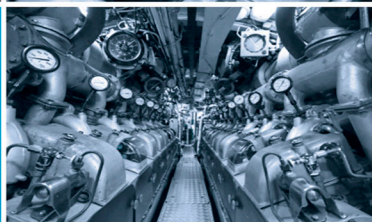
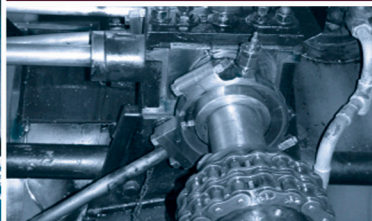
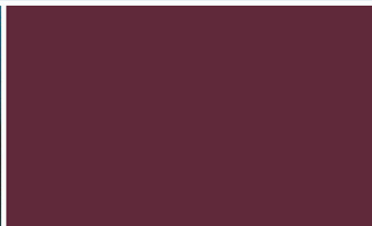


INFORME TÉCNICO A-36/2011

Investigación del abordaje del pesquero RIO HUELVA UNO al pesquero PEIX MAR TREINTA, a 30 millas de la costa de Senegal, el 30 de junio de 2009



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

Informe técnico

A-36/2011

**Investigación del abordaje del pesquero
RIO HUELVA UNO al pesquero PEIX MAR TREINTA,
a 30 millas de la costa de Senegal,
el 30 de junio de 2009**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-11-177-4
NIPO LÍNEA: 161-11-176-9
Depósito legal: M. 46343-2011
Imprime: Centro de Publicaciones

La versión electrónica de este informe puede consultarse en la página web www.ciaim.es

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

Tel.: +34 91 535 79 03
Fax: +34 91 535 89 47

E-mail: ciaim@fomento.es
<http://www.ciaim.es>

Plaza de Juan Zorrilla, 2, 1.º
28003 Madrid (España)



ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 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.



ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS	6
LISTA DE TABLAS	7
GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, SÍMBOLOS Y TÉRMINOS	8
SINOPSIS	9
Capítulo 1. LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN	10
1.1. Introducción	10
1.2. Investigación	10
1.3. Recopilación de información	10
Capítulo 2. INFORMACIÓN FACTUAL	11
2.1. El buque RIO HUELVA UNO	11
2.2. El buque PEIX MAR TREINTA	14
2.3. Condiciones meteorológicas y marítimas	15
Capítulo 3. EL ACCIDENTE	16
3.1. Antecedentes	16
3.2. El accidente	16
Capítulo 4. ANÁLISIS	18
4.1. Análisis del accidente	18
4.2. Dotaciones de los buques pesqueros y controles ejercidos por las Administraciones Públicas	20
Capítulo 5. CONCLUSIONES	22
Capítulo 6. RECOMENDACIONES	23
Apéndice 1. Normativa de referencia	24
Anexo 1. Summary in English	25
Anexo 2. Órganos de la CIAIM	27



LISTA DE FIGURAS

Figura 1.	Localización del accidente	9
Figura 2.	Pesquero RIO HUELVA UNO	11
Figura 3.	Pesquero PEIX MAR TREINTA	13
Figura 4.	Derrotas seguidas por los pesqueros desde las 00:13 horas del día 30 de junio	19



LISTA DE TABLAS

Tabla 1.	Características principales del pesquero RIO HUELVA UNO	11
Tabla 2.	Estado de los certificados del pesquero RIO HUELVA UNO	12
Tabla 3.	Títulos y certificados del patrón del pesquero RIO HUELVA UNO	13
Tabla 4.	Títulos y certificados del segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO	13
Tabla 5.	Características principales del pesquero PEIX MAR TREINTA	14
Tabla 6.	Estado de los certificados del pesquero PEIX MAR TREINTA	14
Tabla 7.	Títulos y certificados del patrón del pesquero PEIX MAR TREINTA	15
Tabla 8.	Situaciones de los pesqueros desde las 00:13 horas del día 30 de junio	18



GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS, SÍMBOLOS Y TÉRMINOS

AEMET	: Agencia Estatal de Meteorología.
AETINAPE	: Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros.
ARPA	: Siglas en inglés de <i>Automatic Radar Plotting Aid</i> , o ayuda de punteo radar automático.
Caja azul	: Equipo del sistema de localización vía satélite de buques pesqueros de más de 15 metros de eslora, que transmite y almacena los datos necesarios para ejercer el control de la actividad pesquera y el esfuerzo pesquero por el Centro de Seguimiento de Pesca dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
CEDEX	: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
CEHIPAR	: Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.
CIAIM	: Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
COIN	: Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.
RIPA	: Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.
COMME	: Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española.
ISM	: Instituto Social de la Marina.
SOLAS	: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.
UTC	: <i>Universal Time Coordinated</i> . Tiempo universal coordinado.



SINOPSIS

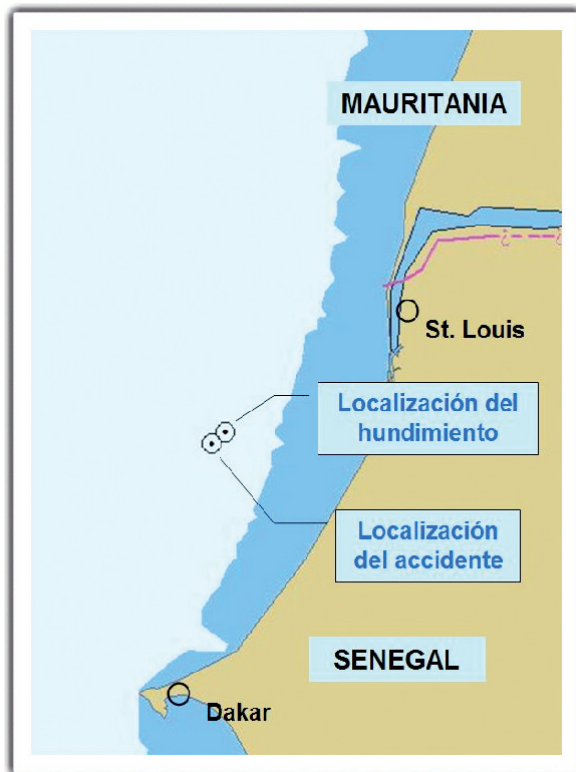


Figura 1. Localización del accidente

El accidente

El día 30 de junio de 2009, el pesquero PEIX MAR TREINTA, se encontraba parado a 30 millas de la costa de Senegal realizando labores de mantenimiento en el motor propulsor cuando a las 03:00 horas fue abordado por el pesquero RIO HUELVA UNO.

