



Informe técnico S-27/2012

Investigación del abordaje entre el buque mercante OLIVIA y el buque pesquero FARO DE ONS a 11,4 millas al NNE de Cabo Lastres (Asturias) el 8 de abril de 2011

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. 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.



DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros elementos documentales. Las horas referidas a lo largo del informe son UTC.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

En la mañana del día 8 de abril de 2011, el buque mercante OLIVIA y el buque pesquero FARO DE ONS navegaban con rumbos prácticamente paralelos a la costa, arrumbados hacia el Oeste.

A las 08:48 horas el B/M OLIVIA, se encontraba en posición $\text{L}= 43^{\circ} 42,7 \text{ N}$ y $\text{L}=005^{\circ} 04,8 \text{ W}$, navegando al rumbo 274° con velocidad de 13 nudos.

A la misma hora, el B/P FARO DE ONS se encontraba en posición $\text{L}= 43^{\circ} 42,3 \text{ N}$ y $\text{L}= 005^{\circ} 12,8 \text{ W}$, navegando en arrastre al rumbo 272° con velocidad de 4 nudos.

La distancia entre ambos era de 5,8 millas, el pesquero demoraba al $266,2^{\circ}$ del B/M OLIVIA y el aspecto del OLIVIA visto desde el FARO DE ONS era de babor (rojo) 174° . El B/M OLIVIA continuó su derrota sin alterar el rumbo ni la velocidad.

El B/P FARO DE ONS siguió en arrastre, con la misma velocidad pero alterando su rumbo paulatinamente a estribor, siguiendo el veril por el que estaban arrastrando, según declaraciones de su patrón.

A las 09:24 horas ambos buques colisionaron, abordando el B/M OLIVIA al B/P FARO DE ONS por su costado de estribor con un ángulo aproximado de 125° . El pesquero sufrió daños en su obra viva, obra muerta y superestructura, que no le impidieron llegar al puerto de Gijón sin precisar asistencia. El mercante recibió indicaciones de la Capitanía Marítima de Gijón para que arribara a puerto a evaluar sus daños. Una vez en puerto se le realizó una inspección, encontrándosele daños leves relacionados directamente con el accidente. No hubo daños personales.

Detalles de la investigación

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

- Copia de las declaraciones realizadas por los mandos de ambos buques ante la Capitanía Marítima de Gijón.
- Informe realizado por el gabinete de peritaciones Herías & Méndez.
- Análisis del registrador de datos de la travesía (RDT) del B/M OLIVIA.
- Análisis de los datos de la caja azul del B/P FARO DE ONS
- La siguiente documentación del B/P FARO DE ONS:
 - Resolución de despacho.
 - Lista de tripulantes.
 - Certificado de conformidad.
 - Datos del Registro Marítimo Español.
 - Hoja de asiento.



DATOS OBJETIVOS

Datos de los buques

El B/M OLIVIA es un mercante con bandera de Antigua & Barbuda dedicado al transporte de carga general y contenedores, que entró en servicio en 1996.

**Tabla 1. Características principales
B/M OLIVIA**

Nombre del buque	OLIVIA
Distintiva	V2015
Nº de Identificación	IMO 9113202
Año de construcción	1996
Constructor	Madenci Shipyard (Estambul)
Material del Casco	Acero
Eslora total	99,4 m
Manga de trazado	17 m
Calado	6,35 m
Arqueo (GT)	4015 GT
Peso muerto	5930 t
Potencia propulsora	4.500 kW



Figura 2. B/M OLIVIA

El B/P FARO DE ONS es un pesquero de bandera española dedicado a la pesca de arrastre de fondo, con licencia para el Cantábrico/Noroeste. Es propiedad de la empresa PLAYA DE RUETA SL.

**Tabla 2. Características principales
B/P FARO DE ONS**

Nombre del buque	FARO DE ONS
Matrícula	VI-3-1-01
Nº de Identificación	242102
Clase	R3
Código en la flota pesquera de la U.E.	25200
Año de construcción	2001
Constructor	Astilleros Piñeiro SA (Pontevedra)
Material del casco	Acero
Eslora total	27,9 m
Manga de trazado	7,3 m
Puntal de trazado	3,4 m
Arqueo (GT)	233 GT
Arqueo (TRB)	140,39 TRB
Potencia propulsora	213 kW



Figura 3. B/P FARO DE ONS

En el momento del accidente ambos buques tenían todos los certificados en vigor.



Pormenores de los viajes que estaban realizando ambos buques. Detalles sobre la tripulación.

