



INFORME CIAIM-21/2017

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016



Figura 1. B/P¹ CRUNIA



Figura 2. B/M² STEINHOEFT



Figura 3. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la madrugada del día 26 de agosto de 2016 se produjo un abordaje entre el B/P CRUNIA y el B/M STEINHOEFT. El pesquero se dirigía al puerto de A Coruña tras finalizar la jornada de pesca y el mercante se dirigía al puerto de Pasajes, procedente de Vigo. El abordaje originó una vía de agua en el pesquero que fue controlada con sus propios medios, mientras que el mercante sufrió arañazos en la proa y en su costado de babor. Ambos buques pudieron continuar la navegación sin precisar asistencia.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 26 de agosto de 2016. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente leve" y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 12 de julio de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en diciembre de 2017.

* * *

¹ Buque pesquero

² Buque mercante

INFORME CIAIM-21/2017

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de los buques

| | | |
|------------------------------|---|---|
| Nombre | CRUNIA | BBC STEINHOEFT |
| Pabellón / registro | España / Avilés | Liberia / Monrovia |
| Identificación | Matrícula 3ª-GI-6-7-99 | Número IMO: 9358046 |
| Tipo | Pesquero de arrastre litoral | Buque de carga general |
| Características principales | <ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 25 m • Manga: 7,30 m • Arqueo bruto: 177,69 GT • Material de casco : acero • Propulsión: motor diésel 275,74 kW | <ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 138,170 m • Manga 21 m • Arqueo bruto 9611GT • Material de casco: acero • Propulsión: motor diésel 5400 kW |
| Propiedad y gestión | Pesquera Touro, S.L. | Steinhof GmbH & Co KG |
| Pormenores de construcción | Construido el año 2000 en Astilleros La Parrilla, S.A. Muros de Nalón (Asturias) | Construida el año 2006 en Jiangxi Jiangzhou Union Shipbuilding co.ltd, Ruichang, Jiangxi, China |
| Dotación mínima de seguridad | 4 tripulantes: Patrón, 2º patrón, mecánico, mariner. | Se desconoce |

Tabla 2. Pormenores del viaje

| | | |
|--------------------------------------|--|---|
| Nombre | CRUNIA | BBC STEINHOEFT |
| Puertos de salida / escala / llegada | Salida y llegada al puerto de A Coruña, sin escalas | Puerto de salida: Vigo Puerto de llegada: Pasajes. Sin escalas. |
| Tipo de viaje | Pesca litoral | Internacional |
| Información relativa a la carga | Capturas y aparejos | Barco en lastre |
| Dotación | 7 tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor | 15 tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor |
| Documentación | El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor. | El buque tenía todos los certificados exigibles en vigor. |

INFORME CIAIM-21/2017

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

Tabla 3. Información relativa al suceso

| | | |
|--|---|---|
| Nombre | CRUNIA | BBC STEINHOEFT |
| Tipo de accidente o incidente | Abordaje | |
| Fecha y hora | 26 de agosto de 2016, 00:26 hora local | |
| Localización | 43° 40,8' N; 008° 41,3' W | |
| Operaciones del buque y tramo del viaje | En navegación | En navegación |
| Lugar a bordo | Proa y costado de estribor | Proa y costado de babor |
| Daños sufridos en el buque | Proa y costado de estribor, válvula de descarga del motor auxiliar de estribor, equipos del puente y antenas. | Arañazos en la pintura del buque, en el costado de babor y del bulbo. |
| Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo | No | No |
| Contaminación | No | |
| Otros daños externos a los buques | No | |
| Otros daños personales | No | |

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

| | |
|------------------|---|
| Viento | Viento del NNE de fuerza Beaufort 3 (7 a 10 nudos) |
| Estado de la mar | Marejada. Mar de fondo del NW con altura significativa de ola en torno a 1,6 m y un periodo de 10 s |
| Visibilidad | Sin restricciones, superior a 10 km. Cielo poco nuboso o despejado. |

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

| | |
|----------------------------|--|
| Organismos intervinientes | SASEMAR |
| Medios utilizados | <ul style="list-style-type: none"> • Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 209 • Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MIRFAK • Pesqueros de la zona |
| Rapidez de la intervención | Inmediata |
| Medidas adoptadas | Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona |
| Resultados obtenidos | Escortar al buque pesquero hasta el puerto de A Coruña |

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.

