



## Informe técnico S-36/2012

# Investigación del abordaje entre el buque gasero SIGAS ETTRICK y el buque de pesca ABUELA MARIANA, ocurrido el día 22 de junio de 2011 a 20 millas al sur de Isla Cristina (Huelva)

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por el artículo 265 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



## DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros elementos documentales. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

### Cronología de los hechos

#### *Día 19 de junio de 2011*

A las 22:00 horas el buque gasero SIGAS ETRICK salió del puerto de A Coruña con destino al puerto de Huelva.

#### *Día 22 de junio de 2011*

A las 03:00 horas el buque de arrastre con pueras ABUELA MARIANA salió del puerto de Isla Cristina y navegó con rumbo 170° y una velocidad de diez nudos hacia su caladero.

A las 04:00 horas se produjo un cambio de guardia en el buque SIGAS ETRICK. El primer oficial y un

marinero relevaron al segundo oficial y a su respectivo marinero de guardia. El buque navegaba con el piloto automático al rumbo 075° y a una velocidad de once nudos.

A las 04:30 horas el marinero de guardia en el buque SIGAS ETRICK abandonó el puente para realizar las labores de limpieza matinales. El marinero llevaba consigo un radioteléfono portátil de ondas métricas sintonizado en el canal 77 de VHF para mantenerse en contacto permanente con el puente. En el puente quedó solo de guardia el primer oficial.

A las 04:50 horas en el radar situado en la zona de estribor del puente del buque SIGAS ETRICK apareció un eco, situado a 6,8 millas y abierto 42° a babor. Este radar operaba en escala de seis millas (movimiento relativo, norte arriba y descentrado), y estaba conectado al registrador de datos de la travesía (RDT). El buque disponía de un segundo radar, situado en la zona de babor del puente, que operaba en escala de doce millas pero no estaba conectado al RDT. Ambos equipos de radar estaban dotados de ayudas de punteo radar automáticas (ARPA).

Aproximadamente a las 05:00 horas dos buques pesqueros cruzaron la proa del buque SIGAS ETRICK a una milla de distancia de babor a estribor. Para facilitar la maniobra de cruce, el buque SIGAS ETRICK cayó 5° a babor durante unos minutos. En este momento el buque SIGAS ETRICK tenía cerca de veinte ecos de buques en la pantalla del radar de estribor, existiendo la posibilidad de abordaje con alguno de ellos.

Según declaraciones del primer oficial del gasero, en los minutos siguientes ocurrieron los siguientes hechos: a las 05:10 horas advirtió que el eco localizado en el radar a las 04:50 horas estaba a 1,5 millas y su marcación no había variado desde entonces. Utilizó una lámpara de señales luminosas para emitir ráfagas de luz que alertaran a la tripulación del B/P ABUELA MARIANA, se realizaron varios intentos de alertar al pesquero pulsando reiteradas veces el botón de transmisión en el canal 16 de VHF y se emitieron cinco o más señales acústicas de advertencia, sin que se obtuviese ninguna respuesta por parte del B/P ABUELA MARIANA, que mantuvo su rumbo y velocidad. A las 05:13 horas el primer oficial puso en funcionamiento la segunda bomba del servotimón en previsión de una eventual maniobra rápida.



Según declaraciones del patrón del pesquero, estaban calando el arte de pesca, y teniendo desplegado en el agua medio arte advirtieron la presencia del gasero, al que hicieron señales con el foco de proa y la bocina. El patrón del pesquero no trató de contactar por VHF con el mercante, y se mantuvo en todo momento sin modificar la velocidad ni el rumbo hasta el abordaje.

A las 05:14 horas los buques SIGAS ETRICK y ABUELA MARIANA se encontraban a menos de media milla y en riesgo de abordaje. El primer oficial del buque SIGAS ETRICK puso el timón en modo manual y metió el timón a estribor para intentar evitar el abordaje con el B/P ABUELA MARIANA.

