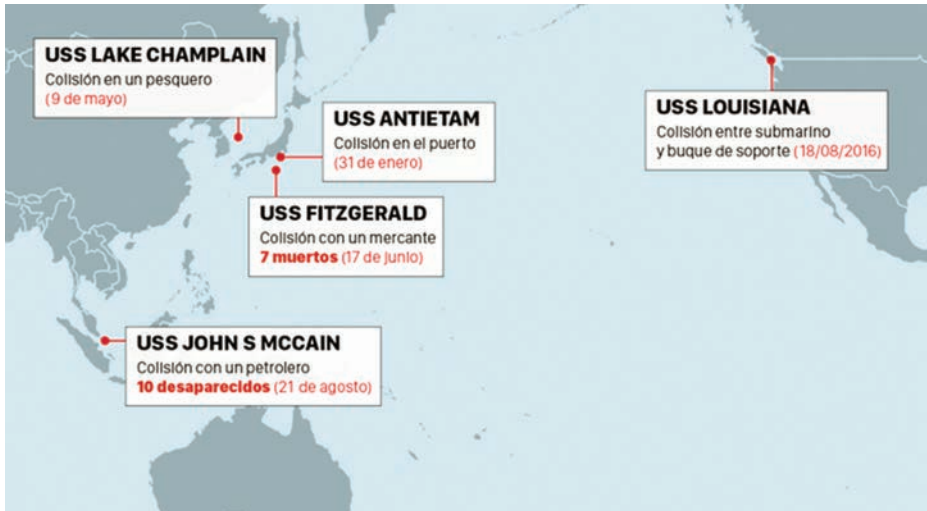
las causas de los cuatro desastres, la Armada norteamericana ha llevado a cabo diversas investigaciones.

En algún momento, los técnicos llegaron a pensar en errores de navegación por posibles sabotajes a los sistemas de GPS, aunque al final, en todos los casos la conclusión fue que los accidentes se habían debido a errores humanos.

Sospechas de fallos de los sistemas GPS

Estos accidentes, ocurridos en un corto espacio de tiempo, hicieron pensar que se podría estar produciendo un ciberataque sobre los sistemas GPS, aunque muchos expertos desecharon esta posibilidad desde el principio de las investigaciones. De todas formas y de manera prudencial, durante un tiempo la Armada de los Estados Unidos ordenó a todos los barcos que detuvieran las operaciones en curso.

Dicen los expertos que falsificar una señal GPS, sabotearla, puede ser relativamente fácil, y puede hacer que los barcos en alta mar cambien de derrota sin que las dotaciones se den cuenta por falta de referencias físicas. Basta con cambiar por otros los datos que se reciben de los satélites, y el buque pensará que recibe una situación fiable y que todo está bajo control. Y aunque la Secretaría de Defensa de Estados Unidos no ha querido pensar en un error o interferencia en los servicios GPS, la verdad es que el producirse varios accidentes seguidos ha dado mucho que pensar.



Mapa de los accidentes en el Pacífico. (Foto: www.wikipedia.org).

Hoy en día, una de las modalidades de la guerra es la ciberguerra, la guerra cibernética. Los barcos son grandes ordenadores a flote, con sistemas, sensores y armas que pueden ser saboteados, por lo que no hay que echar en saco roto la posibilidad de que los sistemas GPS puedan ser objeto de ataques del exterior, por agentes desconocidos, entre los que podrían estar los procedentes de Rusia y China.

En este sentido, el director del Laboratorio de Radionavegación en la Universidad de Texas, Austin, Todd Humphreys, ha llegado a demostrar que es posible enviar señales falsificadas GPS, que vayan proporcionando al barco una situación que poco a poco se pueda ir separando de la situación real en la que se encuentra, sin que el personal de guardia se dé cuenta, si no hay referencias físicas que puedan confirmar dicha situación por radar o de forma visual. Incluso, en caso de que la dotación pudiera advertir algo anormal, lo podría achacar a arrastres por las mareas, corrientes o vientos.

