



Ministerio de Fomento

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

## **INFORME DE ACCIDENTE MARÍTIMO**

**INFORME SOBRE EL ABORDAJE ENTRE EL BUQUE “*SUPER FAST GALICIA*” Y LA EMBARCACIÓN DE PRACTICOS “*AÑAZA P*”, EN EL  
PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

**el día 22 de Enero de 2008**



### ADVERTENCIA

El presente informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, regulada por la Orden Ministerial de 17 de mayo de 2001.

De conformidad con lo señalado en el artículo 3 de la citada Orden Ministerial y en la Resolución núm.849 (20) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, el presente informe es un documento de carácter técnico que refleja las conclusiones de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos en relación con las circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación, sus causas y sus consecuencias, sin que se haya dirigido a la declaración o limitación de derechos ni de responsabilidades personales o pecuniarias.

La conducción de esta investigación, al tener un carácter exclusivamente técnico, ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de futuros accidentes.

Por tanto, la utilización de los resultados de la investigación, con una finalidad distinta a 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, pudiera ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación en vigor.

### SINOPSIS

**El día 22 de enero de 2008, la embarcación de prácticos “Añaza P”, se disponía a recoger al Práctico que se encontraba a bordo del buque “*Super Fast Galicia*”, el cual estaba realizando la maniobra de salida en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Después de transbordar el Práctico desde el buque a la lancha y mientras ésta intentaba separarse de aquél, ambos colisionaron, produciéndose el vuelco de la lancha y su posterior hundimiento.**

**Como consecuencia del vuelco de la embarcación de prácticos, sus dos tripulantes, es decir el Patrón de la embarcación y el Práctico, cayeron al agua siendo rescatados por una falúa de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Ambos fueron trasladados al muelle, siendo el Patrón trasladado al hospital en donde falleció. El Práctico resultó ileso.**

**La Comisión ha determinado que el vuelco de la lancha de prácticos “Añaza P” fue debido a la fuerte escora que le provocó el buque “*Super Fast Galicia*” al golpearle con su zona de popa del costado de babor mientras la lancha de prácticos intentaba separarse del costado del buque.**



## INDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1.	Características de los buques.....	4
1.2.	Condiciones meteorológicas.....	7
1.3.	Descripción del accidente.....	7
1.4.	Acaecimientos posteriores.....	10
1.5.	Daños producidos.....	14
1.5.1.	Daños a las personas.....	14
1.5.2.	Daños a los buques.....	14
1.5.3.	Daños medioambientales.....	19
1.6.	Certificación y mantenimiento de los buques.....	19
1.7.	Información sobre las tripulaciones.....	20
<b>2.</b>	<b>ANÁLISIS.....</b>	<b>22</b>
2.1.	Lugar de desembarque del Práctico.....	24
2.2.	Maniobra de salida del Puerto de Tenerife del “ <i>Super Fast Galicia</i> ”	25
2.3.	Acaecimientos a bordo de la embarcación de prácticos.....	29
2.4.	Centro de Coordinación de Servicios de la AP de Tenerife.....	32
<b>3.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>33</b>
3.1.	Hechos.....	33
3.2.	Causas.....	33
<b>4.</b>	<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>34</b>
<b>5.</b>	<b>GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS.....</b>	<b>36</b>



## 1. INTRODUCCIÓN.

El día 22 de enero de 2008, sobre las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup> <sup>(1)</sup>, en la maniobra de salida del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, la embarcación de prácticos “*Añaza P*” y el buque “*Super Fast Galicia*” colisionaron entre sí. Dicha colisión, provocó el vuelco de la embarcación de prácticos.

Como consecuencia de dicho vuelco, la embarcación de prácticos “*Añaza P*” quedó quilla al sol y posteriormente se hundió en el interior del Puerto, concretamente en la Dársena de Anaga, en posición lat. 28° 28,75’ N y Long. 016° 14,29’ W. A raíz del vuelco de la embarcación de prácticos, los dos tripulantes que se encontraban a bordo (Práctico y Patrón de la embarcación) cayeron al mar y fueron recogidos a las 20<sup>h</sup>35<sup>m</sup>, aproximadamente, por la falúa de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife “*Puntal A.P.*”.

El Patrón se encontraba en estado grave y fue trasladado a un hospital, falleciendo posteriormente sobre las 00<sup>h</sup>35<sup>m</sup> del día 23 de enero de 2008. El Práctico resultó ileso.

### 1.1. Características de los buques

**Nombre:** “*Añaza P*”

**Bandera:** España

**N.I.B.:** 46042

**Lista y Folio:** 5<sup>a</sup> – 2/1993

**Matrícula:** Santa Cruz de Tenerife

**Tipo de buque:** Embarcación de prácticos

**Año de Construcción:** 1982

**Astillero:** NUVASA

**Eslora total:** 11’00 m.

**Manga de trazado:** 3’40 m.

**Puntal de trazado:** 1’55 m.

**Arqueo:** 12’35 TRB

**Casco:** Acero

**Propulsión:** Motor Diesel

**Potencia:** 294’12 kW

**Nombre:** “*Super Fast Galicia*”

**Bandera:** España

**Nº OMI:** 9263370

**Lista y Folio:** REBECA<sup>2</sup> – 20/2002

**Matrícula:** Santa Cruz de Tenerife

**Tipo de buque:** Pasaje/Carga Rodada

**Año de Construcción:** 2002

**Astillero:** Hijos de J. Barreras

**Eslora total:** 147’62 m.

**Manga de trazado:** 23’20 m.

**Puntal de trazado:** 15’60 m.

**Arqueo:** 16.686 GT

**Casco:** Acero

**Propulsión:** Dos Motores Principales

**Potencia:** 25.200 kW

**Actividad:** Servicio de practica en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife

**Armador:** Corporación de Prácticos del Puerto de Santa Cruz de Tenerife

**Viaje:** Santa Cruz de Tenerife - Barcelona

**Armador:** Acciona – Trasmediterránea

---

<sup>1</sup> Salvo que se indique otra cosa, todas las horas a las que hace referencia este informe son hora local de las Islas Canarias, que corresponde con la hora UTC y es 1<sup>h</sup> menos que la hora continental española.

<sup>2</sup> REBECA: Siglas de “Registro Especial de Buques y Empresas de Canarias”.



Fotos 1 y 2: Embarcación de Prácticos “Añaza P” antes de su hundimiento



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL  
DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL  
DE LA MARINA MERCANTE

Comisión Permanente de  
Investigación de Siniestros Marítimos



Fotos 3 y 4: Buque de Carga Rodada “Super Fast Galicia”



## 1.2. Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas en el lugar y fecha del accidente, según el entonces Instituto Nacional de Meteorología, eran de viento del Noreste (NE), fuerza 1 de la escala Beaufort y mar en calma. La visibilidad era buena.

## 1.3. Descripción del accidente

El buque “*Super Fast Galicia*” se encontraba atracado en la 2ª Alineación del Muelle de Ribera, estribor al muelle, con la proa hacia el interior de la Dársena.

- De acuerdo con el informe del Capitán y según la documentación del buque, se obtiene la siguiente información:
  - El Práctico embarcó a las 19<sup>h</sup>45<sup>m</sup>, haciéndose firme a proa a las 20<sup>h</sup>00<sup>m</sup> el remolcador “*VB Canarias*” y largando cabos a las 20<sup>h</sup>05<sup>m</sup>. A las 20<sup>h</sup>20<sup>m</sup> se largó el remolque.
  - Siguiendo con el informe del Capitán del buque “*Super Fast Galicia*”, el Práctico fue conducido por el marinero de guardia, desde el puente hasta la porta de práctico de babor, informando a las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup> el marinero al puente: “*Práctico desembarcado*”. En ese momento el buque enfiló hacia la bocana de salida del Puerto sin advertir ninguna incidencia y dando el listo de máquinas a las 20<sup>h</sup>30<sup>m</sup>.
- De acuerdo con la declaración del Práctico se obtiene la siguiente información:
  - La maniobra de salida del buque comenzó a las 19<sup>h</sup>40<sup>m</sup>. El Práctico declaró que, “*una vez revirado el buque y largado el remolque, instruí al Capitán del buque para que saliera con la mínima velocidad para desembarcar en el interior de la dársena debido al oleaje existente en la bocana del puerto. Mi desembarque se produjo a las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup>, en la bocana de la dársena, en el límite de la zona delimitada por las aguas tranquilas y el oleaje exterior*”.
  - La hora de desembarque de Práctico coincide con la información obtenida del “*Super Fast Galicia*”.
  - El Práctico declaró que “*después de desembarcar, el buque aceleró considerablemente su caída a estribor, con el consiguiente excesivo rabeo de su popa a babor, lo que impidió el desatraque de la embarcación de práctico de su costado, arrollándola y produciéndole una escora considerable que originó que zozobrara y quedara con la quilla al sol y hundiéndose posteriormente frente al castillo de Paso Alto*”.