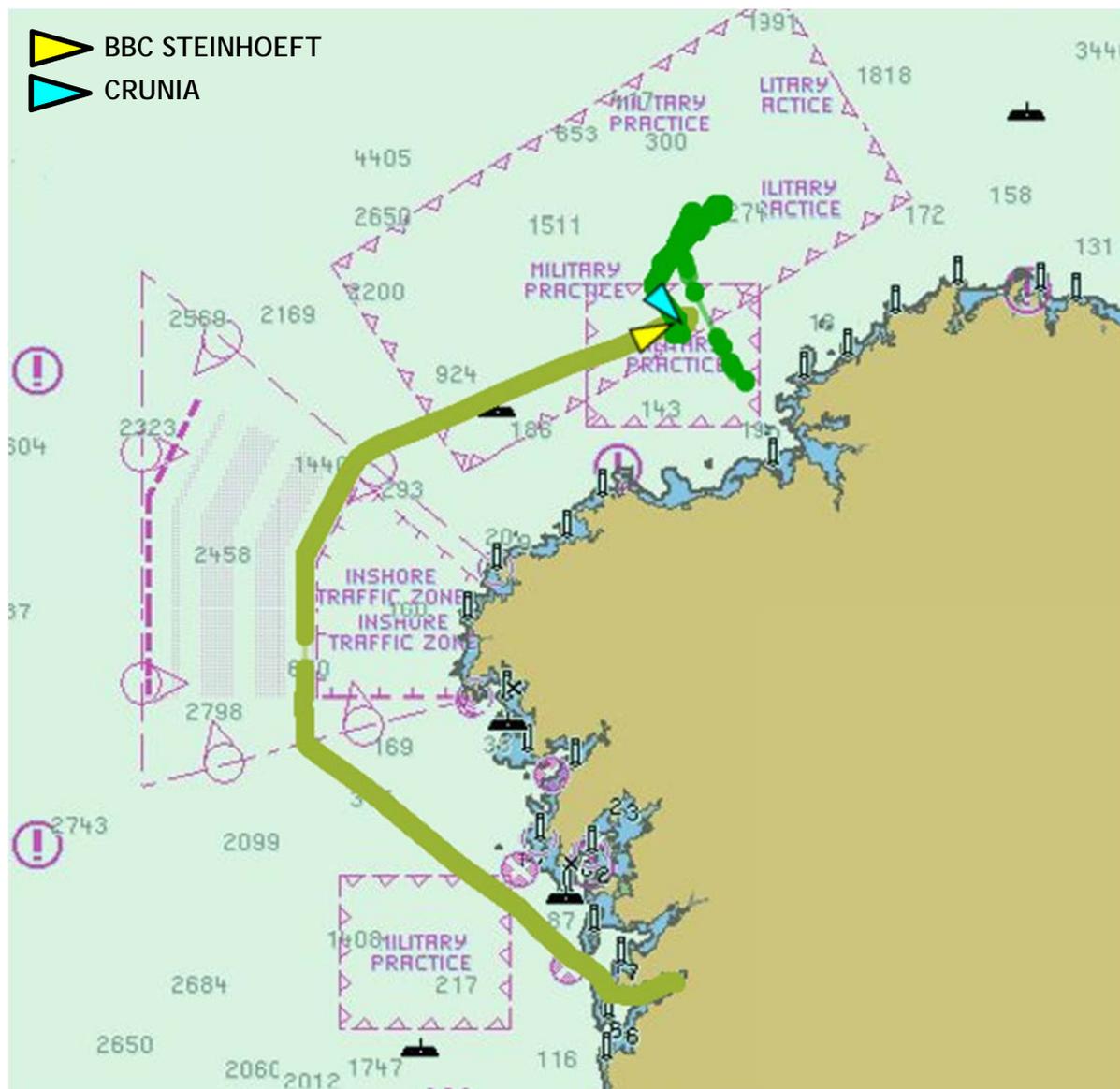


Figura 4. Trayectoria seguida por los buques, elaborada por la CIAIM a partir de los datos del AIS de ambos buques

El día 25 de agosto de 2016 el B/M BBC STEINHOEFT partió del puerto de Vigo con 15 tripulantes a bordo.

El día 26 de agosto de 2016 a las 00:00 horas, el 2º oficial de puente relevó al capitán de la guardia de navegación. El capitán declaró que, antes de abandonar la guardia, advirtió al 2º

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

oficial que había gran cantidad de barcos pesqueros en el área siendo difícil su avistamiento en el radar, al interferir las olas en su funcionamiento. Insistió en que realizaran una vigilancia exhaustiva.

