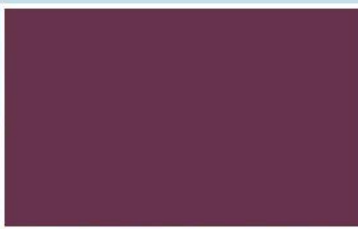


INFORMES TÉCNICOS REDUCIDOS

R-18/2011 EMBARCACIÓN NEUMÁTICA
R-19/2011 ZIRRI
R-25/2011 CARDANI TRES
R-26/2011 FRENJO
R-38/2011 ANTONIA

R-04/2012 ISABEL Y ANTONIO
R-05/2012 VOLCÁN DE TIMANFAYA - CORMORÁN GRANADA
R-06/2012 VOLCÁN DE TAUCE
R-19/2012 ÁNGEL PADRE

2011 2012



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA DE FOMENTO

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

Informes técnicos reducidos

2011 - 2012

R-18/2011 EMBARCACIÓN NEUMÁTICA

R-19/2011 ZIRRI

R-25/2011 CARDANI TRES

R-26/2011 FRENJO

R-38/2011 ANTONIA

R-04/2012 ISABEL Y ANTONIO

R-05/2012 VOLCÁN DE TIMANFAYA - CORMORÁN GRANADA

R-06/2012 VOLCÁN DE TAUCE

R-19/2012 ÁNGEL PADRE



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

NIPO: 161-12-134-5

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 91 597 71 41
Fax: +34 91 597 85 96

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

Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid (España)



ADVERTENCIA

Estos informes han sido elaborados 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.

Las investigaciones recogidas en estos informes han sido efectuadas 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 las investigaciones 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 los accidentes o incidentes, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de estos informes para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



6

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS



ÍNDICE

R-18/2011 EMBARCACIÓN NEUMÁTICA	9
R-19/2011 ZIRRI.....	11
R-25/2011 CARDANI TRES	13
R-26/2011 FRENJO.....	15
R-38/2011 ANTONIA	17
R-04/2012 ISABEL Y ANTONIO	21
R-05/2012 VOLCÁN DE TIMANFAYA - CORMORÁN GRANADA.....	25
R-06/2012 VOLCÁN DE TAUCE	29
R-19/2012 ÁNGEL PADRE	31

* * *



8

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS



R-18/2011 EMBARCACIÓN NEUMÁTICA



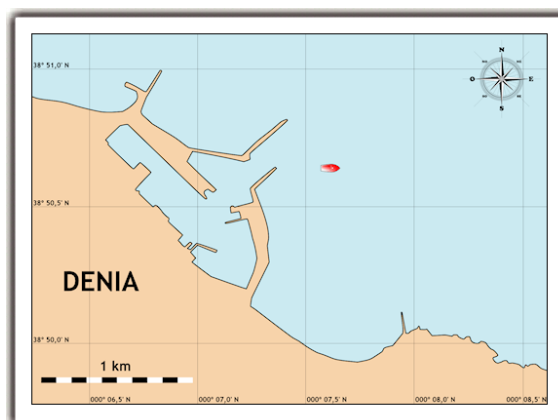
Estado de la embarcación tras el accidente.

Investigación

Un ciudadano sueco, entrenador de la selección sueca de vela, salió en una embarcación semirrígida con otra persona a inspeccionar un campo de regatas cercano al puerto de Denia. Pese al mal estado de la mar, con olas de hasta 4 metros, y pese a las advertencias de algunos socios del Club Náutico, salieron sin siquiera llevar chalecos salvavidas. Al volver a puerto, el oleaje rompiente hizo volcar la embarcación. La segunda persona pudo alcanzar un aro salvavidas lanzado desde el dique del puerto, pero el patrón falleció. Su cuerpo fue recuperado por un helicóptero de SASEMAR.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
23 de marzo de 2011, 12:29 hora local.
- ❖ Lugar:
Cercanías del puerto de Denia (Alicante).
- ❖ Tipo de accidente:
Vuelco.
- ❖ Consecuencias:
Un fallecido. Daños leves en la embarcación.
- ❖ Clasificación:
Muy grave.
- ❖ Buque:
Embarcación neumática semirrígida de 5,4 m de eslora, no matriculada en España.