En cierta ocasión, el gobierno de los Estados Unidos dijo haber recogido informes de 20 barcos que navegando por el Mar Negro manifestaron que sus sistemas GPS les informaban que estaban unos 30 kilómetros tierra adentro. Se pensó que aquello era un posible sabotaje de las señales GPS, y así fue calificado.

En un principio, el funcionamiento del sistema GPS y su precisión, dependía del gobierno de los Estados Unidos, atendiendo a factores militares, políticos o diplomáticos, y podía ser desactivado en determinadas zonas para evitar que fuera utilizado por potenciales enemigos. Pero el presidente Clinton eliminó esta posibilidad a la vista de la necesidad del empleo del sistema por entidades civiles, que cada vez tienen una mayor dependencia del GPS en los ámbitos más variados, entre ellos los comerciales. Además, en la actualidad varios países cuentan con sus propias redes de satélites de posicionamiento.

Pero la verdad es que en caso de conflicto los sistemas GPS pueden ser desactivados o saboteados, algo que no hay que perder de vista que pueda ocurrir en lugares «calientes», como puede ser el Mar de la China Meridional.

Investigaciones

De todas formas, a la vista de los accidentes ocurridos, desde el principio, amplios círculos de la Armada estadounidense empezaron a hablar de fallos humanos. De hecho, Bryan McGrath, experto en la materia, declaró en el *Wall Stree Journal* que:

«Se plantean dudas sobre la preparación de estos navíos o si están o no navegando de forma prudente en aguas muy concurridas. Hemos pasado años sin colisiones y tener dos, una tras otra, o bien es una imprudencia, algo que estoy dispuesto a creer, o bien es un signo de algo más profundo.»



Retrato de John Richardson, CNO de la Armada de los Estados Unidos. (Apunte a lápiz por Marcelino González).

Por todo ello, los accidentes ocurridos en la mar en el año 2017, y otros ocurridos en años anteriores —como el del submarino norteamericano *Louisiana* y el buque de apoyo también norteamericano *Eagleview*—, llevaron al secretario de la Marina de los Estados Unidos, Richard V. Spencer, y al Jefe de Operaciones Navales (Chief of Naval Operations, CNO, equivalente a nuestro AJEMA), almirante John Richardson, a realizar profundas y rigurosas investigaciones.

El caso del submarino *Louisiana* había tenido lugar el 18 de agosto de 2016 en el estrecho de Juan de Fuca, cerca de Vancouver y próximo a la frontera entre Canadá y Estados Unidos. El submarino, con capacidad nuclear, colisionó de proa con el *Eagleview*. Los dos barcos pudieron regresar a puerto por sus medios, y el accidente fue

considerado como un caso aislado.

El secretario de la Marina ordenó realizar una Revisión del Alistamiento Estratégico de toda la Flota, con un profundo examen de los procedimientos y regulaciones existentes en la Armada y su influencia durante los últimos 30 años. Y el almirante John Richardson, ordenó al almirante Philip Davidson, Comandante de la Flota, que llevara a cabo una Revisión Integral de la Flota para conocer las causas que habían llevado a aquellos accidentes.

Las dos revisiones fueron realizadas en común cooperación, teniendo en cuenta cada una de ellas los resultados de la otra, aunque los resultados finales, valoraciones y recomendaciones, siendo afines, fueron diferentes.

Revisión del Alistamiento Estratégico

La Revisión del Alistamiento Estratégico consistió en consultas a diversos agentes: empresas, diversas organizaciones, funcionarios y asesores de defensa, y en la realización de un detallado estudio de las siguientes áreas: alistamiento, mando y control, organización, personal y entorno fiscal.

En su transcurso fueron realizados muchos análisis de la presión a la que se había visto sometida la Fuerza Naval, a causa de:

- Los períodos y los ritmos de las operaciones.
- Los recortes presupuestarios.
- La gestión del riesgo.

