

Informe técnico S-33/2011

Investigación del abordaje del pesquero EL GALÁN al buque mercante MAYKOP, a 6 millas al suroeste del puerto de Barcelona, el 17 de septiembre de 2009

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, por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y, en lo que proceda, por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. 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.



EL ACCIDENTE

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

El accidente

El 17 de septiembre de 2009, en torno a las 16:00 horas, el buque mercante MAYKOP navegaba al sur del puerto de Barcelona con rumbo 243° y una velocidad de 7,5 nudos, hacia el puerto de Tarragona. El buque pesquero EL GALÁN navegaba con un rumbo 055° , a unos 12 nudos, en dirección al puerto de Barcelona, donde se dirigía tras haber finalizado la jornada de pesca, tal y como consta en los datos transmitidos por la caja azul del pesquero, que registró como hora de finalización de las labores de pesca las 16:08.

De acuerdo con las declaraciones del patrón del pesquero, tras finalizar las labores de pesca puso rumbo al puerto de Barcelona navegando con el sistema de gobierno en automático. El patrón divisó a un buque mercante a unas 4 o 5 millas por su amura de estribor, tras lo que se dispuso a rellenar el diario de pesca con los datos de las capturas obtenidas durante la jornada.

De acuerdo con las declaraciones de la tripulación del B/M MAYKOP, tras abandonar el puerto de Barcelona se encontraban en el puente el primer oficial, que acababa de hacerse cargo de la guardia de navegación, y el contra maestre, para asistirle como serviola. Poco antes de las 16:20 horas, el capitán del B/M MAYKOP subió al puente. El primer oficial tomó una marcación del pesquero de unos 040° abierto por babor, y a 5 millas de distancia. Cuando el pesquero estuvo a 2 millas del buque, los tripulantes del buque emitieron señales acústicas con objeto de llamar su atención y llamaron al pesquero por el canal 16 de VHF, sin obtener respuesta. Seguidamente, como no observaron que el pesquero alterara su rumbo y existía riesgo de que se produjese un abordaje, cambiaron el sistema de gobierno a mano y maniobraron para ponerse al rumbo 270° .

El B/M MAYKOP siguió cayendo a estribor y emitiendo señales acústicas, pero a las 16:29 horas el B/P EL GALÁN abordó con su proa al B/M MAYKOP por el costado de babor, en la posición $41^{\circ} 14,20' N$ y $002^{\circ} 04,28' E$, a 6 millas al suroeste del puerto de Barcelona.

A las 16:34 horas, el capitán del mercante informó del accidente a Salvamento Marítimo por el canal 16 de VHF y, seguidamente, lo hizo el patrón del pesquero.

A consecuencia del impacto, la proa del pesquero quedó gravemente dañada y sus cinco tripulantes sufrieron diversas contusiones. Sin embargo, su pa-



Figura 2. Daños en la proa del pesquero



trón informó a Salvamento Marítimo de que no tenía vía de agua y que no requería asistencia. Seguidamente puso rumbo al puerto de Barcelona siendo escoltado por una patrullera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil que se encontraba en las inmediaciones y por otra embarcación de pesca.

Durante el trayecto, parte de la proa del pesquero se desprendió y el mamparo de colisión quedó al descubierto. También se detectó una vía de agua que fue controlada con ayuda de las bombas de achique.

A las 17:13 horas, el patrón del B/P EL GALÁN solicitó asistencia a Salvamento Marítimo, que movilizó inmediatamente a la embarcación SALVAMAR MINTAKA. Pese a la gravedad de los daños, el pesquero pudo llegar a puerto por sus propios medios, quedando atracado a las 18:10 horas. Los cinco tripulantes fueron evacuados a distintos centros hospitalarios para el tratamiento de las contusiones sufridas a causa del impacto.

