



Ministerio de Fomento

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

**Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos**

INFORME DE ACCIDENTE MARÍTIMO

**INFORME SOBRE EL ACCIDENTE DEL BUQUE
GRANELERO "LYDIA" Y EL REMOLCADOR "NARCEA"
EN EL PUERTO DE GIJÓN.**

el día 9 de abril 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

El día 9 de abril de 2003, durante la maniobra de atraque en el del Puerto de Gijón, el remolcador “*Narcea*”, que se encontraba realizando labores de ayuda en la maniobra, golpeó en la aleta de estribor del buque “*Lydia*”, produciendo una grieta en dicha zona, afectándole al tanque de fuel oil de popa estribor y ocasionando el vertido de 65’75 m³ de fuel oil al mar.



INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	4
1.1 Descripción de los buques.....	4
1.2 Descripción del suceso.....	5
1.3 Acaecimientos posteriores al accidente.....	5
1.4 Averías causadas.....	6
1.5 Certificación y equipo del buque.....	6
1.6 Titulación y experiencia de las tripulaciones.....	6
1.7 Condiciones meteorológicas.....	7
2. ANÁLISIS.....	7
2.1 Información aportada por la tripulación.....	7
3. CONCLUSIONES.....	9
3.1 Hechos.....	9
3.2 Causas.....	9
4. RECOMENDACIONES.....	10
5. GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS.....	11

ANEXOS

1. Fotografías del remolcador “*Narcea*”
2. Fotografías de las averías causadas al buque “*Lydia*”
3. POLREP N° 1 y 2



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 9 de abril de 2003, el buque de bandera maltesa “*Lydia*”, distintivo de llamada 9HBT7, se encontraba realizando la maniobra de atraque en el Puerto de Gijón, con práctico a bordo, asistido por el remolcador “*Narcea*” que actuaba de carnero por el costado de estribor en la zona de popa del buque.

En esta maniobra, el buque “*Lydia*” sufrió en su aleta de estribor varias abolladuras y cuatro grietas de las cuales una afectó a un tanque de fuel oil por la que se produjo un vertido al mar.

1.1 Descripción de los buques.

“Lydia”

Tipo:	Granelero (<i>Bulkcarrier</i>).
Nº OMI:	7925950.
Bandera:	Malta.
Matrícula:	La Valleta
Indicativo:	9HBT7.
Eslora:	286 m.
Manga:	47 m.
Puntal:	21 m.
GT:	78.437.
Sociedad de Clasificación:	Lloyd’s Register.
Año de Construcción:	1981.
Carga:	Mineral de hierro.
Armador:	Merchandise Shipping
Operador:	Paschal Holding – Piraeus – Grecia

“Narcea”

Tipo:	Remolcador.
Nº OMI:	7925950.
Bandera:	España.
Indicativo:	EAEY.
Matrícula:	5ª - GI - 4 - 14 - 93
Eslora:	29’88 metros.
GT:	263.
Año de Construcción:	1970.
Potencia del motor:	2.510 CV
Compañía:	Remolques Gijoneses, S.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

1.2 Descripción del suceso.

A las 06^h50^m (*) del día 9 de abril de 2003, el remolcador “*Narcea*” comienza la maniobra de aproximación al buque “*Lydia*” de bandera de Malta, cargado con 135.000 toneladas de mineral de hierro, para buscar su posición de trabajo que era empujar de carnero por el costado de estribor de la zona de popa del buque y auxiliarle así en la maniobra de atraque en el Puerto de Gijón.

En esta operación el remolcador “*Narcea*” (**Anexo 1**) golpeó al buque “*Lydia*” en su costado a la altura de la aleta de estribor, produciendo una avería en el casco del buque (**Anexo 2**) que afectó al tanque de combustible popa estribor (fuel oil IFO 380) de aproximadamente 580 m³ de capacidad, produciendo un derrame de parte de su contenido al mar (**Anexo 3**).

Inmediatamente se avisó a través del Práctico a las Autoridades Portuarias procediendo a atracar el buque y disponer una barrera de contención que evitara la extensión del derrame, al tiempo que se taponaba la grieta.

La pérdida quedó controlada a las 09^h03^m, estimándose que se habían vertido a la mar unos 65 m³ de combustible.