El día 25 de agosto a las 23:50 horas, tras haber finalizado la jornada de pesca el B/P CRUNIA emprendió el regreso al puerto de A Coruña, con 7 tripulantes a bordo. Navegaba a una velocidad de unos 8 nudos con ayuda del piloto automático y del radar. En la zona se encontraban faenando otros 8 barcos. La tripulación estaba en el parque de pesca, situado en la cubierta principal, preparando el pescado para la llegada a puerto. El patrón en el puente compaginaba la guardia en la navegación con la tarea de cumplimentar el diario electrónico de a bordo correspondiente a la marea de ese día. El patrón se percató de la proximidad del mercante cuando el abordaje era inminente. Viró todo a babor en un intento de evitar el abordaje.

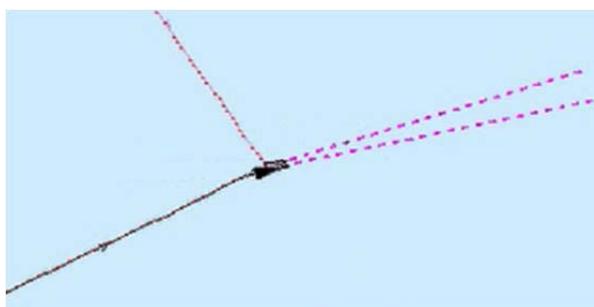


Figura 5. Posición a las 22:26:50 horas (Gráficos dinámicos proporcionados por SASEMAR)

A las 00:25 horas del día 26 de agosto, el 2º oficial del B/M BBC STEINHOEFT, según sus declaraciones, observó que el B/P CRUNIA se aproximaba a ellos por su banda de babor, y que el pesquero encendió las luces súbitamente cuando la distancia que les separaba era apenas de 10 m. Para evitar el abordaje el 2º oficial viró a estribor e hizo señales sonoras y lumínicas. En el puente también se encontraba un marinero.

A las 00:26 horas, se produjo el abordaje entre el B/P CRUNIA y el B/M STEINHOEFT en la posición 43º 40,8'N; 008º 41,3'W a unas 20 millas al NW del faro de la Torre de Hércules. En los gráficos dinámicos proporcionados por SASEMAR (Figura 5), se observa como el buque pesquero corta la proa del buque mercante, sin que el buque mercante modificara su derrota.

A las 00:32 horas, el CCS³ Finisterre escuchó por VHF al pesquero CRUNIA que solicitaba ayuda como consecuencia del abordaje.

A las 00:33 horas, la tripulación del B/M STEINHOEFT comprobó que el buque no tenía vibraciones o ruidos inusuales provenientes del motor principal o de la hélice.

A las 0:37 horas, el B/P CRUNIA informó al CCS Finisterre que habían sido abordados por el B/M BBC STEINHOEFT, habiéndoles producido una vía de agua que creían que podían controlar. El CCS movilizó a la SALVAMAR MIRFAK y al H/S HELIMER 209, para que llevara una bomba de achique al pesquero. Se dieron instrucciones al B/M BBC STEINHOEFT para que se mantuviera a la espera de llegada de los medios de rescate.

A las 00:59 horas, el CCS Finisterre informó que el B/P CRUNIA procedía al puerto de A Coruña y que tenía la vía de agua controlada. El B/M BBC STEINHOEFT informó que no tenía ningún daño ni se observaba contaminación en la zona.

³ Centro de Coordinación de Salvamento.

INFORME CIAIM-21/2017

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

A las 01:15 horas, el B/P CRUNIA se encontraba en la posición 43° 40' N, 008° 41' W, navegando al 155° a 5 nudos. El CCS A Coruña hizo su seguimiento hasta la llegada a puerto.

A las 01:35 horas, se informó al B/M BBC STEINHOEFT y al B/P MARIA ISABEL que ya no era necesaria su presencia en la zona.

A la 01:59 horas, la E/S SALVAMAR MIRFAK al costado del pesquero para coordinar la operación. El H/S HELIMER 209 regresó a la base tras dejar a bordo una bomba de agua.

A las 05:30 horas el B/P CRUNIA atracó en el muelle de la Palloza para descargar las capturas. Posteriormente se dirigió a la dársena de Oza, quedando atracado allí a las 06:12 horas.

