



Informe técnico S-13/2012

Abordaje entre el buque de carga ESTESKY y la embarcación de pesca TABAR, en la entrada del puerto de A Coruña, el día 5 de octubre de 2011

ADVERTENCIA

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

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

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

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

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

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



DESCRIPCIÓN DETALLADA

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



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

Día 5 de octubre de 2011:

El buque ESTESKY salió del puerto de San Ciprián (Lugo) a las 16:15 horas con destino A Coruña, cargado con alúmina. El pesquero TABAR salió de la dársena de Oza del puerto de A Coruña alrededor de las 19:30 horas, para faenar en las proximidades de Mera, frente a la ciudad de A Coruña.

Pocos minutos antes de las 22:00 horas el pesquero TABAR puso rumbo al puerto de A Coruña tras terminar sus faenas de pesca en las proximidades de Mera.

A las 21:55 horas el ESTSEKY navegaba en la enfilación de Punta Fiateira, en el acceso al puerto de A Coruña, a una velocidad de 10 nudos, y reduciendo velocidad para el embarque del práctico. A las 21:58 horas el práctico de guardia embarcó en el ESTESKY, que navegaba a una velocidad de 8,2 nudos.

En los minutos siguientes el ESTESKY navegó sin alterar su rumbo. Instantes después de embarcar el práctico su velocidad llegó a bajar hasta 7,5 nudos para volver a aumentar paulatinamente hasta alcanzar 10,5 nudos a las 22:04 horas.

A las 22:05 horas se produjo el abordaje entre el mercante ESTESKY y el pesquero TABAR. El ESTESKY alcanzó con su proa el costado de estribor del TABAR. El pesquero volcó hacia babor y se hundió.

Día 5 de octubre de 2011, después de la colisión:

Segundos después de la colisión, el práctico llamó por VHF al patrón de la embarcación de prácticos para que acudiera a la zona. Ésta dio la vuelta y se dirigió a la zona del siniestro. A las 22:06 horas el práctico avisó a SASEMAR. El velero TRUE COMPANION, que navegaba en las proximidades del lugar del siniestro y que pudo ver como sucedía el accidente, se dirigió de inmediato hacia el lugar. En el ESTESKY se redujo la velocidad hasta 7,6 nudos y se inició la maniobra para regresar al lugar del accidente.

A las 22:07 horas el práctico confirmó a SASEMAR el hundimiento del pesquero al colisionar con el mercante a unos 400 m del morro del dique exterior, solicitando el envío urgente de medios de salvamento a la zona.

En los minutos posteriores SASEMAR coordinó las tareas de salvamento, en las que participaron medios marítimos y aéreos de SASEMAR, Guardia Civil, Cruz Roja, Xunta de Galicia y diversos pesqueros de la zona, además del ESTESKY, la lancha de prácticos y el velero TRUE COMPANION. Se consiguió rescatar del agua a tres de los cuatro tripulantes del TABAR.



A las 23:25 el Capitán Marítimo de A Coruña determinó la interrupción del tráfico marítimo en el puerto de A Coruña debido a operaciones de búsqueda y a encontrarse las redes del pesquero en el canal de entrada.

A las 23:33 horas la E/S SALVAMAR MIRFAK localizó la radiobaliza y varios chalecos salvavidas del pesquero. Minutos después los pesqueros ESTRELLA VERDE y TECELANA lograron izar los aparejos del pesquero hundido.

Día 6 de octubre de 2011

A partir de las 00:30 horas de forma paulatina algunas embarcaciones fueron abandonando la zona debido a la escasa visibilidad. Por la mañana, continuó el rastreo en búsqueda del tripulante desaparecido. Los buzos efectuaron inmersiones para tomar imágenes del pecio. Informaron que el pesquero hundido presentaba un golpe en la aleta de estribor, se encontraba escorado a estribor y no se veía a nadie en el interior. Observaron que el pesquero tenía una grieta de unos 2-3 metros de longitud en el costado de estribor.

Día 7 de octubre de 2011

Continuó la búsqueda del tripulante desaparecido. Se intentó el reflotamiento del pesquero, pero las labores se suspendieron debido al aumento de la altura de ola significativa de la mar de fondo por encima de 3 m.