Hubo estudios de las continuas desviaciones de los estándares seguidos por la Fuerza Naval, que con el tiempo tendieron a separarse de sus valores de origen, para convertirse a la larga en algo normal, y terminar por institucionalizarse como la cosa más natural del mundo.

Los estudios fueron realizados en los siguientes aspectos:

- Perfiles de las carreras personales.
- Estados de las plantillas de personal.
- Formación y el adiestramiento individual y colectivo.
- Operaciones realizadas.
- Nuevas tecnologías y su integración en la Flota.

Resultados de la Revisión del Alistamiento Estratégico

Los resultados de la Revisión fueron publicados el 3 de diciembre de 2017, otorgando una gran importancia al alistamiento de la Fuerza, y a la necesidad de que dicho alistamiento debe de ser revisado de forma continua, y apuntan las cuatro recomendaciones siguientes de carácter estratégico:

- Restablecer el alistamiento como prioridad.
- Equilibrar la respuesta a las demandas operativas.
- Establecer relaciones claras de Mando y Control.
- Convertirse en una organización en continuo aprendizaje.

La Secretaría de la Marina ya ha empezado a tomar medidas para solucionar los problemas encontrados, lo que no se hará en un día. Las medidas a adoptar darán su fruto con el tiempo, y necesitarán coordinación, compromiso y apoyo financiero.

Revisión Integral

La Revisión Integral consistió en una investigación independiente, llevada a cabo por expertos en diferentes áreas y materias, en los siguientes campos:

- Grado de formación y desarrollo profesional a nivel personal.
- Nivel de adiestramiento y rendimiento operativo a nivel de unidad.
- Desarrollo y certificación operativa.
- Uso de las unidades desplegadas.
- Gestión del riesgo.
- Estado operativo de los sistemas electrónicos.
- Uso de los equipos de navegación.
- Uso de los sistemas de combate.

En todos estos campos se prestó atención a las siguientes áreas, buscando en cada caso las oportunas soluciones de cara al futuro: doctrina, organización, formación, material, liderazgo, personal e infraestructura.

Resultados de la Revisión Integral

La Revisión Integral fue realizada a través de muchas visitas, revisiones de documentos y entrevistas. Finalizó el 26 de octubre de 2017, y el 2 de noviembre, la Armada norteamericana publicó el correspondiente informe, en el que aparecen los resultados de los trabajos desarrollados, a la vez que señala de forma resumida las acciones más importantes que hay que llevar a cabo para poner solución a los problemas generales existentes en el seno de la Armada, y aquellos más concretos que llevaron a los accidentes investigados.

Durante las investigaciones realizadas aparecieron errores y deficiencias de todo tipo,

- Hubo grandes fallos tanto en el planeamiento, como en la preparación y en la ejecución de las diferentes actividades, en todo lo relacionado con la seguridad operativa, sobre todo a la hora de evitar riesgos innecesarios.
- Los buques cometieron errores al utilizar la información que tenían a mano, sobre todo para poder mantener un buen control de la situación en el puente que permitiera actuar con anticipación ante situaciones de peligro.
- En general, el personal de guardia y sus mandos fallaron al poner en práctica con seguridad las normas de navegación.

Como consecuencia, la revisión apuntó una serie de recomendaciones encaminadas a que la Fuerza de Superficie pueda operar con mayor seguridad y efectividad en los siguientes aspectos:

- Aspectos básicos a nivel individual.
- Labor de equipo.
- Seguridad operativa.
- Evaluación de los Estados Mayores y los buques.
- Formas de actuación.

Detalles de las investigaciones

Como resultados de las diferentes investigaciones han surgido muchas informaciones de lo que había pasado en cada caso, así como las deficiencias, carencias y problemas de toda índole que habían llevado a los accidentes.

