

Informe técnico S-09/2012

Investigación del abordaje entre el pesquero MONTDUVER y el buque oceanográfico GARCIA DEL CID, a 13 millas al este del puerto de Denia, el 6 de junio de 2011

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, por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y, en lo que proceda, por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. 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.



EL ACCIDENTE

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



Figura I. Localización del accidente

El accidente

El día 6 de junio de 2011, a las 06:07 horas el pesquero MONTDUVER abordó al buque oceanográfico (B/O) GARCÍA DEL CID en la posición 38° 57,2' N 000° 22,0' E, aproximadamente a 12 millas al NE de Denia.

El pesquero había salido de Denia a las 05:00 horas y se encontraba navegando al rumbo 058° en dirección al caladero con una velocidad de 9 nudos. El buque oceanográfico llevaba toda la noche realizando trabajos de batimetría con sonda multihaz, para lo cual navegaba a un rumbo de 141° y una velocidad de 5,8 nudos.

Según las declaraciones del patrón del B/P MONTDUVER uno de los marineros le acompañaba en el puente mientras el resto descansaba. Entre las 05:45 y las 06:00 horas, navegando al rumbo 058° y con una velocidad de 9 nudos, el patrón avistó un buque en una marcación de unos 20 ó 30 grados a babor y una distancia de 3 ó 4 millas. El buque exhibía las luces reglamentarias de buque en navegación, luz de tope blanca y luz de costado verde, y otras en cubierta, pero el patrón del pesquero declaró no haber visto las tres luces todo horizonte en línea vertical (roja, blanca y roja), correspondientes a un buque con capacidad de maniobra restringida. Por tanto continuó navegando con el mismo rumbo y velocidad que llevaba en la creencia de que el buque maniobraría para pasarles por la popa. Al constatar que el buque no variaba su rumbo y que la distancia entre ambos había disminuido a 50 metros, cambió el sistema de gobierno del timón de automático a manual, metió el timón a estribor y desembragó el motor, pese a lo cual no pudo evitar que el pesquero abordara con la proa contra el costado de estribor del buque.

En el puente del B/O GARCÍA DEL CID se encontraba de guardia el primer oficial de cubierta desde las 04:00 horas. El marinero que debía realizar las funciones de serviola en el puente se hallaba en esos momentos en la zona de popa, ayudando a uno de los científicos embarcados en sus mediciones. Según el primer oficial, el buque exhibía las luces reglamentarias de buque en navegación y las correspondientes a un buque con capacidad de maniobra restringida. Además, el sistema de identificación automática (SIA) transmitía la información de que el buque se encontraba navegando con maniobrabilidad restringida. A las 05:45 horas, el primer oficial observó en el radar y también con los prismáticos, un grupo de 8 ó 10 pesqueros aproximándose a su posición, en una marcación de unos 100° a estribor y a una distancia de aproximada de 4 millas.

A las 06:03 horas, comprobó en el radar que uno de los pesqueros que se encontraba a media milla de distancia, navegaba a gran velocidad a un rumbo de colisión de 060°, por lo que decidió hacerle señales luminosas con la ayuda de un foco de 500 W de potencia y realizó varias pitadas para atraer la atención del patrón del pesquero. Al no obtener respuesta, redujo máquina.



Sobre la 06:05 horas, cuando el pesquero estaba entre uno y dos cables de distancia (alrededor de 300 m), el primer oficial de cubierta paró máquinas para dejar pasar al pesquero por la proa porque, según su experiencia, los pesqueros acostumbraban a maniobrar al buque cuando ya se encontraban muy cerca. Aun así, no pudo evitar que a las 06:07 horas, en una posición de latitud 38° 57,2' N y longitud 000° 22,0' E, el pesquero les abordara con su proa en el costado de estribor.