Día 8 de octubre de 2011

Continuó el rastreo en búsqueda del desaparecido, así como las operaciones de reflotamiento del pecio. Se consiguió levantarlo a unos dos metros del fondo por medio de unas eslingas firmes a cornamusas, pero estas cedieron hundiéndose el pecio a unos 22 m de profundidad.

Día 9 de octubre de 2011

Alrededor de las 16:19 horas el pecio fue suspendido y estabilizado mediante globos y la E/S SALVAMAR MIRFAK lo remolcó hasta el muelle del Centenario Norte. A las 19:15 horas el TABAR ya estaba en superficie a la espera de su izado definitivo al muelle. A las 20:05 horas el pesquero quedó situado en el muelle y se dio por finalizada su recuperación.



Figura 2. El TABAR izado en el muelle

Día 10 de octubre de 2011

Continuó el rastreo del tripulante desaparecido. La E/S SALVAMAR MIRFAK fue a la zona del hundimiento y verificó que no quedaban restos ni manchas, para posteriormente continuar el rastreo por la ría de Coruña. SASEMAR dio por finalizada la búsqueda.

Día 20 de octubre de 2011

El cuerpo del tripulante desaparecido, uno de los tres marineros que iban a popa clasificando el pescado, fue recuperado el día 20 de octubre. Un viandante que caminaba por el paseo marítimo de A Coruña, alertó al servicio de emergencias del 112 en torno a las 13:00 horas de la presencia de un cuerpo flotando en el agua, en la zona próxima

al cementerio de San Amaro, conocida como Os Pelamios. La E/S SALVAMAR MIRFAK se encargó de subir el cuerpo a bordo y trasladarlo a puerto.



DATOS OBJETIVOS

Datos de los buques



Figura 3. Buque ESTESKY



Figura 4. Embarcación de pesca TABAR

Tabla I. Características principales de los barcos implicados

Nombre	ESTESKY	TABAR
País de bandera	Malta	España
Año de construcción	1995	1988
Propietario	Meridien shipping ltd	Particular
Explotador	Shipfin S.A.	Particular
Clase	Carga general	Pesca
Número IMO	9116034	-
Matrícula	-	3ª CO 4 1948
Sociedad de clasificación	Germanischer Lloyd	-
Material del casco	Acero	Madera
Eslora total	88,15 m	10,84 m
Manga	14,03 m	2,97 m
Puntal	6,35 m	1,25 m
Arqueo bruto (G.T.)	1998	6,23
Potencia propulsora	1290 kW	55,88 kW
Velocidad de servicio	11 nudos	-

Antecedentes de los viajes

TABAR

La embarcación de pesca TABAR partió del Muelle de Oza del puerto de A Coruña sobre las 19:30 horas del día 5 de octubre de 2011. A bordo iban cuatro tripulantes. Se dirigió al caladero de Mera y allí estuvo faenando. Aproximadamente a las 22:00 horas se dirigieron de vuelta al muelle de la lonja de pescado en el puerto de A Coruña. Declararon llevar unas 70 u 80 cajas de unos 15 kg de pescado, entre sardina y bocarte.



ESTESKY

El buque de carga general ESTESKY había salido del puerto de San Ciprián, Burela, Lugo, el día 5 de octubre de 2011, a las 16:15 horas, cargado con alúmina. A bordo iban siete tripulantes. Se dirigía al puerto de A Coruña, donde esperaba arribar ese mismo día. A las 21:58 horas aproximadamente, el práctico subió a bordo para asistir al capitán en la maniobra de entrada.



Figura 5. Marcas de la colisión en el ancla del ESTESKY



Figura 6. Daños en el TABAR: golpe del ancla del ESTESKY en el través. Palos y antenas dobladas

Información relativa al accidente marítimo

La colisión se produjo el día 5 de octubre de 2011, a las 22:05 horas en la posición 43° 21.996'N 08°22.143'W, en las proximidades del dique de abrigo del puerto de A Coruña.

El buque de carga abordó al pesquero por la banda de estribor. Como consecuencia el pesquero fue empujado por el mercante, que lo hizo volcar por la banda de babor (ver Figura 5).

El ESTESKY no sufrió daños de importancia. El TABAR volcó, sufrió daños estructurales en su costado de estribor, y se hundió. Un tripulante del TABAR resultó fallecido.

Condiciones meteorológicas y marítimas en el transcurso del accidente

En el transcurso del accidente hubo vientos de dirección variable del NE a NNW y fuerza 1 a 2 en la escala Beaufort (1 a 6 nudos). El estado de la mar asociado fue de mar rizada a marejadilla y el flujo de marea era entrante y próximo a la pleamar.