El B/M OLIVIA viajaba desde Bayona (Francia) a Milazzo (Italia) con un cargamento de productos siderúrgicos. Estaba tripulado por 11 personas, de nacionalidad rusa, ucraniana y lituana.

El buque fue sometido a una inspección MOU en Gijón inmediatamente después del accidente, de la cual no se desprendieron deficiencias en cuanto a los títulos y certificados de los integrantes de la tripulación.

El grupo de oficiales del puente estaba formado por tres personas: capitán, primer y segundo oficial. Era el capitán quien se encontraba de guardia a la hora en que se produjo el accidente.

No existen evidencias que permitan apuntar a que la tripulación estuviera fatigada.

El B/P FARO DE ONS se encontraba realizando faenas de pesca de arrastre. Había sido despachado el 5/03/2011 con 9 tripulantes, dos de ellos titulados de puente. El patrón al mando estaba en posesión del título de Capitán de Pesca, y el segundo patrón era Patrón de Pesca de Altura. Ambos tenían los certificados de especialidad marítima en regla.

Información relativa al accidente marítimo

- Tipo de accidente: Abordaje.
- Fecha y hora: 8 de abril de 2011, 9:24 UTC
- Lugar del accidente: $l=43^{\circ}43,2'N$ y $L=005^{\circ}15,7'W$
- Condiciones marítimas: Viento del E con fuerza 3 en la escala Beaufort (7 a 10 nudos), buena visibilidad y marejadilla.
- Consecuencias: El B/P FARO DE ONS sufrió daños importantes en la obra viva, en el costado sobre flotación a estribor y en la caseta de gobierno a estribor, que no impidieron al buque navegar con seguridad. El B/M OLIVIA sufrió abolladuras en el bulbo y la roda (Figura 4). No hubo daños personales ni contaminación.



Figura 4. Daños sufridos por ambos buques

Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Tras el accidente, el B/P FARO DE ONS lanzó una llamada radiotelefónica de socorro (MAYDAY) por el canal 16 de VHF, que fue contestada por la torre de Salvamento Marítimo de Gijón. También contactó con el B/P PLAYA DE RUETA, pesquero del mismo armador, que estaba faenando en la zona.

A las 09:25 horas el B/M OLIVIA moderó máquina y lanzó una llamada de socorro. El B/M OLIVIA trató de contactar por radio con el pesquero, sin conseguirlo. A continuación arrió un bote para acercarse al pesquero y evaluar los daños.

A las 09:50 horas llegó a la zona el Helicóptero de Salvamento HELIMER 206, y minutos después lo hicieron la Embarcación de Salvamento SALVAMAR RIGEL y el B/P PLAYA DE RUETA.

Una vez evaluados los daños, los capitanes llegaron a la conclusión que no existía peligro para sus buques, por lo que la tripulación del B/P FARO DE ONS terminó de virar el arte de pesca y puso rumbo al puerto de Gijón.



