



Informe técnico S-14/2013

Abordaje entre el buque frigorífico SIERRA LARA y la embarcación de pesca MARTÍNEZ SEGUNDO, ocurrido el día 4 de julio de 2012 en la ría de Vigo.

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, a las 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

El día 4 de julio de 2012, alrededor de las 16:25 horas, el buque frigorífico (B/F) SIERRA LARA partió del muelle de Pescanova del puerto de Vigo (Pontevedra). Minutos más tarde, tras desembarcar el práctico, el buque aumentó su velocidad hasta los 11 nudos, con rumbo 248° en demanda de la bocana de la ría de Vigo, hacia el puerto de IJmuiden (Países Bajos).

El mismo día, la embarcación de pesca (E/P) MARTÍNEZ SEGUNDO, con el patrón como único tripulante, partió del puerto pesquero del Berbés (Puerto de Vigo), hacia el puerto de Cangas de Morrazo. Navegaba a una velocidad de 6 nudos con rumbo 312° .

Alrededor de las 16:50 horas se produjo el abordaje entre ambos buques. La E/P MARTÍNEZ SEGUNDO alcanzó con su amura de estribor el costado de babor del B/F SIERRA LARA. El pesquero sufrió daños en la proa y en la amura de estribor por encima de la línea de flotación. El buque frigorífico tenía rozaduras en el costado de babor.

Seguidamente, el B/F SIERRA LARA contactó con el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) en Vigo, para informar de la colisión.

A las 16:57 horas, el CCS Vigo estableció contacto con el patrón del pesquero, el cual informó que se dirigía hacia el puerto de Cangas de Morrazo para evaluar los daños producidos tras el accidente. Un minuto más tarde el capitán del B/F SIERRA LARA, informó al CCS Vigo de que proseguían el viaje.

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos del buque SIERRA LARA

Las características del B/F SIERRA LARA se presentan en la tabla 1.

En el momento del accidente el buque era propiedad de la compañía Sierra Lara Shipping Co BV. (Países Bajos) y su explotación corría a cargo de la compañía Auxiliar Marítima S.A.



Figura 2. Buque frigorífico SIERRA LARA

Tabla 1. Características principales del buque

Nombre del buque	SIERRA LARA
Tipo	Buque frigorífico
País de bandera	Curazao
Número IMO	9120205
Lugar de construcción	Vigo (Pontevedra)
Año de construcción	1996
Astillero	Construcciones navales P. Freire, S.A.
Distintivo de llamada	PJYP
Puerto de registro	Willemstad (Curazao)
Material del casco	Acero
Eslora total	117,27 m
Eslora entre perpendiculares	108,50 m
Manga de trazado	17,50 m
Calado máximo	6,7 m
Arqueo bruto	5110 GT
Propulsión	Diésel con hélice de paso controlable.
Potencia propulsora	4902 kW a 170 rpm

Operaciones del buque y tramo del viaje

El buque estaba en navegación, después de haber desembarcado el práctico del puerto de Vigo.

Certificados y documentación

En el momento del accidente el buque tenía todos los certificados en vigor.

**Datos de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO**

La E/P MARTÍNEZ SEGUNDO, cuyas características principales se presentan en la tabla 2, se dedica a la pesca local con artes menores en el caladero nacional del Cantábrico noroeste.

En el momento del accidente la embarcación era propiedad de un empresario individual, quién además ejercía la explotación comercial del pesquero como armador.



Figura 3. E/P MARTÍNEZ SEGUNDO

Tabla 2. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	MARTÍNEZ SEGUNDO
Tipo	Embarcación de pesca
País de bandera	España
Año de construcción	1991
Matrícula	3ª VI-4-6/1991
MMSI	224015260
Puerto de matrícula	Cangas de Morrazo (Pontevedra)
Material del casco	Madera
Eslora total	13,00 m
Manga de trazado	4,15 m
Puntal de trazado	1,75 m
Nº máximo de personas a bordo	6
Tripulación mínima de seguridad	3
Arqueo bruto	15,81 GT
Tonelaje de registro bruto	13,80 TRB
Propulsión	Motor diésel con hélice convencional
Potencia máxima	93,38 kW

En el momento del accidente la única persona a bordo de la embarcación era el patrón de la misma, incumpléndose la resolución de tripulación mínima de seguridad.