La visibilidad en el momento del accidente era buena, aunque minutos después del abordaje la niebla invadió la zona.

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

Tras el accidente participaron los siguientes medios en las tareas de salvamento, coordinadas por SASEMAR:

- Embarcación de salvamento SALVAMAR MIRFAK de SASEMAR
- Patrullera RIO TER de la Guardia Civil
- Helicóptero de salvamento HELIMER 210 de SASEMAR
- Ambulancias del Servicio de Emergencias del 112 de la Xunta de Galicia
- Embarcaciones de salvamento BIANCA y CAJA DE BADAJOZ, de la Cruz Roja
- Buque auxiliar IRMANS GARCIA NODAL, de la Xunta de Galicia
- Pesqueros de la zona, entre ellos el TECELANA y el ESTRELLA VERDE,
- Lancha de Prácticos de A Coruña,
- Velero holandés TRUE COMPANION



El dispositivo de rescate fue movilizado inmediatamente tras el aviso del accidente. Se rescató a tres personas con vida del agua.

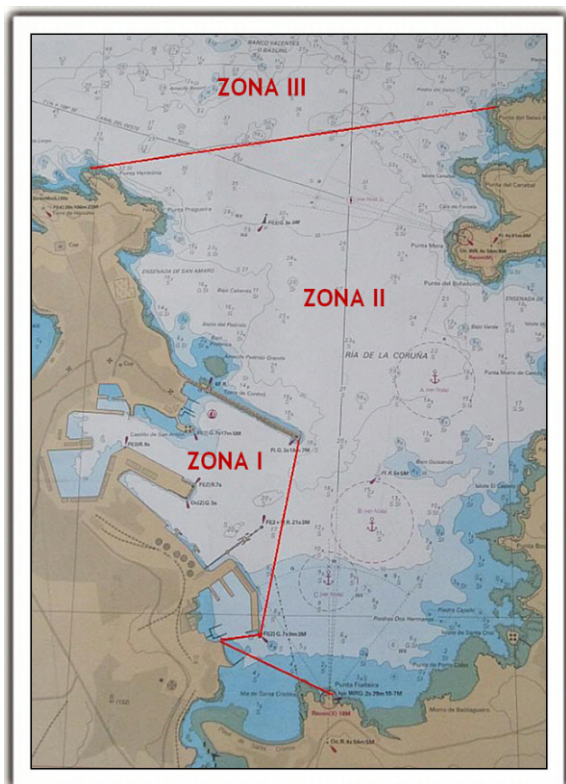


Figura 7. Zonas del puerto de A Coruña.

Puerto de A Coruña

Las aguas del puerto se dividen en tres zonas, que se pueden ver en la Figura 7. En la zona II, donde ocurrió el siniestro, no existe ninguna limitación de velocidad o de regulación del tráfico, siendo común que pequeñas embarcaciones de pesca estén faenando, o en ruta, cruzando la enfilación que siguen los mercantes.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Información del pesquero TABAR

Alrededor de las 22 horas del día 5 de octubre de 2011, el B/P TABAR regresaba a puerto a descargar la pesca del día. Tres marineros iban en popa clasificando el pescado. El patrón iba en el puente al timón. La embarcación no disponía de piloto automático.

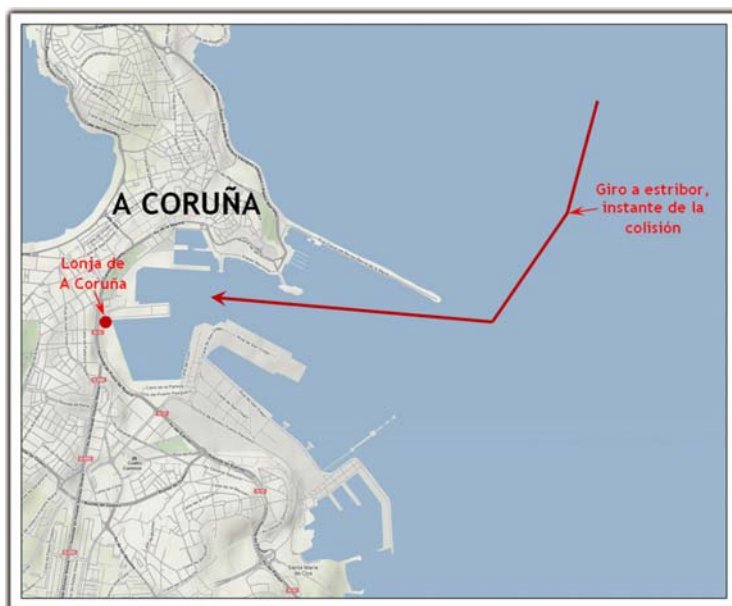


Figura 8. Reconstrucción aproximada de la derrota habitual del TABAR hacia la lonja los días previos al accidente

