



Informe técnico S-06/2013

Abordaje entre el buque quimiquero STOLT SPRAY y el buque de pesca MI MONTSE, ocurrido el día 6 de julio de 2012 a 35 millas al suroeste de Almería

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 documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

Durante el día 5 de julio de 2012 el buque pesquero (B/P) de arrastre MI MONTSE se encontraba faenando en aguas del mar de Alborán con cuatro tripulantes a bordo, tras salir de su puerto base en Almería.

Al día siguiente, una vez finalizadas las labores de pesca, el barco emprendió su regreso a puerto, a una velocidad de 7 nudos.

El mismo día 6 de julio el buque de transporte de productos químicos (B/Q) STOLT SPRAY navegaba por el mar de Alborán a 13 nudos de velocidad, hacia el puerto francés de Le Havre.

Según la declaración del capitán del quimiquero, alrededor de las 05:17 horas se percataron de que el B/P MI MONTSE estaba a unos 100 m de su costado de babor, navegando sin luces de navegación ni de cubierta. El oficial de guardia del B/Q STOLT SPRAY, viendo que la colisión era inminente, ordenó meter todo el timón a estribor.

A las 05:18 horas del día 6 de julio de 2012 se produjo el abordaje entre ambos buques. El B/P MI MONTSE alcanzó con su proa la zona central del costado de babor del B/Q STOLT SPRAY. El pesquero sufrió daños en la proa y amura de babor, aproximadamente a 1,5 m sobre la línea de la flotación. El buque quimiquero no sufrió desperfectos.

Minutos más tarde, el B/P MI MONTSE contactó por el canal 16 de VHF con el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) en Almería, informando de que al no haberse ocasionado daños en la obra viva del pesquero, procedían hacia Almería a baja velocidad, unos 3 ó 4 nudos, evitando de ese modo el embarque de agua por proa.

A las 05:48 horas la embarcación de salvamento DNEBOLA partió de su puerto base en Almería, para escoltar al pesquero en su regreso a puerto.

A las 07:32 horas, el CCS Almería informó al B/Q STOLT SPRAY que podía continuar con su navegación.

Detalles de la investigación

Para la investigación se ha contado con los datos del Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) del buque quimiquero, los datos de la Caja Azul^{*} del pesquero, y declaraciones del capitán del quimiquero. No ha sido posible recabar declaraciones de los tripulantes del pesquero.

* * *

^{*} Sistema electrónico que transmite automáticamente vía satélite los datos (identificación, rumbo, posición geográfica, velocidad, etc.) de los buques pesqueros de más de 15 m de eslora a una estación de base terrestre, la cual los manda a su vez al Centro de Seguimiento de las actividades Pesqueras (CSP) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.



DATOS OBJETIVOS

Datos del B/Q STOLT SPRAY

Las características del B/Q STOLT SPRAY se presentan en la tabla 1.

En el momento del accidente el buque era propiedad de la compañía STOLT SPRAY B.V. y su explotación corría a cargo de la compañía STOLT TANKERS B.V.



Figura 2. Buque químico STOLT SPRAY

Tabla 1. Características principales del buque

Nombre del buque	STOLT SPRAY
Tipo	Buque de transporte de productos químicos
País de bandera	Islas Caimán
Número IMO	9168611
Lugar de construcción	Gijón (España)
Año de construcción	2000
Astillero	Juliana constructora gijonesa S.A. (Asturias)
Distintivo de llamada	ZCSQ9
Puerto de registro	George Town (Islas Caimán)
Material del casco	Acero
Eslora total	162,6 m
Eslora entre perpendiculares	154,1 m
Manga de trazado	23,72 m
Calado máximo	10,1 m
Arqueo bruto (GT)	14900
Arqueo neto (NT)	7228
Propulsión	Diesel-eléctrica con hélice de paso fijo.
Potencia propulsora	6473 kW

Pormenores del viaje

Puertos de escala

El buque había salido del puerto de Mesaieed (Qatar) con destino el puerto de Le Havre (Francia).

Dotación

La tripulación estaba compuesta por 25 personas.

Carga

El buque transportaba 18296 toneladas de productos químicos.

Operaciones del buque y tramo del viaje

El buque estaba en navegación.



Certificados y documentación

En el momento del accidente el buque tenía todos los certificados en vigor.

Datos del B/P MI MONTSE

El B/P MI MONTSE, cuyas características principales se presentan en la tabla 2, se dedica a la pesca de arrastre de fondo en la zona del mar de Alborán.

En el momento del accidente era propiedad de la sociedad mercantil ROJAS QUERO S.L.