Pormenores de los viajes**Tabla 3. Pormenores de los viajes**

Nombre del buque o embarcación	SIERRA LARA	MARTÍNEZ SEGUNDO
Puerto de salida	Muelle de Pescanova, Vigo	Puerto del Berbés (puerto de Vigo)
Puerto de llegada	IJmuiden (Países Bajos)	Cangas de Morrazo
Tipo de viaje	Internacional	Costero
Carga	3150 toneladas de pescado congelado	Sin carga
Dotación	13	1



Información relativa al accidente marítimo

Tabla 4. Información relativa al accidente marítimo		
Buque o embarcación	SIERRA LARA	MARTÍNEZ SEGUNDO
Tipo de accidente	Abordaje.	
Clasificación	Leve.	
Fecha	4 de julio de 2012.	
Hora	16:50 horas.	
Localización del accidente	Ría de Vigo, 42° 14,7' N; 008° 45,3' W.	
Entorno exterior	Viento	Del NW, fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos).
	Estado de la mar	Rizada.
	Visibilidad	Buena, más de 5 millas.
Operación del buque o embarcación	Navegando por la ría de Vigo después de haber desembarcado al práctico.	Cruzando la ría de Vigo.
Tramo del viaje	En tránsito.	En tránsito.
Lugar a bordo	Costado de babor a media eslora.	Proa y amura de estribor.
Factores humanos	Actuación tardía.	Campo de visión reducido desde la caseta de gobierno por ventanillas parcialmente tapadas.
Consecuencias personales	Ninguna.	El patrón sufrió heridas de escasa consideración.
Consecuencias materiales	Pequeñas rozaduras en el casco.	Daños en zona de proa y amura de estribor.
Contaminación al medio marino	Ninguna.	



Figura 4. Daños en la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO

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

¿Quién ha intervenido?	Capitanía Marítima de Vigo. Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) en Madrid. Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) en Vigo. Servicio de Guardacostas de Galicia.
Medios utilizados	Ninguno.
Rapidez de reacción	No hubo actuación, solamente comunicación por radio con ambos barcos.
Medidas adoptadas	Ninguna.
Resultados obtenidos	Ninguno.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

En la figura 5 se representan las derrotas seguidas por ambos buques unos minutos antes del accidente. Estas trayectorias han sido obtenidas de las declaraciones de las personas de guardia en el puente en cada uno de los barcos y de los datos del AIS (Sistema de identificación automática) del buque mercante. Del análisis de estos datos se desprende que ninguno de los dos buques varió apreciablemente su rumbo y velocidad hasta segundos antes del accidente.