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

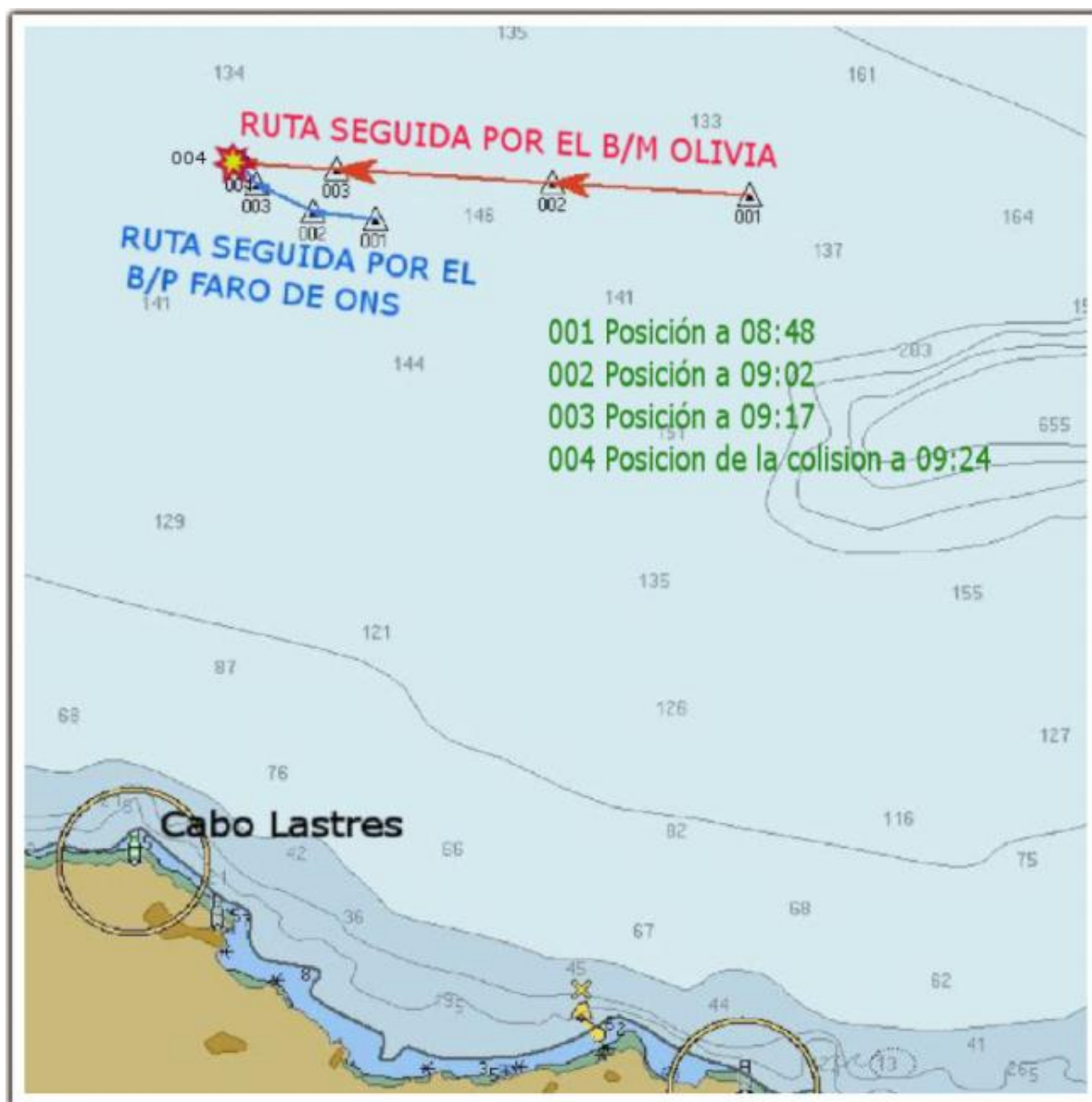


Figura 5. Derrotas seguidas por ambos buques

Estudio de las posiciones de ambos buques

A partir de los datos de la caja azul del pesquero y del VDR del mercante se han reconstruido las derrota seguidas por ambos buques (Figura 5). De las posiciones registradas se deduce lo siguiente:

- A las 08:48 horas el B/M OLIVIA, se encontraba en posición $L = 43^{\circ} 42,7 N$, $L = 005^{\circ} 04,8 W$, navegando al rumbo 274° con velocidad aproximada de 13 nudos.



- A la misma hora el B/P FARO DE ONS, se encontraba en posición $\lambda = 43^\circ 42,3 \text{ N}$, $L = 005^\circ 12,8 \text{ W}$, y navegaba en arrastre al rumbo verdadero 272° con velocidad de 4 nudos.
- El pesquero se encontraba a 5,8 millas y demoraba al $266,2^\circ$ del B/M OLIVIA y su aspecto era de 174° por babor, lo que convertía al B/P FARO DE ONS en un buque alcanzado según la regla 13 b) del RIPA.
- A las 09:02 horas el pesquero demoraba al 263° y a una distancia de 3,7 millas. Si se hubieran mantenido los rumbos y velocidades de ambos, la distancia mínima a que pasarían sería de 0,63 millas a las 09:26 horas.
- No obstante el B/P FARO DE ONS, según las declaraciones de su patrón, fue cayendo paulatinamente a estribor, siguiendo el veril; contraviniendo lo prescrito en la regla 17 a i) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en lo sucesivo, RIPA).
- A las 09:17 horas la demora del B/P FARO DE ONS tomada desde el B/M OLIVIA, era 259° y la distancia que los separaba era de 1,25 millas. Así pues el aspecto del pesquero era de 142° , por estribor, por lo que persistía la situación de alcance.
- Entre las 09:02 y las 09:17 horas el pesquero navegó al rumbo 297° con una velocidad de 3,9 nudos. De mantener este rumbo, los cálculos realizados muestran que la distancia mínima a que pasarían ambos buques sería de 0,13 millas, y que esto se produciría a las 09:24 horas.
- No obstante, el pesquero continuó con su caída a estribor, produciéndose la colisión a las 09:24 horas
- Entre las 09:17 y las 09:24 horas, el B/P FARO DE ONS navegó al rumbo 318° . El patrón declaró que, en el momento del abordaje, su rumbo era 329° , lo que se aproxima bastante a los cálculos realizados. En ese momento el rumbo del carguero era 274° y su velocidad 13,2 nudos.