Gráfico 1: Dársena de Anaga

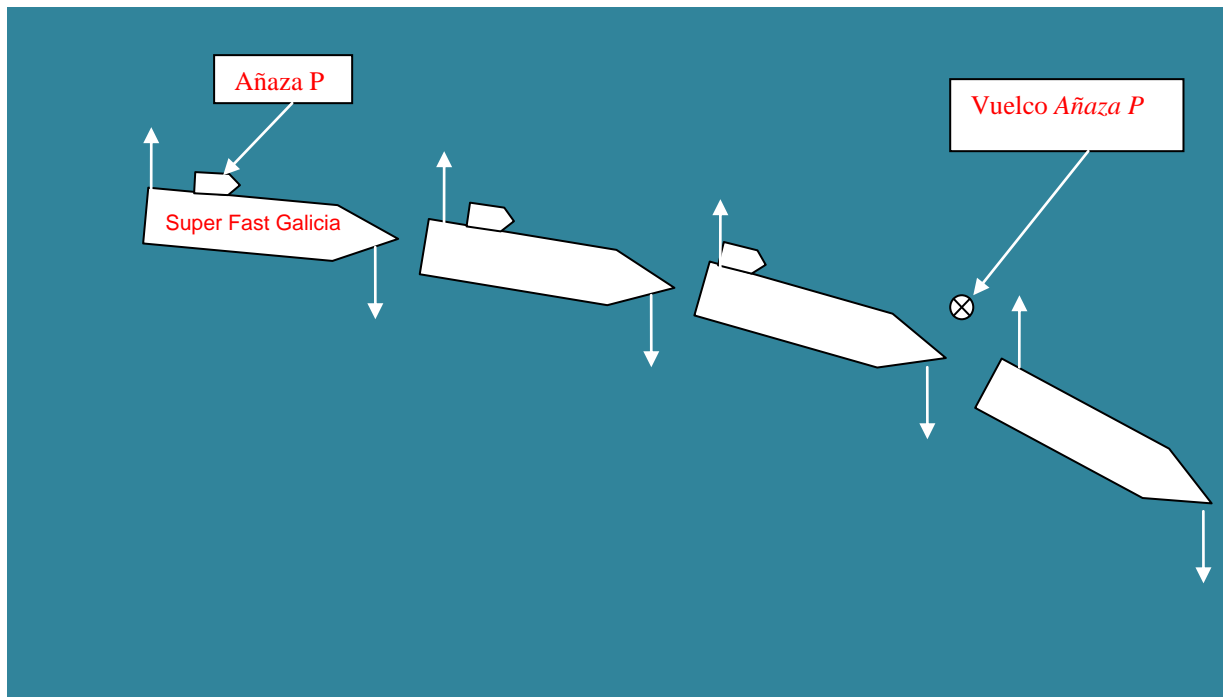


Gráfico 2: Detalle de la maniobra efectuada



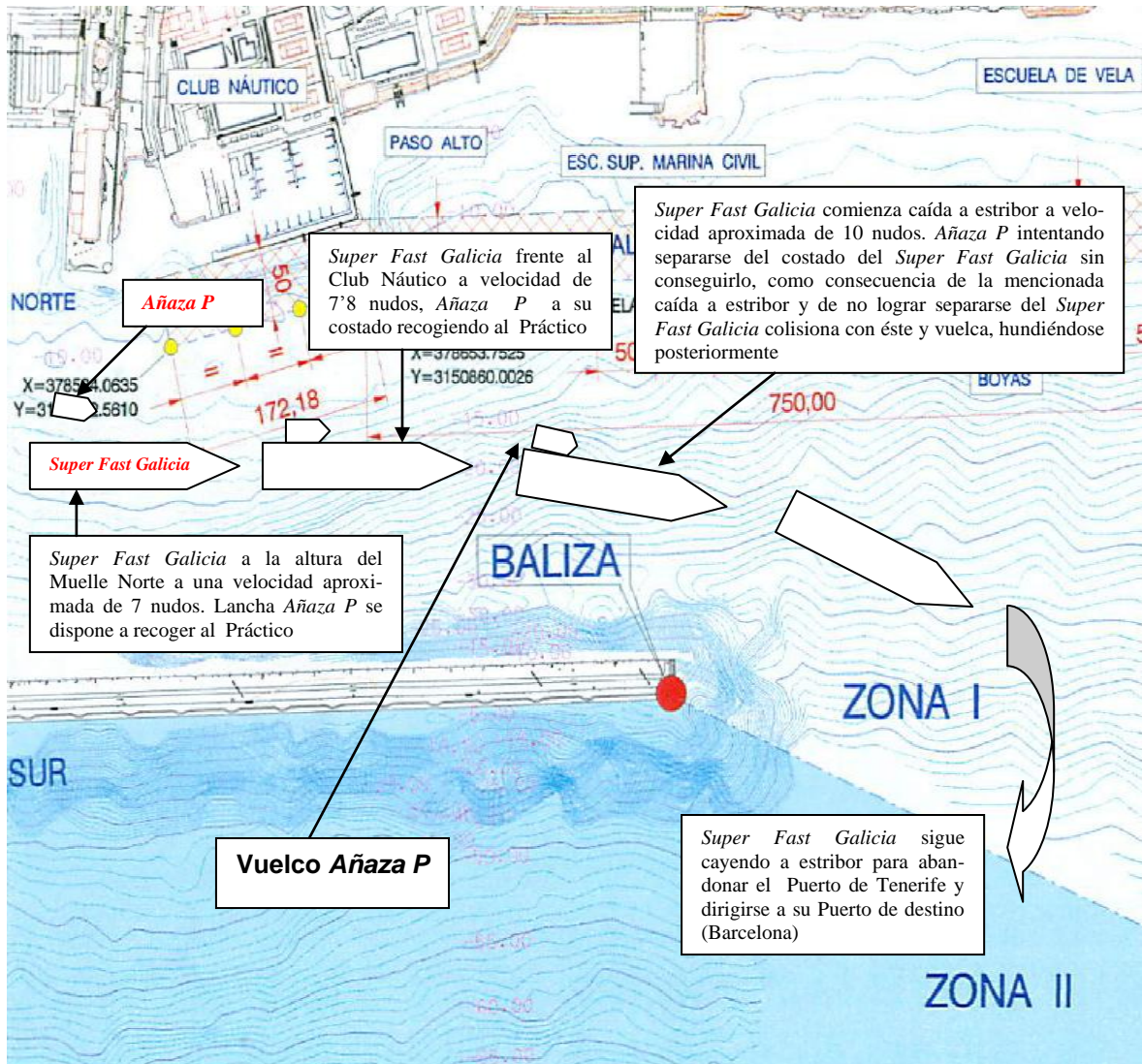


Gráfico 3: Descripción de la colisión

Por otro lado, el remolcador de servicios portuarios “*VB Canarias*” se dirigía, en esos momentos, a auxiliar en la maniobra de salida del buque “*Nieves B*”. El citado remolcador navegaba paralelo al “*Super Fast Galicia*” y a la lancha de prácticos, cercano a los boyarines del Club Náutico por su costado de babor y algo adelantado respecto a la falúa del Práctico, más o menos a la altura de la proa del “*Super Fast Galicia*”.

De acuerdo con las declaraciones de los tripulantes del remolcador “*VB Canarias*”, éstos observaron las dificultades de la falúa para desabarloarse del buque, ante lo cual pararon máquina. Según sus apreciaciones, tanto el buque como la falúa iban a “*bastante*” velocidad. El buque siguió dando más máquina y cayendo a estribor. Observaron que la falúa se fue desplazando hacia la popa del barco, tocando el cintón del mismo. El buque siguió girando y aumen-



tando la velocidad relativa con respecto a la falúa, a la que fue empujando con la popa, es-corándola a babor, hasta hacerla zozobrar. La lancha se hundió, emergiendo más tarde a la superficie, con la quilla al sol. Durante esta fase, no observaron personal del buque en el portalón del Práctico, que continuaba abierto.

Según los informes del CCS de Tenerife y del Centro de Coordinación y Servicios de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, el Patrón del remolcador “VB Canarias” notificó el accidente, vía VHF, a las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup>, es decir, en el mismo momento del vuelco de la embarcación de prácticos.

#### 1.4. Acaecimientos posteriores

De acuerdo con el informe del CCS de Tenerife, el Centro de Coordinación y Servicios de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife les comunicó el hundimiento de la embarcación de prácticos a las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup>, lo que a su vez escuchaban vía VHF.

El CCS de Tenerife movilizó la embarcación de salvamento de intervención rápida “Salvamar Alphard” y contactó con el buque de salvamento “Luz de Mar” para arriar su embarcación auxiliar. Poco después se notificó al buque de salvamento “Luz de Mar” que no se necesitaba dicha embarcación auxiliar, pues se encontraban en la zona medios suficientes.

Los dos tripulantes de la embarcación de prácticos se encontraban a flote. Del remolcador “VB Canarias” fueron lanzados al agua dos aros salvavidas, a los que se asieron los naufragos, halando la tripulación del remolcador para rescatar a los mismos. Un marinero del remolcador “VB Canarias” se había arrojado al agua al ver que el Patrón de la embarcación de prácticos estaba semi-inconsciente y prácticamente no se mantenía.

A la zona del siniestro, también acudieron la falúa de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife denominada “Puntal A.P.” y el remolcador de servicios portuarios “VB Vicenta C”.

Finalmente, la falúa de la Autoridad Portuaria “Puntal A.P.” recogió, a las 20<sup>h</sup>35<sup>m</sup>, por este orden, al Práctico, al Patrón de la embarcación de prácticos y al marinero del remolcador “VB Canarias” que se había arrojado al agua.

De acuerdo con el informe de la Policía Portuaria de S/C de Tenerife, una vez rescatados los naufragos y encontrándose los mismos a bordo de la embarcación “Puntal A.P.”, el Patrón de la embarcación de prácticos no presentaba signos de respiración ni pulso. La falúa de la Autoridad Portuaria se dirigió hacia el atraque habilitado en la 3<sup>a</sup> alineación del Muelle de Ribera, en concreto a la zona de embarque y desembarque de los prácticos. Durante dicho traslado, de escasos minutos de duración, los policías portuarios de la falúa practicaron reanimación cardiopulmonar (RCP) al Patrón, sin mostrar éste señales de reanimación en ningún momento.

Una vez la ambulancia asistencial de soporte vital avanzado (UVI-MÓVIL) llegó al Muelle, sus sanitarios embarcaron en la falúa “Puntal A.P.”. Vistas las dificultades que tenían para izar al Patrón de la embarcación de prácticos desde ese muelle, se decidió llevar la falúa al



pantalán contiguo al citado atraque, con el fin de izarlo con mayor facilidad. Seguidamente se presentó una segunda UVI-MÓVIL.

Asimismo y antes las dificultades mencionadas con que se encontraban para el izado del Patrón, se solicitó la presencia de una unidad de bomberos especializada en rescates. A continuación y tras cambiar de atraque, con la ayuda de una unidad de rescate de los Bomberos de S/C de Tenerife se realizó el desembarque del Patrón desde la embarcación “*Puntal A.P.*” hasta el pantalán, continuando en todo momento con la práctica de RCP por parte de miembros de los servicios sanitarios y de la Policía Portuaria.

Aproximadamente a las 21<sup>h</sup>50<sup>m</sup> el Patrón fue trasladado al hospital de La Candelaria.

Por otro lado, a las 20<sup>h</sup>40<sup>m</sup> había salido de su base la embarcación de salvamento “*Salvamar Alphard*”.

A las 20<sup>h</sup>45<sup>m</sup> terminó de hundirse la embarcación de prácticos “*Añaza P*”, la cual se encontraba quilla al sol. A las 20<sup>h</sup>47<sup>m</sup> se retiró de la zona el remolcador “*VB Canarias*”, permaneciendo en el lugar el remolcador “*VB Vicenta C*” a la espera de la llegada de la embarcación de salvamento “*Salvamar Alphard*”, lo cual se produjo a las 20<sup>h</sup>53<sup>m</sup>.

Sobre las 21<sup>h</sup>00<sup>m</sup>, el CCS de Salvamento Marítimo de Tenerife comunicó con el buque “*Super Fast Galicia*” y le solicitó información sobre el suceso.

A las 21<sup>h</sup>10<sup>m</sup> la embarcación de salvamento “*Salvamar Alphard*” balizó la posición del hundimiento con un flotador y una luz. Se le ordenó que permaneciera en la zona por si afloraran indicios de contaminación.