Lugar del vuelco de la embarcación, cerca de la bocana del puerto.



Condiciones meteorológicas y marítimas

La previsión del boletín emitido a las 10:00 horas por AEMET para el momento y lugar del accidente era de viento del nordeste de fuerza 4 a 6 en la escala de Beaufort, y estado de la mar entre fuerte marejada y mar gruesa.

Análisis y conclusiones

Vistas las circunstancias del accidente y las investigaciones preliminares realizadas por la capitania marítima de Alicante y por la Guardia Civil, se concluye que el accidente fue causado por la imprudencia de los tripulantes de la embarcación, que no debieron salir a navegar con las malas condiciones meteorológicas reinantes, y en ningún caso sin llevar los reglamentarios chalecos salvavidas.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Agencia estatal de meteorología:
Boletines meteorológicos.
- ❖ Artículos de prensa.
- ❖ ATLANTICA/ Moderna Försäkringar:
Póliza del seguro de la embarcación.
- ❖ Capitanía marítima de Alicante:
Notificación de accidente/incidente marítimo.
Informe sobre la investigación del accidente.
- ❖ Guardia Civil:
Informe sobre el accidente.
Declaraciones del pasajero de la embarcación y de dos testigos.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informe general de emergencia 802/11.

* * *



R-19/2011 ZIRRI



Embarcación ZIRRI tras su recuperación por parte de Sasemar (Autor: Fernando Gómez).

Investigación

La embarcación salió de Ciérvana (Bilbao) con cinco personas a bordo, a pescar en la zona conocida como «El Cajón», en las proximidades del puerto de Bilbao. El mal tiempo hizo volcar la embarcación. La corriente y el viento hicieron derivar la embarcación volcada mar adentro hasta que fue encontrada a 9 millas al N de Castro Urdiales (Cantabria) con dos supervivientes sobre ella. El día 29 de marzo se encontró el cuerpo del último desaparecido. Sólo uno de los tripulantes (un niño de 11 años, rescatado) llevaba chaleco salvavidas.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
24 de marzo de 2011; alrededor de las 20:00 hora local.
- ❖ Lugar:
A dos millas de la costa, cerca de la bocana del puerto de Bilbao.
- ❖ Tipo de accidente:
Vuelco.
- ❖ Consecuencias:
Tres fallecidos.



- ❖ Clasificación:
Muy grave.
- ❖ Embarcación:
ZIRRI: Embarcación de recreo de 6,2 m de eslora, sin cabina, con motor fueraborda de 95 kW. Construida en poliéster en 1992.

Condiciones meteorológicas y marítimas

Euskalmet había emitido alerta amarilla por viento para el día del accidente, con rachas de entre 60 y 80 km/h. La predicción de AEMET para el día 24 establecía vientos del sureste de fuerza 4 a 5 en la escala Beaufort, con marejadilla a marejada y mar de fondo de componente norte de un metro de altura significativa. Los datos registrados por las estaciones de medida de AEMET y por las boyas de Puertos del Estado verifican estos pronósticos, estimándose en el momento del accidente en el interior de la bahía de Bilbao viento del sureste fuerza 5 en la escala de Beaufort y marejadilla.

Análisis y conclusiones

Vistas las circunstancias del accidente y las investigaciones preliminares realizadas por la capitania marítima de Bilbao y por la Guardia Civil, el Pleno de la Comisión ha concluido que el accidente fue causado por la imprudencia del patrón de la embarcación, que no debió salir a navegar con las malas condiciones meteorológicas reinantes.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Agencia estatal de meteorología:
Boletines meteorológicos.
- ❖ Artículos de prensa.
- ❖ Capitanía marítima de Bilbao:
Declaración de los propietarios de la embarcación.
Datos registrales de la embarcación.
Informe del accidente.
- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación de la embarcación.
- ❖ Guardia Civil:
Declaración de uno de los propietarios.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informe general de emergencia 818/11.

