



INFORME CIAIM-09/2014

Abordaje entre el catamarán FLIPPER I y la embarcación de pesca SAN BENITO, a 3 millas al sureste de Arenys de Mar (Barcelona), el 25 de junio de 2013

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el artículo 265 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobada por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio.

El único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.

Abordaje entre el catamarán FLIPPER I y la embarcación de pesca SAN BENITO, a 3 millas al sureste de Arenys de Mar (Barcelona), el 25 de junio de 2013



Figura 1. Embarcación de pesca SAN BENITO



Figura 2. Embarcación de recreo FLIPPER I



Figura 3. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 25 de junio de 2013 a las 14:45 horas se produjo el abordaje entre la embarcación de pesca (E/P) SAN BENITO, que navegaba hacia el puerto de Arenys de Mar, y la embarcación de recreo (E/R) FLIPPER I, que navegaba paralela a la costa hacia Palamós. Como consecuencia del abordaje el pesquero se hundió y la embarcación de recreo sufrió daños leves. Los dos tripulantes del pesquero fueron rescatados por la embarcación de recreo y llevados a puerto.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 25 de junio de 2013. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente muy grave" 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 aprobado por la CIAIM en su reunión de 12 de marzo de 2014 y publicado en julio de 2014.

* * *

Abordaje entre el catamarán FLIPPER I y la embarcación de pesca SAN BENITO, a 3 millas al sureste de Arenys de Mar (Barcelona), el 25 de junio de 2013

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	SAN BENITO	FLIPPER I
Pabellón / registro	España	Francia
Identificación	Matrícula de Barcelona 3ª BA-3-1960 NIB:21184	Número de serie FR-FPA 14127B404
Tipo	Pesquero de arrastre	Embarcación de recreo tipo catamarán
Características principales	Eslora total 10,76 m Manga 3,32 m Tonelaje de arqueado 4,62 TRB Material de casco: madera Propulsión: motor diésel de 23,53 kW	Eslora total 13,04 m Manga 6,98 m Arqueo bruto 32,46 GT Material de casco: PRFV Propulsión: 2 motores diésel de 29,41 kW cada uno
Propiedad y gestión	La embarcación es propiedad del patrón al mando	La embarcación es propiedad del patrón al mando
Lugar de construcción	Construida en el año 1940 en astilleros "Xavier Mulliez François"	Construida en el año 2004 en astilleros Fontaine Pajot en Aigrefeuille, Francia
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes	No aplicable

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista a Arenys de Mar (Barcelona)	Salida: Port Ginesta, Castelldefels (Barcelona) Llegada: Palamós (Girona)
Tipo de viaje	Pesca local	Recreo
Información relativa a la carga	Pesca del día	No aplicable
Dotación	Dos tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.	Cuatro personas: Patrón y tres pasajeros.
Documentación	El armador no había refrendado la última autocertificación anual. El pesquero había sido despachado.	La embarcación disponía de un título de navegación expedido por Francia y de un certificado de seguro.

INFORME CIAIM-09/2014

Abordaje entre el catamarán FLIPPER I y la embarcación de pesca SAN BENITO, a 3 millas al sureste de Arenys de Mar (Barcelona), el 25 de junio de 2013

Tabla 3. Información relativa al suceso

Nombre	SAN BENITO	FLIPPER I
Tipo de accidente o incidente	Abordaje	
Fecha y hora	25 de junio de 2013, 14:45 hora local	
Localización	41° 32,6' N; 002° 36,5' E	
Operaciones del buque y tramo del viaje	En tránsito	En tránsito
Lugar a bordo	Proa y amura de babor	Proa y amura de estribor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación	Rotura y abolladura de elementos metálicos en la proa y raspaduras en el casco de estribor, zona de proa y amura
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	Beaufort fuerza 2 (4 a 6 nudos) del SSW
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	<ul style="list-style-type: none"> • Protección Civil y Emergencias 112 de Cataluña • SASEMAR • Centro Operativo de Servicios de la Guardia Civil • Cruz Roja
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • L/S¹ TRITON, de SASEMAR • E/S² SALVAMAR MINTAKA, de SASEMAR
Rapidez de la intervención	Inmediata, tras la notificación del accidente
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos
Resultados obtenidos	Recogida de restos del pesquero, de la radiobaliza y de la balsa salvavidas

¹ L/S: Lancha de salvamento

² E/S: Embarcación de salvamento

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.