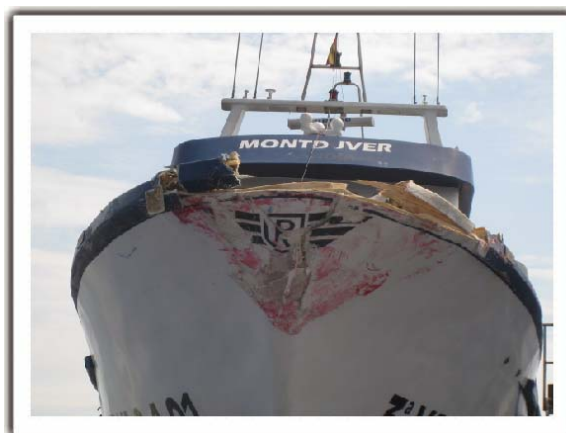


Figura 2. Daños en el pesquero MONTDUVER

A las 06:10 horas, el capitán del buque oceanográfico contactó por el canal 14 de VHF con el patrón del pesquero para interesarse por la seguridad del pesquero y sus tripulantes, quien les comunicó que se encontraban bien y que a consecuencia del impacto la proa presentaba graves daños. También le informó de que pondrían rumbo al puerto de Denia, aunque luego el patrón cambió de parecer y puso rumbo al puerto de Gandía.

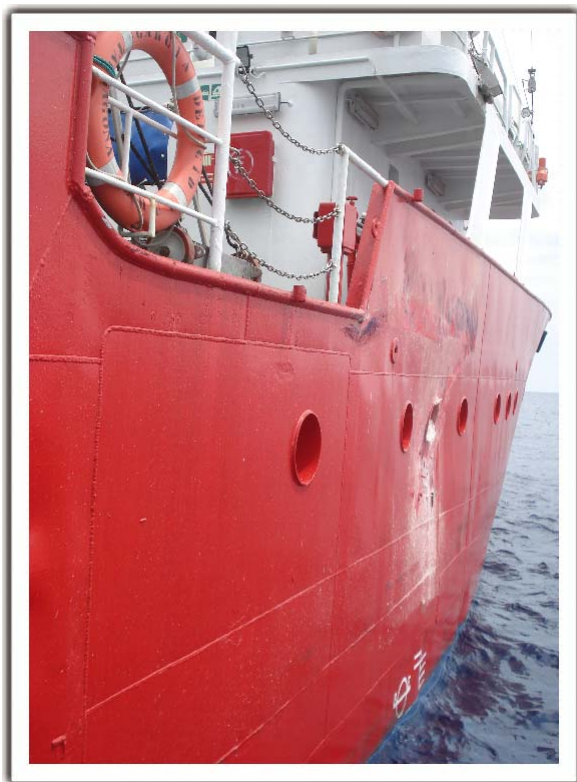


Figura 3. Daños en el buque GARCIA DEL CID

A consecuencia del impacto el B/O GARCIA DEL CID, sufrió una abolladura en el forro del casco y una cuaderna doblada a media eslora, así como desperfectos en el mobiliario y en el instrumental del laboratorio.

A las 06:25 horas, el capitán del B/O GARCIA DEL CID llamó con el radioteléfono por el canal 16 de VHF al Centro de Control de Salvamento de Valencia para informar del accidente y de que los daños no les impedían continuar con los trabajos de batimetría, razón por la que continuarían con el plan previsto.

Finalmente, el buque arribó al puerto de Barcelona el día 10 de junio.

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 4. Pesquero MONTDUVER

El pesquero MONTDUVER

El B/P MONTDUVER es un pesquero de arrastre con bandera de España, que tiene su base en el puerto de Gandía.

Fue construido en poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en el año 2001. Tiene una eslora total de 23,95 m, una manga de 6 m, un puntal de 3,55 m y un arqueo bruto (GT) de 86,12. Está propulsado por un motor diesel de 224,26 kW a 1.157 rpm.

En el momento del accidente todos los certificados del pesquero estaban en vigor y disponía de una licencia de pesca para operar en el Caladero Nacional del Mediterráneo en la modalidad de arrastre de fondo.

Desde junio de 2009, el pesquero es propiedad al 50% de dos personas, una de las cuales es su patrón.

La tripulación del buque estaba formada por el patrón y tres marineros, todos ellos con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones. El patrón también realizaba las funciones de mecánico ya que contaba con el título de patrón costero polivalente.

El buque GARCIA DEL CID

El buque GARCIA DEL CID es un buque oceanográfico con bandera de España, construido en acero en el año 1979. Desde su puesta en servicio el buque es propiedad de la Agencia Estatal Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

El buque tiene una eslora total de 37,22 m, una manga de 8,42 m, un puntal de 4.8 m, un calado máximo de 3,89 m, un arqueo bruto (GT) de 309 y un peso muerto de 183 t. El equipo propulsor está configurado por un motor diesel de 853 kW de potencia a 900 rpm. Además, tiene dos generadores auxiliares de 100 kW cada uno.