1.3 Acaecimientos posteriores al accidente.

Según declaraciones del Capitán del “*Lydia*”, una vez detectado el derrame de fuel oil al mar, la tripulación intentó taponar la grieta del tanque de combustible desde una guindola, no consiguiéndolo por estar en los finos de popa. Al mismo tiempo, el Capitán dio órdenes al Jefe de Máquinas de trasegar combustible del tanque de fuel oil popa estribor a los tanques de fuel oil doble fondo proa babor y estribor y al tanque de fuel oil popa babor. También pidió al consignatario que enviase medios para contener y recoger el combustible que se estaba vertiendo al mar.

En estas condiciones se finalizó el atraque a las 07^h55^m.

A las 08^h30^m, el remolcador “*Torres*” colocó unas cuñas de madera en la grieta del tanque de combustible, reduciendo el vertido de fuel oil en aproximadamente 95%

Se activó el Plan Territorial de Contingencias, tal y como se establece en la Orden Comunicada del Ministro de Fomento de fecha 23 de febrero de 2001.

(*) 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

El CRCS de Gijón formó dos equipos de recogida, uno con el remolcador de salvamento “*Alonso de Chaves*” y la embarcación de salvamento “*Salvamar Rigel*” y otro con los remolcadores de puerto “*Navia*” y “*Arbeyal*”, dotados con *skimmers* y barreras, para confinar el combustible y recogerlo a tanques portátiles. El CRCS de Gijón también movilizó las embarcaciones de salvamento “*Salvamar Algol*” (con base en Llanes) y “*Salvamar Capella*” (con base en Luarca) para ayudar en las tareas anticontaminación y se desplazaron a Gijón 600 metros de barrera que se encontraban en Avilés.

Además el CRCS de Gijón movilizó el helicóptero de salvamento marítimo “*Helimer Cantábrico*” que sobrevoló la zona para conocer en todo momento la evolución de la mancha.

1.4 Averías causadas.

El buque “*Lydia*” sufrió varias abolladuras y cuatro grietas de las cuales tres, de entre aproximadamente 10 y 20 cm de largo y unos 2 cm de ancho se encuentran a la altura del tanque de lastre nº 5 estribor, y una de aproximadamente 13 cm de largo por 3 cm de ancho a la altura del tanque de fuel oil popa estribor.

1.5 Certificación y equipo del buque.

- El buque “*Lydia*” había pasado una inspección MOU el 08 de diciembre de 2002 en el puerto de Róterdam (Holanda), encontrándose 2 deficiencias. En las anteriores inspecciones realizadas el 17 de julio de 2002 en Amberes (Bélgica) y el 8 de septiembre de 2001 en Wilhelmshaven (Alemania) el buque no presentaba ninguna deficiencia.

El buque “*Lydia*” fue objeto de una inspección MOU posteriormente al suceso, en el Puerto de Gijón. En esta se comprobó que tenía todos los certificados en regla, encontrándose dos deficiencias relativas al equipo de radio.

- El remolcador “*Narcea*” tenía todos sus certificados en regla.

1.6 Tripulaciones.

La tripulación del “*Lydia*” estaba formada por 28 tripulantes, 7 de nacionalidad griega (el Capitán y oficiales de cubierta y máquinas), 2 búlgaros y el resto filipinos.

La tripulación del “*Narcea*” era 5 tripulantes, todos ellos de nacionalidad española con las titulaciones necesarias para ese tipo de buque.



Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1
28071 Madrid

1.7 Condiciones meteorológicas.

En el momento del accidente el estado de la mar era alteada, con olas de aproximadamente 2 metros de altura y dirección NE (mar de fondo), el tiempo estaba despejado con buena visibilidad. El viento soplaba del W con fuerza 3 en la escala Beaufort.

2. ANÁLISIS.

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

- Informe de la Capitanía Marítima de Gijón.
- *Pollution Report Polrep* de fecha 10-04-03.
- Declaraciones de los Capitanes de los buques “*Lydia*” y “*Narcea*” y del Práctico de guardia.
- Copias de los Diarios de Navegación de los buques “*Lydia*” y “*Narcea*” y del Libro de Registro de Hidrocarburos del buque “*Lydia*”.
- Informe de inspección MOU realizada al buque “*Lydia*” el día 21/04/03.