El día 25 de junio de 2013 a las 06:00 horas, la E/P SAN BENITO, partió del puerto de Arenys de Mar, con un patrón y un marinero a bordo.

A las 14:30 horas, una vez finalizada la jornada de pesca, la embarcación emprendió el regreso a puerto, a una velocidad aproximada de entre 6 y 7 nudos. El patrón, según sus declaraciones, vigilaba la navegación, entrando y saliendo del puente, mientras supervisaba la labor del marinero, que se encontraba en popa clasificando el pescado y arranchando las redes. El pesquero navegaba con ayuda del piloto automático y del radar, que reflejaba gran número de embarcaciones.

El mismo día, el catamarán FLIPPER I, con 4 personas a bordo, partió del puerto de Ginesta (Castelldefels) con destino a Palamós. Según las declaraciones de su patrón al mando, se encontraban navegando a vela, a una velocidad de unos 4 nudos, paralelos a la costa con el piloto automático, cuando divisó a 2 millas de su posición un pesquero que se aproximaba por su banda de estribor. El patrón del catamarán, aseguró que el puente del pesquero se encontraba vacío y que maniobró en un intento de evitar el abordaje.

A las 14:45 horas, los tripulantes del pesquero notaron un gran impacto en la amura de babor, al penetrar el casco de estribor del catamarán en su casco, rompiendo gran número de tablas en la amura y en su costado de babor. El catamarán sufrió rotura y abolladuras de elementos metálicos en la proa y raspaduras y restos de pintura en el casco de estribor en la zona de proa y amura.



Figura 4. Desperfectos en el catamarán FLIPPER I



Figura 5. E/P SAN BENITO tras su reflotamiento

El patrón del pesquero afirmó que, aunque había identificado al catamarán cuando sonó la alarma del radar indicando su presencia, no lo vio aproximarse por babor en el momento del impacto, ya que se encontraba en el costado de estribor junto al puente de gobierno.

Abordaje entre el catamarán FLIPPER I y la embarcación de pesca SAN BENITO, a 3 millas al sureste de Arenys de Mar (Barcelona), el 25 de junio de 2013

Los tripulantes del pesquero manifestaron que en el momento del abordaje el catamarán navegaba a motor con la vela mayor parcialmente desplegada, parando los motores propulsores tras el impacto.

El patrón del pesquero observó los daños producidos por el abordaje y tras percatarse de que había riesgo de hundimiento, paró el motor propulsor y ambos tripulantes se lanzaron al agua. El pesquero se hundió, dos minutos tras el impacto, en la posición 41° 32,6' N; 002° 36,5' E, a 42 m de profundidad.

Los dos naufragos subieron al catamarán por la escalerilla situada a popa.

A las 15:00 horas, una vez a bordo de la embarcación de recreo, el patrón del pesquero avisó con su teléfono móvil al servicio de Protección Civil y Emergencias (112) de Cataluña, que le puso en comunicación con el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Barcelona. El patrón del pesquero informó de que se encontraban bien y que se dirigían hacia Arenys de Mar.

A las 15:11 horas, se activó la radiobaliza de la E/P SAN BENITO en la latitud 41° 32,6 'N y en la longitud 002° 36,5'E.

A las 15:45 horas, el catamarán FLIPPER I llegó al puerto, donde esperaba personal de la Cruz Roja para valorar el estado de los naufragos.

A las 16:15 horas, la lancha de salvamento L/S TRITON partió del puerto de Arenys de Mar hacia la zona donde se había producido el hundimiento.

Una hora más tarde, informó de la localización de la balsa salvavidas del pesquero flotando cerrada y envuelta en plástico, en la latitud 41° 33,49' N y en la longitud 002° 35,6' E.

A las 17:34 horas, la L/S TRITON notificó la localización de la radiobaliza en la latitud 41° 33,3' N y en la longitud 002° 35,15' E. Dos minutos más tarde se movilizó a la E/S SALVAMAR MINTAKA, para que ayudara en la recogida de restos del naufragio.