No se produjeron heridos de consideración entre los tripulantes de los dos pesqueros pero sí importantes daños en el casco del pesquero PEIX MAR TREINTA. El bulbo perforó el forro del costado de estribor permitiendo el embarque masi-

vo de agua en la bodega de carga. Tras conectar los medios de achique el patrón decidió en un primer momento poner rumbo al puerto de Dakar (Senegal), pero posteriormente cambió de rumbo en demanda del pesquero PEIX MAR TREINTAYUNO, de la misma compañía, que tenía una bomba sumergible que podría ayudar a contener la inundación y aumentar la estabilidad. El pesquero fue escoltado en todo momento por el pesquero Rio Huelva Uno.

Sobre las 05:30 horas, mientras el pesquero maniobraba para encontrarse con el pesquero PEIX MAR TREINTAYUNO, la entrada de agua se hizo más acusada. El pesquero comenzó a escorar a estribor y a perder la estabilidad por lo que el patrón dio orden de arriar las balsas salvavidas y proceder a abandonar el pesquero. Las balsas salvavidas arriadas fueron recogidas por los pesqueros Rio Huelva Uno y PEIX MAR TREINTAYUNO, sin que los tripulantes del pesquero hundido sufrieran daños.

El pesquero se hundió momentos después, alrededor de las 06:00 horas, en la posición geográfica de latitud 14° 44,53' N y longitud 017° 10,83' W.

Conclusiones principales

A la vista de los resultados de la investigación realizada, la Comisión ha alcanzado las siguientes conclusiones:

- La causa principal del accidente fue que el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO no mantuvo una eficaz vigilancia visual y auditiva durante la guardia de navegación.
- La mayoría de los miembros de las dotaciones de los pesqueros RIO HUELVA UNO y PEIX MAR TREINTA no reunían los requisitos exigidos por la normativa nacional para ser enrolados en estos buques pesqueros.





Capítulo 1. LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

La investigación del accidente de los buques pesqueros RIO HUELVA UNO y PEIX MAR TREINTA ha sido llevada a cabo por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), Órgano Colegiado adscrito a la Secretaría General de Transportes, encargado de realizar la investigación técnica de:

- Los accidentes y los incidentes marítimos producidos en o por buques civiles españoles.
- Los accidentes y los incidentes marítimos producidos en o por buques civiles extranjeros cuando se produzcan dentro de las aguas interiores o en el mar territorial español y de los que ocurran fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración.

La CIAIM y la investigación de los accidentes e incidentes marítimos se regulan por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 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.

La investigación realizada por la CIAIM se ha limitado a establecer las causas técnicas que produjeron el accidente, así como a formular recomendaciones que permitan la prevención de accidentes en el futuro.

1.2. Investigación

Las labores de investigación han sido realizadas por personal de la Secretaría de la CIAIM.

Con fecha 18 de octubre de 2011, el Pleno de la CIAIM, constituido por los miembros que se detallan en el Anexo 2 de este informe, aprobó por unanimidad el contenido del mismo, así

como las conclusiones y recomendaciones en él obtenidas.

1.3. Recopilación de información

Para recopilar información durante la investigación del accidente, la CIAIM ha contado con la colaboración de las capitanías marítimas de Avilés, Vigo y Huelva, de la Dirección General de la Marina Mercante, y de las empresas armadoras de los buques implicados.

La documentación utilizada para la realización de este informe ha sido:

- Protesta de avería del patrón del buque PEIX MAR TREINTA ante el Consulado General de España en Dakar (Senegal).
- Protesta de avería del patrón del buque RIO HUELVA UNO ante el Consulado General de España en Dakar (Senegal).
- Declaración del patrón del buque PEIX MAR TREINTA ante funcionarios de la Capitanía Marítima de Huelva.
- Acta de manifestación del patrón del buque RIO HUELVA UNO ante notario del Ilustre Colegio de Galicia.
- Declaraciones de los tripulantes ante investigadores de la CIAIM.
- Informes de las posiciones recibidas de las cajas azules de los pesqueros, facilitados por la Subdirección General de Inspección Pesquera de la Secretaría General del Mar.
- Informe de la Agencia Nacional de Asuntos Marítimos de Senegal.
- Consulta del censo de flota pesquera operativa.
- La siguiente documentación de los buques:
 - Hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras.
 - Certificados reglamentarios.
 - Resolución de Despacho.
 - Lista de tripulantes (sólo del pesquero PEIX MAR TREINTA).





Figura 2. Pesquero RIO HUELVA UNO

2.1. El buque RIO HUELVA UNO

El buque RIO HUELVA UNO es un pesquero de bandera española, con puerto base en Marín (Pontevedra), dedicado a la pesca de arrastre de fondo en diversos caladeros de aguas internacionales y terceros países.

Desde su puesta en servicio, el buque es propiedad de la misma sociedad mercantil, quien además ejerce la explotación comercial del pesquero.