A las 05:15 horas se produjo el abordaje entre el buque gasero SIGAS ETRICK y el B/P ABUELA MARIANA, causando daños leves en el costado de babor del buque SIGAS ETRICK, por encima de la flotación, y algo más severos en la amura de estribor del B/P ABUELA MARIANA. El pesquero paró máquinas y perdió arrancada. El primer oficial del buque SIGAS ETRICK detuvo la propulsión, avisó al capitán y encendió las luces de cubierta; el buque permaneció en las proximidades del accidente para facilitar la ayuda e información que le fuese requerida.

A las 05:18 horas el patrón del B/P ABUELA MARIANA realizó una transmisión de varios minutos en español por el canal 16 de VHF llamando al buque con el que había colisionado, en la cual no se identificó, sin que se produjera contestación por parte del primer oficial de guardia del buque SIGAS ETRICK.

A las 05:24 horas el centro de coordinación de salvamento (CCS) de SASEMAR en Huelva, que había escuchado dicha transmisión, pidió al pesquero que se identificara y que les aclarase la situación.

A las 05:25 horas el B/P ABUELA MARIANA informó al CCS de Huelva que no tenía daños importantes y que procedía al puerto de Isla Cristina con cuatro personas a bordo.

A las 05:34 horas el buque SIGAS ETRICK confirmó al CCS de Huelva el abordaje en la posición 36°51,45' N, 007°15,5' W.

A las 06:00 horas el tercer oficial del buque SIGAS ETRICK relevó al primer oficial de guardia. El primer oficial y el contraestre se dirigieron hacia la zona del impacto y apreciaron daños en la pintura entre las cuadernas 83 y 85, con alguna plancha pandeada pero sin daños significativos ni entrada de agua.

A las 07:29 horas el B/P ABUELA MARIANA llegó al puerto de Isla Cristina.

A las 08:35 horas el buque SIGAS ETRICK fondeó en la zona A del área de fondeo de Huelva.

### ***Día 23 de junio de 2011***

El buque SIGAS ETRICK estuvo fondeado durante todo el día.

### ***Día 24 de junio de 2011***

Un inspector de la Capitanía Marítima de Huelva realizó una inspección detallada al buque SIGAS ETRICK en el ámbito del Memorandum de Entendimiento de París (Paris MoU) en la cual se encontró una deficiencia relacionada con el código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (IGS), pero no se le impidió continuar con su viaje.

\* \* \*

**DATOS OBJETIVOS****Datos del buque SIGAS ETRICK**

Las características principales del buque SIGAS ETRICK se presentan en la tabla 1.

El buque era propiedad de la empresa Sigas (Denmark) A/S y era gestionado por la empresa VShips Ltd C/O Shipping Management S.A.M.

El buque había estado abanderado en el Reino Unido, con puerto de registro en Leith, desde su construcción hasta el año 2005 en que pasó a su actual bandera de Malta.



**Figura 2.** Buque gasero SIGAS ETRICK

**Pormenores del viaje****Puertos de escala**

El buque había salido del puerto de A Coruña y su destino era Huelva.

**Dotación**

La tripulación del buque en el momento del accidente estaba compuesta por las 13 personas siguientes:

- 1 capitán, de Letonia.
- 1 primer oficial, de Polonia.
- 1 segundo oficial, de Sri Lanka.
- 1 tercer oficial, de Sri Lanka.
- 1 jefe de máquinas, de Ucrania.
- 1 segundo de máquinas, de Sri Lanka.
- 1 tercero de máquinas, de Sri Lanka.
- 1 contraestre, de Sri Lanka.
- 2 marineros preferentes o *Able Bodied Seamen* (A/B), ambos de Sri Lanka.
- 1 marinero ordinario u *Ordinary Seaman* O/S, de Sri Lanka.
- 1 mecánico, de Sri Lanka.
- 1 cocinero, de Sri Lanka.

**Carga**

El buque llevaba a bordo 1.697,7 toneladas de polipropileno.

**Operaciones del buque y tramo del viaje**

El buque SIGAS ETRICK se encontraba en demanda del puerto de Huelva para descargar su cargamento de polipropileno.

**Certificados**

En el momento del accidente el buque tenía todos sus certificados en vigor.

