



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 LOS BUQUES**

***“NURIA TAPIAS” Y “JÚNIOR M”***

**EN EL MAR NEGRO.**

**el día 2 de mayo de 2003**



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 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.

Esta investigación al tener un carácter exclusivamente técnico, su conducción 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

A las 03<sup>h</sup>25<sup>m</sup>, hora local, del día 2 de mayo de 2003, el buque “*Nuria Tapias*”, colisionó con el buque “*Junior M*” en la posición lat: 43°18’7 N y Long: 034°24’0 E en el Mar Negro. Dicha colisión provocó daños importantes en la zona de proa del buque “*Nuria Tapias*” y el posterior hundimiento del buque “*Junior M*” el día 3 de mayo a las 16<sup>h</sup>15<sup>m</sup>. El accidente no produjo víctimas ni daños al medio ambiente marino.



## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1 Descripción de los buques.....	4
1.2 Descripción del suceso.....	5
1.3 Acaecimientos posteriores al accidente.....	11
1.4 Averías causadas.....	12
1.5 Certificación y equipo del buque.....	12
1.6 Titulación y experiencia de las tripulaciones.....	13
1.7 Condiciones meteorológicas.....	13
<b>2. ANÁLISIS.....</b>	<b>13</b>
2.1 Información proporcionada por la tripulación.....	14
2.2. Información extraída de estudios.....	17
<b>3. CONCLUSIONES.....</b>	<b>21</b>
3.1 Hechos.....	21
3.2 Causas.....	21
<b>4. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>22</b>

## **ANEXOS**

1. Croquis de la zona geográfica del accidente.
2. Fotografías de los daños causados en la proa del “*Nuria Tapias*”.
3. Informe inspección MOU buque “*Junior M*” en Ploce (Croacia) el 04-4-03



# Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

## 1. INTRODUCCIÓN.

El día 2 de mayo de 2003 a las 03<sup>h</sup>25<sup>m</sup> (\*), el granelero de bandera maltesa “*Junior M*”, que navegaba desde Illichiusk (Ucrania) hacia Samsun (Turquía) cargado con 12.500 toneladas de trigo, y el buque de bandera española “*Nuria Tapias*” que se encontraba en lastre en su viaje de Augusta (Italia) a Novorossiysk (Rusia), colisionaron en la posición 43°17’8 N y 034°24’0 E en el Mar Negro (**Anexo 1**).

Como consecuencia de la colisión, se produjo el hundimiento del buque “*Junior M*” y daños importantes en la zona de proa del buque “*Nuria Tapias*”.

### 1.1 Descripción de los buques.

Las características más importantes de los buques que intervinieron en la colisión son:

#### “*Junior M*”

<b>Tipo:</b>	Granelero.
<b>Nº OMI:</b>	8209107.
<b>Bandera:</b>	Malta.
<b>Indicativo:</b>	9HTX4.
<b>GT:</b>	7.641.
<b>Sociedad de Clasificación:</b>	Nippon Kaiji Kyokai.
<b>Año de Construcción:</b>	1982.
<b>Carga:</b>	12.500 toneladas de Trigo.
<b>Armador:</b>	Flame Maritime
<b>Operador:</b>	Transocean Marine Management

---

(\*) Todas las horas se refieren a horas locales



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### “Nuria Tapias”

<b>Tipo:</b>	Petrolero.
<b>Nº OMI:</b>	9207027.
<b>Bandera:</b>	España.
<b>Puerto de Matrícula:</b>	Santa Cruz de Tenerife
<b>Indicativo:</b>	EAND.
<b>Eslora entre perpendiculares:</b>	264 m.
<b>Manga.</b>	48 m.
<b>Puntal:</b>	23'70 m.
<b>GT:</b>	83.724.
<b>Sociedad de Clasificación:</b>	Bureau Veritas.
<b>Año de Construcción:</b>	2.000.
<b>Armador:</b>	Naviera F. Tapias
<b>Operador:</b>	Naviera F. Tapias

#### 1.2 Descripción del suceso.

Debido a la ausencia de información por parte de la tripulación y armadores del “Junior M” (a pesar de haber sido solicitada al país de bandera) la descripción de los hechos relativos al accidente se reseña de acuerdo con las manifestaciones de la tripulación del “Nuria Tapias”.

Hacia las 02<sup>h</sup>50<sup>m</sup> del día 2 de mayo de 2003, desde el buque “Nuria Tapias” se avistó un buque, con una marcación de 47° por babor y a 11 millas distancia (datos obtenidos con el radar). En ese momento en el puente del “Nuria Tapias” se encontraban de guardia el Segundo Oficial de puente, un marinero y el alumno.

El buque “Nuria Tapias” llevaba rumbo verdadero 063° y velocidad de 15'2 nudos, mientras que el “Junior M” navegaba al 144° a unos 13 nudos.

A las 03<sup>h</sup>10<sup>m</sup>, estando ambos buques a una distancia de 4'5 millas y prácticamente la misma marcación anterior, desde el “Nuria Tapias” se observó que el “Junior M” no maniobraba y se intentó conectar con el vía VHF, con resultado infructuoso.

A las 03<sup>h</sup>18<sup>m</sup>, estando ambos buques a una distancia de 1'7 millas, se efectuaron desde el “Nuria Tapias” señales con la lámpara Aldis y se siguió intentando conectar con el “Junior M” vía VHF, con resultado igualmente negativo. Seguidamente, el “Nuria Tapias” empezó a emitir señales con el tifón de proa, manteniendo su rumbo y velocidad, dado que de acuerdo con la información obtenida del ARPA el “Junior M”



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

pasaría a una distancia de 0'7 millas por su proa (unos 1.300 metros, o sea casi 5 esloras).

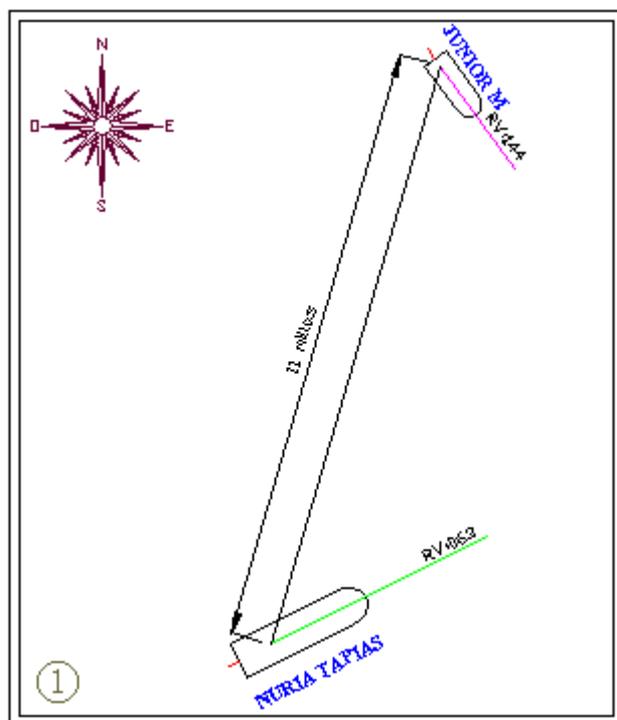
Instantes más tarde el “*Junior M*” alteró su rumbo a estribor, echándose encima del “*Nuria Tapias*” y haciendo que la colisión fuera inevitable.