En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor y desde el día 2 de febrero de 2011 estaba despachado para realizar campañas de investigación en aguas internacionales del Mediterráneo occidental y del Atlántico oriental.

La tripulación del buque estaba formada por trece tripulantes: el capitán y dos oficiales de cubierta, el jefe de máquinas y dos oficiales de máquinas, un contraмаestre, tres marineros, un cocinero, un ayudante de cocina y un camarero, todos ellos con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones. Además de la tripulación, se encontraban enrolados doce científicos.



Figura 5. Buque GARCIA DEL CID

Información meteorológica

En el momento y lugar del accidente soplaban vientos débiles (fuerza 2 en la escala Beaufort) del SE, con buena visibilidad y marejadilla.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Tomando como base el listado de posiciones registradas por el sistema de identificación automática del buque GARCIA DEL CID, y por el sistema de localización de pesqueros vía satélite del MONTDUVER, así como las que constan en las declaraciones de los tripulantes y demás documentación que obra en el expediente, se ha elaborado la reconstrucción de las derrotas seguidas por los buques que se muestra en la figura 6.

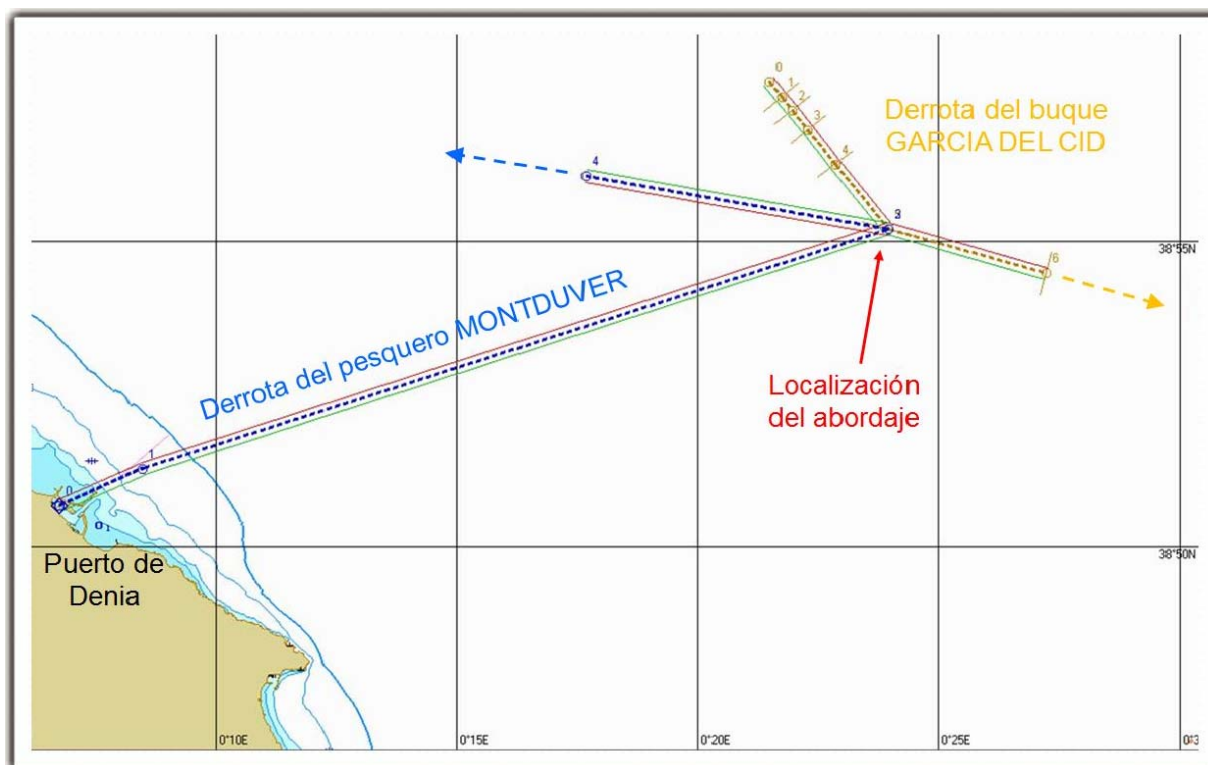


Figura 6. Reconstrucción de las derrotas seguidas por los buques

Ambos buques tenían instalados equipos radar con función de punteo automático (ARPA). Estos equipos permiten visualizar en la pantalla los movimientos verdaderos y relativos de todos los ecos detectados, además de activar alarmas que avisan de un posible riesgo de colisión. El sistema puede calcular el rumbo que lleva el blanco, la velocidad y el punto más cercano de aproximación, con lo que es posible saber si existe peligro de colisión con otro buque. Además, el buque GARCIA DEL CID debía ser visible a simple vista desde el pesquero MONTDUVER porque el abordaje se produjo pocos minutos después de iniciarse el crepúsculo civil matutino y ya había claridad.

De las declaraciones del patrón del B/P MONTDUVER y del primer oficial del B/O GARCIA DEL CID se advierten dos contradicciones: la primera con respecto a si el buque GARCIA DEL CID exhibía las luces correspondientes a un buque con capacidad de maniobra restringida, y la segunda sobre si desde el buque GARCIA DEL CID se habían realizado señales acústicas o luminosas.

Aún en el supuesto de que el buque GARCIA DEL CID no exhibiese las luces de buque con capacidad de maniobra restringida, según lo dispuesto en la regla 17.b) del *Reglamento Internacional para*



prevenir los abordajes (RIPA), el pesquero, que tendría preferencia de paso, debió haber ejecutado la maniobra que mejor hubiera podido ayudar a evitar el abordaje cuando determinó que con la sola maniobra del buque que debía de ceder el paso no podía evitarse el abordaje.