Figura 3. Buque de pesca MI MONTSE

Tabla 2. Características principales del buque

Nombre del buque	MI MONTSE
Tipo	Buque de pesca
País de bandera	España
Lugar de construcción	Águilas, Murcia (España)
Año de construcción	2002
Astillero	Nuevas Tecnologías Navales S.L.
Matrícula	3ª AM-2 2-02
Distintivo de llamada	EA2555
Puerto base	Almería
Material del casco	Resina de poliéster reforzada con fibra de vidrio
Eslora total	23,00 m
Eslora (L)	19,55 m
Manga de trazado	6,06 m
Calado máximo	2,39 m
Puntal de trazado	2,23 m
Nº máximo de personas a bordo	6
Tripulación mínima de seguridad	3
Arqueo bruto (GT)	96,75 GT
Tonelaje de registro bruto	67,65 TRB
Propulsión	Motor diésel con hélice convencional
Potencia máxima	147,06 kW

Pormenores del viaje

Puertos de escala

El buque había partido de su puerto base en Almería, con la intención de regresar al mismo una vez concluidas las faenas de pesca.

Dotación

En el momento del accidente la tripulación estaba compuesta por las siguientes cuatro personas enroladas:



- 1 patrón.
- 1 técnico de pesca.
- 1 mecánico.
- 1 marinero.

Todos ellos contaban con las titulaciones y certificados de especialidad marítima necesarios para el desempeño de sus funciones a bordo.

Carga

Las capturas obtenidas hasta el momento.

Operaciones del buque y tramo del viaje

El buque se encontraba de retorno a su puerto base después de haber estado pescando en el mar de Alborán.

Certificados y documentación

En el momento del accidente el buque tenía todos los certificados en vigor y estaba correctamente despachado.

Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente marítimo

Abordaje.

Fecha y hora

Día 6 de julio de 2012 a las 05:18 horas.

Situación y localización del accidente marítimo

A unas 35 millas al suroeste de Almería, en la posición 36° 20,5' N 002° 51,8' W.

Condiciones meteorológicas y marítimas

El día 6 de julio de 2012, en la zona del accidente se daban las siguientes condiciones meteorológicas y marítimas:

- Visibilidad: Sin restricciones.
- Viento: del WSW con fuerza 4 (11 a 16 nudos) en la escala Beaufort.
- Estado de la mar: Marejada, con mar de fondo del W y una altura significativa de oleaje de aproximadamente 1,3 m.

Lugar a bordo

La proa del B/P MI MONTSE colisionó con el costado de babor del B/Q STOLT SPRAY.



Consecuencias

- No hubo pérdidas personales ni heridos.
- No se produjo contaminación.
- El buque MI MONTSE sufrió daños en su proa y amura de babor a 1,5 m por encima de la flotación. El buque STOLT SPRAY no sufrió desperfectos.

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

Intervinientes

- Capitanía marítima de Almería.
- Sociedad de salvamento y seguridad marítima (SASEMAR).
- Centro nacional de coordinación de salvamento (CNCS) de Madrid.
- Centro de comunicaciones radio marítimas (CCR) de Málaga.
- CCS de Almería.
- CCS de Tarifa (Tarifa Tráfico).

Medios utilizados

- Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR DENÉBOLA, de SASEMAR.

Rapidez de la reacción

Pocos minutos después de recibirse el aviso de abordaje entre los buques se movilizó a la E/S SALVAMAR DENÉBOLA. Veinticinco minutos más tarde, ésta salió del puerto de Almería para dirigirse al encuentro del B/P MI MONTSE y escoltarlo a puerto.

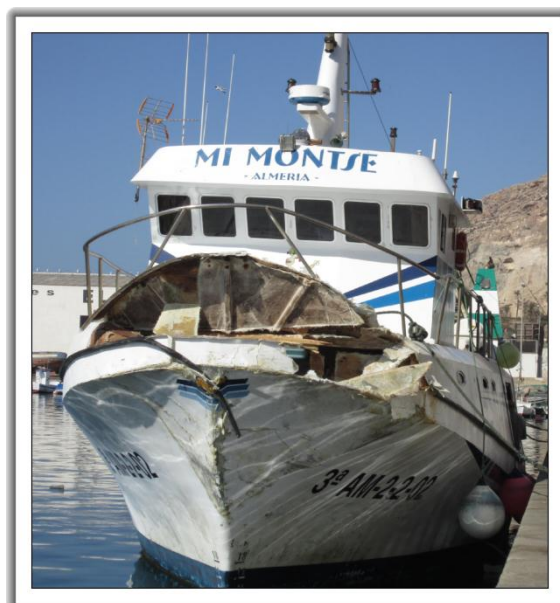


Figura 4. Daños en el buque MI MONTSE

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

En la Figura 5 se muestran las derrotas de ambos buques desde aproximadamente 15 minutos antes del accidente. El análisis de los datos de las derrotas de ambos buques (figuras 5 y 6) permite establecer que ninguno de los dos buques varió apreciablemente su rumbo y velocidad hasta segundos antes del accidente. El pesquero se dirigía hacia Almería, mientras que el químico navegaba en dirección al Estrecho de Gibraltar.

