



INFORME CIAIM-19/2015

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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.

El único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

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

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo



Figura 1. E/P ISLETA CUARTA



Figura 2. E/R BE GOOD I



Figura 3. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la madrugada del día 18 de noviembre de 2014, sobre las 02:10 hora local, tuvo lugar un abordaje entre la embarcación de pesca (E/P) ISLETA CUARTA y la embarcación de recreo (E/R) BE GOOD I. La embarcación de recreo sufrió una vía de agua y se hundió de proa, siendo rescatado del agua su único tripulante por la tripulación del pesquero.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de noviembre de 2014. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como “accidente muy grave” y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 15 de julio de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en abril de 2016.

* * *

INFORME CIAIM-19/2015

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de las embarcaciones

Nombre	BE GOOD I	ISLETA CUARTA
Pabellón / registro	Francia	España
Identificación	220362Z Concarneau	Matrícula de Altea, 3ª-AT-5-859
Tipo	Velero clásico de construcción en madera. Preparado para navegación de altura.	Pesquero de arrastre de fondo.
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 9,88 m • Manga 2,96 m • Material de casco: madera • Propulsión: Vela y motor 	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 21,70 m • Manga 6,10 m • Arqueo bruto 116,72 GT • Material de casco: Fibra de vidrio • Propulsión: motor diésel 220,60 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón	Pesca Ferrer, S.L.
Construcción	Construida en Talleres de Saujon (Francia) en 1961	Construida el año 1989 por Astilleros Belliure

Tabla 2. Pormenores del viaje

Nombre	BE GOOD I	ISLETA CUARTA
Puertos de salida / escala / llegada	Gruissan / Port Vendres, Cap Creus, Estartit, Tarragona, Peníscola, Oropesa / Cartagena	Salida de Altea y llegada al mismo puerto
Tipo de viaje	Navegación de recreo	Pesca de arrastre en el Mediterráneo
Dotación	Patrón. No disponía de ningún título.	5 tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	Documentación perdida en el accidente.	El pesquero estaba despachado para 6 tripulantes enrolados y disponía de los certificados exigibles en vigor.

INFORME CIAIM-19/2015

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

Tabla 3. Información relativa al suceso

Nombre	BE GOOD I	ISLETA CUARTA
Tipo de accidente o incidente	Abordaje	
Fecha y hora	18 de noviembre de 2014, 02:10 hora local	
Localización	38° 36,23' N; 000° 22,21' E	
Operaciones del buque y tramo del viaje	Travesía en solitario, navegando a vela	En navegación hacia caladero
Lugar a bordo	Proa	Amura de babor
Daños sufridos en el buque	Vía de agua en zona indeterminada del casco a proa bajo la flotación. Posterior hundimiento de la embarcación.	Daños menores en la amura de babor.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No	No
Contaminación	No consta	
Otros daños externos a los buques	No	
Otros daños personales	No	

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del W
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	E/P ISLETA CUARTA
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Desde el pesquero se lanzó un aro salvavidas al tripulante de la embarcación de recreo. El patrón del pesquero informó por VHF a SASEMAR del accidente.
Resultados obtenidos	Rescate del tripulante de la embarcación de recreo ileso

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.

El día 5 de noviembre de 2014 la embarcación de recreo BE GOOD I zarpó del puerto de Gruissan (en el Mediterráneo francés), para emprender la vuelta al mundo. El velero navegó costeando el litoral mediterráneo español, haciendo escalas en distintos puertos, que aprovechaba el tripulante para descansar.

El día 17 de noviembre a las 08:00 horas zarpó del fondeadero de la playa de Oropesa.

El día 18 de noviembre de 2014 a las 00:00 horas, la E/P ISLETA CUARTA abandonó el puerto de Altea (Alicante) para dirigirse, rumbo ENE, a su caladero de Ibiza. Llevaba 5 tripulantes a bordo, estando en el puente el patrón y uno de los marineros.

A las 01:45 horas del día 18 de noviembre, la E/R BE GOOD I navegaba a vela a una velocidad de entre 1 y 2 nudos al rumbo SW (230° en el piloto automático), según su patrón. Este, tras comprobar el tráfico en las inmediaciones, decidió abandonar la bañera y dirigirse al interior de la cabina para comprobar la posición. Según declaraciones de su patrón, el velero llevaba las luces de navegación reglamentarias encendidas.

A las 02:10 horas del día 18 de noviembre, ocurrió el abordaje entre la E/P ISLETA CUARTA y la E/R BE GOOD I, en la posición 38° 36,23' N; 000° 22,21' E. En el momento del accidente el velero navegaba a una velocidad de 1 a 2 nudos, y el pesquero a unos 9 nudos.