El momento del abordaje

Los cálculos realizados han determinado que el aspecto del B/P FARO DE ONS, para el B/M OLIVIA en el momento del abordaje, era entre 125° y 136° por estribor. En la Figura 6 se muestra una representación de las posiciones entre ambos buques para un aspecto de 125° estribor.

En la Figura 7 se muestra la pantalla del RDT del B/M OLIVIA en el momento del abordaje.

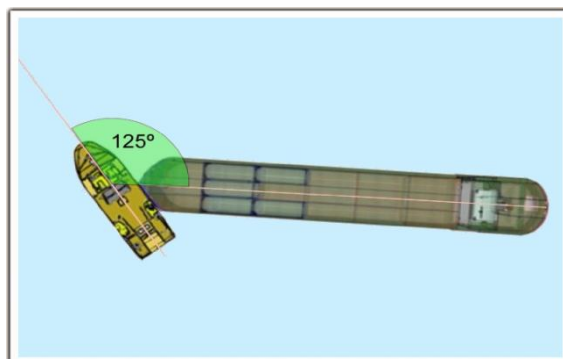


Figura 6. Aspecto con que se produjo la colisión

Análisis de las declaraciones

El patrón del pesquero declaró que detectó en la pantalla del radar al mercante cuando estaba a unas 6 millas de distancia. Cuando la distancia entre ambos era de aproximadamente 1 milla, el patrón del B/P FARO DE ONS vio al B/M OLIVIA por su costado de estribor a través de la puerta de popa del puente, viendo la proa y la amura de babor del mercante.

El capitán del B/M OLIVIA declaró que:

- cuando el B/P FARO DE ONS estaba a 2 millas, perdió su eco en la pantalla del radar,
- diez minutos antes de la colisión el B/P FARO DE ONS se encontraba a 1,3 millas y llevaba una velocidad de 10 nudos, y
- el B/P FARO DE ONS no tenía las marcas de pesca prescritas en la regla 26 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA).



También declaró que, pocos minutos antes del abordaje, el pesquero cambió repentinamente su velocidad y su rumbo a estribor. Según estas declaraciones, el capitán del B/M OLIVIA “metió toda la caña a estribor y puso su máxima velocidad” para evitar el abordaje. Según las mismas manifestaciones, la maniobra no resultó eficaz porque el buque se encontraba cargado y tenía demasiada inercia.

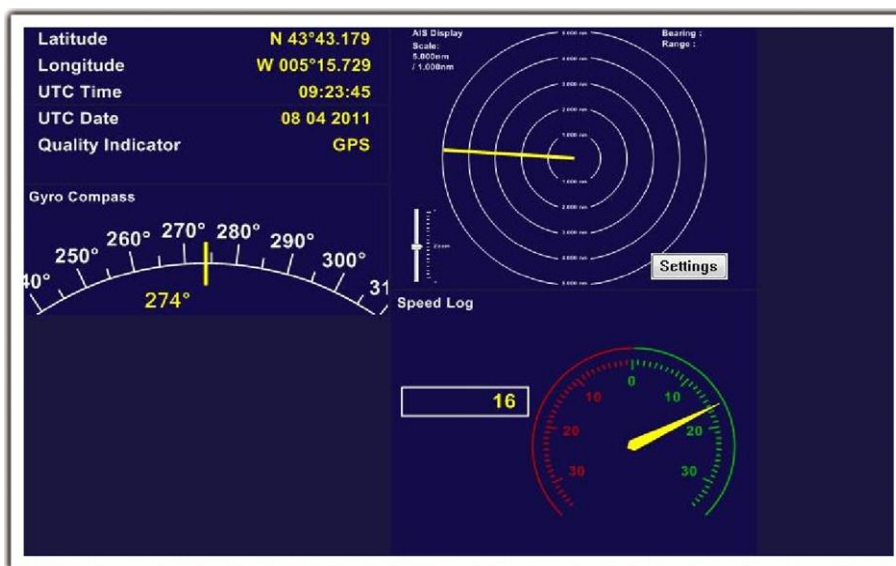


Figura 7. Pantalla del RDT del B/M OLIVIA en el momento del abordaje

Las declaraciones del capitán del B/M OLIVIA no se ajustan a los cálculos realizados por esta Comisión.