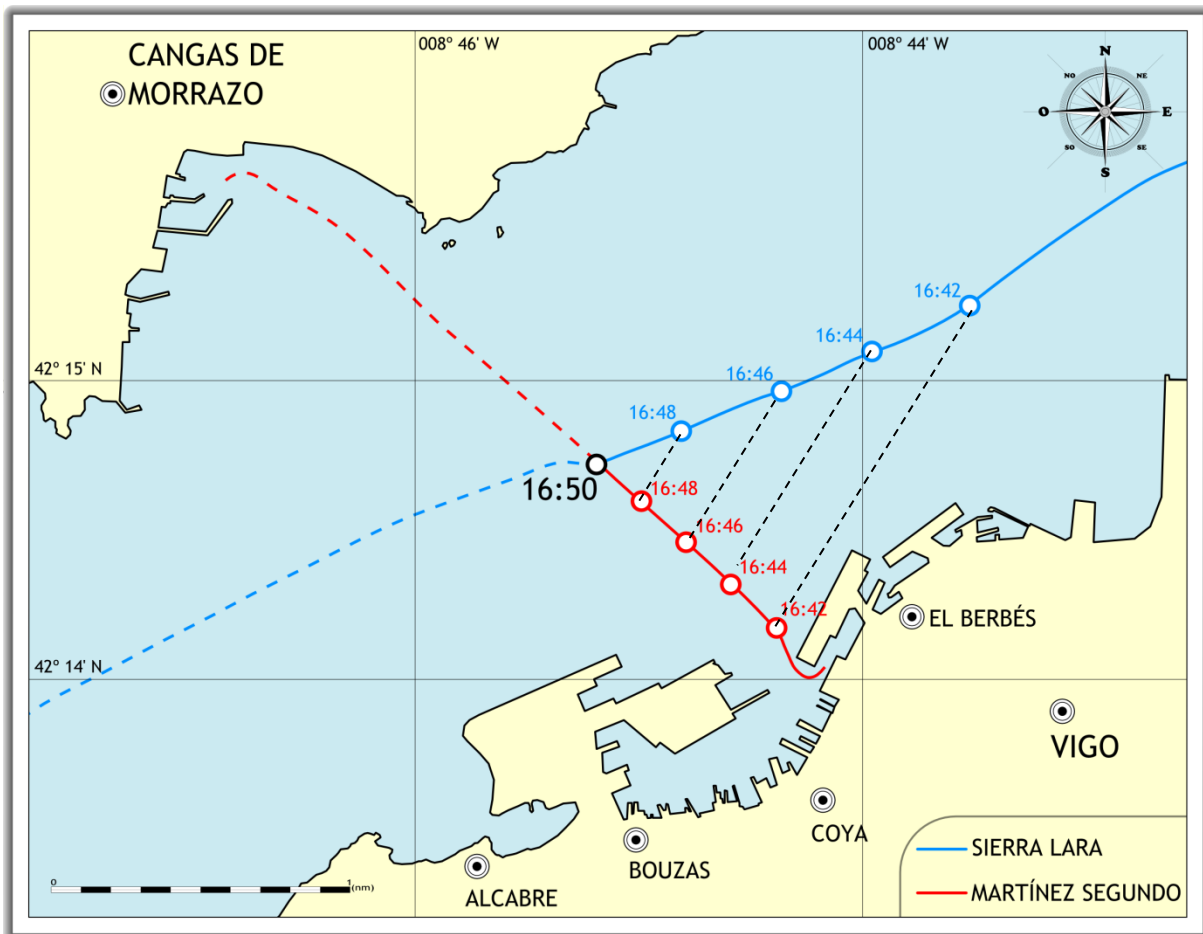


Figura 5. Trayectoria de ambos buques.

El oficial de guardia del mercante afirmó haber emitido una serie de pitadas para advertir al pesquero de su presencia. Por su parte, el patrón de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO afirmó que no oyó ninguna pitada, detectando al B/F SIERRA LARA, cuando el abordaje era inminente. En ese instante metió todo el timón a babor.

De la inspección efectuada al pesquero después del accidente se comprobó que el campo de visión en el puente era reducido por la banda de estribor, por la que el mercante se aproximaba, dificultando la detección visual del mismo. Aunque ambos buques contaban con equipos de ayuda a la navegación que les hubieran permitido detectar su presencia con mayor antelación, no hicieron uso de ellos.



Según la regla 15 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (RIPA), en esta situación de cruce, la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO al encontrarse en navegación, debería haberse apartado de la derrota del B/F SIERRA LARA, que se aproximaba por su costado de estribor. Pero no lo hizo, al no haber detectado su presencia. Por su parte, el mercante al ver que la demora del pesquero no variaba de forma apreciable, debería haber considerado, tal como se indica en la regla 7 del RIPA, que existía riesgo de abordaje.

Ambos buques incumplieron la regla 5 del RIPA al no mantener en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva. Aunque ambos buques navegaban a rumbo de colisión, solo en los instantes previos a producirse el abordaje, los barcos variaron su rumbo. El pesquero metió todo el timón a babor y el mercante todo el timón a estribor, no pudiendo evitar la colisión.

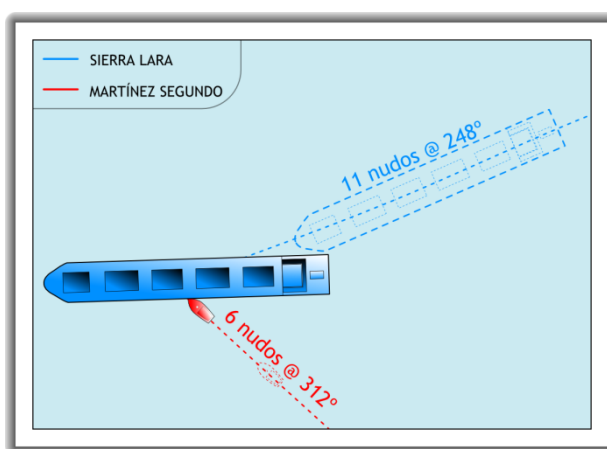


Figura 6. Posición relativa de los barcos en el momento del accidente.