En el TABAR nadie fue consciente de la presencia del buque ESTESKY hasta pocos segundos antes de la colisión. Dos de los marineros que iban en la popa de repente vieron el buque muy cerca dirigirse hacia ellos, de inmediato se dirigieron al puente y gritaron al patrón que virara a babor, el patrón intentó la maniobra pero escasos segundos después se produjo la colisión.

El patrón, que no advirtió la presencia del ESTESKY, iba maniobrando al timón dirigiéndose al muelle de la lonja de A Coruña. Habitualmente, para ello realizaba un cambio de rumbo hacia estribor poco antes de llegar a la altura del dique exterior del puerto de A Coruña. No ha sido posible determinar con certeza si en esta ocasión también realizó dicha caída a estribor.

Supuestamente el radar del TABAR funcionaba bien. No se ha podido comprobar el equipo al haberse hundido el pesquero y quedar inutilizado, tampoco se conoce la escala a la que iba ajustado. Como se puede observar en la fotografía de la Figura 9, la visibilidad desde el puente del TABAR es limitada hacia la banda de estribor. Es posible que por la disposición en el puente del TABAR, al ser de noche y no tener buena visibilidad hacia la banda de estribor, no se avistara el ESTESKY desde el interior del puente mediante una simple guardia visual.

Ninguno de los tres marineros que iban clasificando el pescado en popa advirtió la presencia cercana del buque ESTESKY. Esto se debió a que eran las 22 horas, estaba oscuro y llevaban varios proyectores encendidos y luces de cubierta para trabajar. La luz de los focos en cubierta les impediría ver con detalle más allá de la cubierta de trabajo.



Figura 9. Visibilidad desde el puente del TABAR hacia estribor



Información del buque mercante ESTESKY

A las 21:58 horas el práctico de guardia de A Coruña embarcó en el ESTESKY, que navegaba a una velocidad aproximada de 8,2 nudos. La velocidad del ESTESKY llegó a bajar hasta los 7,5 nudos a las 21:59 horas. A partir de ese momento aumentó paulatinamente hasta los 10,5 nudos.

El capitán iba situado a estribor del puente del ESTESKY, en el radar y manejando el telégrafo de la máquina. El práctico iba en el centro del puente manejando el timón. En todo momento a bordo del ESTESKY el práctico y el capitán fueron conscientes de la presencia de la embarcación de pesca por su banda de babor.

El capitán del ESTESKY realizó un croquis, que se muestra en la Figura 10, mostrando la percepción que tuvo de lo sucedido desde los minutos previos al abordaje. Según este esquema el TABAR navegaba en rumbo casi paralelo al ESTESKY, pero aproximándose a él y adelantándole. Segundos antes de la colisión, el TABAR supuestamente realizó un giro a estribor, se cruzó en el rumbo del ESTESKY y este lo embistió con la proa por la banda de estribor, empujándolo hasta volcarlo.

El capitán del ESTESKY conocía el puerto de A Coruña, pues había entrado en él unas 30 veces durante el año 2011.

La cercanía del pesquero se observó como algo habitual. Que los pesqueros naveguen cerca y que crucen la proa de los mercantes es muy común cerca del puerto, donde suele haber embarcaciones pescando por la zona de Mera y alrededores, o como en este caso regresando al puerto con la pesca. Por lo tanto, en ningún momento en el ESTESKY se consideró que podía haber riesgo de abordaje. Se dio por hecho que en el pesquero TABAR eran conscientes de su presencia y que pretendían adelantarse por la proa. Por esta razón no se tomó ninguna precaución para evitar el abordaje, por ejemplo reduciendo la velocidad, contactando por VHF con el pesquero, o realizando señales acústicas o visuales para advertir al TABAR de su presencia. En todo caso el mercante no hubiera podido caer a estribor por la cercanía del dique de abrigo y la presencia del velero TRUE COMPANION.

