



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES**

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

**Comisión Permanente de
Investigación de Siniestros Marítimos**



Ministerio de Fomento

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

**Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos**

INFORME DE ACCIDENTE MARÍTIMO

INFORME SOBRE LA VARADA DEL BUQUE

“OCEAN GLOBE”

**EN EL BAJO DEL DIAMANTE, A LA ENTRADA DEL
PUERTO DE CÁDIZ.**

el día 24 de enero de 2007



INDICE

1	INTRODUCCIÓN	3
	1.1 Descripción del buque	3
	1.2 Descripción del suceso	4
2	CONCLUSIONES	5
	2.1 Hechos	5
	2.2 Causas	6
3	RECOMENDACIONES	6
4	GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS	8



1. INTRODUCCIÓN.

El día 22 de Enero del 2007, aproximadamente a las 23^h10^m hora local, el buque "Ocean Globe" de bandera de Bahamas, embarrancó en las proximidades del bajo del Diamante, cuando se dirigía a tomar la canal de entrada al puerto de la Bahía de Cádiz para su atraque en el muelle de la Cabezuela.

1.1 Descripción del buque.

"Ocean Globe"

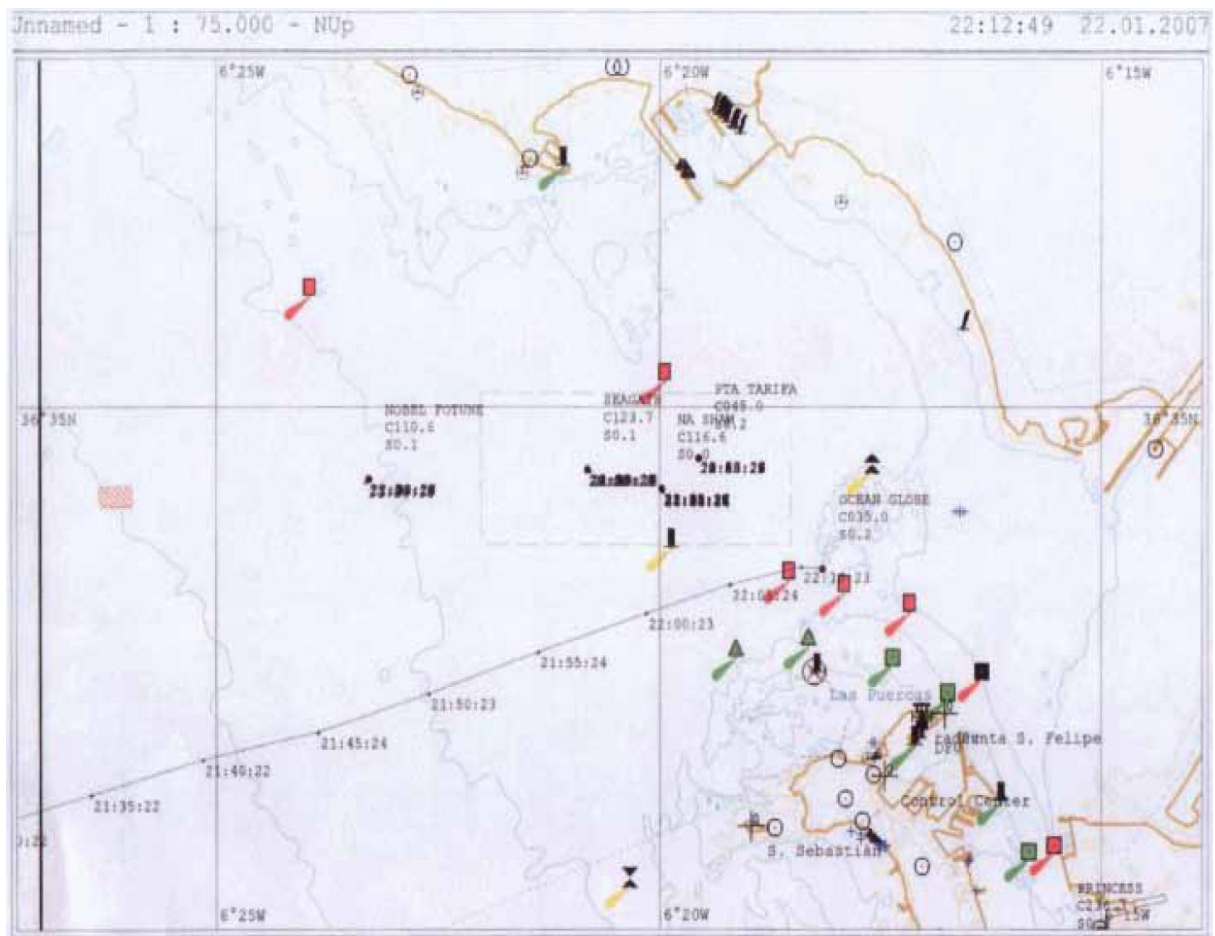
Tipo:	Bulkcarrier (granelero).
Nº OMI:	9110353
Bandera:	Bahamas
Puerto de matrícula:	Nassau
Sociedad de Clasificación:	Bureau Veritas
Indicativo:	C6UD9
Eslora total:	185'0 metros.
Manga:	30'0 metros.
Calado máximo	11'36 metros
GT:	25.498.
Construcción:	Ulsan (Corea), 1995.
Viaje:	Houston (EEUU) a Cádiz
Carga:	38.498 Ton de coque de petróleo
Armador:	Globus Shipmanagement Co. (Grecia)
Motor:	B & W 6S50MC (8.562 Kw).