**Tabla 1.** Características principales del buque

Nombre del buque	SIGAS ETRICK
País de bandera	Malta
Puerto de registro	La Valeta (Malta)
Número IMO	90008512
Tipo	Buque de transporte de gas licuado
Lugar de construcción	Lowestoft (Reino Unido)
Año de construcción	1991
Astillero	Richards Shipbuilders
Material del casco	Acero
Eslora total	88,0 m
Eslora entre perpendiculares	82,5 m
Manga de trazado	14,8 m
Calado máximo	6,025 m
Puntal de trazado	7,40 m
Arqueo bruto (GT)	3.023 GT
Propulsión	Motor diesel con hélice de paso controlable
Potencia máxima	3.625 kW
Tripulación mínima de seguridad	13



### Datos del B/P ABUELA MARIANA

El B/P ABUELA MARIANA, cuyas características principales se presentan en la tabla 2, es un pesquero dedicado a la pesca de arrastre de fondo en la zona del golfo de Cádiz.

En el momento del accidente era propiedad de la sociedad Mariana e Hijos S.L.

### Pormenores del viaje

#### Puertos de escala

El buque había salido del puerto de Isla Cristina, adonde planeaba volver después de haber terminado las labores de pesca.

#### Dotación

En el buque estaban enroladas las cinco personas siguientes:

- 1 patrón.
- 1 mecánico.
- 3 marineros.

En el momento del accidente la tripulación solamente estaba compuesta por cuatro personas.

#### Capturas

En el momento del accidente el buque navegaba sin capturas.

#### Operaciones del buque y tramo del viaje

El buque se encontraba en travesía hacia su caladero para la pesca de gamba. Este tipo de pesca lo realizaban a diario.

#### Certificados

En el momento del accidente el buque tenía todos sus certificados en vigor.

Los tripulantes disponían de las titulaciones y los certificados de especialidad marítima necesarios para el desempeño de sus funciones a bordo.

El patrón había obtenido el certificado de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimas apenas tres semanas antes del accidente.



Figura 3. B/P ABUELA MARIANA

Tabla 2. Características principales del buque

Nombre del buque	ABUELA MARIANA
País de bandera	España
Puerto base	Isla Cristina (Huelva)
Matrícula	3ª-HU-2-21-03
Tipo	Pesquero de arrastre
Clase	III/R-Li
Lugar de construcción	Águilas (Murcia)
Año de construcción	2003
Astillero	Nuevas tecnologías navales, S.L.
Indicativo de llamada	EA6534
Material del casco	Plástico reforzado con fibra de vidrio
Eslora total	23,60 m
Eslora entre perpendiculares	20,49 m
Manga de trazado	6,10 m
Calado máximo	2,266 m
Puntal de trazado	2,90 m
Arqueo bruto (GT)	87,27 GT
Toneladas de registro bruto (TRB)	67,64
Propulsión	Motor diesel con hélice de paso fijo
Potencia máxima	250 kW
Número máximo de personas a bordo	5
Tripulación mínima de seguridad	4



### Información relativa al accidente marítimo

- Tipo de accidente marítimo:  
Abordaje. Accidente marítimo grave.
- Fecha y hora:  
Día 22 de junio de 2011 a las 05:15 horas.
- Situación y localización del accidente marítimo:  
A 20 millas al sur de Isla Cristina (Huelva), en la posición 36° 51,45' N, 007° 15,5' W.
- Entornos:  
De acuerdo con la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) el día 22 de junio de 2011 se daban las siguientes condiciones meteorológicas y marítimas en la zona del accidente:
  - Nubosidad: Cielo despejado.
  - Visibilidad: Buena, superior a 10 km.
  - Viento: Débil, procedente del N con fuerza 1 a 2 en la escala de Beaufort.
  - Estado de la mar: Marejadilla, con una mar de fondo insignificante.
- Zonas de los barcos afectadas por el accidente:  
La amura de estribor del B/P ABUELA MARIANA golpeó el costado de babor del buque SIGAS ETTRICK.
- Consecuencias:
  - No hubo heridos ni pérdidas personales.
  - No hubo contaminación al medio marino.
  - Ambos buques sufrieron daños materiales de diversa consideración que no les impidieron continuar su viaje.

### Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Únicamente intervino el CCS de Huelva comunicándose por radio con ambos buques, confirmando que no había heridos y que ambos podían regresar a puerto por sus propios medios. No fue necesario desplazar efectivos a la zona.

La Capitanía Marítima de Huelva inició un expediente sancionador contra el SIGAS ETTRICK por incumplimiento de los preceptos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972 (RIPA), del que resultó una sanción económica al armador. La Capitanía Marítima no consideró que los indicios existentes fueran suficientes para iniciar un expediente sancionador contra el pesquero.

### Datos de la investigación de seguridad

Para la elaboración del informe la CIAIM ha dispuesto de los datos del RDT del buque mercante, las declaraciones de las tripulaciones de ambos buques tomadas por la Capitanía Marítima de Huelva y el expediente informativo abierto por la Capitanía Marítima sobre el accidente.

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### Análisis del cumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes

Se analizará el cumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972 (RIPA), atendiendo a los criterios de: riesgo de abordaje, vigilancia, situación de cruce y obligaciones entre categorías de buques, maniobra del buque que “cede el paso”, maniobra del buque que “sigue a rumbo” y señales de maniobra y advertencia.

#### Riesgo de abordaje

La Regla 7 d) i) del RIPA establece que «se considerará que existe el riesgo [de abordaje], si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable».

En la figura 4 se presenta una reconstrucción de las derrotas de ambos buques a partir de la información almacenada en el RDT del mercante. Se observa que la demora se mantuvo constante durante los 25 minutos anteriores al accidente. Por tanto, el patrón del pesquero y el primer oficial del mercante dispusieron de tiempo suficiente para detectar que se encontraban en una situación de riesgo de abordaje y haber actuado en consecuencia.