Sus características principales se presentan en la tabla siguiente:

Tabla I. Características principales del pesquero RIO HUELVA UNO

Nombre del buque	RIO HUELVA UNO
Constructor	ASTILLEROS ARMÓN, S.A.
Nº de construcción	517
Año de construcción	2000
Matrícula	3ª-HU-2-9-00
Indicativo de llamada	EA4704
Clasificación nacional de buques	GRUPO III, CLASE R-1
NIB	224297
Código del buque en la flota pesquera de la U.E.	ESP24769
Material del casco	Acero
Eslora total	28 m
Eslora (L)	23,34 m
Eslora entre perpendiculares	22,5 m
Manga	7,5 m
Puntal	3,3 m
Calado máximo	3,844 m
Arqueo (GT)	228,1
Arqueo (TRB)	98
Motor	CATERPILLAR 3512-DITA
Potencia propulsora	316,2 kW (430,03 CV)



2.1.1. *Certificados y observaciones*

Según consta en la base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, el bu-

que tenía todos sus certificados en vigor en el momento del accidente. En la siguiente tabla se presenta el estado de dichos certificados:

Tabla 2. Estado de los certificados del pesquero RIO HUELVA UNO

Certificado	Fechas	
Certificado de navegabilidad para embarcaciones menores de 24 metros de eslora	Expedición	03/11/2008
	Caducidad	10/11/2009
Acta de pruebas de estabilidad	Expedición	09/11/2000
Certificado nacional de arqueo (GT) para embarcaciones de pesca cuya eslora total sea igual o mayor de 15 metros y aquellas cuya eslora (L) sea menor de 24 metros	Expedición	17/11/2000
Certificado nacional de francobordo (1930)	Expedición	17/11/2004
	Caducidad	10/11/2009
Certificado nacional de seguridad del equipo	Expedición	03/11/2008
	Caducidad	15/10/2010
Certificado de reconocimiento de material náutico	Expedición	03/11/2008
	Caducidad	15/10/2010
Certificado de seguridad radioeléctrica e Inventario de equipamiento radioeléctrico y de radionavegación	Expedición	17/09/2008
	Caducidad	16/09/2009
Certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente	Expedición	03/11/2008
	Caducidad	15/10/2013
Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica	Expedición	03/11/2008
	Caducidad	15/10/2012
Certificado de valoración	Expedición	22/12/2000

2.1.2. *La tripulación*

La Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución del Director General de fecha del 28 de febrero de 2005, aprobó un cuadro de tripulación mínima de seguridad para el buque de siete tripulantes: patrón, primer oficial, jefe de máquinas, tres marineros y un engrasador.

El buque fue despachado en el puerto de Marín (Pontevedra) para la pesca en aguas de Mauritania, el 24 de octubre de 2006, con siete tripulantes de nacionalidad española: patrón, segundo patrón, jefe de máquinas, segundo mecánico, contraestre y dos marineros.

Sin embargo, en el momento de producirse el siniestro sólo se encontraban embarcados dos tripulantes españoles, desconociéndose la titulación profesional del resto de los tripulantes. Se-

gún consta en el informe de la Agencia Nacional de Asuntos Marítimos de Senegal, había embarcados un total de diecinueve tripulantes de diversas nacionalidades: española (patrón y segundo patrón), mozambiqueña (jefe de máquinas), senegalesa (diez marineros), y el resto sin identificar (un contraestre, dos marineros, dos engrasadores y un cocinero).

No se ha podido acreditar la identidad y la titulación profesional de los tripulantes que se encontraban embarcados, con excepción de los tripulantes españoles, ya que la compañía armadora no ha proporcionado estos datos a la Comisión pese a las reiteradas solicitudes que se le han hecho.

Los títulos profesionales y los certificados de especialidad de los dos tripulantes españoles embarcados están recogidos en las siguientes tablas:



Tabla 3. Títulos y certificados del patrón del pesquero RIO HUELVA UNO

Títulos y certificados	Fechas	
	Expedición	Caducidad
Patrón de primera clase de pesca litoral	Expedición	23/03/1988
	Caducidad	01/10/2009
Formación básica	Expedición	01/10/2004
Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima	Expedición	25/08/1999
	Caducidad	19/01/2014
Avanzado en lucha contra incendios	Expedición	07/02/1997
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	Expedición	07/02/1997
Básico de lucha contra incendios	Expedición	11/11/1993
Básico de supervivencia en la mar	Expedición	11/11/1993

Tabla 4. Títulos y certificados del segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO

Títulos y certificados	Fechas	
	Expedición	Caducidad
Patrón de primera clase de pesca litoral	Expedición	29/11/2005
	Caducidad	14/11/2010
Formación básica	Expedición	21/11/2003
Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima	Expedición	05/12/2000
	Caducidad	04/04/2013
Avanzado en lucha contra incendios	Expedición	27/02/1998
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	Expedición	03/10/1997
Básico de lucha contra incendios	Expedición	07/01/1994
Básico de supervivencia en la mar	Expedición	07/01/1994
Formación sanitaria avanzada	Expedición	10/11/2006



Figura 3. Pesquero PEIX MAR TREINTA



2.2. El buque PEIX MAR TREINTA

El buque PEIX MAR TREINTA era un pesquero de bandera española, con puerto base en Huelva, dedicado a la pesca de arrastre de fondo en diversos caladeros de aguas internacionales y terceros países.

Desde su puesta en servicio, el buque fue propiedad de la misma sociedad mercantil, quien además ejercía la explotación comercial del pesquero.