A las 03<sup>h</sup>24<sup>m</sup>, el 2º Oficial del “*Nuria Tapias*” accionó la parada de emergencia, ordenó meter el timón todo a estribor, activó la alarma general y avisó al Capitán.

A las 03<sup>h</sup>25<sup>m</sup> se produjo la colisión, chocando ambas proas.

El “*Junior M*”, tras el impacto, se desplazó por la banda de babor del “*Nuria Tapias*”, sin rozar el casco. El Capitán del “*Nuria Tapias*” ordenó meter todo el timón a babor para librar así la popa y evitar una nueva colisión.

La secuencia de los hechos se puede ver en los gráficos siguientes (esquemáticos y con propósito meramente ilustrativo; no hechos a escala):



1. 02<sup>h</sup>50<sup>m</sup> - El “*Nuria Tapias*” con Rv (rumbo verdadero) 063° detecta por primera vez al “*Junior M*” con rumbo Rv 144° y a una distancia de radar de 11 millas.



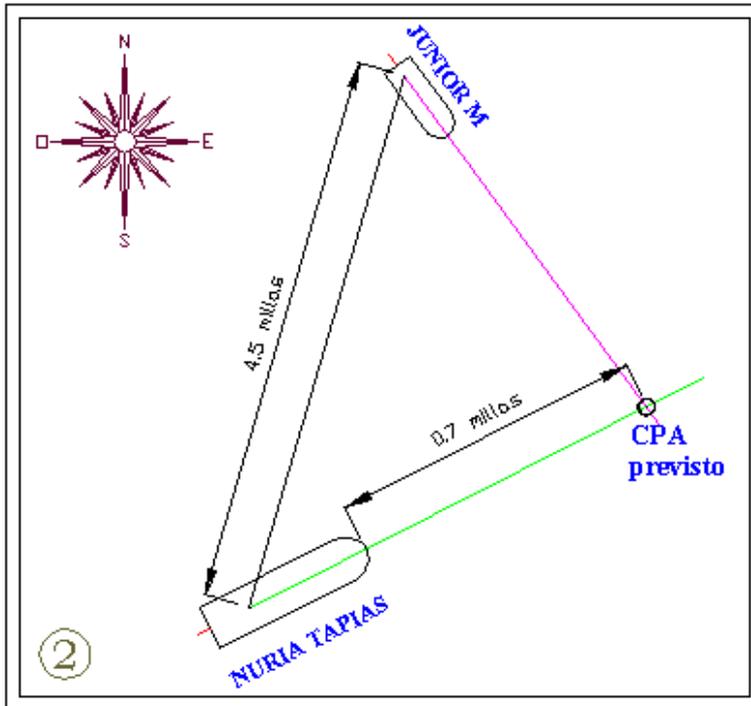
# Ministerio de Fomento

Subsecretaría

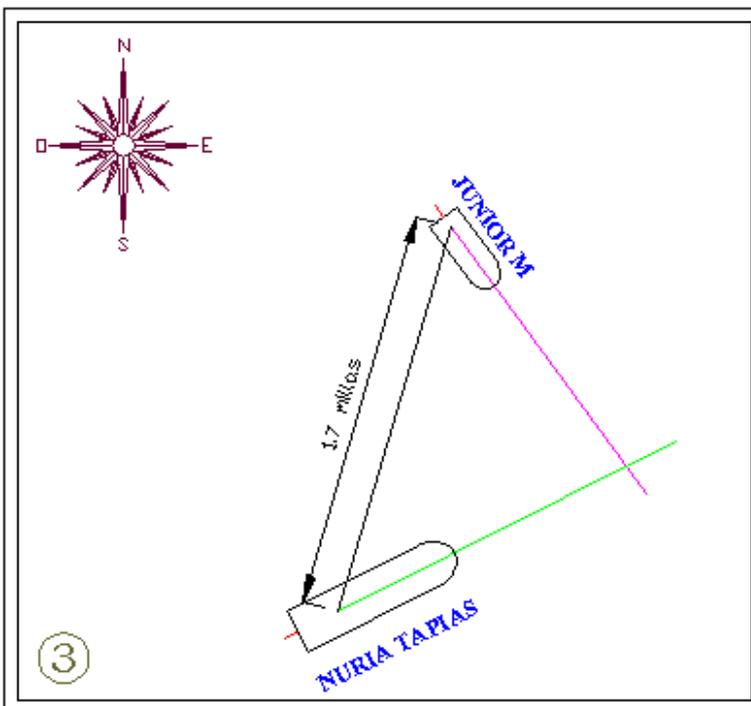
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid



2. 03<sup>h</sup>10<sup>m</sup> Ambos buques se van aproximando y a una distancia de radar de 4'5 millas, el "Nuria Tapias" intenta contactar por VHF con el "Junior M". El 2º Oficial del "Nuria Tapias" estima que el "Junior M" pasara a unas 0'7 millas por la proa.



3. 03<sup>h</sup>18<sup>m</sup> – Estando ambos buques a una distancia de 1'7 millas, se efectúan desde el "Nuria Tapias" señales con el Aldis y se sigue intentando conectar con el "Junior M" vía VHF, con resultado negativo. A continuación el "Nuria Tapias" empieza a emitir señales con el tifón de proa.



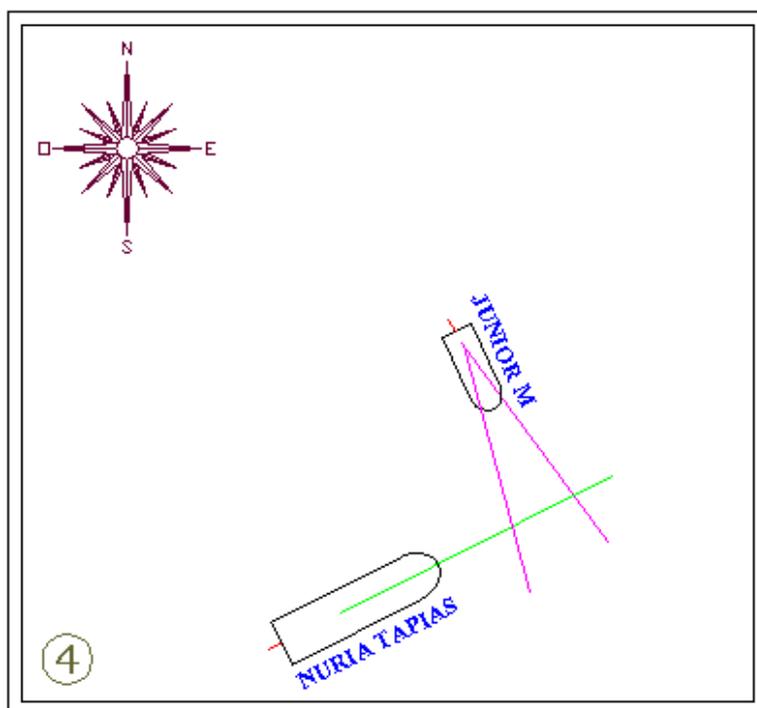
## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