El patrón del pesquero no hizo uso del radioteléfono, ni de las señales acústicas o luminosas para llamar la atención del otro buque y, cuando afirma que adoptó medidas, ya fue demasiado tarde. Tal es así que al meter el timón a estribor y desembragar el motor, la derrota del pesquero no se vio alterada y abordó al buque GARCIA DEL CID prácticamente con el mismo ángulo de cruce que traía, como bien puede inferirse del análisis de la reconstrucción de las derrotas seguidas por los buques y de los daños sufridos por los mismos (*ver figuras 2, 3 y 6*).

Por su parte, el primer oficial del buque GARCIA DEL CID manifestó que las luces de buque con capacidad de maniobra restringida estaban encendidas desde el día anterior porque precisamente él se había encargado de ello y porque lo había comprobado varias veces durante la guardia. Igualmente se reafirmó en que había hecho uso de señales acústicas y luminosas para llamar la atención del pesquero.

El primer oficial del buque GARCIA DEL CID actuó en el convencimiento de que el pesquero sabía que debía mantenerse apartado de su derrota por exhibir las luces de buque con capacidad de maniobra restringida (*ver Regla 18.a.ii) del RIPA*). Además, según su experiencia, era habitual que los pesqueros les maniobrasen demorando la misma hasta el último instante.

Sin embargo, no valoró adecuadamente el riesgo de que se produjera un abordaje al no obtener una respuesta clara del pesquero tras realizar las señales sonoras y luminosas.

Para determinar la maniobra que tendría que haber realizado el primer oficial debió tener en cuenta que si era necesario disponer de más tiempo para estudiar la situación, debía haber reducido la velocidad del buque o suprimir toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión (*ver regla 8.e) del RIPA*), y que pese a que el tránsito del buque GARCIA DEL CID no debía ser estorbado, seguía estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas relativas a la conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad (*ver regla 8.f.iii) del RIPA*).

Visto lo anterior, esta Comisión no ha apreciado causas técnicas como desencadenante del accidente y ha concluido que el mismo se produjo como consecuencia de la falta de mantenimiento de una eficaz vigilancia visual y auditiva del patrón del pesquero MONTDUVER y de la tardanza en adoptar medidas por el primer oficial del buque GARCIA DEL CID cuando tuvo constancia de que existía una situación de riesgo de abordaje.

* * *



RECOMENDACIONES

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, considera que sólo cabe recomendar el estricto cumplimiento del *Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (RIPA)* para evitar que ocurran accidentes similares.

* * *