Sus características principales se incluyen en la siguiente tabla:

Tabla 5. Características principales del pesquero PEIX MAR TREINTA

Nombre del buque	PEIX MAR TREINTA
Constructor	ASTILLEROS RÍA DE AVILÉS, S.L.
Nº de construcción	101
Año de construcción	2006
Matrícula	3ª-HU-3-9-03
Indicativo de llamada	ECJY
Clasificación nacional de buques	GRUPO III, CLASE R-2
NIB	273233
Código del buque en la flota pesquera de la U.E.	ESP26544
Material del casco	Acero
Eslora total	33,53 m
Eslora (L)	29,06 m
Eslora entre perpendiculares	28 m
Manga	8 m
Puntal	3,6 m
Calado máximo	3,495 m
Arqueo (GT)	314
Arqueo (TRB)	149,9
Motor	GUASCOR FMR 480 TA2-SP
Potencia propulsora	544,12 kW (740 CV)

2.2.1. Certificados y observaciones

Según consta en la base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, el buque tenía todos sus certificados en vigor en el momento del accidente. En la tabla 6 se muestra el estado de dichos certificados.

2.2.2. La tripulación

La Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución del Director General de fecha del 10 de enero de 2006, aprobó un cuadro de tripulación mínima de seguridad para el buque de siete tripulantes: patrón, oficial de puente, jefe de máquinas, oficial de máquinas, dos marineros y un engrasador.

El buque fue despachado para el puerto de Nouadhibou (Mauritania) en el puerto de Huelva, el 31 de enero de 2006, con siete tripulantes de nacionalidad española: patrón, segundo patrón, jefe de máquinas, segundo mecánico, tercer mecánico y dos marineros.

Sin embargo, en el momento de producirse el siniestro sólo se encontraba embarcado un tripulante español, desconociéndose la titulación profesional del resto de los tripulantes. Según consta en la lista de tripulantes facilitada por la compañía armadora y en el informe de la Agencia Nacional de Asuntos Marítimos de Senegal, había embarcados un total de dieciséis tripulantes de diversas nacionalidades: española (patrón), malgache (segundo patrón), senegalesa (nueve marine-

Tabla 6. Estado de los certificados del pesquero PEIX MAR TREINTA

Certificado	Fechas	
	Expedición	Caducidad
Certificado de navegabilidad para embarcaciones menores de 24 metros de eslora	Expedición	10/01/2006
	Caducidad	10/01/2010
Acta de pruebas de estabilidad	Expedición	20/12/2005
Certificado nacional de arqueo para buques de eslora igual o superior a 24 metros	Expedición	10/01/2006
Certificado nacional de arqueo (1969)	Expedición	10/01/2006
Certificado nacional de francobordo (1930)	Expedición	10/01/2006
	Caducidad	10/01/2011
Certificado de conformidad e inventario del equipo	Expedición	10/01/2006
	Caducidad	10/01/2010
Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica	Expedición	10/01/2006
	Caducidad	10/01/2010
Acta de pruebas oficiales	Expedición	10/01/2006
Certificado de valoración	Expedición	10/01/2006



ros) y mauritana (jefe de máquinas, segundo maquinista, dos engrasadores, y un marinero). No se ha podido acreditar la titulación profesional y los certificados de especialidad de los tri-

pulantes que se encontraban embarcados, a excepción de la del tripulante español. Los correspondientes a este último están recogidos en la siguiente tabla:

Tabla 7. Títulos y certificados del patrón del pesquero PEIX MAR TREINTA

Títulos y certificados	Fechas	
Patrón de pesca de altura	Expedición	14/11/2008
	Caducidad	03/09/2012
Patrón de cabotaje	Expedición	03/09/1978
Formación básica	Expedición	28/10/2009
Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima	Expedición	06/06/2001
	Caducidad	28/10/2014
Avanzado en lucha contra incendios	Expedición	31/03/2000
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	Expedición	31/03/2000
Básico de lucha contra incendios	Expedición	01/06/1992
Básico de supervivencia en la mar	Expedición	28/05/1992

2.3. Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente, según las de-

claraciones de los tripulantes, eran de viento de componente noroeste de fuerza 2 en la escala Beaufort (4 a 6 nudos), con buena visibilidad y mar rizada.

* * *



Capítulo 3. 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 UTC.

3.1. Antecedentes

Los pesqueros PEIX MAR TREINTA y RIO HUELVA UNO tenían licencia de pesca para faenar en los caladeros mauritanos en virtud de los acuerdos en vigor establecidos entre la Unión Europea y Mauritania.

Tras una parada biológica de dos meses, la nueva campaña de pesca daría comienzo a las 00:00 horas del día 1 de julio de 2009. Ambos pesqueros salieron en la tarde del día 29 de junio del puerto de Dakar (Senegal), por lo que debían de esperar antes de poder entrar en las aguas mauritanas.

3.2. El accidente

A las 00:00 horas del día 30 de junio, el segundo patrón del pesquero PEIX MAR TREINTA tomó la guardia de navegación. El patrón le dio instrucciones de que a la 01:00 horas parase la máquina y encendiera todas las luces de cubierta porque era necesario realizar una serie de labores de mantenimiento en el motor propulsor. Dichas labores consistían en cambiar el aceite de lubricación y limpiar su sistema de enfriadores por agua salada.

A la 01:00 horas, el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO tomó también la guardia de navegación. El patrón le dio instrucciones de que mantuviese el rumbo hacia Nouakchott (Mauritania). El pesquero debía llegar a una zona concreta para pasar una inspección de entrada en el caladero por parte de la Armada mauritana. El sistema de gobierno del timón tenía conectado el piloto automático y navegaban con un rumbo aproximado de 020° y una velocidad de 8 nudos.

Según declaró el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO, a las 02:15 horas, estando en situación de latitud 15° 37,21' N y longitud 017° 16,10' W, avistó a unas cinco millas por su costado de babor al pesquero PEIX MAR TREINTA que se encontraba navegando con un rumbo de 110°. El pesquero exhibía las luces reglamentarias de buque en navegación, y otras en cubierta, pero no las dos luces rojas todo horizonte en línea vertical correspondientes a un buque sin gobierno.

Dado que el pesquero RIO HUELVA UNO gozaba de preferencia de paso en virtud de la Regla 15 del RIPA, únicamente verificó su posición en el radar del puente.