* * *



R-25/2011 CARDANI TRES



Embarcación modelo ARESA 12 (similar a la embarcación hundida). Fuente: página web del astillero www.aresaboats.com.

Investigación

El día 11 de abril de 2011, a las 13:00 horas locales el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Barcelona recibe un MAYDAY de la embarcación de recreo CARDANI TRES, con dos tripulantes a bordo. Indican que se están hundiendo y que van a saltar a la embarcación auxiliar con el VHF portátil. A las 13:50 horas una embarcación Salvamar recoge a las dos personas y su embarcación auxiliar tipo «zodiac». A las 14:05 horas la embarcación se hunde totalmente.

Según declaraciones de los tripulantes, escucharon un ruido seco en la zona de los motores, por donde sospechan que entró el agua, y afirmaron no tener ningún problema previo.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
11 de abril de 2011, 13:00 horas locales.
- ❖ Lugar:
A nueve millas de la costa, frente a Villanueva y Geltrú.
- ❖ Tipo de accidente:
Hundimiento.
- ❖ Consecuencias:
Sin daños personales, hundimiento de la embarcación, contaminación leve.
- ❖ Clasificación:
Muy grave.
- ❖ Embarcación:
CARDANI TRES: Embarcación de recreo a motor de 12 m de eslora, de bandera española, construida en madera en 1973. Montaba dos motores intraborda de 154 kW cada uno.



- ❖ Certificados:
La embarcación disponía del certificado de navegabilidad en regla.

Condiciones meteorológicas y marítimas

De acuerdo con SASEMAR, había viento del noroeste de fuerza 3 en la escala de Beaufort, con marejadilla y buena visibilidad.

Análisis y conclusiones

La Comisión carece de elementos que permitan determinar el origen de la vía de agua que produjo el hundimiento, que solo podría determinarse con exactitud recuperando o, en caso de hallarse, inspeccionando los restos de la embarcación hundida.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