Campo de visión

Analizada la disposición general de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO se comprueba que ésta tiene un campo de visión reducido desde su caseta de gobierno. El tamaño de las ventanas y la disposición de éstas con respecto a la posición en la que se sitúa la persona al mando no permiten que se tenga una visión cómoda y completa del través del buque. El Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 m de eslora (L), en su anexo VII (seguridad de la navegación) punto 1 (puente de gobierno), establece los requisitos aplicables al campo de visión desde el puente de gobierno. Este punto es de aplicación únicamente a buques nuevos, por lo que no era aplicable a la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO.

En la figura 7 se representa el campo de visión desde el puesto de gobierno de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO. A este diseño que proporciona un campo de visión reducido hay que añadirle el hecho de que, durante el viaje en el que se produjo el accidente, las ventanas de la caseta de gobierno estaban parcialmente ocultas por la acumulación de equipos electrónicos, libros y documentación de la embarcación y otros enseres.

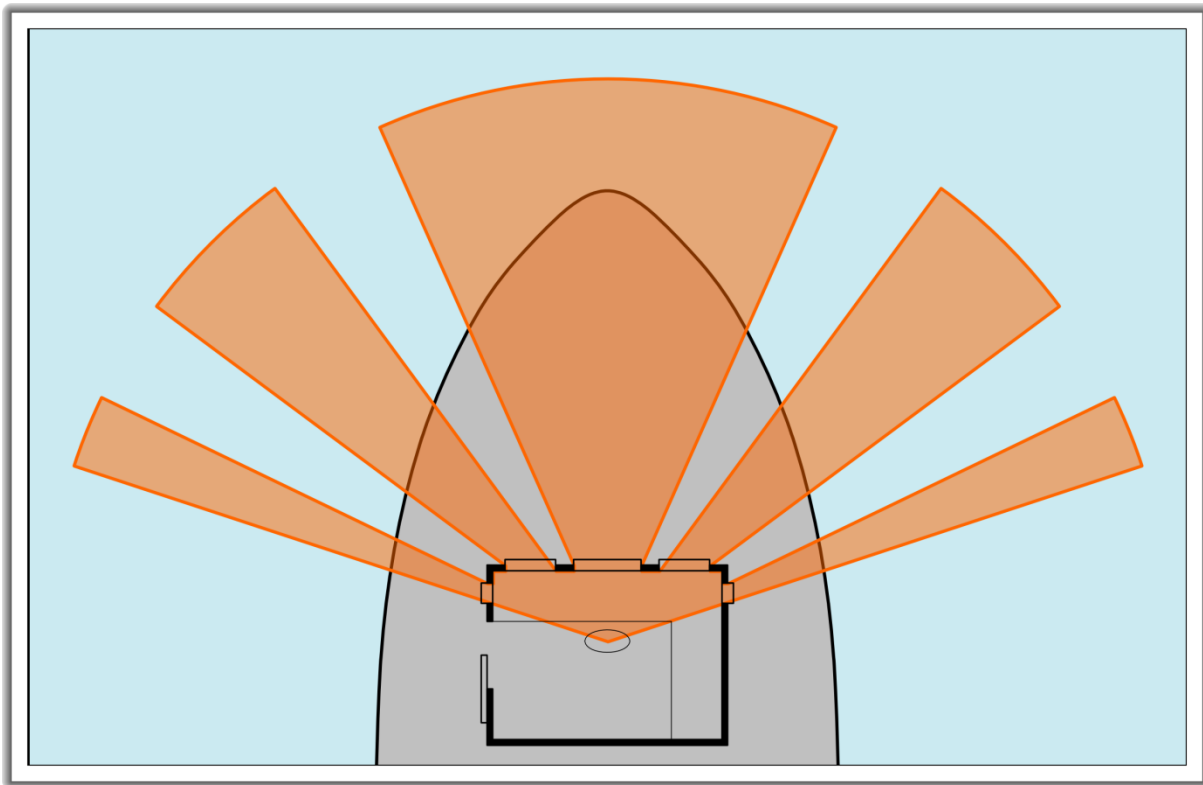


Figura 7. Campo de visión desde el puente de gobierno de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO.