A las 03:00 horas, estando en situación de latitud 15° 41,94' N y longitud 017° 14,29' W, el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO (*sic*) «observó nuevamente al pesquero PEIX MAR TREINTA por la proa». Pese a que cambió el sistema de gobierno del timón de piloto automático a manual, paró máquina y dio marcha atrás con el timón a estribor, no pudo evitar que el pesquero colisionase con la proa en el centro de la cubierta de estribor del otro pesquero.

Debido al violento choque, el patrón se despertó y acudió al puente de gobierno a averiguar lo sucedido, al igual que el resto de los tripulantes del pesquero.

Por su parte, la versión del accidente de los tripulantes del pesquero PEIX MAR TREINTA, es la siguiente:

El segundo patrón del pesquero PEIX MAR TREINTA declaró llevar las dos luces rojas todo horizonte en línea vertical correspondientes a un buque sin gobierno. Sobre las 02:30 horas, observó que venía un pesquero navegando a rumbo de colisión y que no maniobraba. Además de ver simultánea y claramente las dos luces de costado (verde y roja), el rastro que dejaba el eco del pesquero en la pantalla del radar no dejaba lugar a dudas sobre el rumbo de colisión del otro pesquero. Preocupado por tal hecho, el segundo



patrón alertó al patrón que inmediatamente subió al puente siendo aproximadamente las 02:40 horas.

El patrón llamó al otro pesquero con el radioteléfono por el canal 16 de VHF, empleado para las llamadas de socorro, y por los canales 6 y 8 de VHF que habitualmente se utilizan como canales de trabajo en la zona, sin obtener contestación. También le hicieron señales apagando y encendiendo las luces de cubierta y la lámpara de señales luminosas (lámpara de ALDIS). Todo ello con idéntico nulo resultado.

Tras requerir la presencia del jefe de máquinas en el puente, éste le informó de que tenía desmontado el enfriador de aceite porque lo estaba limpiando como se había programado. Acto seguido, el jefe de máquinas regresó a la cámara para tener la máquina principal operativa lo antes posible.

El patrón llamó a continuación al contramaestre y al resto de la tripulación mediante el pito general para que acudiesen a cubierta y estuviesen prevenidos ante la colisión que parecía inevitable.

A las 03:00 horas, el pesquero RIO HUELVA UNO abordó con su proa el costado de estribor del pesquero PEIX MAR TREINTA, a la altura de la cuaderna maestra.

Tras el choque, los dos pesqueros se separaron inmediatamente quedando próximos el uno del otro.

Una vez comprobado que no se habían producido heridos de consideración entre los tripulantes de los pesqueros, los dos patrones al mando procedieron a evaluar respectivamente los daños que habían sufrido.

El pesquero RIO HUELVA UNO sólo tenía una abolladura en la roda, por el costado de babor, y algunas raspaduras en la chapa del bulbo.

Sin embargo, el pesquero PEIX MAR TREINTA sí presentaba importantes daños en su casco. La roda del otro pesquero rompió el cintón del casco y la regala de la cubierta superior, incrustándose hasta la maquinilla de arrastre, y el bulbo perforó el forro del costado de estribor permitiendo el embarque masivo de agua en la bodega de carga.

En un primer momento, el patrón del pesquero PEIX MAR TREINTA decidió poner rumbo al puerto de Dakar (Senegal), pero posteriormente cambió de rumbo en demanda del pesquero PEIX MAR TREINTAYUNO, de la misma compañía, que disponía de una bomba sumergible que podría ayudar a achicar el agua que inundaba la bodega. El pesquero fue escoltado en todo momento por el pesquero RIO HUELVA UNO.

Sobre las 05:30 horas, mientras el pesquero maniobraba para encontrarse con el pesquero PEIX MAR TREINTAYUNO, la entrada de agua se hizo más acusada y no hubo forma de contener la inundación. El pesquero comenzó a escorar a estribor y a perder la estabilidad por lo que el patrón dio orden de arriar las balsas salvavidas y proceder a abandonar el pesquero.

Dos de las balsas salvavidas arriadas fueron recogidas por el pesquero PEIX MAR TREINTAYUNO y una tercera por el pesquero Rio Huelva Uno. El pesquero se hundió momentos después, sobre las 06:00 horas, en la posición geográfica de latitud 14° 44,53' N y longitud 017° 10,83' W.

Ningún tripulante de los dos pesqueros sufrió daños.

* * *



Capítulo 4. ANÁLISIS

4.1. Análisis del accidente

Analizadas las circunstancias del accidente y el modo en que se desarrollaron los acontecimientos, la Comisión ha concluido que el abordaje se produjo como consecuencia de la falta de vigilancia del segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO durante la guardia de navegación.

Teniendo en cuenta que las declaraciones de los tripulantes de los dos buques implicados resultan contradictorias, cabe analizar los datos objetivos de que se dispone para determinar las causas del accidente.

Tomando como base el listado de posiciones, rumbos y velocidades registradas por las cajas

azules de los dos pesqueros, así como las que constan en las declaraciones de los tripulantes y demás documentación que obra en el expediente, se ha elaborado la tabla 8. Se han realizado los cálculos de estima necesarios y también se han calculado las demoras (columna «D.») y distancias (columna «dist.») a las que debía encontrarse el pesquero PEIX MAR TREINTA respecto del pesquero RIO HUELVA UNO. Los datos de latitud y longitud que figuran con fondo blanco han sido interpolados a partir de las posiciones dadas por los GPS de las cajas azules de los pesqueros (datos marcados en azul). Además, en la figura 4 se han recreado las derrotas seguidas por los pesqueros desde poco después de la medianoche.