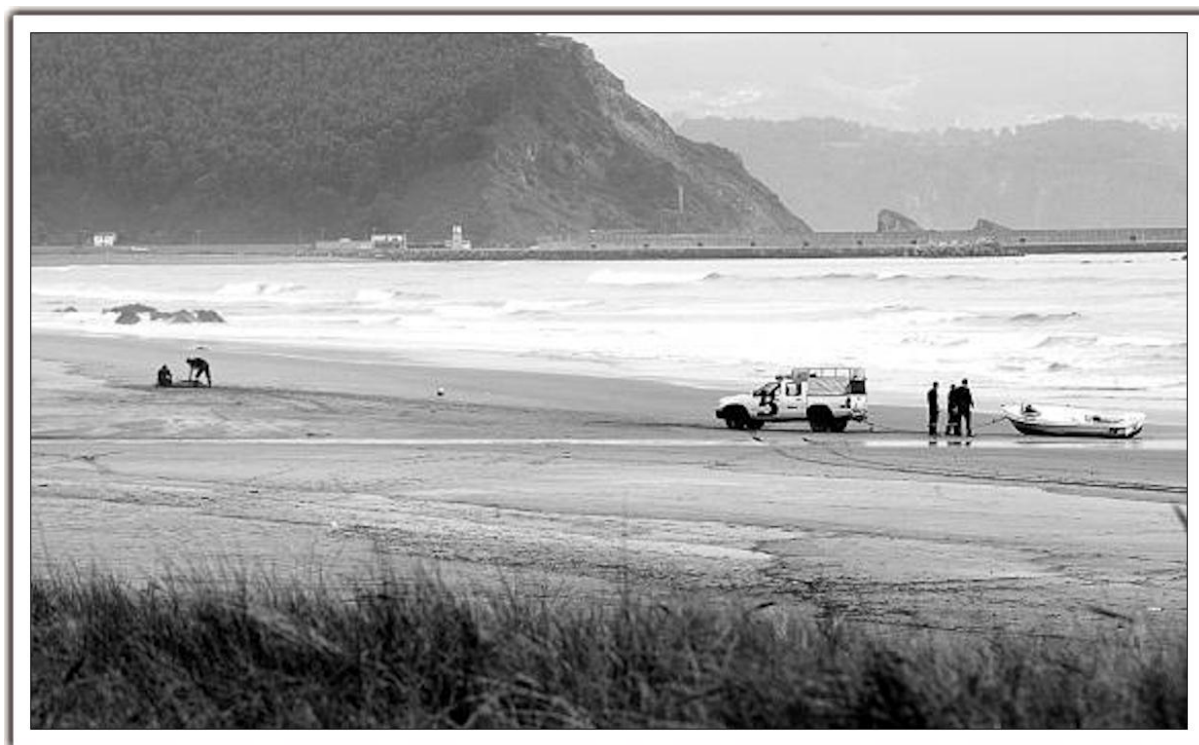
Documentación de trabajo

- ❖ Capitanía marítima de Barcelona:
Notificación de accidente/incidente marítimo.
- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación del buque.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informe general de emergencia 1064/11.

* * *



R-26/2011 FRENJO



Embarcación FRENJO tras ser rescatada. (Autor: Ricardo Solís)

Investigación

El día 3 de mayo de 2011, alrededor de las 18:00 horas locales un golpe de mar volcó la embarcación de recreo FRENJO frente a la playa de Bayas mientras pescaba lubina a la cacea en las proximidades de otras embarcaciones. Su único tripulante, un hombre de 79 años de edad que estaba pescando lubina a la cacea, cayó al mar y se ahogó. Su cuerpo fue recuperado por submarinistas que se encontraban en la zona.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
3 de mayo de 2011, 18:00 horas
- ❖ Lugar:
Frente a la playa de Bayas, en Castrillón (Asturias).
- ❖ Tipo de accidente:
Vuelco.
- ❖ Consecuencias:
Un fallecido.
- ❖ Clasificación:
Muy grave.
- ❖ Embarcación:
FRENJO: Embarcación de recreo de 4,75 m de eslora, construida en fibra en 1996.



Condiciones meteorológicas y marítimas

De acuerdo con informes de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) y del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), en el lugar y momento del accidente había vientos de 3 a 5 nudos (fuerza 2 en la escala Beaufort) y mar de fondo procedente del NW de 1 m de altura de ola significativa, con períodos medios en torno a 7 s. En la zona de rompientes la altura de ola significativa habría llegado a alcanzar 1,5 m.

Análisis y conclusiones

La Comisión carece de elementos de juicio que permitan determinar una causa probable del vuelco de la embarcación.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Artículos de prensa.
- ❖ Capitanía marítima de Avilés:
Notificación de accidente/incidente marítimo.
- ❖ AEMET y CEDEX:
Informes de condiciones meteorológicas y marítimas.

* * *



R-38/2011 ANTONIA



Pesquero ANTONIA (foto de archivo).

Investigación

El día 11 de agosto de 2011 a las 06:00 horas (hora local) el pesquero ANTONIA salió del puerto de Oza (A Coruña), con un tripulante a bordo, para recoger las nasas que había calado el día anterior. Quince minutos después, navegando a cinco nudos, el motor de la embarcación se paró. El patrón declaró que fue debido a que algo se había enganchado en la hélice, aunque no pudo comprobarlo. Posteriormente llamó al patrón del pesquero ROSFEL, que se encontraba en la zona y con quien estaba en contacto permanente, para que acudiera en su auxilio. El patrón del ANTONIA lanzó al agua el rezón, que no agarró al fondo. Ante esta situación volvió a llamar al patrón del ROSFEL para informarle de que la embarrancada era inminente y que se iba a lanzar al agua.

Alrededor de las 06:30 horas la embarcación ROSFEL llegó al lugar del accidente, donde se encontraba el naufrago con el chaleco salvavidas puesto. Un tripulante del pesquero ROSFEL le ayudó a subir a bordo. Seguidamente, el pesquero ANTONIA embarrancó en los acantilados de la zona de Seixo Branco, quedando el casco destrozado.

