



Ministerio de Fomento

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

**Comisión Permanente de Investigación
de Siniestros Marítimos**

INFORME DE ACCIDENTE MARÍTIMO

**INFORME FINAL SOBRE LA COLISION DEL BUQUE
“EUROFERRYS PACÍFICA”**

**CONTRA EL MUELLE DE LA GALERA
EN EL PUERTO DE ALGECIRAS.**

el día 18 de junio de 2001



ADVERTENCIA

El presente informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, creada por la Orden Ministerial de 14 de abril de 1988 y constituida, para la investigación de este accidente, por Resolución del Director General de la Marina Mercante de fecha 20 de junio de 2001.

De conformidad con lo señalado en el artículo octavo 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, quedan condicionada en todo caso a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no deben 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 18 de junio de 2001, el buque “*Euroferrys Pacífica*”, procedente de Ceuta, en su maniobra de atraque al muelle de La Galera, en el puerto de Algeciras, colisionó contra una de las defensas del atraque número 5 del citado muelle, causando daños en la misma y en la obra muerta del propio buque. El viento en el momento del accidente era de levante, con una velocidad de unos 40 kilómetros por hora, y la visibilidad buena.

La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos determinó que el buque “*Euroferrys Pacífica*” colisionó contra el muelle debido a velocidad inadecuada con meteorología adversa.



INDICE

1. Introducción.

- Descripción del buque.
- Descripción del suceso.
- Acaecimientos posteriores al accidente.
- Averías causadas.
- Meteorología.

2. Análisis

3 Conclusiones

- Hechos
- Causas

4 Recomendaciones

5 Glosario de términos náuticos

6 Anexos

1. Averías sufridas
2. Esquema del lugar del accidente.



1. INTRODUCCIÓN

El día 18 de junio de 2001, a las 14 horas 54 minutos¹ el buque “*Euroferrys Pacífica*” durante su maniobra de atraque al muelle número 5 de la dársena de La Galera, en el puerto de Algeciras, colisionó con una defensa del citado muelle causando daños en la defensa y en su propio buque.

El accidente no ocasionó pérdida de vidas humanas, ni heridos. Tampoco se produjo contaminación del medio ambiente marino.

1.1. Descripción del buque

“Euroferrys Pacífica”

Número OMI:	9235866
Indicativo:	EBSW
Matrícula:	Las Palmas de Gran Canaria
Bandera:	Española
Tipo:	Catamarán de Pasaje/Carga rodada
Construcción:	1 de mayo de 2001, Australia
Casco:	Aluminio
Eslora:	101 metros
Manga	26'65 metros
Tonelaje bruto:	8.766
Propulsión:	Caterpillar CAT3618 4 x 7.200 kW.
Armador:	Europa Ferrys, S.A.- Algeciras.

El buque “*Euroferrys Pacífica*”, es un buque tipo catamarán, es decir, dotado de dos cascos paralelos unidos por sus cubiertas, certificado como nave de gran velocidad, dedicado al transporte de carga rodada, pasajeros y vehículos en régimen de equipaje, propulsado por cuatro motores marca Caterpillar, modelo CAT 3618, con una potencia de 7.200 kW cada uno que le proporcionan 1.050 revoluciones por minuto.

El material del casco es de aluminio. El gobierno del buque se consigue por cuatro toberas de chorro de agua (“*jets*”), dos por cada casco, como es habitual en este tipo de buques.

¹ Todas las horas que se dan en este informe son hora local española.



El buque estaba efectuando línea regular entre Algeciras y Ceuta.

1.2. Descripción del suceso

Para mayor claridad se muestra en la figura 1 la disposición de los atraques de la dársena de la Galera, a los que se hace referencia en el presente apartado.