A la vista de que no había indicios de contaminación, a las 22<sup>h</sup>09<sup>m</sup> se instruyó a la embarcación de salvamento “*Salvamar Alphard*” para que regresara a su base, llegando a las 22<sup>h</sup>30<sup>m</sup>.

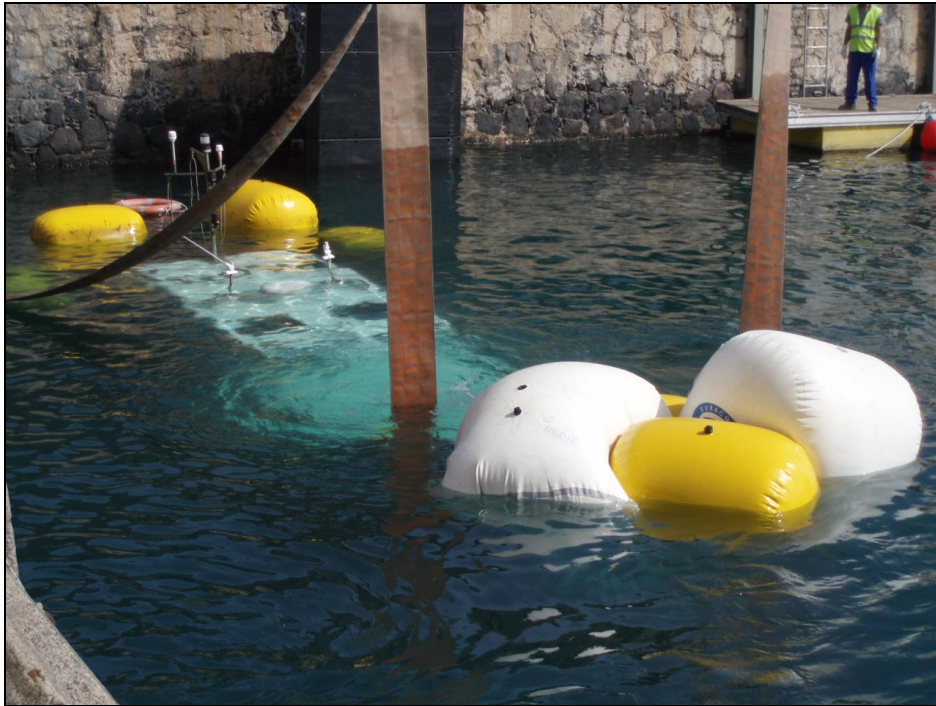
A las 00<sup>h</sup>35<sup>m</sup> del 23 de enero de 2008 el Capitán Marítimo y la Jefa del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Tenerife fueron informados de que el Patrón de la embarcación de prácticos había fallecido.

A las 10<sup>h</sup>15<sup>m</sup> del día 23 se observó un derrame en la zona del hundimiento de la embarcación “*Añaza P*”. Se contactó con el CCS de la Autoridad Portuaria, ya que la embarcación de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife “*Tamonante*” estaba trabajando con buzos sumergidos en la zona, confirmando dicho centro que existía un pequeño derrame de gasóleo procedente de la embarcación de prácticos hundida, pero que ya estaba controlado.

A las 10<sup>h</sup>27<sup>m</sup> del día 23 la embarcación “*Tamonante*” informó que tenían lista la maniobra para reflotar la falúa hundida. Se remolcaría hasta el Muelle Norte para izarla allí mediante una grúa.



El día 23, a las 14<sup>h</sup>00<sup>m</sup>, el Centro de Coordinación y Servicios de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife informó que la embarcación de prácticos “Añaza P” había sido reflotada y se encontraba varada en seco.



Fotos 5 y 6: Reflote con flotadores y achique antes del izado de la embarcación “Añaza P”



Fotos 7 y 8: Izado con grúa desde el Muelle Norte de la embarcación "Añaza P"



La activación de dicha emergencia supuso la movilización de los siguientes medios:

- Marítimos:
  - Embarcación de salvamento de intervención rápida “*Salvamar Alphard*”
  - Buque de Salvamento “*Luz de Mar*”
  - Embarcaciones de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife “*Puntal A.P.*” y “*Tamonante*”
  - Remolcador “*VB Canarias*”
  - Remolcador “*VB Vicenta C*”
- Terrestres:
  - Ambulancias asistenciales de soporte vital avanzado (UVI-MÓVIL) del Servicio de Urgencias Canario (SUC)
  - Policía Portuaria y Centro de Coordinación y Servicios de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife
  - Bomberos de Santa Cruz de Tenerife

#### 1.5. Daños producidos

##### 1.5.1. Daños a las personas

El Patrón de la embarcación “*Añaza P*”, que resultó accidentado en este siniestro falleció posteriormente en el hospital. El Práctico resultó ileso.

Ningún tripulante del “*Super Fast Galicia*” resultó herido en este siniestro.

##### 1.5.2. Daños a los buques

Como consecuencia de la colisión se produjo el vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de prácticos “*Añaza P*”, siendo reflatada posteriormente.

El día 23 de enero de 2008, la embarcación fue inspeccionada por un inspector de la Capitanía Marítima de S/C de Tenerife. Como consecuencia de esa inspección se informó lo siguiente en cuanto a los daños sufridos por la embarcación:

##### Cubierta:

La cubierta de la embarcación no presenta golpes ni grietas ni abolladuras en su superficie, barandillados o estructura de fibra que cubre el motor y el puente de gobierno. La pintura no se encuentra desgastada ni se aprecian roces o desconchones.

La borda se encuentra rodeada con un cintón de goma que no presenta signos de deterioro, desgaste o rotura apreciables.



Máquina y espacios interiores:

Los compartimentos de la embarcación, de proa a popa, están formados por un pañol, la cámara del motor, el puente de gobierno, la bañera y el servo. Todos estos compartimentos están comunicados por una sentina, excepto el servo. Todos quedaron totalmente anegados tras el hundimiento.

Casco:

El único daño apreciable se encuentra en la obra viva, en el costado de estribor, a proa de la sección media de la embarcación, en cuyo lugar y a unos 2 metros de la proa, se observa una deformación en la chapa del forro de unos 25 centímetros cuadrados y flecha aproximada de 10 milímetros. A unos dos metros a popa de dicha deformación, y a la altura de los pernos de fijación de la bancada del motor, se aprecian diversos roces en la pintura, paralelos a la línea de agua de hasta unos 80 cm de longitud, y una ligera deformación de la chapa del forro a la altura del pantoque.

Posteriormente, la embarcación fue reparada y puesta otra vez en servicio.

El buque “*Super Fast Galicia*” no sufrió daños de consideración.

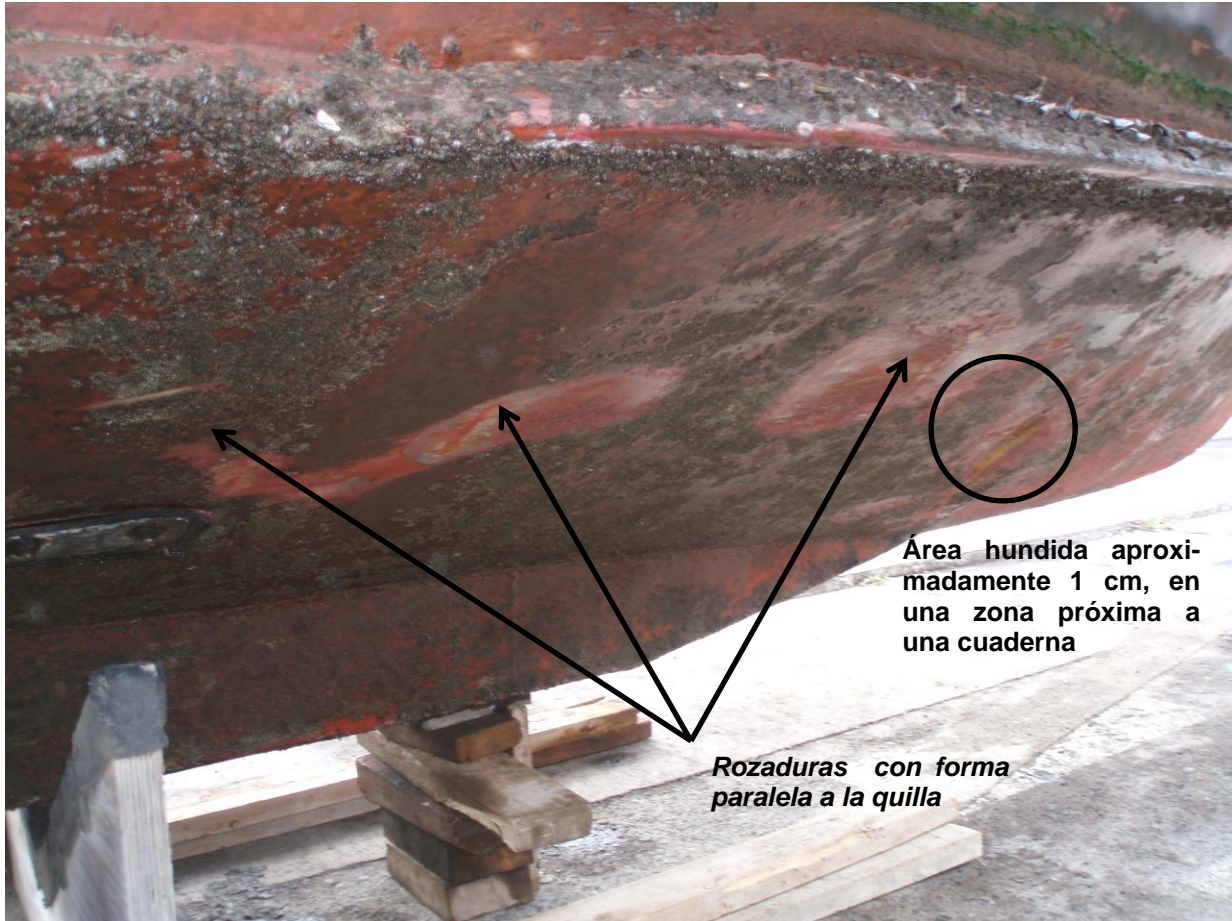


Foto 9: Zona dañada en el costado de estribor de la embarcación "Añaza P"