Antietam

En la varada del *Antietam*, a causa de un retraso por diferentes circunstancias, hubo un cúmulo de malos entendidos, errores y maniobras equivocadas. El comandante estaba de muy mal humor por el retraso, le gustaba salir a la



Crucero *Antietam*. (Foto: www.wikipedia.org).

mar a su hora y puso en apuros a la gente del puente, creando una situación tensa en la que nadie se atrevía a rechistar para no enfadarlo más.

El 31 de enero de 2017, el barco desatracó de Yokosuka y se dirigió a un fondeadero en la bahía de Tokio para efectuar operaciones de aprovisionamiento antes de dirigirse a una zona de ejercicios. Aunque antes de la salida se habían estudiado las condiciones ambientales, en la maniobra no se tuvieron en cuenta los vientos de 23 a 31 nudos, con rachas de 35 nudos. El barco efectuó la aproximación al punto de fondeo siguiendo un rumbo diferente del planeado previamente, mientras el viento y la corriente lo empujaban hacia el sur aproximándolo a un bajo. En el momento de dar la orden de dar fondo, el barco estaba a unas 90 yardas del punto de fondeo, pero la caída del ancla sufrió un retraso por un error en la preparación de la maniobra. Una vez fondeado, el barco dio la mitad de la cadena necesaria para mantenerse de forma segura en el lugar de fondeo, pero como el viento lo seguía acercando al bajo, el comandante decidió enmendar el fondeadero. La orden de levar llegó con retraso al castillo, y al levar, las máquinas permanecieron paradas sin contrarrestar la acción del viento que continuaba aproximando el barco al bajo. Ante la posibilidad de que la cadena pudiera dañar el domo del sonar, el comandante esperó a que el ancla estuviera arriba y clara para arrancar máquinas. Y a los 90 segundos de dar la orden de arrancar y dar avance, las palas de las dos hélices golpearon el bajo.

La varada del barco se debió a una mala actuación del personal en la aproximación al punto de fondeo, a la deficiente maniobra del personal del fondeo en sí, y a un conjunto de errores en los que el personal de guardia no tuvo muy en cuenta los efectos del viento ni de la corriente, ni tampoco la proximidad del bajo.

Lake Champlain

En el caso del *Lake Champlain*, cuando el 9 de mayo de 2017 tuvo lugar la colisión con el pesquero *Nam Yang 502* de Corea del Sur, había visibilidad reducida. El *Lake Champlain* estaba realizando labores de escolta de un portaaviones en la misma zona donde faenaba el pesquero, sobre el que mantenía una vigilancia con intermitencias, debido a deficiencias del radar y a la pobre actuación de los técnicos del equipo. Además, las comunicaciones entre el puente y el CIC no eran claras.

En un cambio de rumbo para mantenerse en su puesto con relación al portaaviones, el *Lake Champlain* no se dio cuenta de que viraba frente al pesquero con riesgo de colisión, hasta que fue demasiado tarde. Aunque el crucero intentó establecer comunicaciones radio e hizo sonar sus bocinas, no pudo evitar el accidente, y el pesquero embistió al crucero por el centro de su costado de babor.



Crucero *Lake Champlain*. (Foto: www.wikipedia.org).

Según informes de la Armada norteamericana, al pesquero le fallaba la radio y el GPS, y no fue posible establecer comunicaciones entre ambos barcos. Pero la colisión se produjo por la inexperiencia y mala actuación del personal del crucero, al no adoptar las oportunas medidas antes de llegar a la situación de colisión inminente. Por otra parte, los errores y las deficiencias del pesquero contribuyeron a que se llegara a producir la colisión.