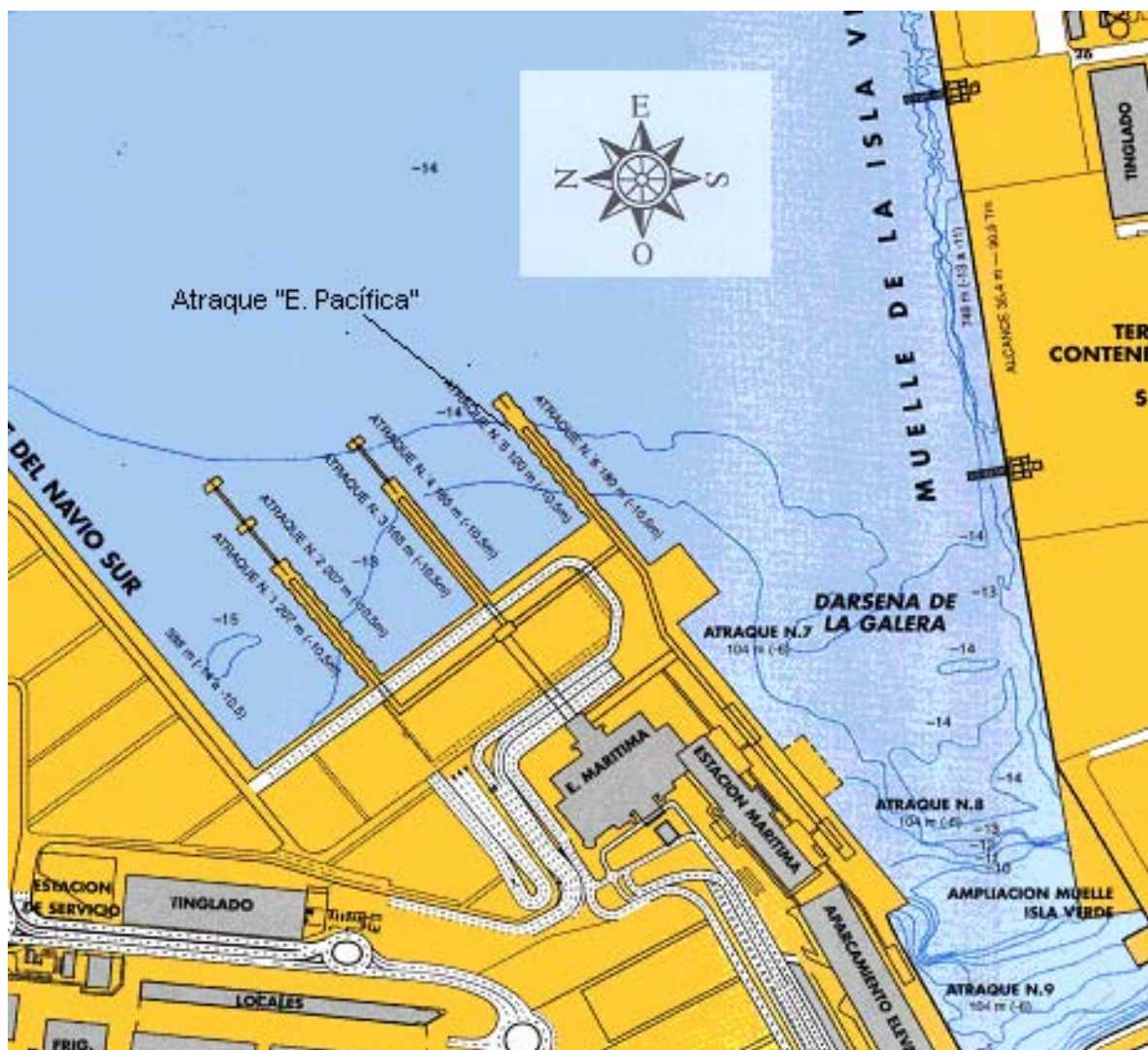


Figura nº 1



El buque “*Euroferrys Pacífica*”, en su viaje de Ceuta a Algeciras, se aproximó al puerto, avisando a la caseta de prácticos a las 14^h23^m. Los prácticos le indicaron que debía esperar fuera porque en ese momento se encontraban efectuando maniobra en la dársena de La Galera los siguientes buques: “*Las Palmas de Gran Canaria*” y “*Al Mansour*” en espera de atraque, “*Skagen Maersk*” y “*María Rikmers*” de salida. El “*Ibn Batouta*”, que ocupaba el lugar en que debía atracar “*Las Palmas de Gran Canaria*” (atraque nº 2), estaba preparado para salir.