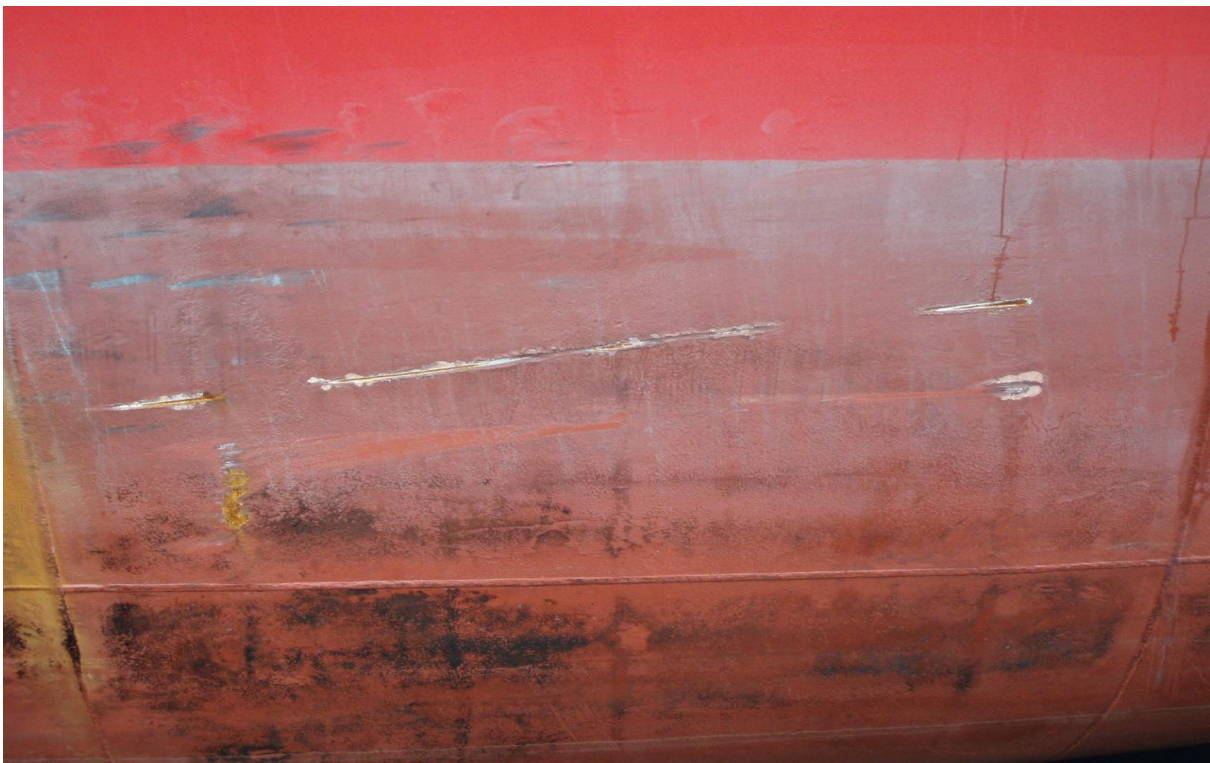


Foto 10 y 11: Costado de babor del buque “*Super Fast Galicia*” dónde se aprecian rozaduras



Foto 12 y 13: Costado de babor del buque “*Super Fast Galicia*” dónde se aprecian rozaduras



### 1.5.3. Daños medioambientales

No se observaron indicios de contaminación en el momento del accidente. No obstante, al día siguiente hubo un pequeño derrame que fue combatido inmediatamente.

### 1.6. Certificación y mantenimiento de los buques

- Certificados obligatorios:

Todos los Certificados de los buques estaban en vigor el día del accidente, de acuerdo con la siguiente información:

#### 1) Certificados “*Añaza P*”:

Certificado	Expedición	Caducidad
Navegabilidad	18-Abr-07	18-Abr-11
Seguridad	18-Abr-07	18-Abr-09
Seguridad Radioeléctrica	18-Abr-07	16-Ene-08

El Certificado de Seguridad Radioeléctrica se encontraba prorrogado por la Capitanía Marítima de S/C de Tenerife hasta el 16 de febrero de 2008.

#### 2) Certificados “*Super Fast Galicia*”:

Certificado	Expedición	Caducidad
Gestión de la Seguridad	19-Abr-06	19-Abr-11
Internacional de Arqueo 1969	09-Abr-03	Sin caducidad
Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica (IAPP)	20-Dic-07	23-Dic-12
Aptitud para el Transporte de Mercancías Peligrosas	20-Dic-07	25-Abr-12
Instalación de Máquinas Sin Dotación Permanente	20-Dic-07	23-Dic-12
Internacional del Sistema Antiincrustante	20-Dic-07	23-Dic-09
Internacional de la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP) de Buque No Petrolero	20-Dic-07	23-Dic-12
Acta de prueba de estabilidad	03-Abr-03	Sin caducidad
Navegabilidad	21-Dic-07	25-Abr-12
Seguridad para Buque de Pasaje	20-Dic-07	23-Dic-08



Certificado	Expedición	Caducidad
Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias	20-Dic-07	20-Dic-12
Internacional de Francobordo	20-Dic-07	23-Dic-12

#### 1.7. Información sobre las tripulaciones

Las tripulaciones a bordo estaban constituidas por:

##### 1) Tripulación “*Añaza P*”:

La tripulación de la lancha de prácticos “*Añaza P*” estaba compuesta por un Patrón de nacionalidad española.

El Patrón disponía, según la aplicación informática de la Dirección General de la Marina Mercante, de los siguientes títulos profesionales y/o certificados de especialidad:

Título/Certificado de especialidad	Fecha expedición	Fecha caducidad
Patrón de Tráfico Interior	11/06/2001	08/11/2011
Formación Básica	07/12/2004	Sin caducidad
Básico Lucha Contra Incendios	31/07/2000	Sin caducidad
Básico Supervivencia en la Mar	31/07/2000	Sin caducidad

De acuerdo con dichas titulaciones, el Patrón tenía atribuido el mando de embarcaciones y artefactos flotantes dedicados al tráfico interior de puerto, río, rías o bahía, de hasta 50 TRB, con un límite de 150 CV de potencia efectiva de su equipo propulsor.

En cuanto al certificado médico acreditativo de la aptitud física del Patrón, el mismo estaba expedido por el Instituto Social de la Marina, constaba como apto y con vigencia hasta el 27 de agosto de 2008.

En cuanto a la tripulación mínima de seguridad de la lancha “*Añaza P*” cabe decir que cumplía con la Resolución del Comandante Militar de Marina de Tenerife de fecha 10 de abril de 1985 que establece, para los servicios portuarios, como tripulación mínima para las embarcaciones de la Corporación de Prácticos 1 Patrón de Tráfico Interior.



## 2) Tripulación “*Super Fast Galicia*”:

La tripulación del “*Super Fast Galicia*” estaba compuesta por 27 personas, todas ellas de nacionalidad española:

Nº	Cargo
1	Capitán
1	1 <sup>er</sup> . Oficial de Puente
1	2º Oficial de Puente
1	3 <sup>er</sup> . Oficial de Puente
1	Jefe de Máquinas
1	1 <sup>er</sup> . Oficial de Máquinas
2	2º Oficiales de Máquinas
3	Alumnos de Puente
1	Alumno de Máquinas
1	Contraestre
7	Marineros
1	Caldereta
2	Engrasadores
1	Cocinero
3	Camareros
<b>Total tripulantes = 27</b>	

En cuanto a la resolución de tripulación mínima de seguridad, la misma establece:

Para un total de tripulantes más pasaje igual o inferior a 70 personas:

Nº	Cargo
1	Capitán
1	1 <sup>er</sup> . Oficial de Puente
1	2º Oficial de Puente
1	Jefe de Máquinas
1	1 <sup>er</sup> . Oficial de Máquinas
1	2º Oficial de Máquinas
1	Contraestre
5	Marineros
2	Engrasadores
1	Cocinero
<b>Total = 15</b>	

El buque llevaba 4 pasajeros (27 tripulantes + 4 pasajeros = 31) y revisada la base de datos de titulaciones profesionales de la Dirección General de la Marina Mercante, se obtuvo de la lista de tripulantes (27) que cumplía con la resolución de tripulación mínima de seguridad en cuanto a número y cargo.



## 2. ANÁLISIS.

Para la elaboración del presente informe, la Comisión ha estudiado la siguiente documentación:

### a) Informes

- Informe del Instructor de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife.
- Informes de la Capitanía Marítima de S/C de Tenerife sobre el estado de la embarcación “*Añaza P*” una vez reflotada y sobre la idoneidad de la disposición de los medios de transbordo de práctico del buque “*Super Fast Galicia*”.
- Fotografías de los buques “*Super Fast Galicia*” y “*Añaza P*”.
- Informe de la Capitanía Marítima de S/C de Tenerife sobre experiencia de estabilidad, francobordo, pruebas de velocidad y capacidad de maniobra de la embarcación “*Añaza P*”, realizadas después de su reflotamiento.

### b) Declaraciones:

- Declaraciones del práctico de servicio, de fechas 23/01/08 y 01/02/08.
- Declaraciones de los tripulantes del remolcador “*VB Canarias*”, testigos presenciales del accidente.
- Declaraciones del personal del puente y marineros presentes en el momento del desembarque del práctico del buque “*Super Fast Galicia*”, (Capitán, Primer Oficial de Puente, Alumno de Puente y 3 Marineros).
- Declaraciones de cinco Patrones y el Mecánico de las embarcaciones dedicadas al servicio de practica en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, de fechas 31.01.08, 01.02.08, 06.02.08, 13.02.08, 19.02.08 y 14.07.08.

### c) Otros datos relevantes:

- Informe correspondiente a la emergencia, emitido por el Centro Coordinación de Salvamento Marítimo de Santa Cruz de Tenerife.
- Libreta de navegación del Patrón fallecido.
- Datos de las tripulaciones de los buques “*Añaza P*” y “*Super Fast Galicia*”, tomados de la aplicación informática de la DGMM “*Titulaciones Profesionales*”.
- Datos de los buques “*Añaza P*” y “*Super Fast Galicia*” obtenidos de las aplicaciones informáticas de la DGMM “*Registros de Buques*”, “*Despacho de Buques*” e “*Inspección de Buques*”
- Declaración inicial del Capitán del buque “*Super Fast Galicia*”, Protesta de Mar y copias del Diario de Navegación del buque.
- Grabación “*AIS*” de la salida del buque “*Super Fast Galicia*” del puerto de Santa Cruz de Tenerife, facilitada por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de S/C de Tenerife.
- Grabación de comunicaciones VHF, facilitadas por el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de S/C de Tenerife.