El B/P CRUNIA fue inspeccionado a flote en la dársena de Oza del puerto de A Coruña, por inspectores de la Capitanía Marítima de A Coruña apreciándose los siguientes daños:



Figura 6. Daños en el B/P CRUNIA

- Abolladura en el costado de estribor en la zona de proa, entre la cubierta principal y la cubierta superior, a la altura de la matrícula.
- En el pañol de proa se produjo la torsión de alguna de las cuadernas de estribor y sus correspondientes cartelas superiores.
- Vía de agua en la válvula de descarga del circuito de refrigeración del motor auxiliar de estribor.
- Afectación leve de algunos barraganetes de la amurada de estribor y levantamiento del

- revestimiento de la cubierta castillo en dicha zona.
- En el puente, un ordenador resultó dañado y hubo que repararlo. Varios otros equipos se desprendieron de su posición y fue preciso anclarlos nuevamente.

Después del accidente el B/M BBC STEINHOEFT fue sometido a una inspección expandida en el marco del Memorandum de Paris en el puerto de Pasajes, no encontrándose ninguna deficiencia.

* * *

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

4. ANÁLISIS

A continuación, en la Tabla 6, se incluyen los datos de posición (únicamente se representan los minutos de latitud y longitud) y velocidad del AIS de ambos buques correspondientes al entorno horario del accidente. En verde, el instante más cercano al abordaje en ambos buques.

Tabla 6. Datos de posición y velocidad de ambos buques

| CRUNIA | | | | | BBC STEINHOEFT | | | | |
|----------|-----|-----|-----------------|------------------|----------------|------|-----|-----------------|------------------|
| UTC | V | COG | Minutos latitud | Minutos longitud | UTC | V | COG | Minutos latitud | Minutos longitud |
| 22:15:56 | 8,4 | 143 | 42,36016667 | 42,061 | 22:18:57 | 12,6 | 62 | 40,459 | 42,971 |
| 22:18:06 | 8,1 | 143 | 42,11616667 | 41,82466667 | 22:19:58 | 12,7 | 65 | 40,556 | 42,71 |
| 22:19:06 | 8,1 | 144 | 42 | 41,71233333 | 22:20:58 | 12,7 | 65 | 40,65 | 42,447 |
| 22:20:26 | 8,3 | 143 | 41,85283333 | 41,57216667 | 22:21:58 | 12,7 | 63 | 40,746 | 42,188 |
| 22:22:26 | 8,4 | 148 | 41,62883333 | 41,35466667 | 22:22:58 | 12,8 | 66 | 40,838 | 41,924 |
| 22:23:26 | 8,1 | 147 | 41,51966667 | 41,24533333 | 22:23:58 | 12,8 | 68 | 40,931 | 41,66 |
| 22:24:36 | 8 | 143 | 41,39633333 | 41,122 | 22:24:58 | 12,6 | 60 | 41,023 | 41,399 |
| 22:25:36 | 8,1 | 143 | 41,28416667 | 41,02116667 | 22:25:58 | 12,5 | 64 | 41,116 | 41,14 |
| 22:26:47 | 5,9 | 73 | 41,20033333 | 40,88816667 | 22:27:07 | 12,2 | 78 | 41,194 | 40,836 |
| 22:27:47 | 1,2 | 78 | 41,215 | 40,82933333 | 22:28:07 | 12,6 | 78 | 41,239 | 40,555 |
| 22:28:56 | 0,6 | 160 | 41,20766667 | 40,81683333 | 22:29:07 | 12,7 | 78 | 41,281 | 40,266 |