El B/M MAYKOP sufrió un boquete de 2 x 2 m en el costado de babor a proa de la cuaderna maestra, que afectó a los tanques de lastre lateral y doble fondo nº 3, así como daños en el trancañil, amurada, y en una tubería de contraincendios.

Tras el accidente el B/M MAYKOP se escoró 5° a babor y su capitán puso rumbo al puerto de Barcelona para evaluar los daños sufridos con más precisión. Tras embarcar el práctico, el buque realizó la maniobra de atraque en el puerto de Barcelona con la ayuda de un remolcador, quedando atracado estribor al muelle a las 18:15 horas.

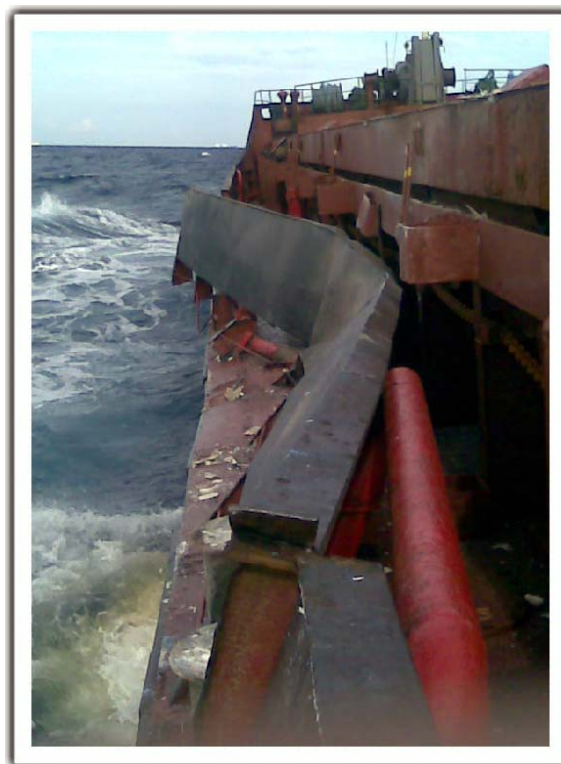


Figura 3. Daños en el costado de babor del B/M MAYKOP

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 4. Pesquero EL GALÁN

El buque pesquero EL GALÁN

El B/P EL GALÁN es un pesquero de arrastre con bandera española, con base en el puerto de Barcelona, que entró en servicio en octubre de 2006.

Está construido con poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV). Tiene una eslora total de 26,3 m, una manga de 6,56 m, un puntal de 3,44 m y un arqueo bruto (GT) de 90,25. El sistema de propulsión cuenta con un motor diesel de 312,5 kW de potencia a 1.480 rpm.

En el momento del accidente todos los certificados del pesquero estaban en vigor y disponía de una licencia de pesca para operar en el Caladero Nacional del Mediterráneo en la modalidad de arrastre de fondo.

Desde su puesta en servicio, el pesquero es propiedad al 50% de dos personas que ejercen la explotación comercial del pesquero como armadores.

En el momento del accidente su tripulación estaba compuesta por cinco miembros: el patrón, el segundo patrón y tres marineros. Todos ellos contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones.

Cabe reseñar que, pese a lo indicado en la Resolución de Despacho de fecha 1 de septiembre de 2009, las funciones a bordo del patrón y del segundo patrón estaban intercambiadas, de tal manera que quien ejercía el mando realmente estaba enrolado como segundo patrón, dándose además la circunstancia de que era copropietario del pesquero. Es por ello que las referencias que se hacen en este informe al "patrón" deben entenderse referidas a la persona que ejercía el mando, y no a la que figuraba en la lista de tripulantes con el cargo de patrón al mando.

Las funciones de jefe de máquinas eran realizadas por los dos patrones ya que ambos disponían de la titulación de patrón costero polivalente que les habilita para ejercer el mando y la jefatura de máquinas del pesquero de forma simultánea.