2.1 Información aportada por la tripulación.

Patrón del “*Narcea*”

- Mientras el remolcador estaba abarloado al buque “*Lydia*” a la altura de su bodega nº 9, el buque “*Lydia*” dio atrás toda, viéndose sorprendidos por un aumento de la alteada que llega a superar los 2 metros, cayendo hacia popa del barco debido a su marcha avante y a que todavía no él tenía la posición de empuje, perpendicular al barco, ganada. En ese momento fallaron las cadenas de sujeción de babor de la defensa adicional de proa consistente en una cubierta grande de goma que va situada sobre la defensa fija de goma que lleva el remolcador en su proa, produciéndose el desplazamiento hacia la amura de estribor de dicha cubierta grande de goma. En ese momento le sorprendió un golpe de mar que desplazo al remolcador más a popa del barco, producto también de la máquina atrás toda y de la inercia de la marcha avante del barco, que chupó al remolcador hacia popa hasta aproximadamente la altura del alerón del barco.
- El “*Narcea*” estaba alejado de la marca de empuje existente entre las bodegas nº 8 y 9 del buque “*Lydia*” y estaba metiéndose en zona peligrosa de fino de popa. Él consideraba que en esa zona, con las protecciones de goma existentes,



Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1
28071 Madrid

no le causaría daños estructurales al buque mientras ganaba la posición de empuje entre las bodegas nº 8 y 9 del mismo.

Capitán del “Lydia”:

- El remolcador “Narcea” empezó a empujar directamente en la zona donde se produjeron los daños, es decir a la altura del frente de la acomodación, situada ya en los finos de popa y marcada en el costado como tanque de fuel oil, y no en la zona acondicionada para tal fin situada 23’5 m más a proa entre las bodegas nº 8 y 9 y debidamente señalizada.



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 9 de abril de 2003 el buque “*Lydia*” se encontraba realizando la maniobra de entrada en el Puerto de Gijón con práctico a bordo.
- El remolcador “*Narcea*” se encontraba asistiendo al buque “*Lydia*” en su maniobra de atraque al puerto de Gijón.
- El buque “*Lydia*” sufre en su aleta de estribor varias abolladuras y cuatro grietas de las cuales tres se encuentran a la altura del tanque de fuel oil popa estribor.
- La zona de los daños se corresponde con la zona en la que el remolcador “*Narcea*” realizó la abarloada.
- Se produjo un vertido de aproximadamente 65 m³ de fuel oil al mar.

Factores coadyuvantes:

- Las características técnicas del remolcador “*Narcea*”; una sola hélice convencional, un intervalo de varios segundos en desembragar y volver a embragar para pasar de marcha avante a marcha atrás y viceversa
- Las condiciones del estado de la mar en las que se estaba realizando la maniobra, con alteadas de unos 2 metros.
- La maniobra se estaba realizando durante la noche, por lo que la visión por parte del remolcador del costado del buque era poca.
- El rebufo causado por el buque “*Lydia*” al dar máquina atrás, y la posterior arrancada avante lo que hizo que el remolcador “*Narcea*” se viera desplazado a popa de su posición normal de empuje unos 23,5 metros, entrando en una zona donde empezaban a aparecer los finos de popa del buque “*Lydia*”.
- La rotura de las cadenas de sujeción de babor de la defensa adicional de proa del remolcador “*Narcea*”. Esta defensa consistía en una cubierta grande de goma situada sobre la defensa fija de proa.
- La existencia de zonas en la proa del remolcador sin protección fija, ya que el cintón de goma de los costados no llega hasta el petón fijo de goma de proa.

3.2 Causas.

Por todo lo anterior se deduce que, debido a la posición del remolcador “*Narcea*” con respecto al buque “*Lydia*” en la zona donde empezaban a aparecer los finos de popa del buque, que el “*Narcea*” se encontraba haciendo contacto con la parte desprotegida de su



Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1
28071 Madrid

amura de babor contra la aleta de estribor del buque (se apreciaron signos claros de desconchones recientes en dichas zonas de ambos buques), unido al movimiento vertical del remolcador producido por el estado de la mar, fueron las causas que produjeron las averías descritas anteriormente en el casco del buque “*Lydia*” y el consecuente derrame de combustible al mar.

4. RECOMENDACIONES.

Primero. Recomendar que en las operaciones de auxilio a las maniobras se realice una mayor coordinación buque – remolcador.

Segundo. Instar a los patrones de los remolcadores a ceñirse a las posiciones indicadas para la el empuje como carnero.

Tercero. Instar a los patrones de los remolcadores a que los remolcadores una vez que se vean desplazados de su posición de empuje obtengan esta alejándose y volviendo a acercarse al buque.

Cuarto. Instar a los patrones a que suspendan inmediatamente el empuje a los buques en el caso de desprendimiento de las defensas de los remolcadores.