En la figura 9 se muestra una imagen tomada desde la proa de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO en la que se aprecia como las ventanas estaban parcialmente tapadas, en especial la de estribor. En la figura 8 se muestra con más detalle, y desde el interior de la caseta de gobierno, la visión de que se disponía de la banda de estribor.

Las medidas realizadas entre el tamaño de las áreas visibles y cegadas de las ventanas muestran que el campo de visión en la banda de estribor estaba reducido, en el mejor de los casos, a sólo un 25% del ya escaso campo de visión que tenía la caseta de gobierno.



Figura 8. Visión de estribor desde el puente.



Figura 9. Objetos impidiendo la visión.



En la figura 10 se muestran estas áreas visibles y cegadas de las ventanas y el porcentaje del área que quedaba visible sobre el total de cada ventana.

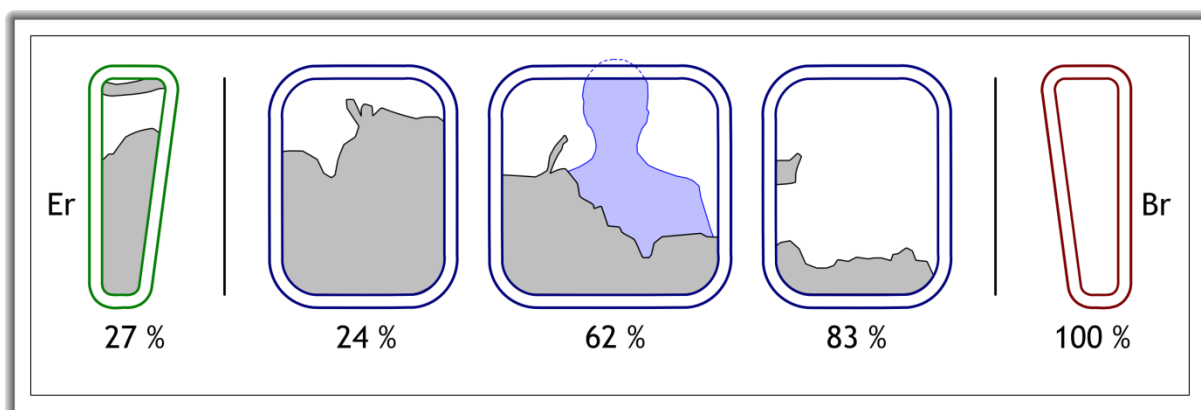


Figura 10. Campo de visión a través de las ventanas de la caseta de gobierno de la E/P MARTÍNEZ SEGUNDO.

En estas condiciones el patrón al mando, situado en el puesto de gobierno tenía un ángulo ciego que abarcaba la totalidad de la banda de estribor. Tal como reconoció el patrón del pesquero, no vio al mercante hasta instantes previos al abordaje.

Factor humano

Se ha realizado un análisis de los factores humanos implicados en el abordaje. En la figura 11 se muestra un esquema que detalla estas causas por parte de cada uno de los barcos.