- Grabación de cámara de la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife.
- Informe de la Policía Portuaria de S/C de Tenerife.
- Boletín meteorológico del Instituto Nacional de Meteorología correspondiente al día del siniestro.
- Copias del “Cuaderno de Guardia” y registro de la “Información diaria de buques” del Centro de Coordinación y Servicios, correspondiente todo ello al día 22.01.08, facilitados por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife. No enviaron, por problemas técnicos, las grabaciones de la información radar y AIS solicitadas, ni la grabación de comunicaciones VHF.
- Procedimientos del Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) de entrada y salida del buque “*Super Fast Galicia*”, y confirmación por parte de la Compañía armadora, de la no existencia de un procedimiento específico sobre transbordo de práctico en el Manual SGS aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante.
- Documentación de la embarcación “*Añaza P*” (Licencia de Navegación y Certificados).
- Fax de fecha 17/10/06 del Distrito Marítimo de Fuerteventura dirigido a la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria acompañando un escrito del Práctico del Puerto del Rosario (Fuerteventura), solicitando inspección de los medios para el transbordo de prácticos del buque “*Super Fast Galicia*”.
- Informe de fecha 07/12/06, de la Capitanía Marítima de Las Palmas de G/C, relativo a los medios para transbordo de práctico del buque “*Super Fast Galicia*”.
- Fax de fecha 07/12/06 de la Capitanía Marítima de Las Palmas de G/C, dirigido a Prácticos de Fuerteventura, S. L., adjuntando el informe mencionado en el párrafo anterior de fecha 07/12/06.
- Escrito registrado en la Capitanía Marítima de Las Palmas de G/C, de fecha 13/12/07, de la Compañía armadora “*Acciona Trasmediterranea*”, razonando la improcedencia de la modificación de los portalones de embarque de prácticos del buque “*Super Fast Galicia*”.
- Certificados del buque “*Super Fast Galicia*”.
- Copia de los datos del VDR y de la grabación disponible en el sistema ECDIS de carta electrónica del buque “*Super Fast Galicia*”, facilitados con fecha 11/03/08.
- Planos y Cartografía del Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- Pliego de Cláusulas para la Prestación del Servicio Portuario de Practicaje en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- Normas para la Aproximación, Ordenación y Control del Tráfico Marítimo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, dictadas por el Presidente de la Autoridad Portuaria y publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife núm. 176, del viernes 28 de octubre de 2005.



Del análisis de todo lo anterior, pueden deducirse algunos hechos con una razonable certidumbre:

### 2.1. Lugar de desembarque del Práctico

La determinación del punto exacto de desembarque del Práctico, en relación con la posición del buque, es un dato muy relevante, dado que el Práctico, testigo de los hechos, afirma, entre otras cuestiones, que en el mismo momento de su desembarque, o incluso antes, el buque se encontraba ya cayendo a estribor, con excesiva velocidad y metida de timón, con el consiguiente rápido rabeo de la popa a babor, lo que, según su versión, impidió el despegue de la falúa del costado del buque, arrollándola y haciéndola escorar a babor, hasta zozobrar.

La cuestión que se plantea en este apartado es si el Práctico desembarcó en un punto “inadecuado”, en el sentido de si el buque estaba ya cayendo a estribor para enfilarse la bocana o no. No se discute aquí si por parte del buque se advirtió o no si la falúa se había separado efectivamente del buque o si se cometieron otras anomalías, que se analiza en un apartado posterior, sino si el lugar elegido por el Práctico para desembarcar fue el adecuado.

Según la tripulación del buque, el Práctico desembarcó un poco más tarde (más cerca de la bocana) que otras veces. El Práctico afirma que desembarcó entre el Club Náutico y Paso Alto, así como que cuando salió a la superficie lo primero que vio fueron las escaleras del Club Náutico. Es incuestionable que la falúa quedó hundida frente a Paso Alto, si bien fácilmente pudo derivar tras el vuelco y durante el hundimiento.

Según la grabación del AIS y del sistema ECDIS del buque, la caída del buque comenzó al tener por su través la luz roja del extremo del Dique Muelle Sur, lo cual sería lo lógico, siempre y cuando, por supuesto, la falúa se hubiese encontrado franca del buque. Si el Práctico hubiera desembarcado a la altura del Club Náutico, el buque no habría caído en ese momento, pues en tal caso habría colisionado con otro buque que se encontraba atracado en el extremo del mencionado dique (o con el mismo dique, de no existir buque atracado en dicha posición).

El “Pliego de Cláusulas para la Prestación del Servicio Portuario de Practicaje en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife”, en su artículo 9 (Punto de embarque y desembarque del práctico), prescribe que para el practicaje de salida el Práctico desembarcará en la zona donde deje el buque *en franquía*, previa indicación del Capitán. La Comisión entiende que, en rigor, la expresión *en franquía* significa, como mínimo, fuera de puntas, aunque fuese preciso por parte del buque modificar su rumbo o velocidad para hacer socaire y facilitar el desembarque del práctico.





## 2.2. Maniobra de salida del Puerto de Tenerife del buque “*Super Fast Galicia*”

### 1) Velocidad del buque:

De acuerdo con el apartado 3.3. de las “Normas para la Aproximación, Ordenación y Control del Tráfico Marítimo en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife”, “los buques que naveguen en aguas portuarias no sobrepasarán la velocidad de 7 nudos”.

De los datos disponibles, esto es, grabación del AIS e imágenes instantáneas del sistema ECDIS de carta electrónica del buque, que coinciden sensiblemente, se aprecia:

- El buque alcanzó la velocidad de 7 nudos a la altura del Muelle Norte
- Frente a la luz de la esquina Norte del Club Náutico, la velocidad era de unos 7’8 nudos
- Al comenzar la caída a estribor, al través de la luz roja del extremo del Dique Muelle Sur (hasta ese momento mantuvo el rumbo), la velocidad era cercana a los 10 nudos.

De ello se deduce que el buque fue aumentado su velocidad tras desembarcar el Práctico.

### 2) Requisitos de la Regla 23 del Capítulo V del Convenio SOLAS (Medios para el transbordo de prácticos):

Del informe del 07 de diciembre de 2006, de la Capitanía Marítima de Las Palmas de G/C, se revela la inadecuación de la ubicación de las portas para el transbordo de prácticos del buque a lo prescrito en la Regla 23 del Capítulo V del Convenio SOLAS; en concreto, en cuanto a la porta de babor, considera que, pese a encontrarse en una zona donde los costados son paralelos, tal y como exigen los apartados 3.3.1.1 y 3.3.1.2 de la mencionada Regla, y pese a que se exige que “en la medida de lo posible” se encuentre dentro de la mitad central del buque, ésta se encuentra próxima a la popa, por lo que debido a esa situación el informe recomienda el cambio de ubicación de la misma, a más tardar en la próxima entrada en dique del mismo.

Dicho informe fue contestado por la Compañía armadora del buque, con los argumentos principales de su aprobación por la Administración desde el momento del otorgamiento del Permiso de Construcción, inspecciones y certificaciones posteriores. En cualquier caso, no se hizo anotación al respecto en el Certificado de Navegabilidad ni se adoptó otra medida al respecto por parte de la Capitanía Marítima de Las Palmas de G/C.

El informe de la Capitanía Marítima de S/C de Tenerife, sobre la idoneidad de la disposición de los medios de transbordo de Práctico del “*Super Fast Galicia*”, coincide sustancialmente con el de la Capitanía Marítima de Las Palmas de G/C, incluyendo que el cintón no está bien alineado con la porta de práctico, por lo que los peldaños no asientan con firmeza contra el costado. Finaliza su informe diciendo que “se considera que la situación de los medios de embarque, aun siendo una cuestión de diseño del buque y estando aprobado por la Administración, es netamente mejorable, principalmente en cuanto a su situación”.



Fotos 14 y 15: Escala de prácticos sobre el cintón y costado de babor del buque “*Super Fast Galicia*”



3) Otras cuestiones relacionadas con el procedimiento de transbordo de prácticos:

De las declaraciones del Práctico y las de los tripulantes del buque “*Super Fast Galicia*”, se deduce que la maniobra de desembarco del Práctico no fue vigilada personalmente por un Oficial del buque, tal y como prescribe el apartado 2 de la Regla 23 del Capítulo V del Convenio SOLAS, que expresamente dice que dicho Oficial dispondrá de medios de comunicación con el puente, así como que “hará también lo necesario para acompañar al Práctico sin riesgos desde el punto de acceso hasta el puente de navegación, y viceversa”.

El Práctico fue acompañado no por un Oficial sino por un marinero, quien informó al puente “*Práctico desembarcado*”. Afirma dicho marinero que vio separarse la falúa unos tres metros del costado, antes de avisar al puente. Afirma igualmente, como el Capitán y el resto de Oficiales implicados, además de la propia empresa, que según la buena práctica marinera la voz “*Práctico desembarcado*” es reconocida por la tripulación como afirmación de que la embarcación de práctico se ha separado del costado y se encuentra franca del buque.

No obstante, no existe un procedimiento documentado para el transbordo de prácticos en el manual del Sistema de Gestión de la Seguridad del buque.

Otra evidencia es que ningún tripulante, desde el puente, comprobó si la falúa estaba separada del costado o no. Queda la cuestión, por lo tanto, entre la palabra del Práctico y la del marinero que le acompañó. La versión de los tripulantes del remolcador “*VB Canarias*” parece corroborar que la falúa no consiguió separarse del costado, y los hechos permiten suponerlo igualmente, puesto que, de haberlo hecho, probablemente habría escapado con facilidad de la popa del buque y, desde luego, no habría sido alcanzada por el costado de éste.

4) Registrador de Datos de Travesía (VDR):

No se obtuvo dato alguno del VDR del buque, posiblemente por inoperatividad del equipo, lo cual supondría un incumplimiento de la Regla 20 del Capítulo V del Convenio SOLAS y las Resoluciones de la Asamblea y del Comité de Seguridad Marítima de la OMI que le son aplicables. Sin embargo, el Certificado de Visita Radio, expedido en fecha 20 de diciembre de 2007, certifica que los equipos relacionados, entre ellos el VDR marca RUTTER modelo VDR-100, estaban instalados y funcionaban, en el momento de la inspección, correctamente.

5) Actuación de la tripulación del buque “*Super Fast Galicia*” inmediatamente después del accidente:

En cuanto a lo manifestado por el Práctico en su declaración del día 01 de febrero de 2008, respecto a que el buque no prestó auxilio a las personas siniestradas, no existen pruebas de que el buque advirtiera que la falúa había volcado durante la maniobra. Ya se ha indicado



que los tripulantes del buque declararon que no comprobaron visualmente si la falúa se encontraba libre o no.

En las grabaciones de comunicaciones VHF facilitadas por el CCS de Salvamento Marítimo de Santa Cruz de Tenerife, la primera comunicación del vuelco de la falúa, por parte del remolcador “*VB Canarias*”, al CCS de la Autoridad Portuaria, tiene lugar a las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup>27<sup>s</sup>. Acto seguido, a las 20<sup>h</sup>26<sup>m</sup>, el buque “*Super Fast Galicia*” comunica al CCS de la Autoridad Portuaria que se encuentra libre de puntas con destino a Barcelona, sin observarse respuesta en ese momento por parte del CCS de la Autoridad Portuaria ni comunicación del accidente. En el citado registro de comunicaciones no se escucha ninguna comunicación dirigida al buque “*Super Fast Galicia*” hasta las 20<sup>h</sup>31<sup>m</sup>41<sup>s</sup>, en que el buque es informado de que la falúa ha volcado en la maniobra de salida.