Los dos tripulantes presentes en el puente de la E/P ISLETA CUARTA se percataron de que se había producido el abordaje al notar un pequeño golpe a babor. Pararon máquina y observaron por popa un velero. El tripulante de la embarcación de recreo al notar el golpe salió a cubierta y vio un pesquero a escasos metros de su embarcación, se dirigió hacia proa y vio una gran vía de agua en el costado de estribor. El pesquero por el contrario, solo tenía daños menores en su amura de babor. La embarcación de recreo se hundió en pocos minutos, por proa, en la posición del abordaje a unos 100 m de profundidad, siendo rescatado su único tripulante por la embarcación de pesca.

* * *

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

4. ANÁLISIS

Se constatan contradicciones en relación a si el velero tenía o no las luces de navegación encendidas en el momento del abordaje: el patrón del velero afirmó que las llevaba encendidas, y el patrón del pesquero manifestó que tras el abordaje se encendieron luces de costado, alcance y tope. El otro tripulante en el puente manifestó que no vio luces antes del abordaje, y que tras girarse para ver a quién habían abordado, vio las luces del velero. El radar de la embarcación de pesca, según las declaraciones se encontraba en funcionamiento, aunque no se percataron de la existencia de ningún eco a rumbo de colisión.

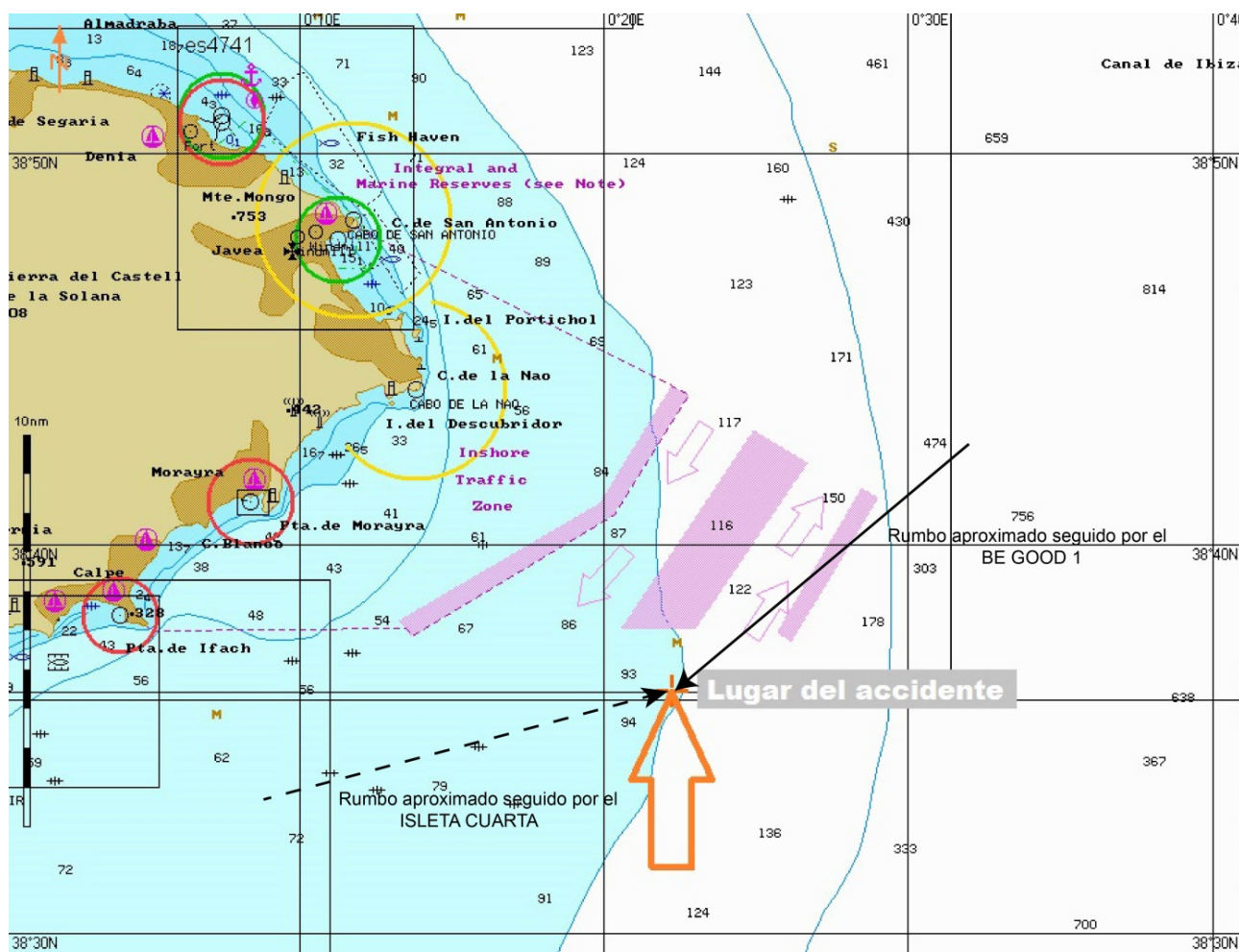


Figura 4. Carta náutica con la situación del accidente y rumbos previos seguidos por ambas embarcaciones

Del análisis de las declaraciones de ambos patrones y del propio accidente se deducen varios incumplimientos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (RIPA):

INFORME CIAIM-19/2015

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

Regla 5 (vigilancia): dispone 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.