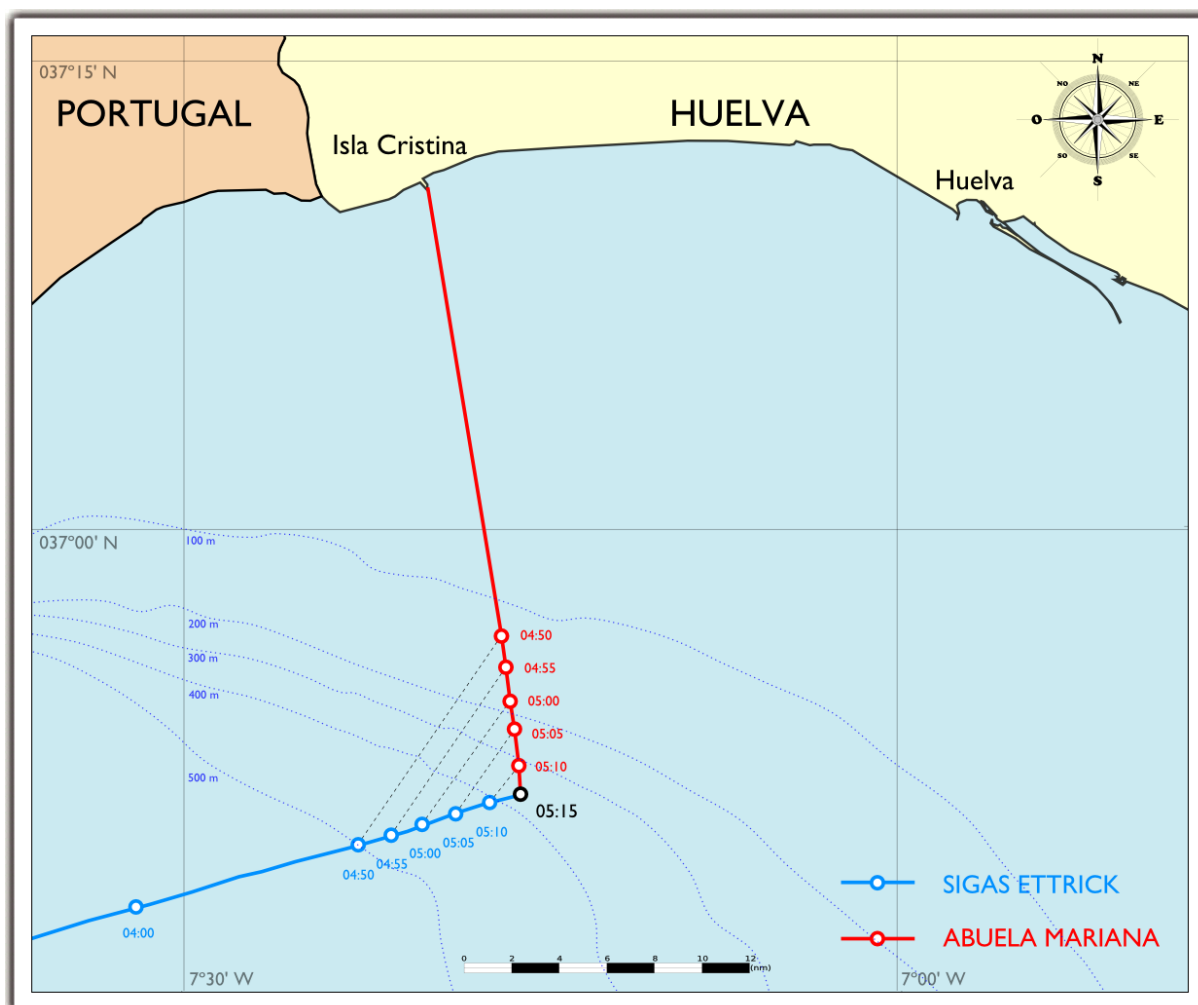


Figura 4. Ruta de los buques 25 minutos antes del abordaje.



### Vigilancia

La Regla 5 del RIPA dice que «*Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje*».

El primer oficial del buque SIGAS ETRICK no comprobó en su equipo de radar de punteo automático (ARPA) ningún barco, pese a que en el momento del accidente había cerca de 20 ecos de buques en su radar y posibilidad de abordaje con alguno de ellos.

El patrón del B/P ABUELA MARIANA no mantuvo la vigilancia debida dado que no se percató de la situación de riesgo existente.

### Situación de cruce y obligaciones entre categorías de buques

La Regla 15 del RIPA dice que «*Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa*». La Regla 18.a).iii) del RIPA dice que «*Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de: [...] un buque dedicado a la pesca*».

La Regla 3 del RIPA en su apartado d) especifica que la expresión “buque dedicado a la pesca” significa «*todo buque que esté pescando con redes, líneas, aparejos de arrastre u otros artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad [...]*».

Los buques SIGAS ETRICK y ABUELA MARIANA son buques de propulsión mecánica y en este caso el B/P ABUELA MARIANA tenía al buque SIGAS ETRICK por su costado de estribor, por lo cual para determinar cual de los dos buques tenía la obligación de maniobrar es necesario esclarecer si el B/P ABUELA MARIANA era un “buque dedicado a la pesca” en el momento del accidente. Para ello se consideran los siguientes factores:

- La velocidad

En la Figura 5 se puede observar que durante los 2 minutos anteriores al abordaje el B/P ABUELA MARIANA navegó a una velocidad de entre 10 y 10,5 nudos, sin embargo la velocidad habitual de estos tipos de buques cuando están pescando no suele superar los 4 nudos. Por tanto, se puede concluir que el pesquero no estaba en arrastre en los momentos anteriores al accidente.

