



Informe técnico S-25/2012

Investigación del abordaje del buque SUPER FAST CANARIAS al buque BF MARYAM, en el puerto de Almería, el 29 de junio 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, 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 29 de junio de 2011, a las 11:00 horas, por necesidades operativas del puerto, el buque SUPER FAST CANARIAS, con práctico a bordo, inició la maniobra de cambio de atraque del Muelle de Poniente a la 2ª alineación del Muelle de Ribera, ambos en la dársena comercial del puerto de Almería.

Como era habitual, el capitán manejó personalmente los mandos de control de los sistemas de gobierno y propulsión del buque, estando acompañado por un práctico del puerto para asesorarle en la maniobra.

Según declaró el capitán, el buque se encontraba prácticamente encajonado entre la popa del buque cementero BARRY y la popa del buque portacontenedores BF MARYAM (ver figura 4).

Tras quedar el buque libre de cabos, la primera orden que se dio a la máquina fue para realizar la maniobra de ciaboga (babor adelante, estribor atrás) y la hélice de proa a babor. La máquina respondió a esta orden adecuadamente logrando separar la proa de la línea de atraque y la popa del tacón del muelle.

Al dar la orden de avance a la hélice de estribor, su respuesta se demoró unos segundos, entre 10 y 25 segundos según estimaciones de la compañía armadora, no pudiendo detener la caída de la popa hacia babor que, a las 11:05 horas, acabó apoyando su aleta de babor en el espejo de popa del buque BF MARYAM.

El buque SUPER FAST CANARIAS logró finalizar la maniobra de cambio de atraque por sus propios medios y sin más contratiempos.

A consecuencia del impacto el buque SUPER FAST CANARIAS sufrió la deformación del forro y raspaduras en la aleta de babor a la altura de la cubierta de maniobra, mientras que el buque BF MARYAM sufrió la deformación de la rampa del pescante del bote de caída rápida, de una gatera, de la plancha de la cubierta de popa y del espejo de popa.

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos del buque SUPER FAST CANARIAS

El buque SUPER FAST CANARIAS es un transbordador de carga rodada con bandera de España, construido en el año 1998. Desde agosto de 2010 se encontraba inmovilizado en el puerto de Almería por motivos de explotación.

Entre las características principales del buque caben destacar las siguientes: una eslora total de 185 m, una manga de 25,2 m, un puntal de 17,15 m, un calado máximo de 7,72 m, un arqueo bruto (GT) de 26.188 y un peso muerto de 11.380 t.

El equipo propulsor está configurado por un motor diesel de 12.510 kW de potencia a 428 rpm que acciona dos hélices de paso controlable y otro de 1.000 kW que acciona una hélice transversal en proa. Además, tiene tres generadores auxiliares de 1.200 kW cada uno.

El buque está clasificado por la sociedad Det Norske Veritas (DNV), sociedad que forma parte de la IACS (International Association of Classification Societies) y ha sido reconocida por la Unión Europea.

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

El buque es propiedad de la compañía ACCIONA TRASMEDITERRANEA, S.A., que también realiza la explotación comercial y asume las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.



Figura 2. Buque SUPER FAST CANARIAS

Desde agosto de 2010 el buque se encontraba inmovilizado en el puerto de Almería por motivos de explotación, con una tripulación reducida que había determinado la Capitanía Marítima de Almería. En esta resolución se exigía al buque que, para la realización de maniobras dentro del puerto, hubiera tanto a proa como a popa un oficial y tres marineros de cubierta. En el momento del accidente había trece tripulantes enrolados, y para cumplir con los requisitos de la Capitanía Marítima para



La realización de la maniobra se incorporaron un oficial y dos marineros procedentes de otro buque de la compañía. Los dieciséis tripulantes a bordo contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad marítima necesarios para el desempeño de sus funciones.

Datos del buque BF MARYAM

El buque BF MARYAM es un portacontenedores con bandera de Chipre, construido en el año 1993.

Entre las características principales del buque caben destacar las siguientes: una eslora total de 101,1 m, una manga de 18,2 m, un puntal de 8,25 m, un calado máximo de 6,55 m, un arqueo bruto (GT) de 3.992, y un peso muerto de 5.332 t.

El buque es propiedad de la compañía BF MARYAM FOROOHARI SCHIFFFAHRT, mientras que la explotación comercial y las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad están asumidas por la compañía BF SHIPMANAGEMENT GMBH & CO KG.

En el momento del accidente el buque se encontraba atracado en el extremo oeste del Muelle de Poniente por su costado de babor.



Figura 3. Buque BF MARYAM

Información meteorológica y marítima

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el Puerto de Almería en el momento del accidente eran de viento del SW de fuerza 2 en la escala de Beaufort (4 a 6 nudos), buena visibilidad y mar rizada.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Tomando como base las declaraciones del capitán del buque SUPER FAST CANARIAS y del práctico, se ha elaborado la reconstrucción de la maniobra de cambio de atraque que realizó el buque y que se muestra en la *figura 4*:

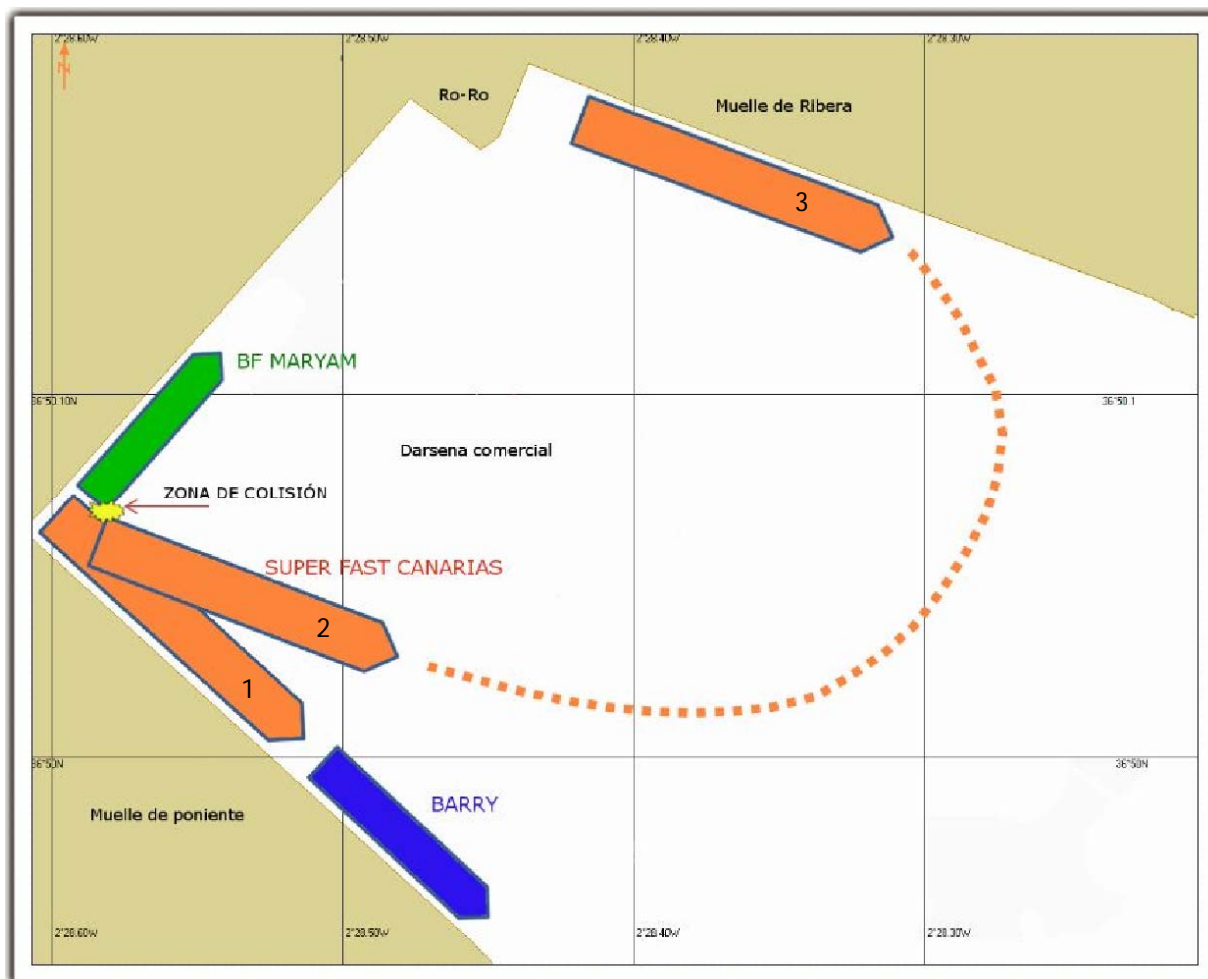


Figura 4. Reconstrucción de la maniobra de cambio de atraque

Según consta en el informe realizado por la compañía ACCIONA TRASMEDITERRANEA, S.A., tras el accidente se procedió a revisar los mandos de control del sistema de propulsión con resultado satisfactorio y no se ha vuelto a producir una demora en el tiempo de respuesta a las órdenes realizadas desde el puente de gobierno, sin que se haya podido averiguar cuál fue el motivo por el que hubo una demora anormal en la respuesta del motor de estribor.

Como se ha indicado anteriormente, desde agosto de 2010 el buque se encontraba atracado e inactivo en el puerto de Almería por motivos de explotación, con una tripulación reducida que había determinado el Capitán Marítimo de Almería. Para poder efectuar la maniobra de cambio de atraque con un oficial y tres marineros de puente tanto en proa como en popa, se incorporaron un oficial y dos marineros de puente provenientes de otro buque de la misma compañía que se encontraba en el



puerto. Se ha descartado que este hecho pudiera haber contribuido a que se produjera el accidente, ya que la maniobra de desatraque se inició con el buque libre de cabos.

El buque SUPER FAST CANARIAS tiene una gran capacidad de maniobra gracias al sistema de propulsión de que dispone, por lo que normalmente no requiere la asistencia de remolcadores para realizar maniobras en puerto. Con una de las hélices de popa avante y la otra ciando, se obtiene un par de ciaboga que permite desplazar la popa del buque a estribor o babor, mientras que la caída de la proa se corrige con la hélice transversal. El hecho de que se produjera aparentemente un fallo puntual en la respuesta del sistema de propulsión y de que los otros dos buques hubiesen sido atracados muy próximos al transbordador, hizo inevitable que pese a su maniobrabilidad acabara abordando al buque BF MARYAM.

Cuando el capitán y el práctico comprobaron que el espacio para maniobrar era escaso, debieron haber puesto el hecho en conocimiento de la Autoridad Portuaria de Almería y solicitar que el BARRRY se desplazase hacia adelante en su muelle lo necesario o haber mantenido los esprines a popa para aguantar la deriva de la popa hasta librar la aleta de estribor del buque BF MARYAM.

Conclusiones

Visto lo anterior, esta Comisión aprecia que la demora anómala en la respuesta del motor de estribor fue un factor desencadenante del accidente al que se suma el error humano, debido a un exceso de confianza y a una inadecuada percepción del riesgo por parte del capitán del buque SUPER FAST CANARIAS y del práctico que le asesoraba en la maniobra.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, no formula recomendaciones de seguridad que puedan contribuir a que este tipo de accidentes no se vuelva a repetir.

* * *