Información del velero TRUE COMPANION

El velero TRUE COMPANION navegaba rumbo Norte tras haber doblado el morro del dique exterior del puerto. El patrón del velero TRUE COMPANION había avistado por su banda de estribor a los dos barcos. Del ESTESKY pudo ver su luz verde de estribor mientras que del TABAR vio varias luces blancas (las de trabajo en cubierta) y la luz roja de babor. Tanto el ESTESKY como el TABAR estaban muy cercanos y cuando el velero estaba a unos 400 metros del carguero, vio como el ESTESKY "alcanzaba al pesquero y lo empujaba hasta ver desaparecer sus luces bajo el agua". Desde el velero realizaron una llamada selectiva digital avisando del accidente, y se dirigieron hacia el barco hundido, pudiendo rescatar a uno de los naufragos.

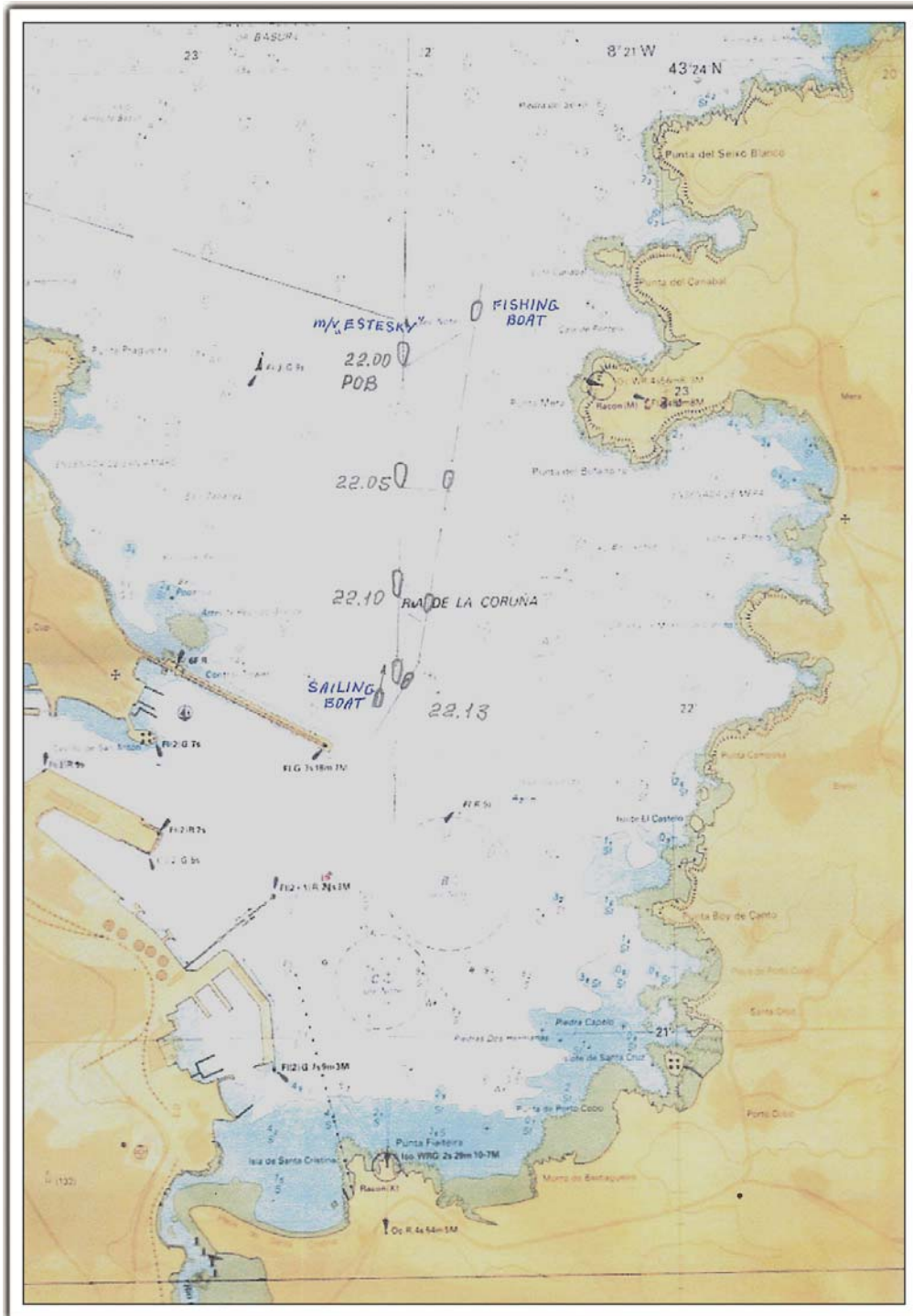


Figura 10. Esquema del accidente realizado por el capitán del ESTESKY.