- La maniobra para calar el arte

La maniobra de calar el arte se realiza con el buque casi parado hasta que se larga la red y las puertas de arrastre, momento en el que comienza el largado de los cables de arrastre, que se realiza con arrancada. El tiempo necesario para realizar esta maniobra se puede estimar en 15 minutos para el largado de la red más 5 o 10 minutos para los cables. Los datos del radar obtenidos del RDT del buque mercante muestran que durante los 25 minutos anteriores al accidente el

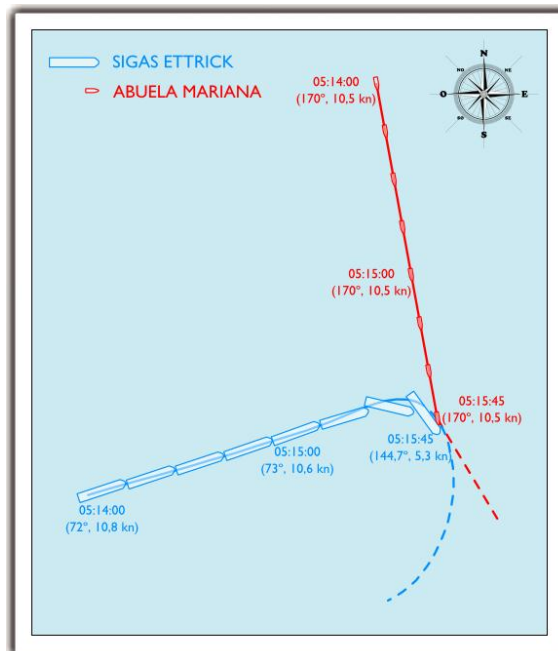


Figura 5. Ruta de los buques 2 minutos antes del abordaje.





pesquero mantuvo su rumbo y una velocidad superior a 10 nudos, lo que permite concluir que el pesquero todavía no había comenzado la maniobra de calado del arte de pesca.

- El rumbo y la sonda

En la pesca con arrastreros equipados con puertas de arrastre lo habitual es trabajar en zonas con fondos de la misma profundidad, de lo contrario los cambios de profundidad obligarían a cambiar la longitud de los cables de tiro conforme va variando aquella. Como puede verse en la figura 4, en el momento del accidente el rumbo del B/P ABUELA MARIANA hacía que avanzase hacia zonas de mayor profundidad, que pasaban de sondas de 200 m hasta sondas de más de 400 m rápidamente. La pesca de gamba con arrastreros en el golfo de Cádiz puede hacerse en zonas con profundidades entre 200 y 500 m, siendo lo más habitual situarse en zonas entre 300 y 400 m.

- La maniobra para izar el arte

El patrón del pesquero declaró que, tras el abordaje, ocurrido a las 5:15 horas, izaron el arte de pesca y fueron en busca del buque mercante. No obstante, el pesquero comunicó al CCS Huelva a las 5:25 horas, apenas diez minutos después del abordaje, que procedían al puerto de Isla Cristina donde llegaron a las 7:29 horas. Es muy improbable que el pesquero tuviera tiempo de cobrar el aparejo, caso de haberlo largado.

De todo lo anterior se deduce que en el momento del accidente el B/P ABUELA MARIANA estaba en navegación hacia su caladero y así, de acuerdo con el RIPA, no podía ser considerado como un “buque dedicado a la pesca” por lo que era el B/P ABUELA MARIANA quien debía haber maniobrado para mantenerse apartado de la derrota del buque SIGAS ETTRICK y permitirle a éste seguir a rumbo.

#### **Maniobra del buque que “cede el paso”**

La Regla 16 del RIPA dice que «*Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque maniobrará, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque*».

En este caso el B/P ABUELA MARIANA no cumplió esta regla.

#### **Maniobra del buque que “sigue a rumbo”**

En la Regla 17 a) ii) del RIPA se dice que un buque que “sigue a rumbo” «*... puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este reglamento*».

El buque SIGAS ETTRICK al percatarse que el B/P ABUELA MARIANA no hacía maniobra alguna para evitar el abordaje debería haber actuado con mayor antelación para evitar el abordaje.

#### **Señales de maniobra y advertencia**

En la Regla 34 del RIPA se establecen las señales de maniobra y advertencia, acústicas y luminosas, que deben realizar los buques para advertir acerca de una situación de riesgo.

Tanto el primer oficial del buque SIGAS ETTRICK como el patrón del B/P ABUELA MARIANA declararon que realizaron las señales acústicas y luminosas reglamentarias para advertir al otro buque del riesgo existente, creyendo cada uno que era el otro el que debía maniobrar.