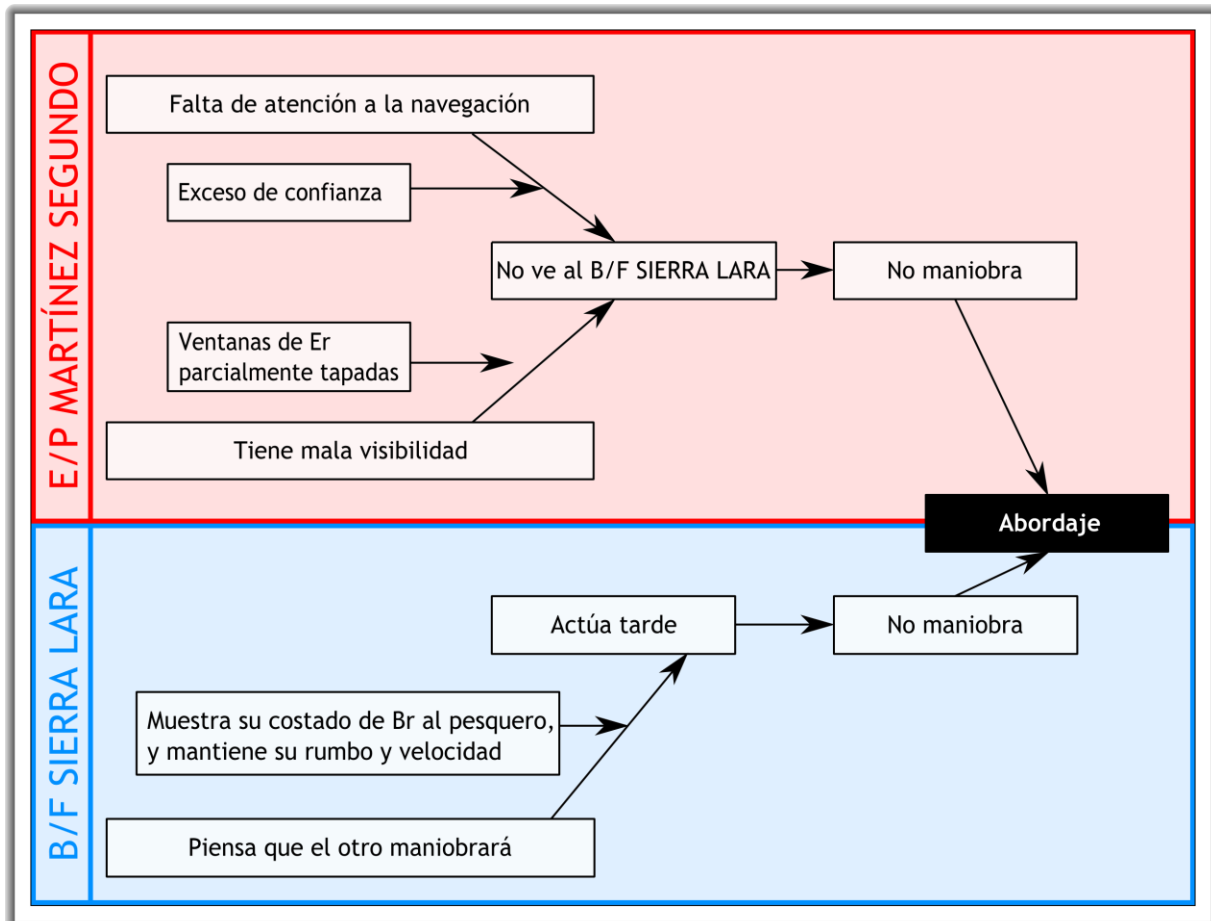


Figura 11. Cadena de causas desencadenantes del accidente.

Conclusiones

Esta comisión ha concluido que el abordaje se produjo por errores del oficial de guardia del B/F SIERRA LARA y el patrón de la E/P MARTINEZ SEGUNDO en los momentos previos al abordaje.

- El pesquero debió mantenerse apartado de la derrota del mercante, y no lo hizo por no mantener su patrón una vigilancia eficaz de la navegación, ocasionada por:
 - Visión obstaculizada en el interior de la caseta de gobierno.
 - Exceso de confianza del patrón.
- El oficial de guardia en el puente del B/F SIERRA LARA al observar que el pesquero no se apartaba de su derrota podría haber maniobrado con mayor antelación, y no lo hizo por una percepción inadecuada del riesgo de abordaje, al considerar que el pesquero maniobraría.

El hecho de que en la E/P MARTINEZ SEGUNDO sólo fuese un tripulante pudo contribuir al abordaje al privar de la vigilancia que pudieran prestar los otros dos tripulantes adicionales que debieran estar a bordo según la dotación mínima de seguridad de esta embarcación.



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio del abordaje entre la E/P MARTINEZ SEGUNDO y el B/F SIERRA LARA la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos formula las siguientes recomendaciones de seguridad:

Al patrón de la E/P MARTINEZ SEGUNDO:

1. Que retire del puente de la embarcación aquellos objetos que dificultan la visión desde el puente.

A la Cofradía de pescadores “San José” de Cangas del Morrazo y a la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores:

2. Que realicen campañas de concienciación entre sus asociados sobre el peligro de no mantener una eficaz vigilancia durante la navegación.

* * *