Finalizado por la Comisión:

10 de septiembre 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

GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS

Abarloar	Colocar una embarcación al lado de otra o de un muelle, de forma tal que quede en contacto por su costado
Aleta	Parte del barco, ubicada entre la popa y el través.
Alteada	Movimiento del barco o de la mar de arriba y abajo
Amura:	Parte del buque comprendida entre la proa y cada uno de sus costados.
Armador:	Empresa naviera propietaria de un buque.
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.
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.
Cintón	Listón que va por la parte exterior de un buque y en toda su longitud y sirve para defender e costado.
COLREG:	Acronimo de <i>Collision Regulation</i> , es decir, el "Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar, 1972"
Convenio Marpol:	Convenio Internacional para la prevención de la Contaminación por los buques, aprobado por la OMI y del que son signatarios la mayoría de los países del mundo, entre ellos España.
CRCS:	Siglas de "Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo".
Defensa	Elemento que se coloca para preservar el casco de los choques y/o roces con otros barcos o el muelle
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.
Guindola	Especie de asiento generalmente formado por una tabla y cuatro vientos unidos por un grillete y que se afirma a una driza a fin de izar un tripulante para hacer reparaciones
GT:	Siglas de <i>Gross Tonnage</i> .- Medida de la cubicación o arqueo de un buque. También llamado Tonelaje bruto o arqueo bruto.
IMO:	Ver OMI.



Ministerio de Fomento

Subsecretaría

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1
28071 Madrid

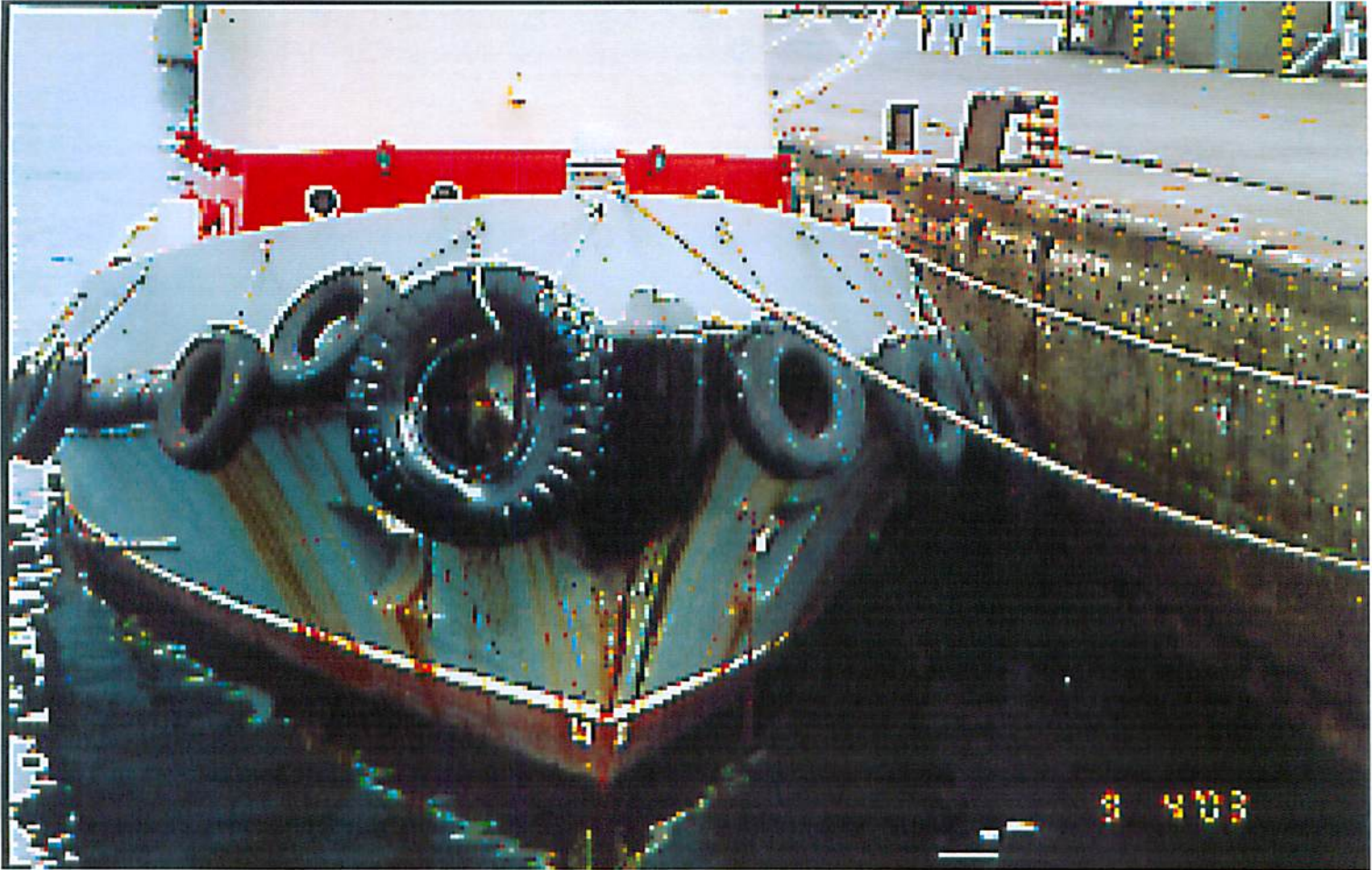
Indicativo:	Conjunto de letras o de números y letras con que se identifica un buque. También llamado "Señal Distintiva".
Milla:	Distancia medida sobre la mar equivalente a 1 minuto de meridiano (1.852 metros).
MOU	Acrónimo de <i>Memorandum of Understanding</i> . Inspección de acuerdo al Memorandum de Entendimiento (conocido como "memorándum de Paris) sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto en el que escalen.
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)
OMI:	Siglas de la Organización Marítima Internacional (también "IMO", en inglés). Organismo de las Naciones Unidas para asuntos marítimos, con sede en Londres.
POLREP	Acrónimo de <i>Pollution Report</i> . Informe de contaminación de acuerdo con un formato normalizado.
Popa:	Parte trasera del buque, según el sentido de la marcha avante.
Proa:	Parte delantera del buque, según el sentido de la marcha avante.
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.
Tonelaje bruto:	Ver "GT".
UMS	Siglas de Cámara de Máquinas Desatendida (<i>Unattended Machinery Space</i>)