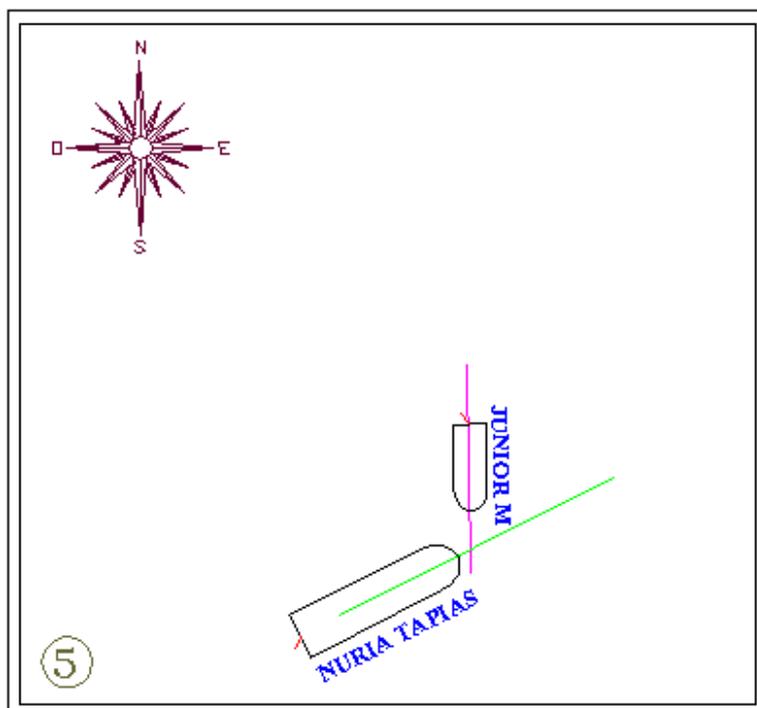
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid



4. – El “Junior M” altera su rumbo virando a estribor y echándose encima del “Nuria Tapias”, siendo en esos momentos inevitable la colisión.



5. 03<sup>h</sup>24<sup>m</sup> – El 2º Oficial del “Nuria Tapias” ordena meter todo el timón a estribor, acciona el mando de parada de emergencia del motor propulsor y activa la alarma general.



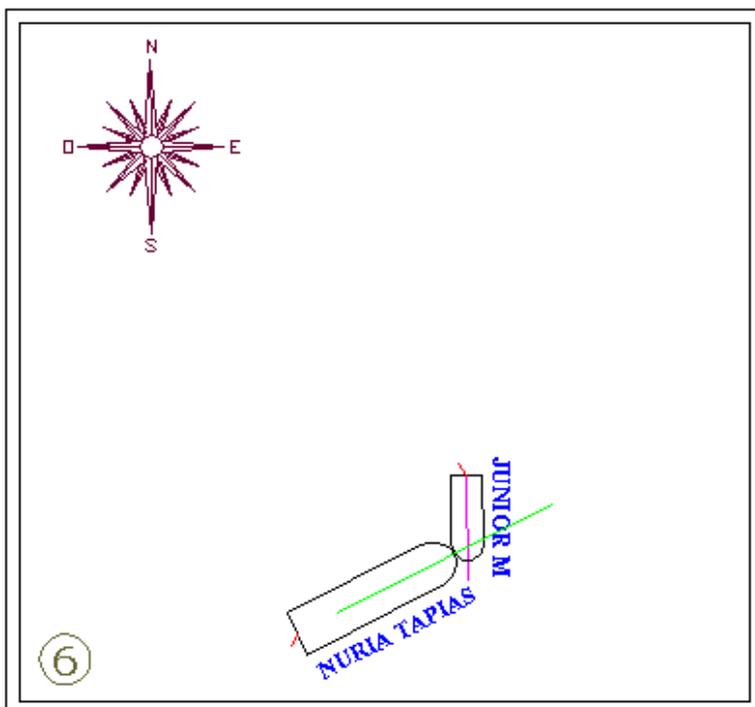
# Ministerio de Fomento

Subsecretaría

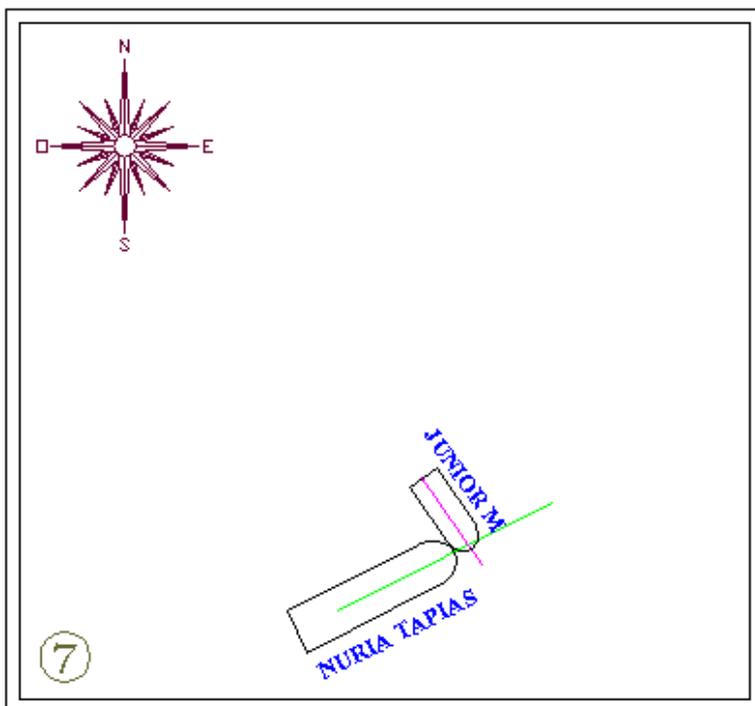
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid



6. 03<sup>h</sup>25<sup>m</sup> – Se produce la colisión de los 2 buques proa con proa.



7.- El "Junior M" pivota sobre la proa del "Nuria Tapias"