Tabla 8. Situaciones de los pesqueros desde las 00:13 horas del día 30 de junio

UTC	RIO HUELVA UNO				PEIX MAR TREINTA					
	Latitud	Longitud	Rumbo	Velocidad en nudos	Latitud	Longitud	Rumbo	Velocidad en nudos	D. ¹	Dist. ²
00:13	15° 18,24' N	017° 24,24' W	020°	8,4	15° 37,80' N	017° 17,80' W	032°	6,8	018°	20,5
00:30	15° 20,48' N	017° 23,40' W	020°	8,4	15° 38,95' N	017° 16,91' W	035°	5,3	019°	19,5
01:09	15° 25,98' N	017° 21,34' W	020°	9,0	15° 41,76' N	017° 14,92' W	008°	0,2	022°	17,0
01:26	15° 28,36' N	017° 20,52' W	023°	8,4	15° 41,80' N	017° 14,84' W	063°	0,3	022°	14,5
02:05	15° 33,76' N	017° 18,04' W	024°	9,1	15° 41,88' N	017° 14,68' W	005°	0,4	022°	8,7
02:15	15° 35,15' N	017° 17,40' W	024°	9,1	15° 41,89' N	017° 14,62' W	081°	0,4	022°	7,2
	15° 37,21' N	017° 16,10' W	025°	10,5	15° 41,89' N	017° 14,62' W	081°	0,4	017°	4,9
02:22	15° 36,12' N	017° 16,96' W	027°	9,8	15° 41,90' N	017° 14,55' W	081°	0,4	022°	6,2
03:00	15° 41,94' N	017° 14,29' W	024°	10,1	15° 41,94' N	017° 14,29' W	081°	0,4	000°	0,0
03:01					15° 41,96' N	017° 14,36' W	020°	0,6		

- Datos registrados por las cajas azules de los pesqueros.
- Datos que constan documentalmente o en las declaraciones de los tripulantes.

¹ Demora del pesquero PEIXMAR TREINTA respecto del pesquero RIO HUELVA UNO.

² Distancia entre ambos buques, en millas náuticas.



Hasta poco después del cambio de guardia, a las 01:00 horas, el pesquero RIO HUELVA UNO navegó con un rumbo constante de 020° y una velocidad media inferior a los 9 nudos. Posteriormente, el pesquero navegó con un rumbo de 024° y una velocidad media superior a los 9 nudos.

Por su parte, los registros del pesquero PEIX MAR TREINTA muestran que hasta las 00:13 horas éste venía navegando con un rumbo constante de 032° y una velocidad en torno a los 6,6 nudos. A las 00:30 horas, la velocidad del pesquero había

disminuido y a las 01:09 horas ya se encontraba parado y a la deriva, a merced de las corrientes y el viento, lo que corrobora la versión del patrón de este buque.

En las dos últimas columnas de la tabla 8 se observa que la demora del pesquero PEIX MAR TREINTA se mantuvo constante desde las 01:09 hasta el momento en que se produjo la colisión, mientras que la distancia entre ambos pesqueros fue disminuyendo, existiendo por tanto riesgo de abordaje.