A las 14^h30^m, los prácticos instruyeron al “*Euroferrys Pacífica*” para que fuera acercándose para colocarse por la popa del buque “*Al Mansour*” de bandera marroquí, que navegaba por el interior de la zona portuaria en dirección a su atraque. A las 14^h35^m se le asignó al “*Euroferrys Pacífica*” el atraque nº 5 y al “*Al Mansour*” el nº 4, indicando a ambos buques que el “*Euroferrys Pacífica*” atracaría en primer lugar.

Así pues, el “*Al Mansour*” continuó su navegación hacia la zona de atraque para esperar a la altura del espigón del atraque nº 6 a que el “*Euroferrys Pacífica*” realizara su maniobra de atraque, durante la cual golpeó en la defensa del muelle (atraque nº 5).

El Capitán del “*Euroferrys Pacífica*” alegó que la colisión fue debida a que el buque “*Al Mansour*” dificultaba su maniobra hacia el atraque, mientras que el Capitán de este último buque afirmó que siempre dejó suficiente paso libre.

Como consecuencia de la colisión, el buque “*Euroferrys Pacífica*” sufrió averías de diversa consideración en el casco, por encima de su línea de flotación.

1.3. Acaecimientos posteriores al accidente

El buque “*Euroferrys Pacífica*”, después de la colisión, atracó al muelle, efectuando sus operaciones de descarga con normalidad, procediendo posteriormente a reparar sus averías.

No fue necesaria asistencia exterior, ya que no hubo personas afectadas ni los daños sufridos afectaron a la navegabilidad del buque.

1.4 Averías causadas

En el buque “*Euroferrys Pacífica*”:

Daños estructurales en el casco de babor, zona de proa-amura, con desgarro de planchas y refuerzos, por encima de la línea de flotación. **(Anexo 1)**

El buque quedó fuera de servicio durante el tiempo que duró la reparación (dos días).

En el muelle: rotura de una defensa.



1.5 Meteorología

El viento era Este con una velocidad media de unos 40 kilómetros por hora. La visibilidad era buena.

Tanto los capitanes entrevistados como el práctico de servicio hacen hincapié en la existencia de viento muy racheado en el interior del puerto, lo que supondría en ocasiones velocidades de viento mayores que las reportadas.

2. ANÁLISIS

Del resultado de la información obtenida de la transcripción de las conversaciones mantenidas a través de VHF por los capitanes de los buques en la escena, los Prácticos y la caseta de Prácticos y del estudio de las grabaciones del radar de los momentos previos al accidente obtenidos por el Centro Local de Coordinación de Salvamento de Algeciras (CLCS Algeciras), se desprende lo siguiente:

Al buque “*Euroferrys Pacífica*” durante su navegación por la zona portuaria, se le asignó el puesto de amarre número 5 de la dársena de La Galera, indicando el Práctico al buque “*Al Mansour*”, que navega por su proa, que atracaría en el número 4 después de la maniobra del “*Euroferrys Pacífica*”. Por tanto el “*Al Mansour*” debía esperar en las proximidades de los muelles de atraque a que el “*Euroferrys Pacífica*” finalizase su maniobra.

En su aproximación hacia el muelle, el Capitán del “*Euroferrys Pacífica*” informó por VHF al Práctico, que permanecía en la caseta de Prácticos, que el “*Al Mansour*” le estaba obstruyendo el paso (textualmente dijo «el “*Al Mansour*” está haciendo lo que le da la gana») informando posteriormente que había tenido un incidente al colisionar con una defensa del muelle, debido a que el “*Al Mansour*” le había estorbado en su maniobra.

Sin embargo el Capitán del “*Al Mansour*” manifestó que siempre se mantuvo apartado de la trayectoria del “*Euroferrys Pacífica*”.