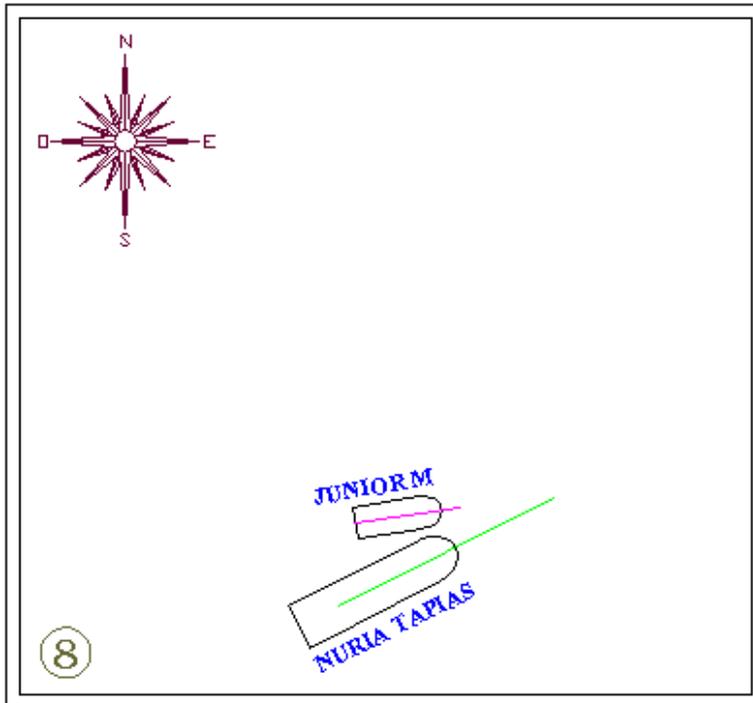
# Ministerio de Fomento

Subsecretaría

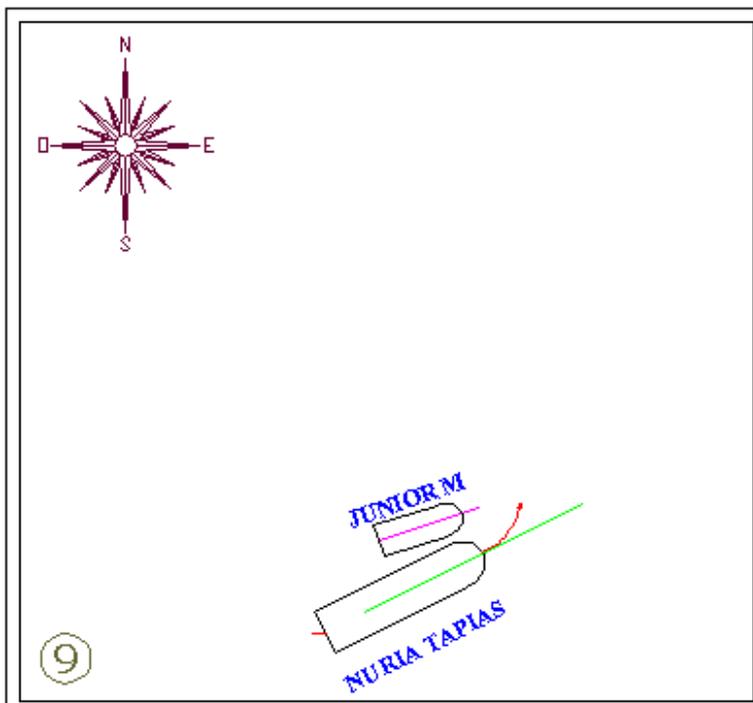
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid



8.- El "Junior M", tras el impacto, se desplaza por la banda de babor del "Nuria Tapias", sin rozar el casco.



9.- El Capitán del "Nuria Tapias" llega al puente y ve la popa del "Junior M" a la altura del manifold. Se observa en el "Junior M" un incendio en el castillo y un apreciable trimado de proa. Ordena meter todo a babor para alejar la popa de la trayectoria del "Junior M"



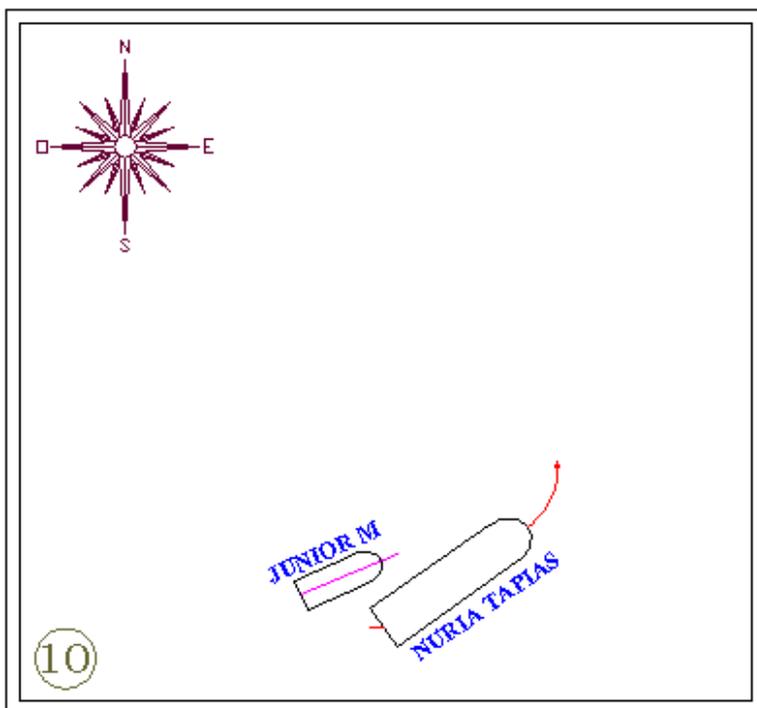
## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid



**10.**– El “*Nuria Tapias*” rebasa al “*Junior M*” y gira alrededor de su proa

### 1.3 Acaecimientos posteriores al accidente.

A las 03<sup>h</sup>32<sup>m</sup>, desde el “*Nuria Tapias*” se observó que el “*Junior M*” tenía un pequeño incendio en la proa y comenzaba a hundirse por esa parte. En ese momento el Capitán del “*Nuria Tapias*” dio la orden de preparar el bote de babor para ser arriado.

A las 03<sup>h</sup>35<sup>m</sup>, y estando ambos buques a 1’5 millas, el “*Nuria Tapias*” dio avance para acercarse al “*Junior M*” y arriar el bote.

A las 03<sup>h</sup>48<sup>m</sup>, el “*Nuria Tapias*” paró, a una distancia de 0’7 millas y arrió el bote de babor.

A las 03<sup>h</sup>56<sup>m</sup>, desde el “*Nuria Tapias*” se observaron dos botes al costado del “*Junior M*”.

A las 04<sup>h</sup>15<sup>m</sup>, el 1º Oficial del “*Junior M*” informó, desde el bote, que los 20 miembros de su tripulación estaban a salvo.

A las 04<sup>h</sup>40<sup>m</sup>, los tripulantes del “*Junior M*” embarcaron en el “*Nuria Tapias*”.

Desde el “*Nuria Tapias*” se informó al resto de los buques que se encontraban en la zona (“*Susie*” y “*Georgios S*”), que todos los tripulantes del “*Junior M*” se encontraban a salvo a bordo.



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

El “*Nuria Tapias*” permaneció en las inmediaciones del “*Junior M*”. Inicialmente el “*Junior M*” tomó una ligera escora a estribor, pero durante el día se adrizó tomando posteriormente una escora progresiva a babor, manteniéndose siempre aporado. A las 00<sup>h</sup>40<sup>m</sup> del día 3 de mayo las luces del “*Junior M*” se apagaron y desapareció su eco del radar. Cuando se hizo de día, desde el “*Nuria Tapias*” se pudo observar cómo el “*Junior M*” se había dado la vuelta poniéndose quilla arriba y pudiendo observarse su hélice.

Aproximadamente a las 16<sup>h</sup>15<sup>m</sup> del día 3 de mayo del 2003, después de 1 día y 13 horas a flote y sumergido de proa, el “*Junior M*” se hundió.

### 1.4 Averías causadas.

El buque “*Nuria Tapias*” sufrió, como consecuencia de la colisión, los siguientes daños (**Anexo 2**):

- \* Grietas y deformaciones de las planchas y los refuerzos del bulbo.
- \* Grietas y deformaciones de las planchas y los refuerzos de la zona de babor desde la cuaderna 100 hasta la proa.
- \* Grietas y deformaciones de las planchas y los refuerzos de la zona de estribor desde la cuaderna 104 hasta la proa.