De acuerdo con la declaración del Capitán del buque “*Super Fast Galicia*” y el Diario de Navegación, se da el listo de máquinas a las 20<sup>h</sup>30<sup>m</sup> del Reloj de Bitácora y a las 20<sup>h</sup>37<sup>m</sup> se comunica con el Centro de Control. Posteriormente, según la declaración, comunican con Tenerife Tráfico, afirmando que en ninguna de estas dos comunicaciones el buque es alertado de accidente alguno. Siguiendo con la declaración, vuelve a comunicar el buque con Tenerife Tráfico, para confirmar el número de pasajeros, momento en que se les comunica que la falúa de práctico ha dado la vuelta, provocando que tanto el Práctico como el Patrón de la embarcación hayan caído al agua, afirmando el Capitán que hasta ese momento por parte del buque no se tenía constancia del hecho.

No existe coincidencia de horas entre las grabaciones (20<sup>h</sup>25<sup>m</sup>27<sup>s</sup>) y la declaración del Capitán y anotación en el Diario de Navegación, según los cuales la comunicación de libres de puntas tuvo lugar a las 20<sup>h</sup>37<sup>m</sup>. Parece existir un desfase entre la Hora de Reloj de Bitácora del buque y las registradas en las grabaciones de VHF de unos diez u once minutos. La comunicación que aparece registrada en la grabación de las comunicaciones VHF a las 20<sup>h</sup>31<sup>m</sup>41<sup>s</sup>, (que pudo ser a las 20<sup>h</sup>41<sup>m</sup> ó 20<sup>h</sup>42<sup>m</sup>, según la Hora del Reloj de Bitácora del buque, teniendo en cuenta el citado desfase), coincide más o menos con el momento en que el Capitán declara tener constancia por primera vez, al comunicar por segunda vez con Tenerife Tráfico.

Según el Cuaderno de Guardia y estadillo de Información Diaria de Buques del CCS de la Autoridad Portuaria, el desembarque del Práctico tuvo lugar a las 20<sup>h</sup>30<sup>m</sup>, mismo instante en que se recibió la información del accidente. Entre este instante y las 21<sup>h</sup>00<sup>m</sup>, el buque “*Super Fast Galicia*” llamó para informarse de lo que había ocurrido, debido a que le llamaron de Tenerife Tráfico. Ello coincide con el informe “SIGO” del CCS de Salvamento Marítimo, según el cual dicha comunicación tuvo lugar a las 21<sup>h</sup>02<sup>m</sup>.

De acuerdo con el informe “SIGO” del CCS de Salvamento Marítimo, a las 21<sup>h</sup>02<sup>m</sup> el CCS de Salvamento comunicó con el buque a instancias del Capitán Marítimo. No se reflejan indicaciones dadas al buque, excepción hecha del requerimiento del Capitán Marítimo de que envíen un fax con un informe.



### 2.3. Acaecimientos a bordo de la embarcación de prácticos

La Comisión solo cuenta con la declaración del Práctico, único superviviente, y las declaraciones de los tripulantes del remolcador “*VB Canarias*”, a las que no se puede atribuir más validez que lo que dicen en sí mismas: que observaron que la falúa tenía dificultades para desabarloadarse del buque, a pesar de sus intentos.

En cuanto a lo sucedido se pueden obtener varias hipótesis:

- Pudo haberse enganchado en el cintón del buque.
- Pudo haberse producido algún fallo de motor o de pilotaje.
- Pudo haber ocurrido lo que declaró del Práctico.
- O quizás una combinación de diversos factores, entre ellos la velocidad del buque y la de la falúa.

Lo cierto es que, de las entrevistas efectuadas a cinco Patrones de la embarcación “*Añaza P*”, prácticamente ninguno coincide sobre la velocidad que era capaz de dar la embarcación. En lo que sí coinciden todos es que, si se vieran en una situación similar –cosa que a la mayoría les ha ocurrido–, jamás pararían la marcha. La maniobra de la falúa, si ésta no consigue separarse y el buque comienza a caer, debería consistir, según todos ellos, en dar toda avante y mantener el timón contra el buque, para mantenerse pegados en la medida de lo posible e intentar evitar a toda costa que la embarcación se desplace hacia la popa y con ello se introduzca en los finos del buque, para escapar de las hélices. El Práctico afirma, en su declaración de 01 de febrero de 2008, que dijo al Patrón que parase la marcha, e igualmente afirma que el Patrón ejecutó dicha acción. Hay que observar también que es el Patrón quien tiene el mando de la embarcación, y no el Práctico.

De acuerdo con las pruebas de velocidad efectuadas por la Inspección Marítima de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife a la embarcación una vez reflatada, se obtuvieron unos resultados de velocidad máxima de 13,3 nudos y una velocidad máxima continua de 12 nudos.

A continuación, se analiza el vuelco de la embarcación de prácticos “*Añaza P*”:

**FIGURA 1:** La lancha de prácticos “*Añaza P*” acaba de recoger al Práctico y está intentando separarse del costado de babor del “*Super Fast Galicia*”, sin conseguirlo.

El buque “*Super Fast Galicia*” comienza su caída a estribor para salir de la Dársena de Anaga, y en su derrota arrastrará a la falúa por efecto del rozamiento, ya que ésta no ha podido separarse.

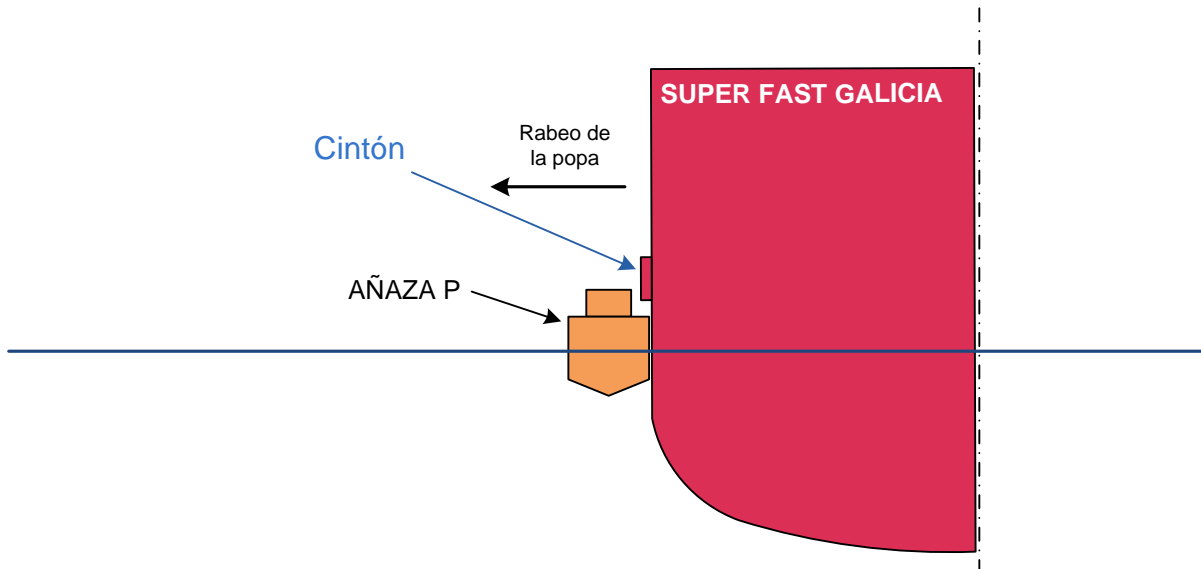


FIGURA 1

**FIGURA 2:** La falúa va aumentando su escora por efecto del esfuerzo escorante que le produce la componente vertical y hacia arriba de la fuerza de rozamiento del buque sobre su casco (iniciándose en la amurada y continuando hacia abajo por el forro hasta el pantoque).

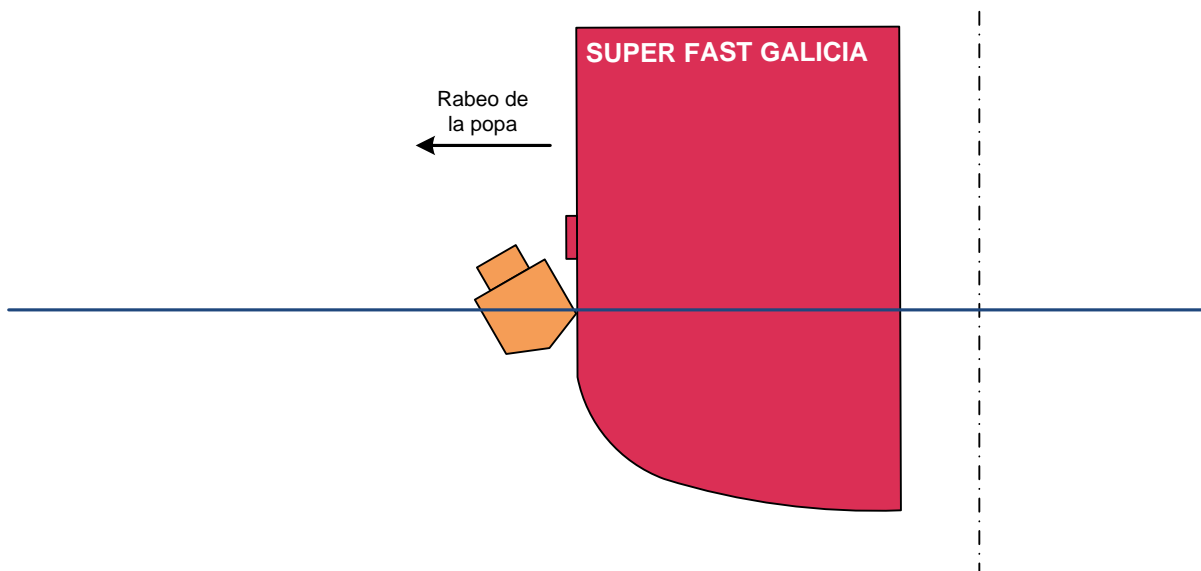
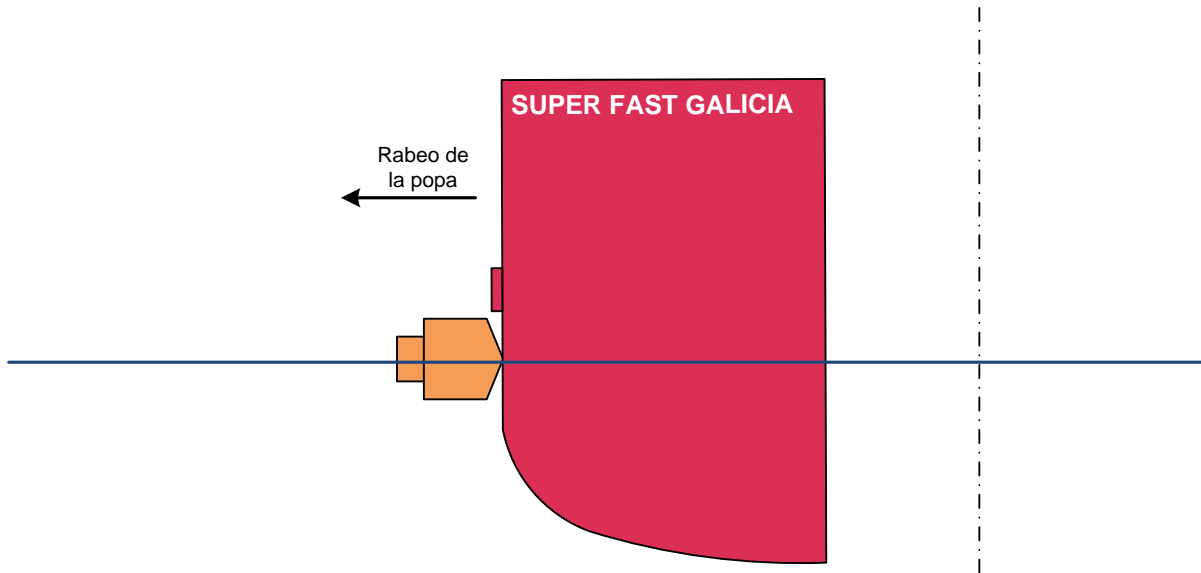