Los registros del CLCS Algeciras nos facilitan la siguiente información:

1. El buque “*Al Mansour*” se mantuvo en todo momento al SE de la alineación de la prolongación del muelle nº 6 de la dársena de La Galera, es decir, por la parte de fuera del acceso a los atraques previstos para los buques (véase figura nº 1 y **Anexo 2**), no siendo perceptible en el radar que se produjese deriva en el buque.
2. La distancia mínima a que pasaron los dos buques entre sí no fue en ningún momento inferior a los 50 metros.



3. Los vectores de velocidad del “*Euroferrys Pacífica*” entre las 12^h40^m y las 12^h42^m 20^s, oscilan entre 10 y 12 nudos.
4. Cuando el Capitán de “*Euroferrys Pacífica*” manifiesta a la caseta de prácticos que «el “*Al Mansour*” está haciendo lo que le da la gana», la distancia entre los dos buques es de 567 metros.

3. CONCLUSIONES

3.1 Hechos

- El “*Euroferrys Pacífica*” navegaba a una velocidad de entre 10 y 12 nudos al aproximarse a su lugar de atraque.
- El buque “*Al Mansour*” se encontraba esperando a que el “*Euroferrys Pacífica*” atracase en el puesto número cinco para iniciar a su vez su maniobra de atraque al puesto número cuatro.
- La distancia mínima de paso entre los dos buques durante la maniobra fue mayor de 50 metros, de acuerdo con las grabaciones obtenidas del radar del CLCS Algeciras.
- El buque “*Al Mansour*” estuvo en todo momento al SE de la prolongación del muelle número 6 de la dársena de La Galera, es decir por la parte de fuera de la zona en que se proponían atracar los buques.
- El buque “*Euroferrys Pacífica*” impactó con su parte de proa en una defensa del muelle de La Galera, lugar donde se disponía a atracar.
- En el momento del accidente el viento medido en el extremo del espigón era “fresco” de levante (unos 20 nudos, 37 km/hora), aunque debe tenerse en cuenta que tanto los capitanes entrevistados como el práctico de servicio hacen hincapié en la existencia de viento muy racheado en el interior del puerto.
- No se constató ninguna avería en el aparato de gobierno ni en el sistema de propulsión que pudiera haber motivado el accidente.

3.2 Causas

El buque “*Euroferrys Pacífica*” colisionó contra el muelle de la Galera como consecuencia de efectuar su maniobra de aproximación al muelle con una velocidad inadecuada teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas reinantes y la cantidad de buques en la dársena.



Por su parte, el buque “*Al Mansour*”, si bien no invadió el espacio de maniobra del otro buque, estaba suficiente cerca como para influir en las decisiones del Capitán del “*Euroferrys Pacífica*”, sobre todo teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas ya citadas y las complicaciones del atraque.

4. RECOMENDACIONES

Parece recomendable que no se efectúen maniobras simultáneas en una misma dársena, es decir, que no maniobre un buque en tanto el otro esté atracado y con sus cabos firmes, sobre todo en condiciones de fuerte viento.

Se deberían implantar medidas de coordinación del tráfico dentro del puerto de tal modo que no hubiera varios buques aproximándose a los atraques simultáneamente cuando hay una meteorología adversa.

Finalizado por la Comisión:

8 de octubre de 2002



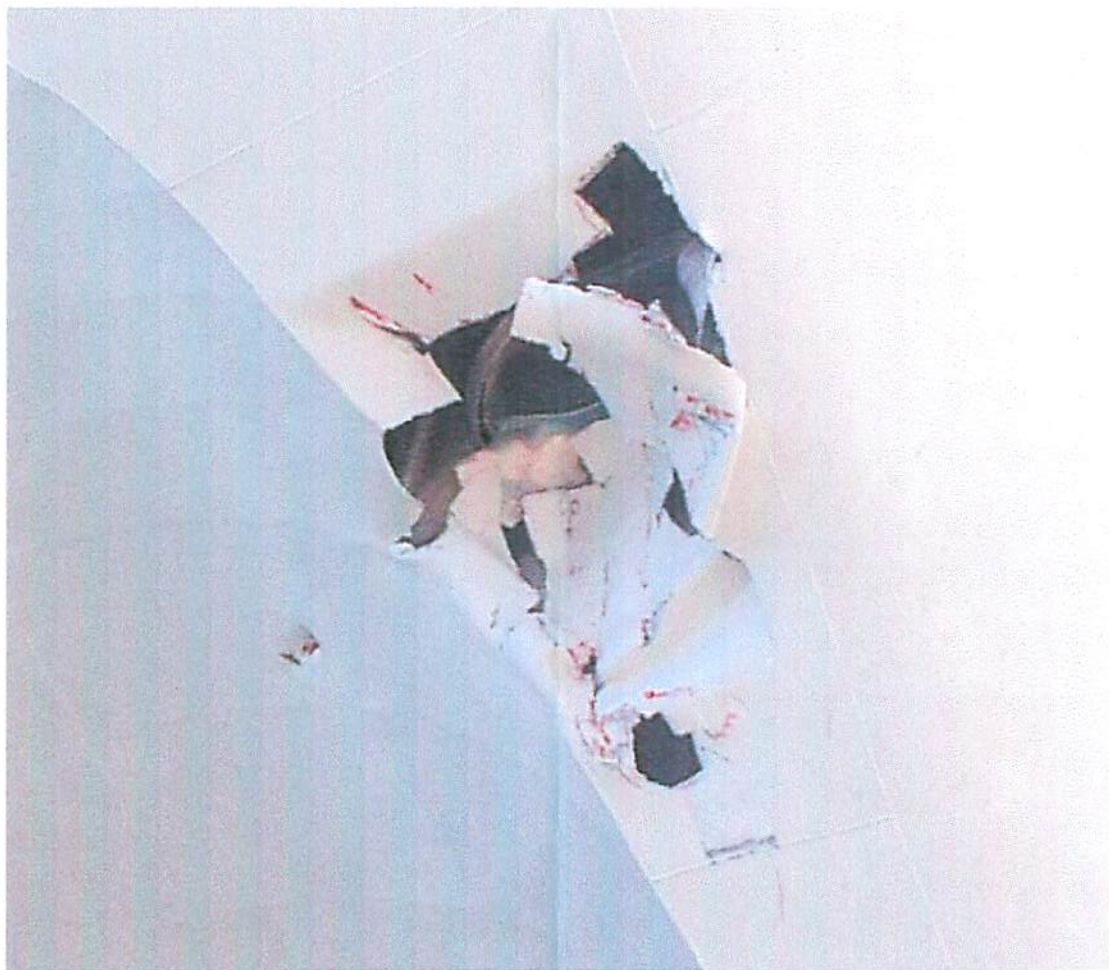
6. GLOSARIO DE TERMINOS NÁUTICOS

Amura:	Parte del buque comprendida entre la proa y cada uno de sus costados.
Armador:	Empresa naviera propietaria de un buque.
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.
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". Existen también los CRCS y los CZCS (centros regionales y centros zonales, respectivamente).
Elementos estructurales:	Todos los elementos fijos del buque que contribuyen a reforzar el casco. Pueden ser longitudinales o transversales y los más importantes son las cuadernas, cubiertas, quilla, vagras, varengas, etc.
Eslora:	Medida de la longitud de un buque.
Indicativo:	Conjunto de letras o de números y letras con que se identifica un buque. También llamado "Señal Distintiva".
Línea de flotación:	Línea de corte de la superficie del agua con la cubierta del buque. Si no se indica otra cosa se suele referir a la flotación máxima permitida.
Manga:	Anchura máxima del buque.
Nº OMI:	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.
Popa:	Parte trasera del buque, según el sentido de la marcha avante.
Proa:	Parte delantera del buque, según el sentido de la marcha avante.
Tonelaje bruto:	Medida de la cubicación o arqueo de un buque.
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.

ANEXO 1

AVERÍAS SUFRIDAS









ANEXO 2

ESQUEMA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