Situación de ambos buques antes del abordaje

No ha sido posible situar con precisión a ambos buques antes del abordaje. Aunque se dispone de imágenes de radar y datos del AIS del mercante, no se ha podido trazar con precisión la derrota del pesquero. Las declaraciones en este punto son contradictorias. Mientras algunos testigos han declarado que el pesquero iba adelantando al mercante por babor para caer repentinamente a estribor justo delante de la proa del mercante, otros indican que la velocidad máxima que era capaz de alcanzar el TABAR era inferior a 8 nudos, lo que haría imposible que pudiera adelantar al ESTESKY, que en el momento del abordaje navegaba a más de 10 nudos.

El hecho de que el velero TRUE COMPANION, que se encontraba a estribor del ESTESKY, viera la luz verde del mercante y, simultáneamente la luz roja del TABAR, indica que el pesquero debió caer a estribor en algún momento antes de la colisión, dado que provenía de las proximidades de Mera. Además, el patrón del TABAR no fue consciente de la presencia del ESTESKY hasta segundos antes del abordaje, por lo que no hay razón para suponer que estaría siguiendo una derrota distinta a la de los días anteriores, realizando una caída a estribor para dirigirse a la zona de la lonja.

Por tanto, aunque no ha sido posible determinar con certeza si durante los minutos previos al abordaje se estaba produciendo una situación de alcance o de cruce, es probable que el pesquero realizara una caída a estribor en algún momento indeterminado antes del abordaje, cruzando la derrota del mercante y siendo alcanzado por éste.

Conclusiones

De todo lo anterior la Comisión ha concluido que la causa principal del abordaje fue el incumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar por parte del pesquero TABAR, que no realizó una vigilancia visual eficaz que le permitiera evaluar adecuadamente el riesgo de abordaje, así como por parte del mercante ESTESKY, que no realizó ninguna acción para asegurar que su presencia era advertida por el pesquero. Del análisis realizado se han encontrado los siguientes factores causales que contribuyeron al accidente:

- Mala visibilidad a estribor desde el puente del TABAR, lo que habría dificultado que el patrón fuera consciente de la presencia del mercante que se acercaba por su aleta de estribor.
- Inadecuada percepción del riesgo por parte del práctico y el capitán del ESTESKY, que no realizaron ninguna acción para asegurar que su presencia era advertida por el TABAR, siendo conscientes de la presencia del pesquero en las cercanías de su costado de babor. A esta inadecuada percepción del riesgo pudo haber contribuido el hecho de ser habitual la presencia de numerosos pesqueros en las cercanías del puerto de A Coruña, a menudo navegando cerca de los buques mercantes.
- Inadecuada percepción del riesgo por parte del patrón del TABAR quien, probablemente debido a la rutina, no realizó una eficaz vigilancia de su entorno, lo que le impidió evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje. Dicha vigilancia debía haber sido más intensa en las cercanías del puerto, donde es habitual la entrada y salida de buques y embarcaciones.
- Velocidad elevada del ESTESKY tras embarcar el práctico. En la entrada y salida de un puerto siempre hay riesgo de abordaje. Las maniobras de entrada y salida de un puerto, son frecuentemente complicadas, más aún si el tráfico es intenso. En estas condiciones, la velocidad es uno de los factores principales de riesgo de abordaje.



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Cofradía de Pescadores de Malpica:

1. Que realice campañas de concienciación entre sus asociados, sobre la necesidad de realizar una vigilancia eficaz en todo momento, en particular en las cercanías de los puertos, y en general de cumplir con lo dispuesto en el RIPA.

A la Autoridad Portuaria de A Coruña:

2. Que establezca limitaciones de la velocidad de entrada a partir del dique de abrigo, dada la cantidad de tráfico existente en las entradas/salidas de puerto.

* * *