MINISTERIO
DE FOMENTO

FOTOGRAFÍAS DEL REMOLCADOR
"NARCEA"







MINISTERIO
DE FOMENTO

AVERÍAS EN EL BUQUE "LYDIA"





8 403



MINISTERIO
DE FOMENTO

POLREP N° 1 y 2



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

UTION REPORT POLREP

from: ESP
to:
Date Time Group 091400z
Identification ESP 1/1

Serial Number

Part I

POLWARN

1	Date and time	09.04.03 0517z
2	Position	Puerto Gijón - El Musel-
3	Incident	Colisión de un remolcador con B/C en maniobra
4	Outflow	Combustible. Fuel IFO 380
5	Acknowledge	Prácticos Musel

Part II

POLINF

40	Date and time	09.04.03 0517z
41	Position	La mancha se extiende por la bocana del puerto
42	Characteristics of pollution	Combustible. Fuel IFO 380
43	Source and cause of pollution	Al colisionar el remolcador con B/C "Lidia" C/S-9HBT7, durante la maniobra de atraque, se ha producido una grieta en el tanque de combustible de la aleta de Er, A unos 3/4 m. sobre la línea de flotación.
44	Wind direction and speed	W 2/3
45	Current or tide	Marea decreciente
46	Sea state and visibility	Mar de fondo del NW en torno a 2 m.
47	Drift of pollution	Hacia el SE
48	Forecast	Hacia el SE
49	Identity of observer and ships on scene	Controladores de Guardia, Técnico LCC



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

- 50 **Action taken** Movillización del "Alonso de Chaves",
S/Rigel,S/Capella,S/Algol,Remolcadores "Navia"
y "Arbeyal" y H/Cantabrico
- 51 **Photographs or samples**
- 52 **Names of other States informed**
- 53- (spare)
- 59 (spare)
- 60 **Acknowledge**

Part III
POLFAC

- 80 **Date and time**
- 81 **Request for assistance**
- 82 **Cost**
- 83 **Pre-arrangements for delivery**
- 84 **Assistance to where and how**
- 85 **Other States requested**
- 86 **Change of command**
- 87 **Exchange of information**
- 88- (spare)
- 98 (spare)
- 99 **Acknowledge**

ACORDO
DE
LISBOA
CILPAN
CENTRE INTERNATIONAL DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'ATLANTIQUE DU NORD-EST
CENTRO INTERNACIONAL DE LUTA CONTRA A POLUICAO DO ATLANTICO NORDESTE
ESTRUTURA DE COORDINACAO