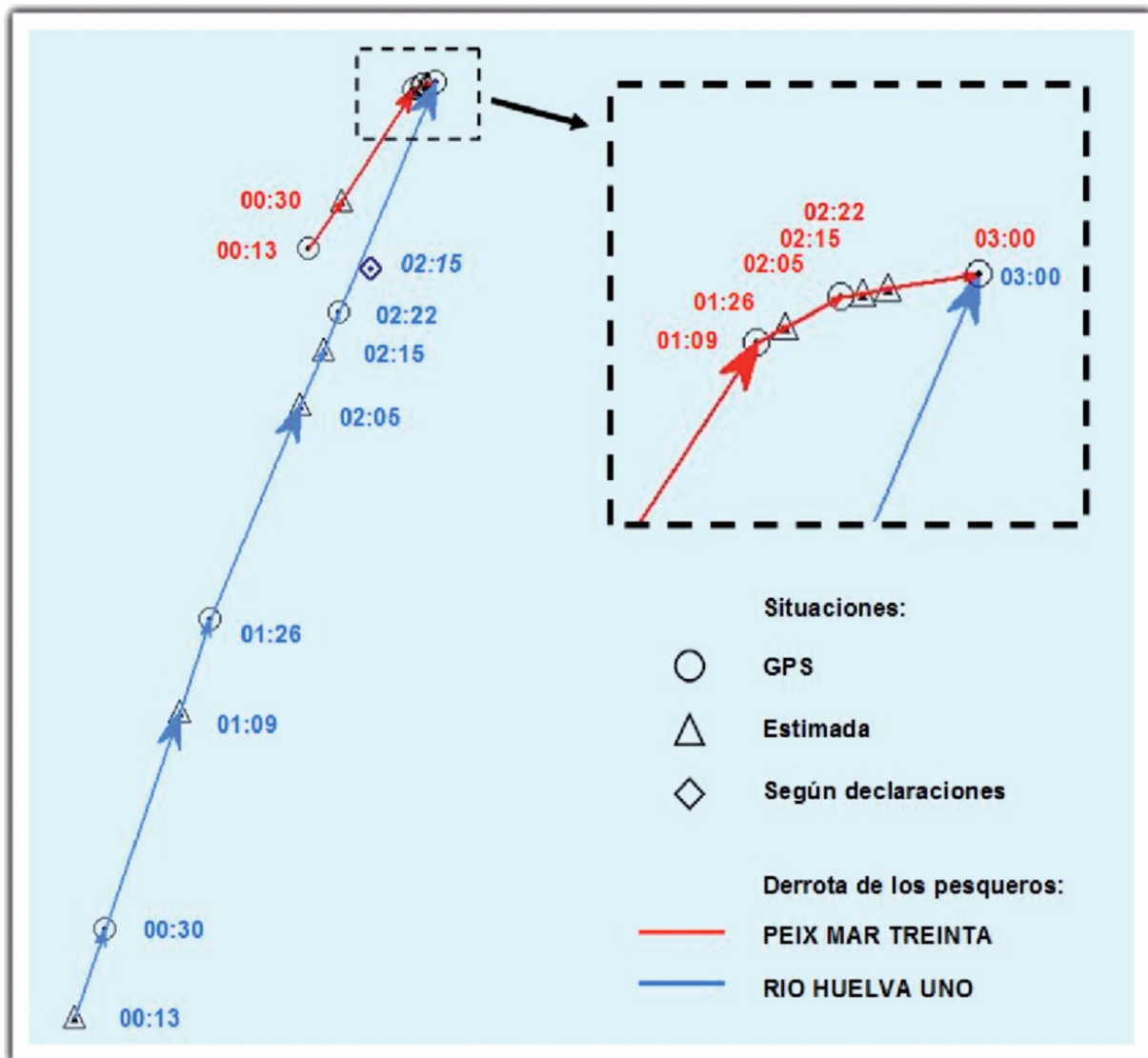


Figura 4. Derrotas seguidas por los pesqueros desde las 00:13 horas del día 30 de junio



Tomando como referencia la situación declarada por el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO para las 02:15 horas, y la situación estimada del pesquero PEIX MAR TREINTA, este último debería encontrarse a una demora de 017° y una distancia de 4,9 millas, mientras que los valores de las situaciones estimadas de ambos pesqueros lo situarían a una demora de 022° y una distancia de 7,2 millas.

La posición en la que supuestamente se encontraba el pesquero RIO HUELVA UNO no es verosímil ya que, a las 02:22 horas, la caja azul del pesquero registró una posición de latitud 15° 36,12' N y longitud 017° 16,96' W, más al sur y más al oeste que la señalada por el segundo patrón para las 02:15 horas, lo que es manifiestamente imposible teniendo en cuenta que el pesquero navegaba con un rumbo de 027°.

Por tanto, existe una clara contradicción entre lo declarado por el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO y los datos registrados en las cajas azules o resultantes de los cálculos de estima realizados. El hecho de que manifestara haber visto al otro pesquero a unas cinco millas por su costado de babor y navegando con un rumbo de 110°, cuando en realidad estaba prácticamente por la proa, a una distancia mayor y con la máquina parada, unido a que desde las 02:15 horas hasta instantes previos a que se produjera el abordaje no comprobara nuevamente la situación del otro pesquero, ni oyera las llamadas efectuadas con el radioteléfono desde el pesquero PEIX MAR TREINTA por el canal 16 de VHF, permite concluir que el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO no estaba manteniendo una eficaz vigilancia visual y auditiva durante la guardia de navegación.

En este sentido, la regla 5 del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar (RIPA), determina 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»*.

El pesquero RIO HUELVA UNO tenía instalados dos ARPA o radares de punteo automático. Es-

tos equipos permiten visualizar en la pantalla los movimientos verdaderos y relativos de todos los ecos detectados, además de activar alarmas que avisan de un posible riesgo de colisión. El sistema puede calcular el rumbo que lleva el blanco, la velocidad y el punto más cercano de aproximación, con lo que es posible saber si existe peligro de colisión con otro buque.

Asimismo, el punto Primero de la Resolución de 4 de diciembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se amplía la fecha de la escucha continua en el canal 16 de VHF por parte de los buques civiles y estaciones costeras españolas, determinan la obligación de que todos los buques españoles, mientras permanezcan en la mar, mantengan una escucha continua en la frecuencia de socorro de 156,800 MHz (canal 16 de VHF), utilizada en radiotelefonía.

La tardanza con la que reaccionó el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO hizo que cualquier tipo de maniobra para evitar el abordaje resultara infructuosa.

4.2. Dotaciones de buques pesqueros y controles ejercidos por las Administraciones Públicas

Durante la investigación de seguridad que se ha llevado a cabo sobre el accidente se ha puesto de manifiesto, como ya ha sucedido en otras ocasiones, el embarque irregular de tripulantes a bordo de los buques pesqueros españoles que operan en los caladeros de países de la costa occidental de África.

La normativa vigente determina que el número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación.

El patrón de cualquier buque pesquero español en un puerto extranjero tiene la responsabilidad de autorizar y formalizar el enrole de cualquier tripulante a embarcar, si bien en la



práctica, el patrón no tiene ninguna capacidad de decisión porque los miembros de la dotación embarcados son seleccionados por el armador o por el consignatario del buque.

Visto lo anterior, se hace necesario que la administración ejerza un mayor control sobre

los integrantes de las dotaciones de estos buques.

Es necesaria también una mayor sensibilización del sector naviero con respecto al papel que el factor humano desempeña en los accidentes e incidentes marítimos.

* * *



Capítulo 5. CONCLUSIONES

De todo lo expuesto, esta Comisión ha concluido lo siguiente:

- La causa principal del accidente fue que el segundo patrón del pesquero RIO HUELVA UNO no mantuvo una eficaz vigilancia visual y auditiva durante la guardia de navegación.
- Las dotaciones de los pesqueros RIO HUELVA UNO y PEIX MAR TREINTA no se ajustaban a

lo dispuesto para cada buque en el *cuadro de tripulación mínima de seguridad* ni tampoco a las respectivas condiciones del despacho.

- No ha podido verificarse que los tripulantes no españoles de ambos buques reuniesen los requisitos de titulación y certificación de la normativa nacional española para estos buques.

* * *



Capítulo 6. RECOMENDACIONES

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, efectúa las siguientes recomendaciones, para evitar que ocurran accidentes similares:

- A los patrones de ambos buques pesqueros:
 1. Que tomen conciencia de la importancia de mantener 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.
- A la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General del Mar y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social:
 2. Que controlen las tripulaciones de los buques pesqueros de bandera española que no hagan escala en puerto nacional, y exijan las responsabilidades pertinentes con respecto a:
 - i el ejercicio de actividades profesionales teniendo un contrato de trabajo y estando en posesión de la tarjeta de identidad profesional náutico-pesquera y certificados de especialidad necesarios,
 - ii el embarque de tripulantes estando en posesión del certificado médico de aptitud para el embarque, y
 - iii la formalización del enrole y desenrole de los tripulantes.