Lo anterior es congruente con las declaraciones de los tripulantes del químico, que no advirtieron la presencia del buque pesquero hasta que éste se encontraba a unos 100 m de distancia, menos de un minuto antes del abordaje.

A pesar de que el capitán del químico declaró que el pesquero navegaba sin las luces de navegación ni de cubierta encendidas, este hecho no se ha podido constatar. En todo caso el buque químico disponía de equipos de ayuda a la navegación que deberían haber permitido a su oficial de guardia detectar la presencia del pesquero y el riesgo de abordaje con antelación.

Del análisis de los datos de la Caja Azul del pesquero y de la escucha de las conversaciones mantenidas por VHF también se puede concluir que el patrón del pesquero no fue consciente de la situación del químico hasta el instante del abordaje.

De igual manera el pesquero contaba con equipos de navegación que deberían haberle permitido detectar la presencia del químico con antelación.

De todo ello cabe concluir que en ninguno de los puentes de los dos buques había tripulantes atendiendo a la navegación.

Análisis del cumplimiento del Reglamento internacional para prevenir abordajes (RIPA)

Vigilancia

Según la regla 5 «*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.*»

Ninguno de los buques mantuvo una vigilancia eficaz. El patrón del B/P MI MONTSE no fue consciente de la existencia del químico hasta el momento del abordaje. En el B/Q STOLT SPRAY aunque sí se percibió el peligro existente antes de la colisión y se realizaron acciones encaminadas a evitar el accidente, la detección del otro buque y por consiguiente las maniobras evasivas no se realizaron con la antelación suficiente.