### 1.5 Certificación y equipo del buque.

#### **Buque “*Nuria Tapias*”**

Tenía todos sus certificados en regla. Este hecho se constató en inspección realizada a bordo tras el accidente por personal de la Administración Marítima española (28 de mayo de 2003).

Había pasado una inspección el día 27 de julio de 2001 por parte de la US Coast Guard en el puerto MSO Morgan City, (USA), no presentando ninguna deficiencia.

Había pasado satisfactoriamente una inspección privada a cargo de Intertanko el día 2 de abril de 2003.

#### **Buque “*Junior M*”**

Había pasado una inspección MOU (**Anexo 3**) el 04 de abril de 2003 en el puerto de Ploce, (Croacia), encontrándose 2 deficiencias, una de ellas referida a los certificados del Capitán y los Oficiales (que en el informe de la inspección figura como “*missing*”) y un comentario adicional sobre la falta de refrendo por parte del Estado de bandera del certificado del 3º oficial. En contacto con la Administración croata, informó que la única deficiencia encontrada en esa inspección se correspondía con el refrendo del



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

certificado del 3º oficial. La otra deficiencia era relativa a la navegación, ya que el compás magnético no se encontraba disponible.

En la anterior inspección realizada el 23 de abril de 2002 en Pylos (Grecia), ya se había planteado una deficiencia relativa a los certificados de la tripulación.

### 1.6 Tripulaciones.

La tripulación del “*Nuria Tapias*” estaba formada por 24 tripulantes, todos ellos de nacionalidad española.

La tripulación del “*Junior M*” estaba formada por 20 tripulantes, 3 de nacionalidad griega (el Capitán, 1 Oficial de cubierta y Jefe de Máquinas) y el resto de nacionalidad filipina.

### 1.7 Condiciones meteorológicas.

En el momento de la colisión la dirección de la mar era del Estenordeste (070º), con olas de aproximadamente 1’5 metros de altura. El tiempo estaba despejado con buena visibilidad (aproximadamente 10 millas). El viento soplaba con una velocidad de 10 nudos y la corriente era inapreciable.

## 2. ANÁLISIS.

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

- Informe de investigación de accidente marítimo realizado a bordo del buque el día 28-05-2003.
- Declaraciones del Capitán, el 2º Oficial de cubierta, el 2º maquinista, el marinero de guardia y el alumno de guardia del buque “*Nuria Tapias*”.
- Copias de los Diarios de Navegación del buque “*Nuria Tapias*”.
- Copias del cuaderno de maniobras y registro de rumbo.
- Informes de inspección MOU realizadas a los buques “*Nuria Tapias*” y “*Junior M*”.
- Fotografías tomadas al buque “*Nuria Tapias*” después del accidente.
- Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar, 1972 (COLREG)



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 2.1 Información proporcionada por la tripulación.

De las declaraciones de la tripulación del “*Nuria Tapias*” se extrae la siguiente información.

#### Capitán:

- El Capitán se encontraba en su camarote en el momento del accidente. Llegó al puente aproximadamente 1/2 minuto después del aviso de alarma general.
- Manifestó que el otro barco llevaba las luces de cubierta encendidas, por lo que pudo ver la parte de su popa estribor aproximadamente a 50 m del manifold en la banda de babor del “*Nuria Tapias*”. El otro barco estaba extremadamente aproado, y pudo ver un pequeño fuego en el área del castillo de proa.
- Que el motor principal del “*Nuria Tapias*” se detuvo, pero el buque seguía moviéndose hacia delante pasando al “*Junior M*”, y que ordenó “todo a babor” para dejar la popa propia alejada de él. Giraron alrededor de la proa del otro barco y el “*Nuria Tapias*” se detuvo alrededor de 1’7 millas del costado de babor del otro.
- Que la tripulación del “*Junior M*” traía muy pocas cosas con ellos. Sólo vio una bolsa de plástico que aparentemente contenía la documentación de la tripulación. Más tarde vio un diario tamaño A3 en el cual vio escribir al Capitán del “*Junior M*”.
- Que no discutió la colisión con nadie de la tripulación del “*Junior M*”. Los únicos datos que le dio su Capitán fueron el puerto de partida, el cual fue Illichiusk (Ucrania), el destino en Samsun (Turquía) y su carga, que era de 12.500 Tm. de trigo. El Capitán y los dos oficiales griegos (quienes se presentaron como el 1º Oficial y el Jefe de Máquinas) estuvieron la mayoría del tiempo en el puente del “*Nuria Tapias*”, especialmente mientras el “*Junior M*” permaneció a flote.

#### 2º Oficial de Puente:

- El 2º Oficial de Puente se encontraba de guardia en el puente en el momento del accidente.
- Manifestó que había poco tráfico en la zona. Durante su guardia había adelantado a otro buque por babor, estando en el momento del abordaje en franquea, por la popa.
- La primera vez que avistó el “*Junior M*” debía ser cerca de las 02<sup>h</sup>50<sup>m</sup> a una distancia de 11 millas por babor.



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

- De la información obtenida por el ARPA se obtuvo la Mínima Distancia de Paso (CPA), estimando que el “*Junior M*” pasaría a una distancia de 0’7 millas por la proa.
- No consideró que una distancia de pasada por proa de 7 cables fuese segura. De hecho, de acuerdo con la eslora del “*Nuria Tapias*”, la distancia de pasada podría ser de tan sólo 6 cables. Las órdenes del Capitán eran pasar a una distancia de al menos 2 millas, si era posible y más en mar abierto.
- Que continuó observando detenidamente al buque que se aproximaba. Su luz verde fue visible cuando estaba cerca de 6 millas. Pudo ver que su demora era prácticamente constante y que mantenía su rumbo y velocidad.
- Cuando el otro buque se acercó alrededor de 5 millas, pudo ver que seguía sin tomar ninguna acción. Al mismo tiempo, la alarma del ARPA sonó, avisando de que un buque se aproximaba con un CPA menor de una milla en menos de 15 minutos.
- Debido a que no tenía certeza de las intenciones del otro, llamó por el canal 16 de VHF al buque que se aproximaba. Le llamó en varias ocasiones en un periodo de 1 minuto, pero no recibió respuesta. Entonces siguió repitiendo la llamada en varias ocasiones, pero que siguió sin respuesta.
- Cuando el otro buque se aproximó a unas 1’5 a 2 millas, dio instrucciones al Alumno de Náutica para que le hiciera señales con el Aldis, lo que hizo desde el alerón del puente, alumbrándole con la luz repetidamente. Al mismo tiempo accionó el pito del buque o tífón. Realizó varias pitadas cortas en varias ocasiones. Ninguna de ellas produjo una reacción desde el otro buque, por lo que ordenó al marinero que se pusiera en el timón y continuara observando al otro buque detenidamente.
- Que el ARPA estaba mostrando que el buque que se aproximaba podría pasar por la proa, cercano no obstante. En esa circunstancia, no se sentía autorizado a realizar ninguna acción. Si alteraba el rumbo a estribor podría reducir la distancia de pasada, pero no podía alterar a babor, en el caso de que el “*Junior M*” alterase su rumbo a estribor.
- Cuando el buque que se aproximaba estaba cerca de 1 milla o menos, observó por la disposición de sus luces que había comenzado a alterar su rumbo a estribor. Que estaba siempre mostrando su luz verde del costado y que nunca vio su luz roja.
- Tan pronto como le quedó claro que la colisión era inevitable realizó una serie de pasos rápidamente. Operó el mando de emergencia del motor principal para parar el motor. Ordenó el timón todo a estribor. Activó la Alarma General y cogió el teléfono para llamar al Capitán.