El día 29 de junio de 2013, la E/P SAN BENITO fue reflatada y remolcada hasta el puerto de Arenys de Mar.

4. ANÁLISIS

La Regla 5 "Vigilancia" del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (RIPA), establece 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 y el riesgo de abordaje"*.

La Regla 15 "Situación de cruce" establece que *" cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa"*.

La Regla 17 "Maniobra del buque que sigue a rumbo" establece:

Abordaje entre el catamarán FLIPPER I y la embarcación de pesca SAN BENITO, a 3 millas al sureste de Arenas de Mar (Barcelona), el 25 de junio de 2013

- Cuando uno de los dos buques deba mantenerse apartado de la derrota de otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad;
- 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.
- Cuando, por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre 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.
- La presente Regla no exime al buque que cede el paso, de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

La Regla 18 "Obligaciones entre categorías de buques", indica que "los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de un buque en navegación a vela".

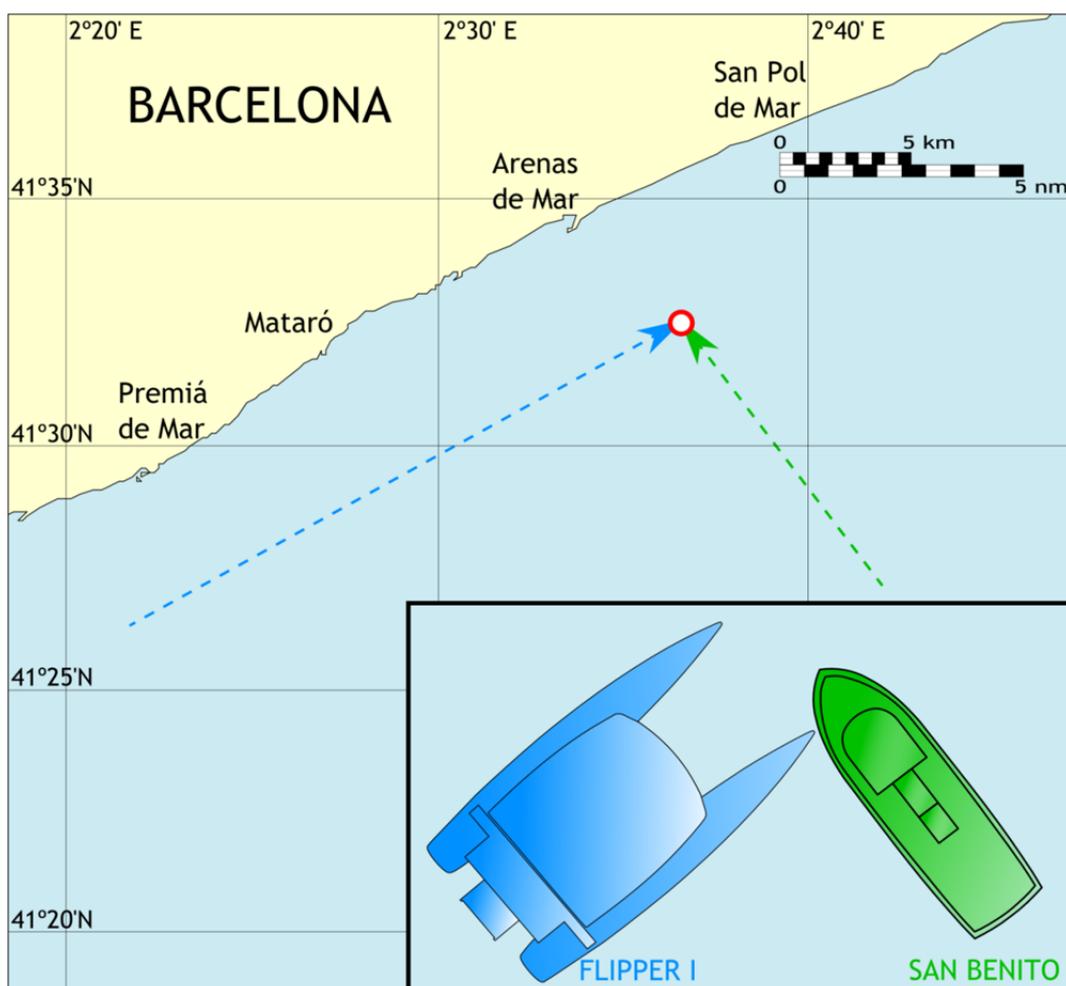


Figura 6. Esquema del abordaje producido entre ambas embarcaciones

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento del accidente eran buenas. Según el patrón del pesquero, éste navegaba con el piloto automático a una velocidad de 6 a 7 nudos y con el radar conectado, donde se veían gran número de embarcaciones.

De la documentación y testimonios disponibles no se puede concluir si la embarcación de recreo navegaba a vela o a motor. Según las reglas del RIPA si la E/R FLIPPER I navegaba a motor debería de haber cedido el paso a la E/P SAN BENITO al aproximarse por su costado de estribor, pero por el contrario si la embarcación de recreo hubiera estando navegando a vela, sería la embarcación de pesca la que la debería de haber cedido el paso.

Lo que sí parece desprenderse de las declaraciones de ambos patrones es que el riesgo de abordaje existió desde bastantes minutos antes del accidente: ambos manifestaron navegar con el piloto automático a una velocidad constante. Por tanto, de haber realizado una vigilancia eficaz, ambos patrones deberían haber sido conscientes del riesgo de abordaje con antelación suficiente para evitar el accidente.

No obstante, el patrón del pesquero declaró que después de identificar el catamarán cuando sonó la alarma del radar, no le volvió a prestar atención hasta instantes antes del abordaje, lo que significa que no estaba realizando una vigilancia eficaz de la navegación.