* * *



Apéndice 1. NORMATIVA DE REFERENCIA

A. NORMATIVA SOBRE DESPACHO Y DOTACIÓN DE BUQUES PESQUEROS

- Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.
- Resolución de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el Rol de Despacho y Dotación para los buques pesqueros y auxiliares de pesca.

B. NORMATIVA SOBRE TÍTULOS, CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD Y TARJETAS PROFESIONALES NÁUTICO-PESQUERAS

- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 3/2001, de 26 marzo, de Pesca Marítima del Estado.
- Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.
- Real Decreto 2017/2004, de 11 de octubre, sobre atribuciones de las titulaciones de patrón de pesca de altura, patrón de primera clase de pesca de litoral y mecánico naval de primera clase.
- Real Decreto 1519/2007, de 16 de noviembre, por el que se establecen los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de marinero en buques de pesca.
- Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional.

C. NORMATIVA SOBRE RÉGIMEN ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR Y RECONOCIMIENTOS MÉDICOS DE EMBARQUE MARÍTIMO

- Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- Real Decreto 1696/2007, de 14 diciembre, por el que se regula los reconocimientos médicos de embarque marítimo.
- Convenio 113 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre el examen médico de los pescadores (ILO 113).

* * *



Anexo 1. SUMMARY IN ENGLISH

SYNOPSIS

The accident

On the 30th of June 2009, fishing vessel PEIX MAR TREINTA had stopped 30 miles off the coast of Senegal to conduct maintenance on its propulsion engine when at 03:00 hours, fishing vessel RIO HUELVA UNO ran into her.

The crews of both vessels did not suffer any considerable injuries however, serious damage did occur to the hull of fishing vessel PEIX MAR TREINTA. The bulb pierced the starboard side lining causing massive flooding of the cargo hold. After turning on the water bailing equipment, the Skipper's first intention was to set course to the port of Dakar in Senegal but instead, he decided to set course towards fishing vessel PEIX MAR TREINTAYUNO owned by the same company, which had a submersible pump on board that could help contain the flooding and increase the stability of the vessel. The fishing vessel was at all times escorted by fishing vessel RIO HUELVA UNO.

Around 05:30 hours, while the fishing vessel was manoeuvring to meet with fishing vessel PEIX MAR TREINTAYUNO, the flooding worsened. The fishing vessel began to heel towards her starboard side and was losing stability so the Skipper gave the order to lower the life rafts and begin to abandon

the ship. The launched life rafts were rescued by fishing vessels RIO HUELVA UNO AND PEIX MAR TREINTAYUNO, without any injuries occurring to any of the sunken vessel's crewmembers.

The fishing vessel sank moments later at about 06:00 hours, at geographic position latitude 14° 44.53' N and longitude 017° 10.83' W.

Conclusions

From everything that has been presented, this Commission has concluded the following:

- The main cause of the accident was that the Second Skipper of fishing vessel RIO HUELVA UNO did not maintain an efficient visual and auditory lookout during the navigation watch.
- The crew compositions of fishing vessels RIO HUELVA UNO and PEIX MAR TREINTA did not meet the requirements stipulated for each vessel in the minimum crew safety chart nor did they meet the respective dispatch conditions.
- We have not been able to verify if the non-Spanish crewmembers complied with the qualification and certification requirements required by Spanish national regulations for these vessels.

* * *



RECOMMENDATIONS

This Commission, in view of the conclusions reached, provides the following recommendations for the intent of preventing similar accidents from occurring in the future:

- To the Skippers of both fishing vessels:
 1. To be aware of the importance of at all times maintaining an efficient visual and auditory lookout using all the means available and appropriate to the circumstances and conditions at that moment in order to completely assess the situation and the risk of collision.
- To the General Directorate for the Merchant Navy, the General Secretariat for Oceans and the Workplace and Social Security Inspection Authority:
 2. To control the crews of fishing vessels under Spanish flag that do not call at national ports and to enforce accountability regarding:
 - i the carrying out of professional duties under a work contract and being in possession of the nautical-fishing professional identity card and the necessary specialty certificates,
 - ii the embarking of crewmembers that are in possession of the medical aptitude certificate for boarding, and
 - iii the enrolling and disenrolling of crewmembers.

* * *



Anexo 2. ÓRGANOS DE LA CIAIM

Los órganos que componen la CIAIM son el Pleno y la Secretaría.

El Pleno

Al Pleno de la Comisión le corresponde validar la calificación de los accidentes o incidentes y aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica.

Tiene la siguiente composición:

- El Presidente, nombrado por el Ministro de Fomento.
- Un vocal, a propuesta del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME).
- Un vocal, a propuesta del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN).
- Un vocal, a propuesta de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETI-NAPE).
- Un vocal, a propuesta del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR).
- Un vocal, a propuesta del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX).

- Un vocal, a propuesta de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Un vocal, a propuesta de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).
- El Secretario, nombrado por el Ministro de Fomento. Participará en las deliberaciones del Pleno con voz pero sin voto.

La Secretaría

La Secretaría depende del Secretario del Pleno de la Comisión y lleva a cabo los trabajos de investigación así como la elaboración de los informes que serán estudiados y aprobados posteriormente por el Pleno.

La Secretaría está compuesta por:

- El Secretario del Pleno de la Comisión.
- El equipo de investigación, formado por funcionarios de carrera de la Administración General del Estado.
- El personal administrativo y técnico adscrito a la Secretaría.

* * *