Fitzgerald

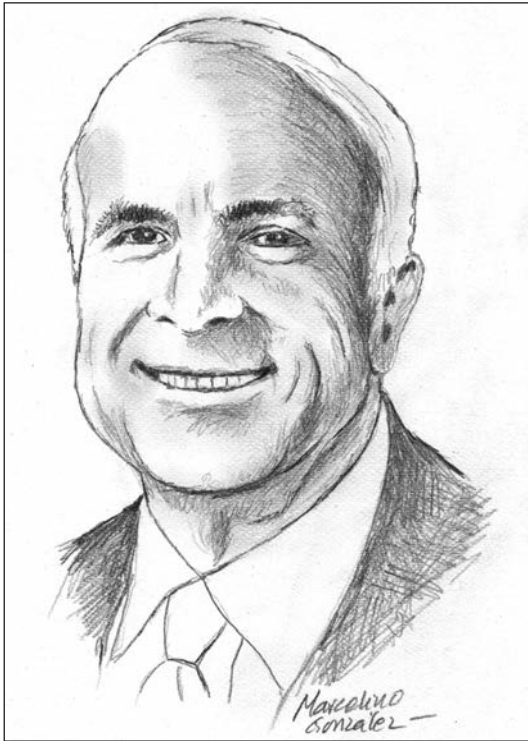
Efectuadas las oportunas investigaciones, se vio que, aunque el *Crystal* no actuó bien, el *Fitzgerald* podía haber evitado la colisión. En la noche del 17 de junio de 2017, el destructor estaba navegando por una zona altamente congestionada de tráfico de barcos mercantes y pesqueros, cuando sin darse cuenta el puente, se acercó demasiado a otro barco. Mientras tanto, el CIC estaba a lo suyo, ajeno a lo que pasaba en el puente y sin prestar atención al intenso tráfico de la zona, con algunos barcos muy cerca, entre ellos el portacontenedores filipino *Crystal*.

Cuando el *Fitzgerald* y el *Crystal* ya estaban muy próximos, el oficial de guardia en el puente cayó en la cuenta de que había que maniobrar y mandó meter caña a estribor. Pero al ver que no había espacio para la maniobra,

aumentó velocidad, terminó metiendo toda avante, y ordenó caer con toda la caña a babor. Hubo retrasos en seguir sus órdenes, y el oficial gritó al timonel, que terminó reaccionando. Apenas el barco empezó a caer a babor y aumentar la velocidad, se produjo el impacto. Con su amura de babor, el mercante golpeó el costado de estribor del destructor.

El oficial de guardia del destructor, responsable de la seguridad de la navegación, demostró tener una baja capacitación por no maniobrar de forma conveniente. Se dio cuenta demasiado tarde del riesgo de colisión, no maniobró de acuerdo con la situación, no hizo sonar la alarma de colisión, no trató de enlazar por radio puente-puente con el transporte, ni llamó al comandante como ordenan los procedimientos en vigor. Por su parte el *Crystal*, con sus erróneas maniobras contribuyó a que se produjera la colisión.

John S. McCain



Retrato de John S. McCain, senador de los Estados Unidos. (Apunte a lápiz por Marcelino González).

Y en cuanto al destructor *John S. McCain*, se da el caso que lleva el nombre del padre y del abuelo del senador republicano John S. McCain, que fueron almirantes de la Armada de los Estados Unidos en la segunda Guerra Mundial. No es por ello extraño que la colisión sufrida por dicho barco haya afectado al senador, que tomó parte en las averiguaciones de lo que estaba ocurriendo en la Armada de los Estados Unidos, con tantos accidentes en tan poco tiempo.

En la madrugada del 21 de agosto de 2017, el *McCain* navegaba por el estrecho de Singapur camino de Sembawang. Varios miembros de la dotación que estaban de guardia no contaban con las correspondientes cualificaciones, entre ellos algunos procedentes del *Antietam*, que estaba en reparación por su varada



Daños sufridos por el destructor *John S. McCain*. (Foto: www.wikipedia.org).

en enero, y navegaban en el *McCain* precisamente para obtener dichas cualificaciones.