1.2 Descripción del suceso.

El día 22 de Enero del 2007, aproximadamente a las 23^h10^m hora local el buque "Ocean Globe" de bandera de Bahamas, embarrancó en las proximidades del bajo del Diamante (lat = 36°33'7 N y Long = 006°18'3W.), cuando se dirigía a tomar la canal de entrada al puerto de la Bahía de Cádiz para su atraque en el muelle de la Cabezuela, quedando aproado al 110° verdadero.



El práctico le había indicado desde su embarcación, cuando él se encontraba aproximadamente a la altura de la boya nº 6 de la canal de entrada y cuando el buque estaba a una milla y media aproximadamente de la Boya roja nº 2 de la canal de entrada, que pusiera proa a dicha boya aunque posteriormente al ver que el buque iba a dejar la boya nº 2 por estribor le indicó al citado buque y de forma sucesiva vía VHF que cayese a estribor y dejase la citada boya por babor, cosa que no consiguió, embarrancando. En ese momento la marea se encontraba próxima a la bajamar, con una altura aproximada sobre la sonda de la carta de 0'60 metros.



Comisión Permanente de
Investigación de Siniestros Marítimos

El buque transportaba una carga de 38.498'63 toneladas de coque del petróleo, 638'61 toneladas de Fuel Oil y 35'83 toneladas de Gas-Oil en sus tanques de combustible. Las condiciones meteorológicas eran: viento del WNW de fuerza 5, marejada y buena visibilidad.

Después de embarrancar, no se observó mancha de contaminación alguna alrededor del buque. Por parte de la tripulación se llevó a cabo una inspección de la estanqueidad del buque comprobándose que tenía una entrada de agua en el pique de proa y en el tanque de lastre nº 1 babor. Posteriormente y cuando eran aproximadamente las 02^h30^m hora local del día 23 de enero de 2007 se inició, con el práctico de servicio a bordo, el intento de reflotar el buque con la ayuda de los remolcadores “Sargazos”, “Adriático”, “Rota” y “Sertosa Dieciocho”, finalizando sin resultado a las 06^h21^m hora local.

Como consecuencia de dicha maniobra y otras posteriores el buque continuó varado y aproado al 290° verdadero. Como medida de precaución, quedaron firmes al buque dos remolcadores, uno en la proa y otro en la popa, para evitar un posible desplazamiento hacia zonas menos profundas.

Ante la imposibilidad de reflotar el buque, durante la mañana del día 23 de enero de 2007 se optó por efectuar una inspección submarina del casco, para verificar el estado del mismo y facilitar el “diseño” de una nueva maniobra, decidiéndose apopar el buque, trasvasando el combustible que se encontraba en los tanques nº 1 y nº 2 al tanque nº 3, y achicar con las bombas de abordaje el agua que entraba en el pique de proa y tanque de lastre nº 1 babor, para intentar reflotarlo en estas nuevas condiciones en la siguiente pleamar.

A las 17^h45^m hora local del día 23, con dos prácticos a bordo y la ayuda de los remolcadores “Sertosa Dieciocho”, “Sargazos”, “Punta Tarifa”, “Sertosa Diez”, “Rota” y “Adriático”, comenzaron las operaciones, finalizándose a las 17^h55^m con la puesta a flote y el traslado a su lugar de atraque. Durante esta maniobra no se observó episodio alguno de contaminación.

En la inspección submarina de urgencia realizada después del atraque en el muelle de la Cabezuela, se comprobó que el buque tenía daños estructurales en la curva de pantoque, desde la amura de babor hacia su proa.

Posteriormente, el día 24 y como resultado de una nueva inspección submarina, se detectó que tenía una grieta en el pique de proa de aproximadamente 1'30 metros y otra grieta de 1'60 metros en el tanque de lastre nº 1 babor, las cuales fueron selladas con posterioridad.