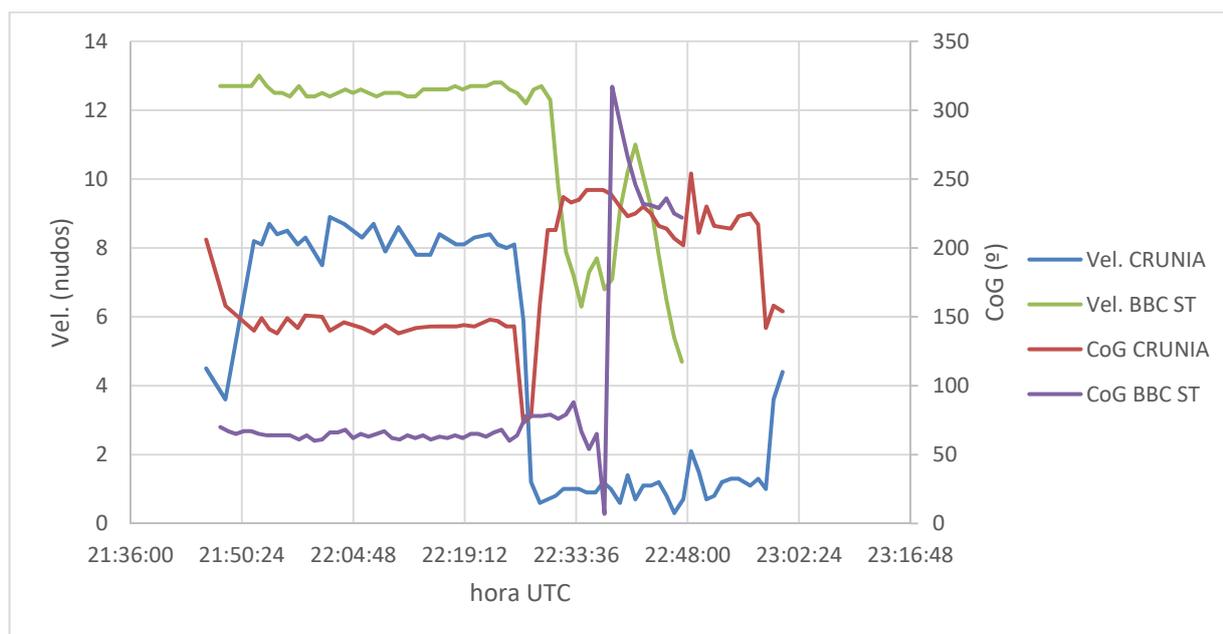


Figura 7. Velocidad y rumbo sobre el fondo de ambos buques

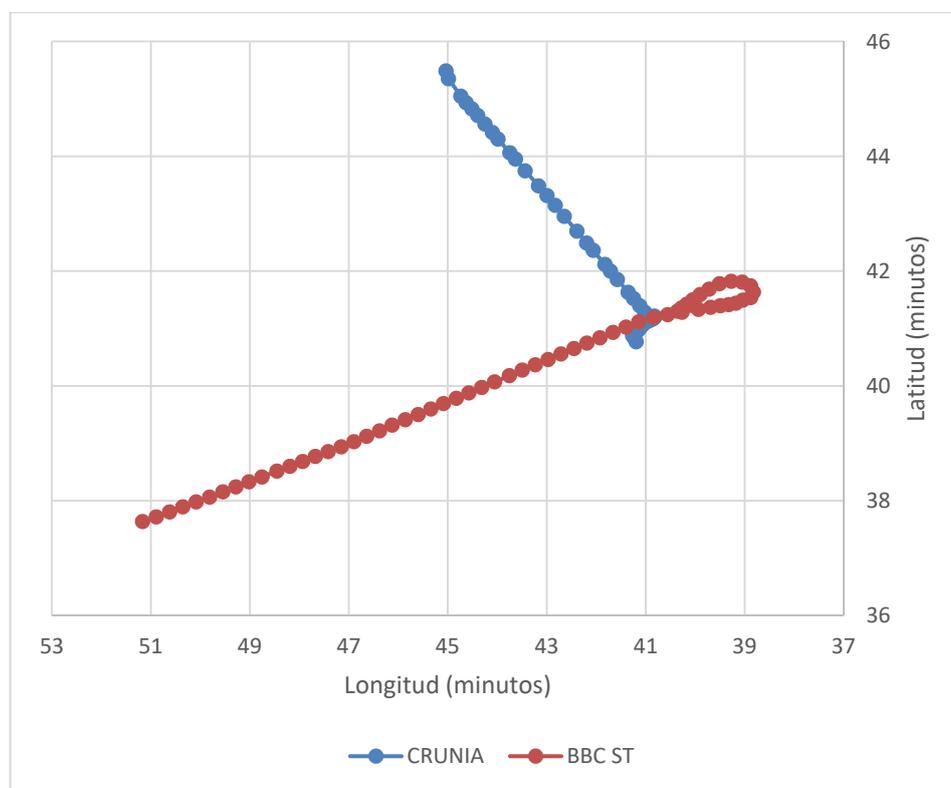


Figura 8. Trayectorias de ambos buques

En la Figura 7 se han representado las gráficas de velocidad y rumbo sobre el fondo (CoG, *Course over Ground*) de ambos buques en los minutos previos y posteriores al accidente. En la Figura 8 se han representado las trayectorias de ambos buques en el intervalo horario del accidente. Estas figuras se han elaborado a partir de los datos AIS de ambos buques.