Es improbable que el pesquero estuviese arrastrando a una velocidad de 10 nudos. Aun suponiendo que el pesquero navegara a 10 nudos, el B/M OLIVIA, que navegaba a 13 nudos, hubiera tardado en alcanzar al B/P FARO DE ONS aproximadamente 2 horas desde la primera posición considerada, a las 08:48 horas. Sin embargo, lo hizo en 36 minutos.

El capitán del B/M OLIVIA manifestó que el B/P FARO DE ONS no llevaba las marcas que lo identificaban como arrastrero faenando, según era exigible por la regla 26 del RIP. En la Figura 8, tomada a la llegada del B/P FARO DE ONS al puerto de Gijón tras el accidente, se observa que la citada marca continúa izada a pesar de que obviamente el buque ya no está pescando. La marca se ha resaltado inscribiéndola en una elipse de borde de color rojo.

Es preciso destacar que dicha marca, como se puede ver en la fotografía de la Figura 8, no es visible desde una posición situada a popa del través.



Estudio de los datos del RDT del B/M OLIVIA

El estudio de los datos contenidos en el RDT del B/M OLIVIA demuestra que en ningún momento dicho buque realizó maniobra alguna de timón o de máquina para evitar el abordaje.

Tampoco se escucha ninguna llamada de VHF en los 5 minutos que preceden al abordaje.

Los micrófonos tampoco recogen ninguna señal sonora que hubiera sido realizada por parte del B/M OLIVIA, ni ninguna otra que pudiera interpretarse como proveniente del B/P FARO DE ONS en ese periodo de tiempo.

Estudio del cumplimiento del RIPA

B/M OLIVIA

La regla 13 del RIPA determina que un buque que alcanza a otro debe de mantenerse apartado de la derrota del buque alcanzado.

En este caso, y analizadas las posiciones de ambos buques a las 08:48 y a las 09:02 horas, si hubieran mantenido su rumbo y velocidad hubieran pasado a una distancia de 0,63 millas uno del otro. Bajo el aspecto en que iba procediéndose la aproximación entre ambos buques, era exigible que hubieran mantenido una vigilancia eficaz de acuerdo a la regla 5 del RIPA.

No obstante, analizadas las posiciones de los dos buques a las 09:02 y a las 09:17 horas, en que resulta evidente el cambio de rumbo del pesquero a estribor, la distancia a que pasarían sería de 0,13 millas. Esto significa que se iba a producir una situación de aproximación excesiva lo que obligaría a ambos buques a efectuar maniobras para evitar el abordaje en la forma prescrita por la regla 8.

Del párrafo anterior se deduce que al menos a partir de la primera observación a las 08:48 horas, el responsable de la guardia de navegación del B/M OLIVIA abandonó la vigilancia, en contra de lo prescrito en la regla 5 del RIPA.

El B/P FARO DE ONS

La regla 17 en su apartado a) i) indica que cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota de otro buque, este último mantendrá su rumbo y velocidad.

El B/P FARO DE ONS era un buque alcanzado; además, era un buque pesquero remolcando redes, aunque el oficial de guardia del B/M OLIVIA no viera su marca de pesca.

Si bien es cierto que el B/M OLIVIA debía mantenerse apartado de la derrota del B/P FARO DE ONS en virtud de la regla 18 del RIPA, el pesquero debió haber mantenido su rumbo y velocidad, y no haber realizado ninguna maniobra a estribor, sin advertir de ello al B/M OLIVIA.

Aunque el reglamento no determina la posición exacta para las marcas de pesca, la investigación ha determinado que el lugar donde la tenía ubicada el B/M FARO DE ONS no era el más idóneo. Esto contribuyó a que no fuera vista, o no pudiera ser vista, por el responsable de la guardia de navegación del B/M OLIVIA, puesto que se acercaba por popa de su través.



Figura 8. Marca de pesca al arrastre según la regla 26 del RIPA, mostrada por el B/P FARO DE ONS atracado en puerto



Conclusiones

De todo lo anteriormente expuesto, esta Comisión ha concluido que el abordaje se produjo por no observar los preceptos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, por parte de ambos buques; concretamente por:

- Una falta de vigilancia adecuada por parte del oficial de guardia del mercante.
- Una errónea interpretación de dicho Reglamento por parte del patrón del pesquero.

Como factor subyacente se apunta a una ubicación inadecuada de las marcas de pesca del B/M FA-RO DE ONS.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio del accidente de los buques B/M OLIVIA y B/P FARO DE ONS, el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos propone la siguiente recomendación, para evitar que ocurran accidentes similares:

1. **A la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas:**

Que elabore instrucciones para sus inspectores, con el fin de clarificar la posición en que se deben colocar las marcas de pesca, con objeto de poder ser observados por el personal de guardia a bordo.

* * *