El patrón de la embarcación de recreo tampoco atendió la guardia en navegación. Aunque manifestó que vio al pesquero cuando se encontraba a 2 millas de su posición, no consta que tomara ninguna acción para evitar el abordaje, como pasar el gobierno a manual o advertir de su presencia mediante señales acústicas o por el VHF, confiando la posibilidad de evitar el abordaje únicamente a su preferencia de paso al navegar a vela. A pesar de que declaró haber maniobrado para evitar el abordaje, no lo consiguió. Dada la maniobrabilidad del catamarán, y que sus daños son coherentes con un choque con su proa, se concluye que la maniobra evasiva habría tenido lugar muy pocos segundos antes del abordaje. Es posible, por tanto, que el patrón de la embarcación de recreo no efectuara un seguimiento continuo de la derrota del pesquero, y que no realizara inicialmente una evaluación de la posibilidad de abordaje hasta que el pesquero estuvo demasiado cerca.

5. CONCLUSIONES

El abordaje entre la E/P SAN BENITO y la E/R FLIPPER fue consecuencia de una falta de vigilancia eficaz durante la navegación por parte de los patrones del pesquero y del catamarán. El patrón de la embarcación de recreo se percató de que existía riesgo de abordaje cuando éste fue inevitable, mientras que el patrón del pesquero lo hizo en el momento que este se produjo.

En este accidente se han identificado los siguientes eventos accidentales y sus correspondientes factores contribuyentes:

1. El patrón de la embarcación de recreo no atendió la guardia en la navegación. Factores contribuyentes:
 - a) Falta de concienciación en materia de seguridad.

b) Falta de responsabilidad en labores de vigilancia.

2. El patrón del pesquero descuidó la guardia de navegación. Factores contribuyentes:

- a) Falta de concienciación en materia de seguridad.
- b) Falta de responsabilidad en labores de vigilancia.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A los patrones de ambas embarcaciones:

Que revisen las disposiciones del RIPA, especialmente las reglas dedicadas a la vigilancia de la navegación.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Un abordaje con buenas condiciones meteorológicas y buena visibilidad, en el que los patrones de ambas embarcaciones tuvieron tiempo sobrado para evaluar el riesgo de abordaje y planificar el cruce de sus respectivas embarcaciones, pone de manifiesto el desinterés o menosprecio de los patrones hacia las disposiciones del RIPA.

* * *