El patrón del ROSFEL llamó por VHF a las 06:36 horas al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de La Coruña, informando del rescate. Sobre las 06:58 horas el pesquero ROSFEL llegó al muelle de Oza, donde una ambulancia les estaba esperando.



Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
11 de agosto de 2011, 06:15 hora local.
- ❖ Lugar:
Zona de Seixo Branco, en la ría de A Coruña.
- ❖ Tipo de accidente:
Pérdida de control y embarrancamiento.
- ❖ Consecuencias:
Embarcación perdida. Sin daños personales.
- ❖ Clasificación:
Muy grave.
- ❖ Embarcación:
ANTONIA: Embarcación de madera construida en A Coruña, en el año 1932. Eslora total de 6,05 m y arqueo bruto (GT) de 0,83. Propulsada por un motor diesel de 30 kW a 1800 rpm.
- ❖ Bandera:
España.

Certificados, tripulación y despacho

En el momento del accidente todos los certificados del pesquero estaban en vigor y disponía de una licencia para pescar en el Caladero Nacional del Cantábrico Noroeste con artes menores.

El barco estaba en proceso de regularización pesquera.

Según la resolución de despacho del pesquero, emitida por la capitanía marítima de A Coruña el 7 de abril de 2011, el pesquero estaba despachado para navegar con dos tripulantes, pero en el momento del accidente a bordo de la embarcación sólo se encontraba uno de ellos, el patrón-mecánico (simultáneo).

Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento del sureste de fuerza 2 en la escala de Beaufort (4 a 6 nudos), buena visibilidad y marejadilla.

Análisis y conclusiones

La embarrancada del pesquero ANTONIA, se produjo como consecuencia de quedar a la deriva tras la parada de su motor propulsor y no conseguir que el rezón agarrase al fondo marino.

Según las declaraciones del patrón del pesquero, la parada del motor propulsor fue provocada por un trozo de red o un cabo que se enganchó en la hélice. Según manifiesta, es un hecho frecuente que se produzcan paradas de los motores de los pesqueros por engancharse trozos de red o cabos en sus hélices. No parece probable que la hélice se hubiera trabado con un aparejo calado, ya que no había balizas que lo señalizasen y la embarcación se habría detenido. El patrón no pudo comprobar estos hechos, porque según sus declaraciones, el tiempo transcurrido desde que se paró el motor, hasta que se produjo la embarrancada fue escaso, entre diez y quince minutos. La embarcación estaba navegando próxima a la costa, práctica habitual cuando las condiciones meteorológicas y marítimas son buenas para calar el aparejo más cerca de ella.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.



Documentación de trabajo

- ❖ Capitanía marítima de A Coruña:
Informe del accidente.
Declaración del patrón de la embarcación ANTONIA y del patrón de la embarcación ROSFEL.
- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación del buque.
Resolución de despacho.
Rol de despachos y dotación para buques de pesca.
Datos registrales de la embarcación.
Informe sobre tripulación mínima.
- ❖ Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino:
Censo de flota pesquera operativa.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informe general de emergencia 3438/11.

* * *





R-04/2012 ISABEL Y ANTONIO



Embarcación ISABEL Y ANTONIO (foto del censo de flota operativa).

Investigación

El día 14 de diciembre de 2011, a las 09:55 hora local, en el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) se recibió una alerta sin posición de la radiobaliza del pesquero ISABEL Y ANTONIO, matriculado en Fuengirola (Málaga).

De forma casi simultánea, la comandancia de la Guardia Civil de Almería (El Ejido) recibió una llamada de un particular que se encontraba en la playa de Guardias Viejas, informando del avistamiento de una embarcación que estaba hundiéndose a una milla de distancia de la costa y de la presencia de una persona que se dirigía a nado hacia la orilla. Dicha persona resultó ser un tripulante de la embarcación de pesca ISABEL Y ANTONIO, quien al alcanzar la playa, fue atendido por los agentes de una patrulla de la Guardia Civil destacada en la zona. El tripulante era el propietario de la embarcación ISABEL Y ANTONIO, en la que estaba enrolado como marinero.