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

- Muy poco después la proa del otro buque colisionó con la proa del “*Nuria Tapias*”. La colisión fue casi “proa con proa”, el casco del otro buque impactó con un ángulo cercano a 15-20° en la amura de babor del propio.

### Marinero de guardia en el puente:

- Usando los prismáticos, pudo distinguir las dos luces de tope del otro buque y pudo ver que cruzaría el rumbo del nuestro. Cuando se aproximó pudo ver también su luz verde del costado.
- Más tarde, escuchó al 2º Oficial llamando por VHF en varias ocasiones al buque que iba a cruzarse. Podría estimar que esto se produjo 15 o 20 minutos antes de la colisión. El 2º Oficial le dijo que el otro buque pasaría cercano a la proa, a una distancia de tan sólo 7 cables. No escuchó ninguna respuesta por VHF.
- Vio al Alumno usando la lámpara de señales tratando de llamar la atención del buque que iba a cruzarse. El 2º Oficial también usó el VHF otra vez y tocó el tífón en varias ocasiones. No vio ni escuchó señales desde el otro buque.
- Que un instante antes de la colisión, se dio cuenta de que el buque había alterado su rumbo a estribor.
- Muy poco tiempo antes de la colisión, el 2º Oficial le ordenó “todo a estribor”. Metió la caña a estribor y comprobó la respuesta del timón, pero no había suficiente tiempo para afectar a nuestro rumbo antes de la colisión. No supo cuánto tiempo mantuvo el timón a estribor.
- La proa del “*Junior M*” chocó con proa del “*Nuria Tapias*” por babor con un ángulo de aproximadamente 45°, por lo que se podía seguir viendo su luz verde. Entonces pivotó sobre la proa de nuestro buque, por lo que su popa se dirigió hacia nuestra banda de babor.

### Alumno de Náutica de guardia en el puente:

- La primera vez que tuvo constancia del “*Junior M*” fue cuando detectó su eco en el radar. Estaba por la amura de babor, pero no calculó su rumbo o distancia. Cogió los prismáticos y pudo identificar sus luces de tope. Podía ver que se cruzaría desde babor a estribor.
- Cuando el “*Junior M*” estaba a cerca de 5 millas, el 2º Oficial trató de ponerse en contacto con él por VHF, para referirse a la distancia de pasada. Sin embargo, a pesar de que lo intentó en varias ocasiones, no obtuvo respuesta.



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

- Cuando se acercó más, a una distancia de entre 1'5 y 2 millas, el 2º Oficial le ordenó que le hiciera señales con la lámpara Aldis. Iluminé al buque que se aproximaba en varias ocasiones. No usé código Morse, sólo estaba tratando de llamar su atención. Mientras, el 2º Oficial le llamaba otra vez por VHF, y en la continua ausencia de respuesta, tocó el tifón de proa en varias ocasiones.
- A lo largo de este periodo, el ARPA mostraba que el “*Junior M*” pasaría por proa, muy cercano a la del “*Nuria Tapias*”. Sin embargo, después de acercarse aproximadamente a una milla, su CPA comenzó a reducirse y pudo ver por sus luces que había comenzado a alterar el rumbo a estribor. Siempre vio su luz verde. Nunca vio su luz roja.
- En el último minuto, el 2º Oficial ordenó el timón todo a estribor. Sin embargo, el rumbo no se alteró antes de la colisión. La proa del “*Junior M*” chocó contra la del “*Nuria Tapias*” por babor, pero no sabría decir con qué ángulo.
- Poco después de la colisión vio llamas y humo negro en el castillo del otro buque. Inmediatamente cogió un trimado por proa.
- Recuerda que antes de la colisión, el 2º Oficial paró las máquinas y activó la alarma general, pero no sabría decir exactamente cuanto tiempo antes de la colisión. No vio ninguna luz ni escuchó ningún pito del otro buque.

### 2º Oficial de Máquinas:

El “*Nuria Tapias*” dispone de una cámara de máquinas totalmente automática con notación UMS, lo que permite navegar sin tripulación por la noche. Durante ese tiempo, un oficial de máquinas debe de estar localizable y alerta para responder a cualquier alarma. La noche en la que se produjo el accidente, el 2º Oficial de Máquinas era quien realizaba dicha tarea.

- Le despertó la alarma general. El Registrador de Sucesos anotó tal circunstancia a las 03<sup>h</sup>24<sup>m</sup>. El Registrador de Sucesos también mostró que unos pocos segundos antes se actuó sobre el mando de parada de emergencia del motor principal.

### **2.2. Información extraída de estudios.**

Se extraen una serie de párrafos del Reglamento para la Prevención de Abordajes (COLREG), con el fin de aclarar algunas decisiones tomadas y si se procedió en todo momento conforme a dicho reglamento:



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### Regla 5.- Vigilancia.

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.

Con respecto a este apartado, el buque “*Junior M*” no parece que mantuviera una vigilancia adecuada en los momentos previos a la colisión, ya que no se obtuvo respuesta ni a las llamadas por VHF, ni a las señales luminosas con el aldís, ni a las señales sonoras del tifón.

### Regla 7.- Riesgo de abordaje.

a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.

b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.

d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

i) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;

ii) en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

Con respecto a esta regla, las declaraciones de los tripulantes del “*Nuria Tapias*” indican que se detectó el riesgo de abordaje y se estimó la distancia de paso del otro buque por la proa.

### Regla 8.- Maniobras para evitar el abordaje.

a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio de radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

c) Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.

e) Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

### Regla 16.- Maniobra del buque que «cede el paso».

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque maniobrará, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque.

En este caso, y según las declaraciones de los tripulantes del “*Nuria Tapias*”, el buque “*Junior M*” realizó una maniobra de cambio de rumbo sin la antelación suficiente y provocando una situación de mayor riesgo que la anterior, y no dejando el tiempo suficiente para que el “*Nuria Tapias*” pudiera maniobrar en consecuencia.

### Regla 15.- Situación «de cruce».

Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa.

En este caso era el “*Nuria Tapias*” el que tenía preferencia de paso, y por lo tanto el “*Junior M*”, que tenía al “*Nuria Tapias*” por su costado de estribor, debería haber maniobrado.

### Regla 17.- Maniobra del buque que «sigue a rumbo».

a) i) Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad;

ii) no obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuado por este Reglamento.

b) Cuando, por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar a evitar el abordaje.

c) Un buque de propulsión mecánica que manobre en una situación de cruce, de acuerdo con el párrafo a) ii), de esta regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica no cambiará su rumbo a babor para maniobrar a



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

un buque que se encuentre por esa misma banda si las circunstancias del caso lo permiten.

d) La presente regla no exime al buque que cede el paso de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

Con respecto a esta regla, el “*Nuria Tapias*”, que tenía preferencia de paso, mantuvo su rumbo y velocidad, intentando virar a estribor cuando vio el cambio de rumbo del “*Junior M*”. Sin embargo, según se indica en el apartado a) ii), el “*Nuria Tapias*” no efectuó ninguna maniobra para evitar el abordaje.