Durante la navegación a 20 nudos entre mucho tráfico, con el petrolero *Alnic* en las inmediaciones, el comandante vio que el timonel tenía problemas con el mantenimiento del rumbo y el control de velocidad debido a las condiciones ambientales adversas, y ordenó al oficial de guardia separar el control del gobierno del control de máquinas. Pero al producirse el cambio surgieron problemas, el barco quedó sin gobierno y empezó a caer ligeramente a babor.

El comandante ordenó entonces reducir velocidad a 10 nudos, pero la orden solo llegó a la hélice de babor, mientras la de estribor seguía a 20 nudos, por lo que ordenó 5 nudos, que de nuevo, solo llegaron a la hélice de babor, mientras la de estribor seguía a los 20 nudos originales, y la caída a babor se acentuaba. Al poco tiempo, el barco recuperó el gobierno y el control de las dos hélices, metió 15° a estribor e igualó los ejes a 5 nudos. Pero ya era demasiado tarde, ya que el *McCain* se cruzó ante el *Alnic*, que le embistió por babor.

La conclusión fue que en una zona de intenso tráfico, el *McCain* había perdido el control por no haber seguido las normas de seguridad en la navegación, con gente de baja cualificación en el manejo de los controles. También faltó coordinación entre el puente y el CIC. Y el personal de guardia fue incapaz de adoptar las medidas necesarias para evitar la colisión hasta que fue demasiado tarde.

Por otra parte, también quedó claro que algunos errores cometidos por el petrolero contribuyeron a que se llegara a producir la colisión.

Problemas encontrados

Estudiadas las condiciones de las guardias en todos estos barcos, se vio que había miembros de las dotaciones que llegaban a trabajar 100 horas a la semana, lo que les producía gran cansancio, que podría haber sido, al menos en parte, responsable de la varada y de las tres colisiones. También aparecieron deficiencias en la formación y adiestramiento de diferentes miembros de las dotaciones.

Quedó patente que desde el 2001 el número de barcos de la Armada de los Estados Unidos se había visto reducido en un 20 por 100. Y en los últimos tiempos, dicha Armada había tenido que mantener una continua presencia en el Pacífico ante las amenazas representadas por China y sobre todo por Corea del Norte, en la que unos pocos barcos con dotaciones deficientemente adiestradas, habían tenido que llevar a cabo una gran cantidad de misiones.

En este sentido, algunas fuentes han llegado a decir que una flota de 276 barcos estaba llevando a cabo misiones en las que serían necesarios al menos 350, de tal manera que a los mandos se les exigen unos altos niveles de operatividad, al tiempo que por ley se les cortan los recursos. Lo que hacía que



Daños sufridos por el destructor *Fitzgerald*. (Foto: www.wikipedia.org).

aumentaran los tiempos de permanencia en las misiones, en detrimento de períodos de adiestramiento y descanso. Aunque estaba claro que esto no eximía a los mandos de sus obligaciones en aras de la seguridad de sus unidades y de su gente.

En esta espiral de demandas operativas, recortes y sobreactividades, se ha producido un curioso fenómeno. Las unidades empezaron a llevar a cabo misiones con altas exigencias y cada vez con mayor intensidad, sin evaluar convenientemente los riesgos. Estas debilidades se detectaron tanto en el alistamiento como en la gestión de riesgos de las fuerzas desplegadas en Japón.

Al alcanzar el éxito en una misión, se embarcaban en otra y otra, acortando los procedimientos de preparación y puesta a punto, y atajando los adiestramientos del personal. Y el procedimiento se volvía a repetir. Y como no pasaba nada, todos tan contentos. Surgía la cultura de que saltando o acortando procedimientos y tiempos las cosas salían bien. Era la cultura del «se puede hacer» («can do»), en el que se llevaban a cabo las diferentes operaciones sin prestar atención a las grandes deficiencias que se estaban produciendo en los adiestramientos y en las calificaciones operativas. Aquello llegó a convertirse en una costumbre. Al final, los mandos eran incapaces de detectar las deficiencias y carencias que tenían entre manos, les bastaba con saber que «se puede hacer»; era lo normal. La continua presión para asumir una actividad operativa cada vez mayor y más intensa, terminó por llevar a los Estados Mayores, a los mandos, y a las dotaciones a realizar «atajos» en la preparación y en el alistamiento, a los que terminaron por acostumbrarse.