FIGURA 2

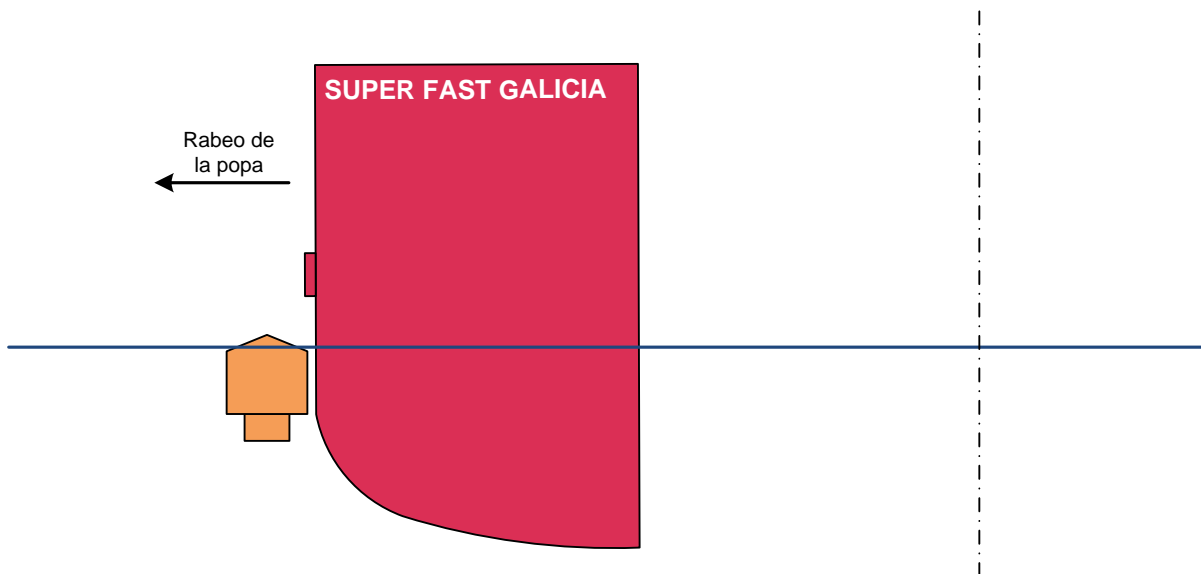


**FIGURA 3:** El rabeo de la popa del “*Super Fast Galicia*” termina por arrollar a la falúa, haciéndola volcar.



**FIGURA 3**

**FIGURA 4:** La lancha de prácticos “*Añaza P*” queda quilla al sol en el interior de la Dársena de Anaga. El buque “*Super Fast Galicia*” continúa su viaje sin percatarse del suceso.



**FIGURA 4**



#### 2.4. Centro de Coordinación de Servicios de la AP de Tenerife

Se puede hacer notar que, existiendo una ordenanza portuaria que fija la velocidad máxima de los buques en puerto en siete nudos, el Centro de Coordinación y Servicios de la Autoridad Portuaria, que es un centro de control de tráfico portuario, tiene personal y herramientas adecuadas para conocer en todo momento la velocidad de los buques y la potestad para comunicar a los mismos si la misma es excesiva, compelerles a reducirla e incluso realizar las diligencias oportunas para sancionar las posibles infracciones.

No han podido obtenerse las grabaciones de la información radar y AIS ni la grabación de comunicaciones VHF solicitadas a la Autoridad Portuaria. Especialmente la información radar habría sido de gran utilidad. Hay que tener en cuenta que los radares del CCS de Salvamento Marítimo no tienen cobertura dentro del puerto.

Por otra parte, cabe mencionar la rápida reacción de la policía portuaria. Sin embargo, son de reseñar las dificultades y demora consiguiente para izar al naufrago hasta el muelle, debido a la falta de rampas o escaleras en la Dársena, lo que hubiera permitido una más rápida acción de los servicios sanitarios.





### 3. CONCLUSIONES.

#### 3.1. Hechos

1. El buque “*Super Fast Galicia*” se encontraba atracado en la 2ª Alineación del Muelle de Ribera, y comenzó la maniobra de desatraque con práctico a bordo, alrededor de las 20<sup>h</sup>02<sup>m</sup> del 22 de enero de 2008.

2. Una vez finalizada la maniobra, la lancha de servicio de practicaje “*Añaza P*” se dispuso para recoger al Práctico sobre las 20<sup>h</sup>20<sup>m</sup>.

3. La lancha de prácticos “*Añaza P*”, con el Práctico ya a bordo no fue capaz de desabarloarse del “*Super Fast Galicia*”, sufriendo su empuje y volcando, quedando quilla al sol, aproximadamente a las 20<sup>h</sup>25<sup>m</sup>.

4. El Patrón de la lancha de prácticos y el Práctico de servicio cayeron al agua tras el vuelco.

5. Un marinero del remolcador “*VB Canarias*”, se lanzó al agua al observar las dificultades del Patrón de la lancha de prácticos para mantenerse a flote.

6. El Patrón de la lancha de prácticos, el práctico de servicio y el marinero del “*VB Canarias*” fueron rescatados por la lancha de la Autoridad Portuaria “*Puntal A.P.*”.

7. La lancha de prácticos “*Añaza P*” se hundió a las 20<sup>h</sup>45<sup>m</sup> aproximadamente.

8. El Patrón de la lancha de prácticos falleció.

9. La lancha de prácticos fue reflotada y, posteriormente, puesta otra vez en servicio.

#### 3.2. Causas

La Comisión, analizados los hechos, la documentación existente y las declaraciones de los presentes, ha determinado que el vuelco de la lancha de prácticos “*Añaza P*” fue debido a la fuerte escora que le provocó el buque “*Super Fast Galicia*”. La escora fue ocasionada por el esfuerzo escorante producido por la aleta de babor del buque “*Super Fast Galicia*” contra la falúa. Y en concreto a esta situación se llegó por la combinación de los siguientes motivos:

1. El incremento de la velocidad del buque “*Super Fast Galicia*” sin cerciorarse de que la lancha de prácticos se había separado del costado del buque.
2. La caída a estribor del buque necesaria para salir de la Dársena de Anaga, que conllevó el rabeo de su popa a babor empujando a la lancha de prácticos y haciéndola volcar.

Otros factores coadyuvantes fueron:



1. La disposición de la escala de prácticos, excesivamente a popa del buque, que trajo consigo que la lancha de prácticos encontrara más dificultades para desabarloarse del buque.
2. El desembarque del práctico dentro de la dársena portuaria sin encontrarse el buque "*Super Fast Galicia*" en franquía, en un punto en que para salir de la dársena portuaria, el buque tenía que caer necesariamente a estribor.
3. La vigilancia inadecuada del desembarque del Práctico por parte de la tripulación del buque.



#### 4. RECOMENDACIONES.

- Primera:** Exigir a los Capitanes de los buques y a la autoridad competente que el embarque y desembarque de prácticos se realice en el lugar determinado, de conformidad con lo establecido en los Pliegos de Condiciones. Y en todo caso, el desembarque se realizará sólo cuando el buque esté en franquía.
- Segunda:** Instar a los Capitanes de los buques a que cuando realicen maniobras que impliquen un cambio de rumbo brusco se aseguren de que no existe ningún impedimento para su realización.
- Tercera:** Instar a las tripulaciones a cumplir (y a los prácticos a exigir dicho cumplimiento) lo establecido en la Regla 23 del Capítulo V SOLAS sobre procedimiento para embarque y desembarque de práctico, especialmente en cuanto a disposición de la escala de prácticos y a la supervisión por un Oficial del embarque y desembarque del práctico.
- Cuarta:** Impulsar el desarrollo y aplicación del artículo 20 del Reglamento General de Practicaje (Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo), de tal manera que exista una normativa específica sobre requisitos que deben de cumplir las embarcaciones dedicadas al servicio de practicaje en los puertos españoles.
- Quinta:** Recomendar la inclusión, en el manual de la Gestión de la Seguridad de los buques, de un procedimiento específico para embarque y desembarque de práctico.
- Sexta:** Instar a los Centros de Coordinación y Servicios a vigilar el cumplimiento de lo establecido en los Pliegos de Prestación de Servicios Portuarios Básicos, especialmente lo estipulado en cuanto a velocidad.
- Séptima:** Recomendar a las Autoridades Portuarias la habilitación de un muelle con facilidades y medios que permitan el rápido desembarque de heridos desde cualquier embarcación.
- Octava:** Control riguroso, por parte de la Administración y de las Compañías, del funcionamiento y correcta instalación del VDR de los buques.