2. CONCLUSIONES.

La varada se produjo al no embocar correctamente la canal de entrada al puerto de Cádiz.

2.1 Hechos.

- Las condiciones meteorológicas eran buenas.
- No existe constancia de ningún fallo mecánico.
- El Capitán fue correctamente instruido por el práctico quien le indicó que debía caer a estribor, a fin de dejar la boya roja nº 2 por babor.
- No estaban instaladas las marcas que señalan la enfilación de entrada a la canal de navegación.
- El Capitán afirmó conocer el balizamiento según su declaración y haber cometido un error.

2.2 Causas.

La Comisión, analizados los hechos, la documentación existente, las declaraciones de los presentes, ha determinado que la varada del buque "*Ocean Globe*" fue debida un error por parte del Capitán del buque durante la aproximación a la canal de entrada al puerto de Cádiz, al dejar la boya roja nº 2 por estribor y no seguir las reiteradas instrucciones del práctico que le demandaba que cayera hacia estribor, a fin de dejarla por babor.



3. RECOMENDACIONES.

1. Instar a los capitanes a tener muy presente los cambios de zona del balizamiento del IALA
2. Solicitar al IALA por medio de la OMI a la unificación del balizamiento en una sola zona.
3. Instar a los prácticos a embarcar en el punto señalado en la carta como estación de prácticos.
4. Instar a las autoridades portuarias al correcto mantenimiento de las ayudas de navegación.

Finalizado por la Comisión:

20 de abril de 2007



4. GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS

Atracar	Arrimarse con un barco a otro, a un muelle, o a una boya a los efectos de amarrarse, embarcar o desembarcar personas o cosas.
Armador:	Persona natural o jurídica, sea o no propietaria del buque, que la explota y expide en su nombre.
Arqueo bruto:	Véase GT
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.
Beaufort:	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.
Cable:	Décima parte de una milla marina (185,2 metros)
Certificados:	Documentos expedidos por la Administración Marítima del Estado del pabellón de un buque o entidades autorizadas (véase " Sociedades de Clasificación "), que acreditan el estado y características técnicas de cada una de sus partes, equipamiento y elementos.
COLREG	Siglas de " <i>Collision Regulation</i> ": Convenio sobre el reglamento para prevenir los abordajes
Cubierta:	Elemento estructural de un buque en el sentido longitudinal y horizontal. Forman lo que podríamos llamar los diversos "pisos" del buque.
CLCS:	Siglas de "Centro Local de Coordinación de Salvamento Marítimo". Existen también los CZCS y los CRCS (centros zonales y centros regionales, respectivamente).
Demora	Angulo que forma la visual a un objeto con la línea Norte-Sur.
Derrota:	Trayectoria que sigue un buque en su navegación.
Eslora:	Medida de la longitud de un buque.
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.
Fondear:	Sinónimo de anclar
GT:	Siglas de <i>Gross Tonnage</i> .- Medida de la cubicación o arqueo de un buque. También llamado Tonelaje bruto o arqueo bruto.
IALA	Sistema Internacional de Señalización Marítima
IMO:	Ver OMI.
Indicativo:	Conjunto de letras o de números y letras con que se identifica un buque. También llamado "Señal Distintiva".



**Comisión Permanente de
Investigación de Siniestros Marítimos**

Milla:	Distancia medida sobre la mar equivalente a 1 minuto de meridiano (1.852 metros).
Nº IMO:	Número dado por la OMI a cada buque, que lo mantendrá aunque cambie de nombre, propietario, bandera o puerto de matrícula.
Nudo:	Unidad de velocidad, correspondiente a una milla por hora (1'85 km/h)
WNW	Viento proveniente del Oeste-Nororeste
OMI:	Siglas de la Organización Marítima Internacional (también "IMO", en inglés). Organismo de las Naciones Unidas para asuntos marítimos, con sede en Londres.
Popa:	Parte trasera del buque, según el sentido de la marcha avante.
Proa:	Parte delantera del buque, según el sentido de la marcha avante.
Práctico:	Piloto u hombre de mar, que es contratado para hacer pasar un buque por determinado lugar debido a su gran conocimiento del mismo.
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.
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°).
Señal Distintiva:	Ver Indicativo .
Sociedad de Clasificación:	Entidades, autorizadas por la Administración, que se encargan de la inspección y emisión de Certificados a los buques.
Sonda:	Instrumento que sirve para determinar la profundidad del lugar en que se está navegando.
Tonelaje bruto:	Ver "GT".
Varar:	Encallar un barco en la costa o un bajo.
VHF:	Acrónimo de <i>Very High Frequency</i> . Aparato de radiocomunicaciones de que utiliza la banda de Muy Alta Frecuencia. La banda marina de VHF se encuentra entre 156 MHz y 170 MHz.