También estaba extendida una idea que decía que «uno se puede emplear a fondo si permanece despierto», lo que llevaba al agotamiento de la gente, y como consecuencia, a erróneas tomas de decisiones.

En los cuatro accidentes fueron detectadas decisiones de los Estados Mayores que estaban influenciadas por la actitud del «se puede hacer», unidas a asumir riesgos sin necesidad, lo que daba lugar a que los buques no estuvieran listos para operar con seguridad.

Falló la detección e identificación de deficiencias en el alistamiento y en la operatividad. Existía una falta percepción de la falta de seguridad, que se normalizó, hasta tal punto que llevó a aceptar períodos operativos de mayor duración. Y como hasta el momento de los accidentes, las cosas habían ido bien y el rendimiento de los barcos había sido bueno, parecía que las decisiones tomadas eran acertadas. De esta manera se produjo un continuo y prolongado alejamiento de las buenas prácticas en adiestramiento, mantenimiento y operatividad.

Así fue como en el Pacífico se asumieron riesgos que fueron en aumento de una a otra misión, y con el tiempo la situación llegó a ser considerada como normal, hasta tal punto de que nadie se daba cuenta de que los procesos para identificar, informar y evaluar el alistamiento, tanto a nivel individual, como del buque o del Estado Mayor, no estaban funcionando.



Petrolero de bandera liberiana *Alnic*, buque que colisionó con el destructor *John S. McCain*.
(Foto: www.wikipedia.org).

Los informes dijeron que no hubo rigor ni en la identificación ni en la solución de los problemas que se podían presentar o que realmente se presentaron. Y esto ocurrió en todas las etapas del planeamiento y la ejecución:

- En el deficiente planeamiento, por el aumento de misiones y cometidos operativos.
- En la falta de adiestramiento en situaciones de peligro y en accidentes.
- En la mala previsión de situaciones difíciles y de emergencias.
- En la deficiente actuación durante los acontecimientos que llevaron a los diferentes accidentes.

Los informes también dijeron que un 40 % de las calificaciones operativas para el combate de los cruceros y destructores destacados en Japón habían caducado. Y apuntaron que debido a los recortes presupuestarios sufridos desde los años 2000, los barcos habían tenido que aceptar riesgos para su seguridad, al prolongar los periodos de operatividad y estirar los tiempos entre mantenimientos. Se calcula que entre 2011 y 2016, de un total de 169 barcos, un 60 por 100 estuvo destacado en operaciones durante un período de 6.603 días.

Resumen de problemas detectados, conclusiones y recomendaciones

A modo de resumen, los principales problemas detectados en las investigaciones efectuadas fueron los siguientes:

- Deficiente gobierno de los barcos y fallos de seguridad en la navegación.
- Bajo rendimiento y continua degradación de los grupos de guardia.
- Bajo nivel del alistamiento del personal, del planeamiento y de la seguridad.
- Procedimientos obsoletos de los Estados Mayores en lo referente a seguridad operativa.
- Evaluación inadecuada e inefectiva, tanto a nivel personal como colectivo.
- Cultura «se puede hacer» (“can do”) inadecuada de cara a la seguridad.
- Puentes de gobierno anticuados; deberían de estar modernizados como salas de control integrado.