Finalizado por la Comisión:

2 de abril de 2009



## 5. GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS.

- AIS:** Sistema de Identificación Automática de buques. La expresión “AIS” son las siglas en inglés de “*Automatic Identification System*”.
- Abatir:** Desplazarse el buque al ser empujado por el viento. Separar la proa de la dirección desde la que sopla el viento.
- Abarloar:** Situar un buque o una embarcación de forma que su costado esté en contacto con el de otro buque o embarcación.
- Achicar:** Extraer el agua de una embarcación, etc.
- Amura:** Parte del buque comprendida entre la proa y cada uno de sus costados (amura de estribor y amura de babor).
- Aleta:** Parte del buque comprendida entre la popa y cada uno de sus costados (aleta de estribor y aleta de babor).
- Arriar:** Bajar cualquier objeto, velas, banderas, etc., que están en lo alto. Aflojar o soltar un cabo, una cadena, etc.
- Armador:** Persona natural o jurídica, sea o no propietaria del buque, que la explota y expide en su nombre.
- Arqueo bruto:** Véase GT.
- Asiento:** Diferencia entre los calados del buque en su proa y en su popa.
- Atracar:** Arrimarse con un barco a un muelle, o a una boya, o a otro barco, a los efectos de amarrarse, embarcar o desembarcar personas o cosas.
- Babor:** Costado izquierdo de un buque cuando, a bordo de él, miramos hacia su proa. "A babor": por extensión, todo aquello que se encuentra hacia dicho costado o más allá del mismo.
- Balizar:** Señalar con balizas algún paraje en aguas navegables.
- Barlovento:** Punto del horizonte desde donde sopla o procede el viento.
- Beaufort:** Escala para medir la velocidad del viento. Su rango se extiende entre los números 0 y 12 (0 = calma, 12 = temporal huracanado).
- Bocana:** Paso estrecho de mar que sirve de entrada a una bahía o fondeadero.
- Borda:** Canto superior del costado de un buque.



- Boyarín:** Flotador pequeño que usan algunos artes de pesca, y en especial la pequeña boya del orinque del ancla. También utilizado en Clubs Náuticos.
- Cabo, cabos:** Cuerda o cuerdas para atar o suspender pesos.
- Caer a estribor:** Alterar el buque su rumbo hacia estribor.
- Calado:** Profundidad del mar hasta la que se sumerge un buque flotando.
- Carta:** Mapa en que se describe el mar, o una porción de él, con sus costas o los lugares donde hay escollos o bajos.
- CCS:** Siglas de "Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo" de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Existen dos tipos de Centros, el CNCS y los CCS (centro nacional de salvamento marítimo y centros de coordinación de salvamento marítimo, respectivamente).
- Asimismo también son, en este informe, las siglas de Centro de Coordinación y Servicios de la Autoridad Portuaria.
- Certificados:** Documentos expedidos por la Administración Marítima del Estado del pabellón de un buque o entidades autorizadas, que acreditan el estado y características técnicas de cada una de sus partes, equipamiento y elementos.
- Cintón:** Refuerzos que van por fuera del costado del buque desde proa a popa, y sirven de protección al casco.
- Cubierta:** Elemento estructural de un buque en el sentido longitudinal y horizontal. Las cubiertas forman lo que podríamos llamar los diversos "pisos" del buque.
- Demora:** Angulo que forma la visual a un objeto con el meridiano que pasa por el buque o línea Norte-Sur.
- Derrota:** Trayectoria que sigue un buque en su navegación.
- Desabarloar:** Inversión del significado de abarloar.
- Desatracar:** Inversión del significado de atracar.
- Desplazamiento:** Peso del agua desplazada al flotar el buque. El desplazamiento es, por tanto, el peso del buque. El desplazamiento en rosca es el peso inicial del buque totalmente vacío de carga, combustibles, agua, pertrechos y demás pesos ajenos al mismo.
- ECDIS:** Sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE), también conocidos por las siglas en inglés "ECDIS": reciben este nombre



aquellos sistemas que cumplen con las prescripciones OMI/SOLAS relativas a la obligación de llevar cartas.

- Escora:** Inclinación que toma un buque al ceder al esfuerzo por ladeamiento de la carga u otro motivo.
- Eslora:** Medida de la longitud de un buque.
- Espejo:** Parte plana o ligeramente curva de la popa.
- Estacha:** Cada uno de los cabos gruesos o maromas con los que los buques amarran a los muelles en los que están atracados.
- Estribor:** Costado derecho de un buque cuando, a bordo de él, miramos hacia su proa. "A estribor": por extensión, todo aquello que se encuentra hacia dicho costado o más allá del mismo.
- E.T.A.:** Siglas del inglés: "Estimated Time of Arrival", hora de llegada prevista.
- Falúa:** Embarcación ligera, alargada y estrecha, utilizada generalmente en los puertos y en los ríos.
- Folio:** Número de matrícula que se da al buque dentro de la "Lista"
- Fondear:** Sinónimo de anclar.
- Fuera de puntas:** Expresión utilizada en las maniobras de salida de Puerto, para indicar que el buque acaba de pasar las marcas que indican la entrada a Puerto.
- GT:** Siglas de *Gross Tonnage*.- Medida de la cubicación o arqueado de un buque. También llamado Tonelaje bruto o arqueado bruto.
- Hacer firme:** Afirmar o fijar un cabo, generalmente con una vuelta mordida.
- Halar:** Tirar de un cabo, de una lona o de un remo en el acto de bogar.
- IMO:** Ver **OMI**.
- Indicativo:** Conjunto de letras o de números y letras con que se identifica un buque. También llamado "Indicativo de Llamada" y "Señal Distintiva".
- Izar:** Hacer subir algo tirando de la cuerda de que está colgado.
- KG:** Distancia vertical entre el centro de gravedad del buque y la quilla.
- Largar:** Soltar, "Largar cabos": soltar cabos.



<b>Lista:</b>	Cada uno de los libros foliados en los que se llevan los registros de matrículas de los buques.
<b>Listo de máquinas:</b>	Fin del régimen de maniobra en la cámara de máquinas.
<b>Mamparo:</b>	Cada una de las paredes o divisiones verticales internas de un buque.
<b>Manga:</b>	Medida de la anchura mayor de un buque.
<b>Milla:</b>	Distancia medida sobre la mar equivalente a 1 minuto de meridiano (1.852 metros).
<b>Nº IMO:</b>	Número dado por la OMI a cada buque, que lo mantendrá aunque cambie de nombre, propietario, bandera o puerto de matrícula.
<b>N.I.B.:</b>	Número de Identificación del Buque, dado por la Dirección General de la Marina Mercante a cada buque de bandera española.
<b>Nudo:</b>	Unidad de velocidad, correspondiente a una milla por hora (1'85 km/h).
<b>Obra muerta:</b>	Parte del buque que aflora sobre la superficie del mar, es decir, la parte no sumergida expuesta al aire. Por el contrario, la "Obra viva" es la parte sumergida del buque.
<b>Obra viva:</b>	Parte sumergida del buque.
<b>OMI:</b>	Siglas de la Organización Marítima Internacional (también "IMO", del inglés "International Maritime Organization"). Organismo de las Naciones Unidas para asuntos marítimos, con sede en Londres.
<b>Pantalán:</b>	Muelle o embarcadero pequeño para barcos de poco tonelaje, que avanza algo en el mar.
<b>Pantoque:</b>	Parte del casco del buque que une los costados exteriores verticales con el fondo horizontal en el que se encuentra la quilla.
<b>Pañol:</b>	Cada uno de los compartimentos que se hacen en diversos lugares del buque, para guardar víveres, municiones, pertrechos, herramientas, etc.
<b>Plan:</b>	Suelo o piso de cada una de las bodegas de carga del buque.
<b>Popa:</b>	Parte trasera del buque, según el sentido de la marcha avante.
<b>Porta:</b>	Cada una de las aberturas, a modo de ventanas, situadas en los costados y en la popa de los buques, para darles luz y ventilación, para efectuar su car-



ga y descarga, etc.

- Portalón:** Abertura a manera de puerta, hecha en el costado del buque y que sirve para la entrada y salida de personas y cosas.
- Práctico:** Técnico (Capitán o Piloto de la Marina Mercante) que, por el conocimiento del lugar en que navega, dirige el rumbo de las embarcaciones en la costa o en un puerto.
- Proa:** Parte delantera del buque, según el sentido de la marcha avante.
- Puente:** Habitáculo ubicado en el lugar más elevado de la superestructura del buque, en donde realiza su guardia el Oficial de Guardia, desde el cual se gobierna el buque, y en donde se encuentran los equipos, instrumentos y demás elementos necesarios para ello.
- Puntal:** Medida de la altura de un buque, desde la quilla hasta la cubierta principal.
- Quilla:** Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón.
- Rabeo de la popa:** Acción y efecto de mover con exceso su popa a uno y otro lado.
- Rumbo:** Dirección a la que navega un buque. El rumbo se cuenta en grados de circunferencia, a partir del meridiano del buque (000°, o rumbo Norte), de forma que el rumbo Este es el 090°, rumbo Sur es 180° y rumbo Oeste es 270°.
- Rv:** Rumbo verdadero. Es el ángulo que forma la derrota o trayectoria que sigue el buque con los meridianos que atraviesa.
- SAR:** Búsqueda y Salvamento. (Siglas del inglés *Search and Rescue*).
- Sentina:** Cavidad inferior de la nave, que está sobre la quilla y en la que se reúnen las aguas que, de diferentes procedencias, se filtran por los costados y cubierta del buque, de donde son expulsadas después por las bombas.
- Señal Distintiva:** Ver **Indicativo**.
- Servo:** Sala en la que se encuentra el sistema de gobierno de la embarcación.
- SIGO:** Siglas de “Sistema de Información para la Gestión de Operaciones”. Aplicación informática de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima para la gestión de las operaciones que realiza.





- Socaire:** Abrigo o defensa que ofrece algo en su lado opuesto a aquel de donde sopla el viento.
- SOLAS:** Convenio Internacional sobre la Seguridad de la vida humana en el mar, Londres 1974 en su forma enmendada. Convenio de la IMO.
- Sonda:** Profundidad del mar en un lugar determinado. Instrumento que sirve para determinar la profundidad del mar en el lugar en que se está navegando.
- TRB:** Siglas de “Tonelaje de Registro Bruto”. Ver “GT”.
- UTC:** La hora UTC es la hora del meridiano de Greenwich (*Greenwich Mean Time* o GMT), también llamada hora de Tiempo Universal.
- Varar:** Encallar en la costa o en las peñas, o en un banco de arena.
- VDR:** Siglas en inglés de “Voyage Data Recorder”, en castellano Registrador de datos de la Travesía” (RDT): sistema registrador de datos de la travesía instalado en el buque a fin de, entre otros, facilitar la investigación de accidentes e incidentes.
- VHF:** Acrónimo de *Very High Frequency*. Aparato de radiocomunicaciones que utiliza la banda de Muy Alta Frecuencia. La banda marina de VHF se encuentra entre 156 MHz y 170 MHz.
- Zozobrar:** Perderse o irse a pique una embarcación.