### Regla 36.- Señales para llamar la atención.

Cualquier buque, si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquiera otra de estas reglas o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques.

Según las declaraciones de la tripulación del “*Nuria Tapias*”, el alumno de guardia realizó repetidamente señales luminosas con el Aldis para llamar la atención del “*Junior M*”, sin recibir respuesta de este.



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 3. CONCLUSIONES.

#### 3.1 Hechos.

- El día 02 de mayo de 2003 el buque “*Nuria Tapias*” se encontraba realizando la travesía Augusta (Italia) – Novorossiysk (Rusia) en lastre.
- El “*Junior M*”, navegaba cargado con trigo desde Illichiusk (Ucrania) hacia Samsun (Turquía)
- No se ha obtenido ninguna otra información por parte del *Junior M*”.
- De acuerdo con la información obtenida del “*Nuria Tapias*”, desde este buque se observó al “*Junior M*” abierto 47° por babor y a 11 millas. Manteniendo ambos buques su rumbo y velocidad, pasaría el segundo a 0,7 millas por la proa del primero.
- Desde el “*Nuria Tapias*” se hicieron sucesivos intentos infructuosos (vía VHF, señales luminosas y acústicas) para contactar con el “*Junior M*” y conocer sus intenciones.
- En el último momento, el “*Junior M*”, cayó inesperadamente a estribor, colisionando inmediatamente con el “*Nuria Tapias*”, que intentó caer a estribor, sin poder evitar el abordaje, que ocurrió a las 03<sup>h</sup>25<sup>m</sup> en la posición 43° 18,7 N y 034° 24 E (Mar Negro).
- Como consecuencia de la colisión, el buque “*Junior M*” sufrió un incendio en el castillo y adquirió rápidamente un apreciable asiento a proa.
- La tripulación del “*Junior M*” abandonó instantes después el buque en sus botes salvavidas, siendo recogidos y llevados a bordo del “*Nuria Tapias*”.
- El “*Junior M*” se hundió aproximadamente a las 16<sup>h</sup>15<sup>m</sup> del día 3 de mayo del 2003.

#### 3.2 Causas.

Por todo lo anteriormente expuesto, la Comisión entiende que el abordaje se produjo debido a que la tripulación en el puente del “*Junior M*” no mantenía una vigilancia adecuada dado que no atendió las llamadas del “*Nuria Tapias*” y no efectuó maniobra alguna que denotase haber evaluado correctamente si existía o no riesgo de abordaje, efectuando una maniobra de última hora que no estaba acorde con lo establecido en el Reglamento para Prevenir los Abordajes.

No obstante, el “*Nuria Tapias*”, además de los esfuerzos para llamar la atención del otro buque, y dado que había espacio suficiente, hubiera debido realizar alguna



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

maniobra para aumentar la distancia mínima de paso, de acuerdo con las instrucciones permanentes de su Capitán.

#### 4. RECOMENDACIONES.

- ☞ Enfatizar la importancia del cumplimiento del Reglamento para Prevenir los Abordajes mentalizando a las tripulaciones de los buques, por medio de campañas de difusión u otros, a través de las Compañías navieras

**NOTA.-** La Comisión, del estudio del presente accidente y de otros varios precedentes, ha identificado dificultades en la interpretación del párrafo a) ii) de la Regla 17. Se considera que la redacción no deja clara la actitud que debe adoptar el buque que “sigue a rumbo”, por lo que propone que se estudie su modificación o aclaración en el seno de la OMI.

Finalizado por la Comisión:

**27 e enero de 2004**



## **5. GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS**

<b>Aldis</b>	Lámpara utilizada para hacer señales por medio de destellos.
<b>Amura:</b>	Parte del buque comprendida entre la proa y cada uno de sus costados.
<b>Armador:</b>	Persona natural o jurídica, sea o no propietaria del buque, que la explota y expide en su nombre.
<b>ARPA</b>	Tipo de radar cuya característica es un sistema de punteo automático de los ecos en la pantalla y unas alarmas que avisan de un posible riesgo de colisión
<b>Arqueo bruto:</b>	Véase GT
<b>Babor:</b>	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.
<b>Beaufort:</b>	Escala para medir la velocidad del viento. Su rango se extiende entre los números 0 y 12, correspondiendo el 0 a calma y el 12 a temporal huracanado.
<b>Certificados:</b>	Documentos expedidos por la Administración Marítima del Estado del pabellón de un buque o entidades autorizadas (véase " <b>Sociedades de Clasificación</b> "), que acreditan el estado y características técnicas de cada una de sus partes, equipamiento y elementos.
<b>COLREG:</b>	Acrónimo de <i>Collision Regulation</i> , es decir, el "Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, 1972"
<b>CPA:</b>	Acrónimo de Closest Point Approach, es decir, Mínima Distancia de Paso
<b>Eslora:</b>	Medida de la longitud de un buque.
<b>Estribor:</b>	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.
<b>GT:</b>	Siglas de <i>Gross Tonnage</i> .- Medida de la cubicación o arqueo de un buque. También llamado Tonelaje bruto o arqueo bruto.
<b>IMO:</b>	Ver OMI.
<b>Indicativo:</b>	Conjunto de letras o de números y letras con que se identifica un buque. También llamado "Señal Distintiva".
<b>Luz de tope</b>	La luz de tope es una luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 225 grados, fijada de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque.
<b>Luces del costado</b>	Las luces de costado son una luz verde en la banda de estribor y una luz roja en la banda de babor que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijados de forma que sean visibles desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de su costado respectivo.
<b>Manifold:</b>	Serie de válvulas del sistema de carga situadas a ambas bandas, en la cubierta del buque.
<b>Milla:</b>	Distancia medida sobre la mar equivalente a 1 minuto de meridiano (1.852 metros).



## Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

<b>MOU</b>	Acrónimo de <i>Memorandum of Understanding</i> . Inspección de acuerdo al Memorandum de Entendimiento (conocido como "memorándum de París) sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto en el que escalen.
<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>Nudo:</b>	Unidad de velocidad, correspondiente a una milla por hora (1'85 km/h)
<b>OMI:</b>	Siglas de la Organización Marítima Internacional (también "IMO", en inglés). Organismo de las Naciones Unidas para asuntos marítimos, con sede en Londres.
<b>Popa:</b>	Parte trasera del buque, según el sentido de la marcha avante.
<b>Proa:</b>	Parte delantera del buque, según el sentido de la marcha avante.
<b>Señal Distintiva:</b>	Ver <b>Indicativo</b> .
<b>Sociedad de Clasificación:</b>	Sociedades mercantiles de inspección y certificación no estatutaria de buques, que pueden ser reconocidas y actuar en nombre de una Administración.
<b>Tifón</b>	Sirena de niebla del buque.
<b>Tonelaje bruto:</b>	Ver "GT".
<b>UMS</b>	Siglas de Cámara de Máquinas Desatendida (Unattended Machinery Space)

ANEXO 1  
CROQUIS DE LA ZONA GEOGRÁFICA DEL ACCIDENTE





MINISTERIO  
DE FOMENTO

**FOTOGRAFÍAS DE LOS DAÑOS DEL  
"NURIA TAPIAS"**















MINISTERIO  
DE FOMENTO

INFORME DE LA INSPECCION MOU DEL  
*"JUNIOR M"*



## FORM A/1

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE  
PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL \*)