FAX FAX FAX

EXPEDITEUR: CILPAN, Lisboa, Fax + 351 21 843 71 75

DESTINATAIRES:

PARTIES CONTRACTANTES DE L'ACCORD DE LISBONNE:

Secretaria de Estado do Ambiente, Lisboa, Fax + 351 21 3232561

Direccion General de la Marina Mercante, Madrid, Fax + 34 91 5979287

Secrétariat Général de la Mer, Paris, Fax + 33 1 53634178

Min. de l'Aménagement du Territoire, l'Environnement, l'Urbanisme et l'Habitat, Rabat, Fax + 212 37 772756

DIRECÇÃO GERAL DE AUTORIDADE MARÍTIMA, Lisboa, Fax + 351 21 3424137

CE - DG Environnement, Direction B, ENV.B4, Bruxelles, Fax + 32 2 2990314

CROSSETEL, France, Fax + 33 2 97 554934

CEDRE, Brest, Fax + 33 2 98 449138

INFO: CENTRO NACIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO, Madrid, Fax + 34 91 526 14 40

091700Z

URGENT

POLREP/LIS ACORDO

P 1/1

- 1 090517z
- 2 Puerto Gijón - EL Musej
- 3 Collision berthing manoeuvring B/C and Tugboat
- 4 Fuel Oil IFO 380
- 5 Musel Pilots

- 40 09.04.03 0517z
- 41 The oil split is spreading at the port entry
- 42 Fuel Oil IFO 380
- 43 Due to collision Tug/port "NARCEA" to B/C "Lydia" c/s -9HBT7 during berthing manoeuvring it happened that B/C "Lydia" suffered a crack in bunker-tank of her Stb.bow 3/4m above floating line
- 44 W 2/3
- 45 Ebb tide
- 46 NW Swell 2m
- 47 SE
- 48 SE
- 49 Officer on duty MRCC Gijon, Controler of Marine Pollution
- 50 Scrambled R/Vsl "Alonso Chaves", Rescue/Boats "Rigel", "Capella", "Algol", Tugs/Vsl "Navia", "Arbeyal"
- 99 ACCUSÉ DE RÉCEPTION



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

CONTAMINACION REPORT POLREP

from: ESP
to:
Date Time Group 09.04.03 1400z
Identification ESP 1/2

Serial Number

Part I

POLWARN

1	Date and time	09.04.03 0517z
2	Position	Puerto Gijón - El Musel-
3	Incident	Colisión de un remolcador con B/C en maniobra
4	Outflow	Combustible. Fuel IFO 380
5	Acknowledge	Prácticos Musel

Part II

POLINF

40	Date and time	10.04.03 1200z
41	Position	La mancha se encuentra confinada con barreras alrededor del "LYDIA", parte de ella arribó a la playa de Peñarrubia y una mancha densa alargada se encuentra 2 millas al norte Playa España.
42	Characteristics of pollution	Combustible. Fuel IFO 380
43	Source and cause of pollution	Al colisionar el remolcador con B/C "Lidia" C/S-9HBT7, durante la maniobra de atraque, se ha producido una grieta en el tanque de combustible de la aleta de Er. A unos 3/4 m. sobre la línea de flotación.
44	Wind direction and speed	SE 1/2
45	Current or tide	Marea decreciente y crecientes
46	Sea state and visibility	Rizada a marejadilla. Mar de fondo NW de 1 m.
47	Drift of pollution	Hacia el SE
48	Forecast	Hacia el SE



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

- | | |
|---|--|
| 49 Identity of observer
and ships on scene | Controladores de Guardia, Técnico LCC |
| 50
Action taken | Movilización del "Alonso de Chaves",
S/Rigel,S/Capella,S/Algol,Remolcadores "Navia"
y "Arbeyal" y H/Cantabrico |
| 51 Photographs or
samples | Recogidas muestras y tomada fotografías. |
| 52 Names of other States
informed | |
| 53-
59 (spare) | |
| 60 Acknowledge | |

Part III

POLFAC

- | | |
|---|--|
| 80 Date and time | |
| 81
Request for assistance | |
| 82 Cost | |
| 83 Pre-arrangements for
delivery | |
| 84 Assistance to where
and how | |
| 85
Other States requested | |
| 86 Change of command | |
| 87 Exchange of
information | |
| 88-
98 (spare) | |
| 99 Acknowledge | |