#### **Conclusiones**

La Comisión ha concluido que el abordaje se produjo por la inobservancia por parte del patrón del pesquero y del primer oficial del mercante de los preceptos del RIPA.



La causa principal del accidente fue que el B/P ABUELA MARIANA, como buque en navegación, no se apartó de la derrota del mercante. El motivo por el que el pesquero no se apartó de la derrota del mercante fue, con gran probabilidad, que no había nadie en el puente del pesquero atendiendo a la navegación hasta que ocurrió el abordaje.

El primer oficial del buque SIGAS ETRICK no valoró la posibilidad de sufrir un abordaje, teniendo la falsa percepción de que al final sería el pesquero el que realizaría la maniobra para evitar el abordaje.

Además se han detectado los siguientes errores humanos presentes durante el accidente:

- El marinero de guardia en el buque SIGAS ETRICK se ausentó del puente, quedándose únicamente de guardia el primer oficial.
- El primer oficial del buque SIGAS ETRICK no consideró necesario llamar al marinero que había abandonado el puente cuando observó el gran número de barcos que estaban en la zona y la posibilidad de abordaje que existía con algunos de ellos.
- En el puente del buque SIGAS ETRICK llevaban sintonizada una emisora musical de radio a un volumen suficientemente alto como para poder ser registrada en el registrador de travesía del buque por los micrófonos ambientales del puente. Este hecho pudo restar eficacia a la vigilancia acústica que debe realizar la tripulación de guardia.
- El primer oficial del buque SIGAS ETRICK no comprobó en su equipo ARPA el riesgo de abordaje con ningún barco a pesar de haber contemplado la posibilidad de abordaje con algunos de ellos.
- El patrón del B/P ABUELA MARIANA utilizó incorrectamente el canal 16 de VHF por los siguientes motivos, de acuerdo con la Resolución A.954(23) «*Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar*» de la Organización Marítima Internacional (OMI):
  - Utilizó un lenguaje ofensivo.
  - Utilizó el canal de emergencias durante varios minutos para recriminar al buque SIGAS ETRICK su actuación en el accidente en vez de para solicitar auxilio.
  - Inicialmente se negó a identificarse, tanto a sí mismo como a su buque, a pesar de las repetidas peticiones por parte del CCS de Huelva. El CCS de Huelva no pudo identificar por sus propios medios al buque pesquero ya que no dispone de radar.
- A bordo del B/P ABUELA MARIANA iban cuatro tripulantes cuando sucedió el abordaje, aunque estaban enrolados cinco tripulantes.

\* \* \*

## INFORME TÉCNICO S-36/2012

Investigación del abordaje entre el buque gasero de Malta SIGAS ETTRICK y el buque de pesca español ABUELA MARIANA, ocurrido el día 22 de junio de 2011 a 20 millas al sur de Isla Cristina (Huelva)



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia de la investigación del abordaje entre el buque gasero SIGAS ETTRICK y el B/P ABUELA MARIANA, ocurrido el día 22 de junio de 2011 a 20 millas al sur de Isla Cristina (Huelva), el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos propone las siguientes recomendaciones de seguridad para evitar que ocurran accidentes similares.

A la Cofradía de Pescadores de Isla Cristina:

1. Que realice campañas de concienciación entre sus asociados sobre el peligro de dejar desatendido el puente durante la navegación.
2. Que realice campañas de concienciación entre sus asociados sobre el correcto uso del canal 16 de VHF.

A la Capitanía Marítima de Huelva:

3. Que considere, a la vista de las conclusiones del presente informe, iniciar un expediente sancionador al pesquero por incumplimiento de la normativa de seguridad marítima.

A la Sociedad de Salvamento Marítimo, SASEMAR:

4. Que dote al CCS de Huelva con un radar que le permita detectar situaciones de riesgo en la mar e identificar a los buques involucrados en accidentes marítimos.

A la compañía responsable de la gestión náutica del buque SIGAS ETTRICK:

5. Que analice los incumplimientos del manual de procedimientos del puente del buque contenidos en este informe y tome las medidas necesarias para su implantación a bordo de una forma eficaz.

\* \* \*