El buque mercante MAYKOP

El B/M MAYKOP es un mercante de carga general con bandera de Rusia, construido en el año 1973. La eslora total del buque es de 113,79 m, la manga de 13 m, el puntal de 5,5 m y el arqueo bruto (GT) de 2.516. Está propulsado por dos motores diesel con una potencia total de 1.030 kW. En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor.

El buque es propiedad de la compañía DIALOG CO LTD y su explotación corre a cargo de la sociedad KADRY JOINT STOCK CO.

La tripulación del buque estaba compuesta por trece miembros: el capitán, tres oficiales de cubierta, el jefe de máquinas, dos oficiales de máquinas, un electricista, un contraatastere, dos marineros, un engrasador y un cocinero. Todos ellos contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones.



Figura 5. Buque MAYKOP

Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento de componente S de fuerza 3 en la escala Beaufort (7 a 10 nudos), con buena visibilidad y marejada.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

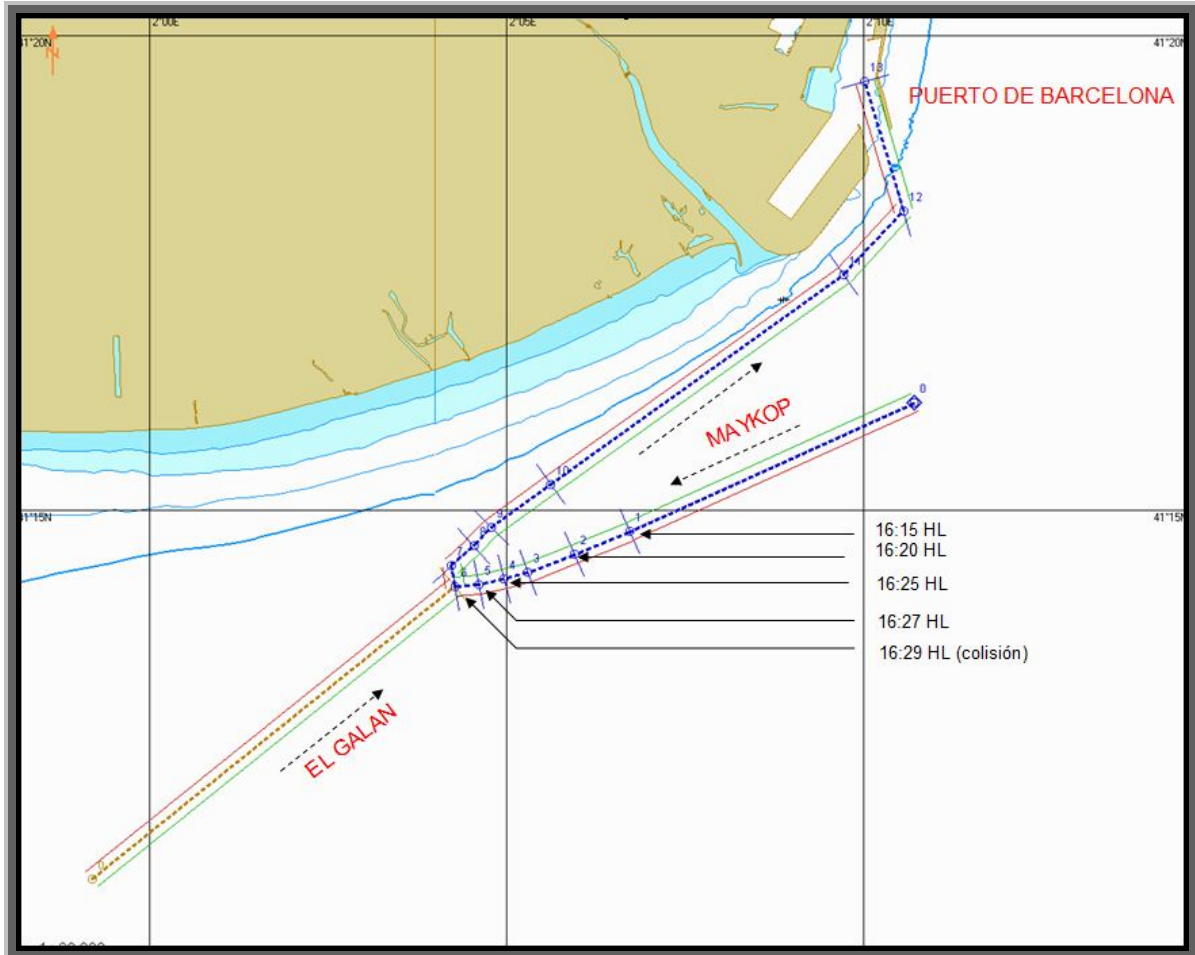


Figura 6. Reconstrucción de la derrota de los buques durante el accidente.

El patrón del pesquero EL GALÁN declaró haber divisado un buque por su amura de estribor, pese a lo cual se dispuso a rellenar el diario de pesca en el extremo de estribor del puente, junto a los equipos de megafonía y de radiocomunicaciones. Dicho lugar, según sus declaraciones, ofrecía un ángulo de visión ciego para advertir la aproximación de cualquier buque que demorase por dicha banda.

Se dispone de una copia de un vídeo grabado por un miembro de la tripulación del mercante, de 25 segundos de duración, que recoge el momento del abordaje desde 10 segundos antes del impacto hasta 15 segundos después. En la Figura 7 se muestran algunas imágenes obtenidas de este vídeo.

Sobre la base de dicho vídeo, de los datos del sistema de identificación automática (SIA) registrados por el Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona, de los datos de la caja azul del pesquero proporcionados por la Subdirección General de Inspección Pesquera, y de las declaraciones de las tripulaciones, se pueden establecer los siguientes hechos:



Figura 7. Secuencia de imágenes del accidente



- A las 16:08 horas, el pesquero se encontraba en una posición 41° 11,12' N, 001° 59,20' E. A las 16:29 horas se produjo el abordaje en la posición 41° 14,20' N, 002° 04,28' E. Por tanto, en los minutos anteriores el B/P EL GALÁN navegó a un rumbo promedio de 051° y una velocidad media superior a 12 nudos. Por tanto El B/P EL GALÁN no tenía consideración de buque dedicado a la pesca, sino de buque en navegación. Ello es corroborado por el hecho de que en el momento de la colisión tiene las puertas de arrastre izadas y estibadas.
- El B/P EL GALÁN no varió su rumbo y velocidad hasta el momento de la colisión.
- El B/M MAYKOP viró a estribor minutos antes de la colisión al objeto de evitarla.
- El mercante alertó de su presencia por medio de señales acústicas del pito, por lo menos durante los diez segundos anteriores a la colisión, como se aprecia en el vídeo. Dada la proximidad del pesquero, necesariamente dichas señales tuvieron que ser advertidas por su tripulación.
- En los segundos posteriores a la colisión, se aprecia que sigue saliendo humo denso por la exhaustación del pesquero, y que su hélice aparentemente sigue proporcionando empuje.
- No hay constancia de comunicaciones por VHF entre los dos buques antes del abordaje.

De todo lo anterior, esta Comisión ha concluido que el abordaje se produjo a consecuencia de que no se estaba manteniendo una eficaz vigilancia visual y auditiva en el puente del B/P EL GALÁN, tal como exige la Regla 5 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972 (RIPA), y que el B/M MAYKOP no adoptó adecuadamente lo prescrito por las Reglas 8 (Maniobras para evitar el abordaje) y 36 (Señales para llamar la atención) del mismo Reglamento.

* * *



RECOMENDACIONES

A la vista de las conclusiones alcanzadas, para evitar abordajes similares, sólo cabe exigir el estricto cumplimiento del Reglamento internacional para prevenir los abordajes de 1972 en su forma enmendada, manteniendo el adecuado nivel de alerta en la mar.

* * *