Esta regla fue incumplida por ambas embarcaciones en lo que se refiere a la precaución exigible a la práctica normal del marino. Estos incumplimientos se pudieron ver favorecidos por un nivel de alerta inadecuado en el caso de la tripulación del pesquero por exceso de confianza y autocomplacencia, resultado de la repetición de las mismas tareas en el pasado sin incidentes. En el pesquero tampoco se atendió debidamente el radar que estaba funcionando y no se utilizó su información para evitar el abordaje. En el caso del velero, debió influir en la relajación del nivel de alerta de su patrón el cansancio derivado de llevar el tripulante 18 horas de guardia.

De haberse llevado a cabo una vigilancia eficaz se habría maniobrado con antelación. Esto es aplicable a ambas embarcaciones. En el caso del pesquero porque a pesar de haber dos personas en el puente no vieron el velero y en el caso de este último porque se encontraba en la cabina desde unos 15 a 25 minutos antes del accidente, después de haber valorado erróneamente las condiciones de seguridad del tráfico del entorno y dejar que la embarcación navegara sin vigilancia.

Ninguna de las dos embarcaciones intentó maniobrar ya que no se vieron, siendo el abordaje resultado de una vigilancia ineficaz del tráfico próximo que no permitió percibir la situación de riesgo de abordaje.

Regla 10 (Dispositivos de separación del tráfico): en su párrafo j) indica que los buques de eslora inferior a 20 m o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.

Como puede verse en la Figura 4, el velero estaba atravesando el Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) del Cabo de la Nao en sentido contrario al del tráfico. De las declaraciones del patrón no se constata que fuera consciente de este hecho, desconocimiento que podría ser derivado bien de una formación insuficiente o de no contar con ayudas a la navegación actualizadas (cartas, sistema de posicionamiento, etc.).

El hecho de que en Francia no se exija titulación para la navegación a vela incide desfavorablemente en la situación anterior.

* * *

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

5. CONCLUSIONES

El abordaje se produjo como consecuencia de errores por parte de las personas de guardia en ambas embarcaciones, ya que ninguna de ellas realizó una vigilancia eficaz: el patrón del velero por no encontrarse atento a la navegación y los tripulantes del pesquero porque a pesar de estar de guardia en el puente no vieron el velero cuando la visibilidad era buena.

Si sólo uno de los dos buques hubiera cumplido con el RIPA el accidente no se habría producido. Para que ocurriera tuvieron que concurrir diversos fallos derivados de una actuación humana relacionada con el exceso de confianza y el incumplimiento simultáneo de distintas reglas del RIPA.

El análisis de un abordaje en alta mar con buena visibilidad entre dos buques en situación de cruce, como en este caso, puede ser resumido en la frase con la que el *Marine Accident Investigation Branch* del Reino Unido, en su *Safety Digest, Lessons from Marine Accident Reports 3/2009, Case 5* acertadamente titula *It takes two to Tango*, es decir, hacen falta dos para bailar un tango.

Como factores contribuyentes al accidente se han identificado los siguientes:

1.- Falta de formación por parte del patrón del velero. En Francia no es necesario tener titulación para patronear una embarcación de vela. Esto hace que el conocimiento tanto del RIPA como del conjunto de técnicas relacionadas con la guardia y seguridad de la navegación dependan de la autoformación del patrón. El desconocimiento de los usos, normas y técnicas de navegación por parte del patrón del BE GOOD I, que le pudo llevar a evaluar incorrectamente su posición, o no estar en posesión de cartas actualizadas de la zona, pudo hacer que se incumplieran normas de navegación, como por ejemplo atravesar en sentido contrario el DST del cabo de la Nao.

2.- En Francia, al no existir normativa exigible, tampoco se puede determinar un nivel mínimo de formación ni implementar acciones correctivas en el caso de comprobarse que este no es suficiente.

3.- La navegación en solitario hace que muy probablemente se produzca una situación de laxitud en la seguridad de la navegación, al ser incompatibles el mantenimiento de una guardia eficaz y el respeto de los periodos de descanso necesarios. En el momento del accidente el patrón del BE GOOD I llevaba 18 horas de guardia.

4.- Falta de percepción del riesgo por parte de los tripulantes de guardia en el pesquero.

INFORME CIAIM-19/2015

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

Sin aparente relación con el accidente, la E/P ISLETA CUARTA estaba despachada con seis tripulantes aunque solo cinco iban a bordo en el momento del accidente.

* * *

INFORME CIAIM-19/2015

Abordaje entre la embarcación de recreo BE GOOD I y la embarcación de pesca ISLETA CUARTA el día 18 de noviembre de 2014 en las inmediaciones del Cabo de la Nao (Alicante), resultando hundida la embarcación de recreo

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Administración marítima francesa:

1. Que establezca unos requisitos mínimos de formación náutica para las tripulaciones de embarcaciones de recreo a vela en navegación de altura.

* * *