A las 09:57 horas, el Centro Operativo de Servicios (COS) de la Guardia Civil de Almería contactó con el CNCS para informarle del hecho, quien a su vez lo trasladó a los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) de Tarifa y Almería. El CCS de Almería confirmó la emergencia y movilizó al helicóptero HELIMER 207 de Salvamento Marítimo, el cual se dirigió al lugar del hundimiento, e informó del avistamiento del pecio en una posición de latitud $36^{\circ} 41,3' N$ y longitud $002^{\circ} 50,6' W$.

Según declaraciones del tripulante, aquella mañana salieron el patrón y él mismo a calar el arte de pesca, regresando posteriormente al puerto pesquero. Cuando más tarde tuvieron que salir de nuevo para levantar el aparejo de pesca, el patrón no se presentó, por lo que decidió salir solo a efectuar dicha labor pese a no contar con una titulación que le facultase para ejercer el mando.

Cuando el propietario se hallaba halando la red al tiempo que daba marcha avante, observó que el compartimento del motor hacía agua, por lo que conectó la bomba de achique. Al comprobar que la embarcación seguía hundiéndose y que la bomba de achique era insuficiente para desembarcar toda el agua que entraba y que la embarcación se escoraba hacia estribor, optó finalmente por abandonar la embarcación.



Según la declaración del testigo que advirtió de los hechos a la Guardia Civil, éste manifestó que: «la embarcación se hallaba haciendo movimientos extraños, como círculos, viéndose salir un caño de agua de la embarcación y bastante humo, pareciendo que el motor estaba bastante acelerado». Pasados unos cinco minutos con la embarcación en la situación referida, observó al tripulante arrojarse al agua y comenzar a nadar hacia la playa. Finalmente, el naufrago, desprovisto de chaleco salvavidas y únicamente con la ropa interior puesta, pudo alcanzar la costa donde lo estaba esperando una patrulla de la Guardia Civil.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
14 de diciembre de 2011, 09:30 hora local.
- ❖ Lugar:
A una milla de la costa, frente a Guardias Viejas (Almería).
- ❖ Tipo de accidente:
Hundimiento.
- ❖ Consecuencias:
Sin daños personales, hundimiento de la embarcación, contaminación leve.
- ❖ Clasificación:
Muy grave.
- ❖ Embarcación:
ISABEL Y ANTONIO: Embarcación de bandera española. Destinada a la pesca con artes menores. Construida en madera en 1959, con 12 m de eslora y un motor intraborda de 16,91 kW.
- ❖ Certificados:
Todos los certificados de la embarcación estaban en regla.

Condiciones meteorológicas

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

Conclusiones

La Comisión carece de elementos que permitan determinar el origen de la vía de agua que produjo el hundimiento, que sólo podría determinarse con exactitud recuperando o, en caso de hallarse, inspeccionando los restos de la embarcación hundida.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Capitanía marítima de Almería:
Notificación de accidente/incidente marítimo.
Declaración del propietario de la embarcación.
- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación del buque.
Resolución de despacho.
Rol de despachos y dotación para buques de pesca.
- ❖ Guardia Civil:
Atestado del accidente.



- ❖ Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino:
Censo de flota pesquera operativa.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informes generales de emergencia 5462/11 y 5465/11.
Informe de misión SAR 259/2011.

* * *





R-05/2012 VOLCÁN DE TIMANFAYA - CORMORÁN GRANADA



Buque de pasaje y carga rodada VOLCÁN DE TIMANFAYA.

Investigación

El día 6 de noviembre de 2011, a las 11:30 horas locales, el buque de pasaje y carga rodada VOLCÁN DE TIMANFAYA, en las proximidades del puerto de Motril (Granada), comunicó su situación al práctico del puerto por el canal 12 de VHF. El práctico comunicó que había viento del oeste con una velocidad media de aproximadamente 20 nudos. A las 12:27 horas locales el buque moderó y quedó arrumbado hacia la bocana del puerto de Motril a la espera del práctico, que embarcó tres minutos después.