Ministry of maritime affairs, transport and  
communications  
Prisavlje 14  
10000 Zagreb  
38516169138  
38516196745

copy to : master  
head office  
PSCO  
if ship is detained, copy to :  
flag state  
recognized organization, if  
applicable

## SHIP PARTICULARS

- |                  |                                      |                  |       |
|------------------|--------------------------------------|------------------|-------|
| 1. Name of ship  | JUNIOR M                             | 2. Flag of ship  | Malta |
| 3. Type of ship  | General Cargo -<br>Multipurpose ship | 4. Call sign     | 9HTX4 |
| 5. IMO number    | 8209107                              | 6. Gross tonnage | 7641  |
| 7. Year of build | 1982                                 | 8. Dead Weight   | 13264 |
- 9a. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates :  
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)
- 9b. Classification society(ies) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag  
State :  
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)
10. Full particulars of company (identical to particulars as in the ISM DoC)\*\*  
No record
11. Name & address of charterer : (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk,  
pref. 1st charterer record.)  
No record
12. name and signature of master to certify that the information under 11 is correct :

name : ..... signature  
.....

## INSPECTION PARTICULARS\*\*\*)

- |  |                    |                              |            |
|--|--------------------|------------------------------|------------|
| 13. Date of first boarding                                       | 04-04-2003         | 13b. Date of final<br>report | 04-04-2003 |
| 14. Place of inspection  | PLOCE              |                              |            |
| 15. If Vessel is detained : Date of issue of detention<br>notice |                    |                              |            |
| 16. Type of inspection :   | Initial inspection |                              |            |
| 17. Operational controls :                                       |                    |                              |            |
| - Communication equipment  |                    |                              |            |
| - Emergency Fire Pump  |                    |                              |            |
| - Emergency Generator  |                    |                              |            |
| - Emergency Steering   |                    |                              |            |

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for

consultation by Port State Control at all times.

\*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place.

This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

\*\*) Non-ISM ships: Master to supply and sign under 12. for correct full particulars of compan

\*\*\*) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication ([www.parismou.org](http://www.parismou.org)).

Form A - Page 1

## 18. Areas inspected :

- Accommodation and Galley
- Navigation bridge
- Outside Decks and Forecastle

## 19. Relevant certificate(s)

## 1) Cargo ship safety equipment

issuing by Nippon Kaiji Kyokai (Japan) on 24-01-2003 expiry on 27-04-2005  
 surveying by Nippon Kaiji Kyokai (Japan) on 24-01-2003 at Haiti

## 20. Ship related inspection action taken:

No record

21. Deficiencies Yes

22. Supporting documentation

## PORT STATE PARTICULARS

District office	District Office Ploce
Address	Maritime Safety Inspection Trg kralja Tomislava 24 20340 Ploce
Telephone	+38520670506
Telefax	+385 20 679 008
E-mail	tomislav.batur@pomorstvo.hr
Name (duly authorized PSCO of reporting authority)	Nikolic Josko
Signature	

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by Port State Control at all times.

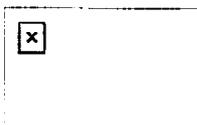
\*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place.

This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

\*\*\*) Non-ISM ships: Master to supply and sign under 12. for correct full particulars of compan

\*\*\*) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication ([www.parismou.org](http://www.parismou.org)).

Form A - Page 2



FORM B/1

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE  
PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL \*)

Ministry of maritime affairs, transport and communications Prisavlje 14 10000 Zagreb 38516169138 38516196745	copy to : master head office PSCO if ship is detained, copy to : flag state recognized organization, if applicable
--	--

1. name of ship	JUNIOR M	2. Imo number	8209107
3. Date of final report	04-04-2003	4. Place of inspection	Ploce

## DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS \*\*\*)

Group deficiencies	Crew certificates
Defective item 1)	Certificates for master and officers - Missing -
Convention reference 2)	
Action taken	Not detainable, At the next port
Additional comments	3rd mate do not have flag state endorsement

Group deficiencies	Safety of navigation
Defective item 1)	Magnetic compass - Not readable -
Convention reference 2)	
Action taken	Not detainable, At the next port
Additional comments	Magnetic deviation card expired

Name (duly authorized PSCO of reporting authority)      Nikolic Josko  
Signature

|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|  
|

\*\*\*) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication ([www.parismou.org](http://www.parismou.org))

1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified

before an application for re-inspection is made.

- 2) To be completed in event of a detention.(for non-convention ships <500 GT for reference only)

Form B - Page 1

x

## FORM A/1

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE  
PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL \*)

Hellenic Ministry of Mercantile Marine  
150, Gr. Lambraki Av.  
185 18, Piraeus  
+ 3 010 419 1188  
+ 3 010 4128 150

copy to : master  
head office  
PSCO  
if ship is detained, copy to :  
flag state  
recognized organization, if  
applicable

## SHIP PARTICULARS

- |                  |              |                  |       |
|------------------|--------------|------------------|-------|
| 1. Name of ship  | JUNIOR M     | 2. Flag of ship  | Malta |
| 3. Type of ship  | Bulk Carrier | 4. Call sign     | 9HTX4 |
| 5. IMO number    | 8209107      | 6. Gross tonnage | 7641  |
| 7. Year of build | 1982         | 8. Dead Weight   | 0     |
- 9a. Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates :  
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)
- 9b. Classification society(ies) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State :  
No record
10. Full particulars of company (identical to particulars as in the ISM DoC)\*\*  
No record
11. Name & address of charterer : (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. 1st charterer record.)  
No record
12. name and signature of master to certify that the information under 11 is correct :

name : ..... signature  
.....

## INSPECTION PARTICULARS\*\*\*)

- |   |                    |                           |            |
|---|--------------------|---------------------------|------------|
| 13. Date of first boarding                                    | 23-04-2002         | 13b. Date of final report | 23-04-2002 |
| 14. Place of inspection                                       | PYLOS              |                           |            |
| 15. If Vessel is detained : Date of issue of detention notice |                    |                           |            |
| 16. Type of inspection :                                      | Initial inspection |                           |            |
| 17. Operational controls :                                    |                    |                           |            |
| - No record   |                    |                           |            |
| 18. Areas inspected :   |                    |                           |            |
| - No record   |                    |                           |            |
| 19. Relevant certificate(s)                                   |                    |                           |            |
| No record   |                    |                           |            |
| 20. Ship related inspection action taken:                     |                    |                           |            |
| No record   |                    |                           |            |

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for

consultation by Port State Control at all times.

\*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place.

This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

\*\*) Non-ISM ships: Master to supply and sign under 12. for correct full particulars of company

\*\*) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication ([www.parismou.org](http://www.parismou.org)).

Form A - Page 1



certificates the ship is required to carry.

\*\*\*) Non-ISM ships: Master to supply and sign under 12. for correct full particulars of compan

\*\*\*\*) Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication ([www.parismou.org](http://www.parismou.org)).

Form A - Page 2



before an application for re-inspection is made.

- 2) To be completed in event of a detention.(for non-convention ships <500 GT for reference only)

Form B - Page 1