Para poner solución a estos problemas, los informes apuntan un total de 58 recomendaciones, y proponen que un oficial general efectúe el seguimiento de su implementación. Las recomendaciones hacen referencia a conocimientos, capacidades y procesos orientados a corregir las deficiencias detectadas, que fueron responsables de una desmedida acumulación de riesgos. Dichas recomendaciones están orientadas a mejorar la seguridad y efectividad de la Fuerza en los siguientes aspectos:

- Individuos: maniobra, navegación, cualificación, competencia profesional y cumplimiento de las normas en vigor.
- Equipos: creación de equipos de trabajo, su mantenimiento y su comportamiento en diferentes escenarios.
- Seguridad Operativa: procedimientos, herramientas, valoraciones de alistamiento, utilización tecnológica y empleo operativo.
- Evaluaciones: planeamientos de los Estados Mayores, planeamientos de los buques, autoevaluaciones, lecciones aprendidas, aplicación de los nuevos conocimientos, y difusión de resultados al resto de la Fuerza.
- Aspectos generales: cultura, actitudes, costumbres, usos, rutinas, creencias, objetivos y valores.

Algunas de las recomendaciones están orientadas a la preparación de las unidades ante la presencia de buques autónomos, sin tripulación, que en un futuro más o menos próximo empezarán a llenar los mares, y apuntan al empleo de controladores robóticos. Ponen como ejemplo los desarrollos de

algunos buques no tripulados de la Armada de los Estados Unidos, como es el caso del prototipo «Sea Hunter» de 132 pies de eslora.

También recomiendan la actualización y mejora de los sistemas de navegación electrónicos actuales. Y apuntan a la conveniencia de que los barcos usen los sistemas de identificación automática, con el fin de proporcionar su posición a unidades cercanas, y reducir los riesgos de colisión.

Hoy en día, la mayor parte de los barcos cuentan con sistema de identificación automática (AIS), que en pasivo puede recibir información de otros barcos, y en activo envía datos del propio barco a los demás. Normalmente los barcos de guerra de los Estados Unidos lo suelen llevar en pasivo, para conocer la posición de otros, sin que ellos conozcan la suya. De hecho, en las colisiones del 2017, los barcos involucrados llevaban el sistema en pasivo. La recomendación de que lo lleven en activo puede ser útil en zonas neutrales de intenso tráfico. Pero se comprende que, al menos en zonas sensibles o de conflicto, los barcos de guerra no deben de llevar el AIS en activo, por razones de discreción, ya que la información del sistema también la puede recibir el enemigo, al que se estaría poniendo en bandeja la situación de las fuerzas navales propias.

Comentario final

Tanto el Secretario de la Armada de los Estados Unidos como el CNO, han adquirido el compromiso de seguir las recomendaciones señaladas, y no escatimar esfuerzos para que este tipo de accidentes no vuelva a ocurrir, con objeto de asegurar que la Armada de los Estados Unidos siga siendo una gran fuerza orientada al mantenimiento de la seguridad del país y a la disuasión.

BIBLIOGRAFÍA

BARREDO, Alex: *Sistema GPS. Tras cinco colisiones en un año, sospechas de ciber guerra en el Pacífico*. *La Vanguardia*. 27 de agosto de 2017.

BAYER, Michael; ROUGHEAD, Gary: *Strategic readiness review 2017*. Department of the Navy. 3 de diciembre de 2017.

DAVIDSON, P. S.: *Comprehensive review of recent surface force incidentes*. Department of the Navy. US Fleet Forces Command. Norfolk. 26 de octubre de 2017.

HLAVAC, Tyler: *Navy probe blames captain's judgment in USS Antietam grounding*. *Stars and Straps*. 1 de agosto de 2017.

Redacción. *Robots para ayudar a la Armada de EE. UU. a evitar colisiones*. *Defense One*. 15 de diciembre de 2017.

Redacción. *USA: submarino atómico choca contra barco de suministro*. *La Prensa*. 20 de agosto de 2016.

RICHARDSON, John: *Memorándum foro distribución. (Reportes en the Colisiones)*. Departamento de the Nabí. Diciembre de 2017.

STERLING, Joe; HANNA, Jason: *Plane crash latest in spate of US Navy accidents in Asia since January*. *CNN*. 22 de noviembre de 2017.