A la vista de estas tablas y gráficos, se comprueba que en los minutos previos al abordaje ambos buques mantuvieron rumbo y velocidad constantes.

4.1. Prioridad de paso

Los buques se encontraban en situación de cruce. El B/P CRUNIA tenía al B/M BBC STEINHOEFT por el costado de estribor, por lo que atendiendo a la regla 15 del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (RIPA), el pesquero debió apartarse de la derrota del mercante. El mercante, una vez advertido que el pesquero no estaba maniobrando, debió haber maniobrado a su vez, tal como establece la regla 17 del reglamento:

Regla 15: Situación “de cruce”, cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por el costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten evitará cortar la proa.

Regla 17 Maniobra del buque que “sigue a rumbo”

- a. i) Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota de otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad.
ii) No obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este Reglamento.
- b. Cuando, por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar para evitar el abordaje.[...]
- d. La presente Regla no exime al buque que cede el paso, de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

Ninguno de los dos buques maniobró conforme al reglamento. Ambos buques siguieron su trayectoria, sin variar rumbo ni velocidad, hasta el momento del abordaje.

4.2. Otros incumplimientos del RIPA

En la **Regla 5 (Vigilancia)** se indica que todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación de abordaje.

En el mercante, el 2º oficial y el marinero encargados de la guardia declararon no haber detectado al pesquero hasta instantes antes del abordaje, que el pesquero navegaba sin luces, y que encendió éstas unos metros antes del abordaje. Asimismo indicaron que habían sido avisados por el Capitán de la presencia de pesqueros en las proximidades, que había mal tiempo y el oleaje dificultaba la detección de blancos mediante el radar, y que por ello les había advertido de la necesidad de mantener una vigilancia intensa.

Las mencionadas declaraciones ofrecen numerosas dudas, ya que por una parte, el pesquero habría resultado un blanco claro para el radar, ya que se trata de un buque de 25 m de eslora, construido en acero, y el tiempo no era tan malo como para comprometer el uso del radar. También hay que considerar que el pesquero era visible claramente en el AIS. En relación con las luces de navegación, no hay indicios de que las llevaran apagadas y la visibilidad era buena. Todo ello parece dar a entender que la vigilancia del 2º oficial y el marinero encargados de la guardia no era la adecuada.

El patrón del pesquero se encontraba en el puente cumplimentando el diario electrónico de abordaje correspondiente a la marea del día, priorizando, al parecer, dicha actividad frente a la tarea de vigilancia de la navegación que debía realizar.

En la **Regla 7 (Riesgo de abordaje)** se indica que

INFORME CIAIM-21/2017

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados. [...]
- c) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
 - i. Se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable; [...]

Del estudio de los datos del AIS y de los gráficos dinámicos proporcionados por SASEMAR, se observa que a las 22:16:40 UTC horas la derrota del B/P CRUNIA y del B/M STEINHOEFT se cortan, existiendo un riesgo de abordaje.

8 minutos más tarde a las 22:24:40 UTC, no hay variación en el rumbo y velocidad de los buques, por lo que el riesgo de abordaje sigue existiendo. Ambos buques tampoco establecen comunicaciones entre ellos, para comprobar que rumbo van a llevar.

2 minutos más tarde, a las 22:26:50 UTC del día 25 de agosto (00:26:50 hora local del día 26 de agosto), se produce el abordaje entre ambos buques.

* * *

Abordaje entre el pesquero CRUNIA y el buque de carga general BBC STEINHOEFT a unas 20 millas al Noroeste de la Torre de Hércules (A Coruña), el 26 de agosto de 2016

5. CONCLUSIONES

El B/P CRUNIA abordó al B/M BBC STEINHOEFT como consecuencia de un error humano del personal de guardia de ambos buques. No se realizó una vigilancia eficaz por parte del personal encargado de la guardia en navegación de ambos buques, ya que no advirtieron su mutua presencia hasta que el abordaje fue inminente.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesqueros deben ser conscientes de los riesgos de simultanear la guardia de navegación con otras tareas, como el cumplimiento del diario de pesca.

* * *