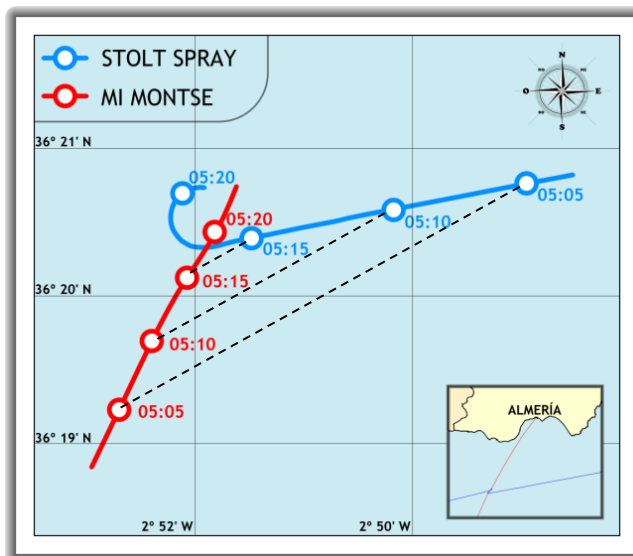


Figura 5. Derrota de los buques

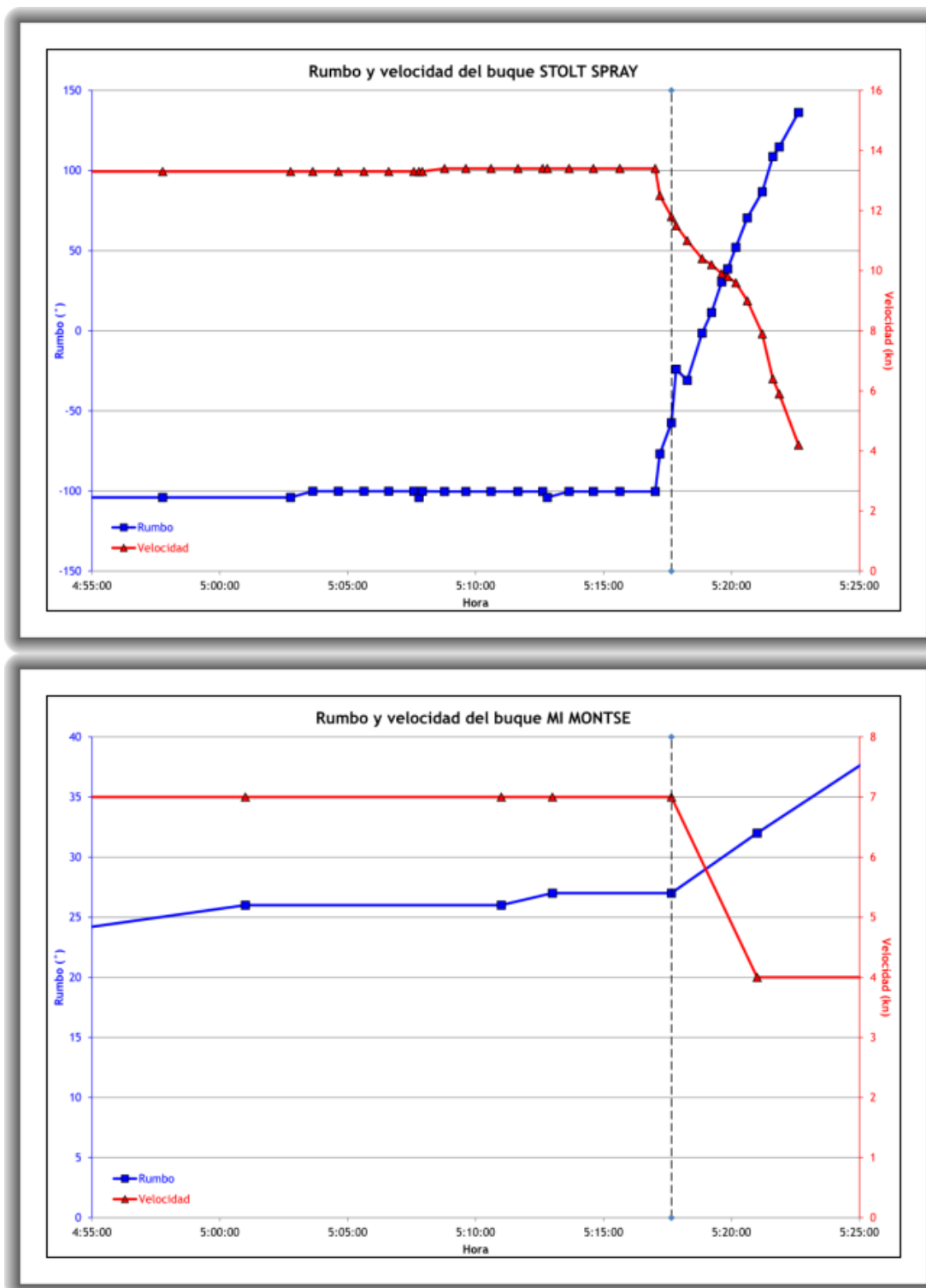


Figura 6. Rumbo y velocidad de los buques STOLT SPRAY y MI MONTSE



Análisis del riesgo de abordaje

La regla 7 d) del RIPA dice que «Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

- *se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.*
- *en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.»*

Según las derrotas de los buques representadas en la figura 5 y sus rumbos representados en la Figura 6 se observa que la demora no varió de forma apreciable durante los 15 minutos anteriores al accidente, por lo que el riesgo de abordaje era evidente. Los oficiales de guardia en ambos buques dispusieron de tiempo suficiente para detectar que se encontraban en una situación de riesgo de abordaje y haber actuado en consecuencia.

Situación de cruce

Según la regla 15 «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 cortar la proa.»

En este caso el B/P MI MONTSE se encontraba de regreso a su puerto base después de haber finalizado sus labores de pesca, por lo que no puede ser considerado como un «buque dedicado a la pesca» sino como un «buque en navegación», y debía haber cedido el paso, por ejemplo cayendo a estribor buscando pasar por la popa del B/Q STOLT SPRAY.

Conclusiones

Esta comisión ha concluido que el abordaje se produjo por el incumplimiento de los preceptos del RIPA por parte de los responsables de la guardia en el puente de ambos buques en los momentos previos al abordaje.

El B/P MI MONTSE, como buque en navegación, no se apartó de la derrota del B/Q STOLT SPRAY. El motivo por el que el B/P MI MONTSE no se apartó de la derrota del B/Q STOLT SPRAY fue, con gran probabilidad, que no había nadie en el puente del pesquero atendiendo a la navegación hasta que ocurrió el abordaje. Además, en el puente del B/Q STOLT SPRAY no se detectó la presencia del pesquero con tiempo suficiente como para efectuar una maniobra evasiva eficaz.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Del análisis del abordaje entre el buque quimiquero STOLT SPRAY y el buque de pesca MI MONTSE, ocurrido el día 6 de julio de 2012 a 35 millas al suroeste de Almería, el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidente e Incidentes Marítimos realiza la siguiente recomendación de seguridad:

A la Cofradía de pescadores de Almería, a la Federación andaluza de cofradías de pescadores y a la Consejería de agricultura, pesca y medio ambiente de la junta de Andalucía:

1. Que realicen campañas de concienciación entre sus asociados sobre el peligro de dejar desatendido el puente durante la navegación.

Al armador del buque quimiquero STOLT SPRAY:

2. Que realicen campañas de concienciación dirigidas a los oficiales de puente del buque sobre la necesidad de mantener en todo momento una guardia eficaz que permita detectar con antelación suficiente situaciones de riesgo de abordaje.

* * *