Plano del puerto de Motril.

Navegaron por el canal de entrada al puerto de Motril frente al muelle de Las Azucenas con viento de 20 nudos y a las 12:42 horas locales comenzaron el reviro en la dársena comercial, con los medios de propulsión propios del buque, para dirigirse a su atraque habitual en el muelle de Levante. En ese momento notaron que se producía un aumento de la velocidad del viento.

A las 12:46 horas locales, cuando el buque estaba completamente revirado y paralelo al muelle, aumentó bruscamente el viento del oeste hasta alcanzar los 35 nudos. Intentaron contrarrestar

el abatimiento del buque hacia el muelle, producido por el viento, aumentando el par producido por las hélices de popa y la potencia de las hélices transversales de proa, pero el buque siguió abatido. En ese momento el viento incidía sobre el costado de estribor. El práctico realizó una llamada de urgencia al remolcador R CLAUDIA, que estaba de guardia, para que les asistiera en la maniobra.



A las 12:52 horas locales, el buque abordó a la embarcación de inspección pesquera de la Junta de Andalucía CORMORÁN GRANADA, que se encontraba en el extremo sur del muelle de Levante, colisionando contra la amura de ésta. La embarcación CORMORÁN GRANADA sufrió daños en la superestructura y el puente. La popa del buque apoyó contra el muelle rompiendo un bolardo y descolgando una defensa. El buque VOLCÁN DE TIMANFAYA tuvo una abolladura junto al cinturón de la aleta de babor, de unos 30 cm de longitud y una flecha de 5 cm.



Embarcación CORMORÁN GRANADA.

A las 12:55 horas locales, el remolcador R CLAUDIA se hizo firme en la aleta de estribor del buque y, tirando de través con media máquina, consiguió separar el buque del muelle y de la embarcación para proceder a su atraque. A las 13:00 horas locales, se realizó la maniobra de atraque ayudados por el remolcador, dándose cabos seis minutos más tarde y finalizando la maniobra de atraque con babor hacia el muelle a las 13:12 horas locales.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
6 de noviembre de 2011, 12:52 horas locales.
- ❖ Lugar:
Muelle de levante del puerto de Motril (Granada).
- ❖ Tipo de accidente:
Abordaje.
- ❖ Consecuencias:
No se produjeron daños personales ni contaminación. Daños importantes en la superestructura de la embarcación CORMORÁN GRANADA. Abolladura de 30 cm de longitud en la aleta de babor del buque VOLCÁN DE TIMANFAYA. Resultó dañado un bolardo del muelle.
- ❖ Clasificación:
Accidente leve.
- ❖ Buques:
VOLCÁN DE TIMANFAYA: Buque de pasaje y carga rodada de la compañía NAVIERA ARMAS y bandera española. Construido en 2005 en acero con 127,80 m de eslora total, 24,20 m de manga y 17343 GT.
CORMORÁN GRANADA: Embarcación de inspección pesquera de la Junta de Andalucía, de bandera española. Construida en 2009 en PRFV, con 18,60 m de eslora total y 4,97 m de manga.
- ❖ Certificados:
Todos los certificados del buque y la embarcación estaban en vigor.

Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento de componente oeste, con velocidades entre 20 y 35 nudos.



Análisis y conclusiones

La Comisión considera que la causa del accidente fue la percepción inadecuada del riesgo que podía suponer el aumento repentino de la velocidad del viento durante la maniobra de atraque.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Capitanía marítima de Motril:
Notificación de accidente/incidente marítimo.
Informe sobre las condiciones de navegabilidad de la embarcación CORMORÁN GRANADA tras el abordaje.
- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Ficha libro del buque.
- ❖ Embarcación CORMORÁN GRANADA:
Protesta de mar.
- ❖ Naviera Armas S.A.:
Protesta formal de avería.
Diario de navegación del buque VOLCÁN DE TIMANFAYA.
- ❖ Prácticos del puerto de Motril:
Informe sobre la maniobra de atraque del buque VOLCÁN DE TIMANFAYA.

* * *





R-06/2012 VOLCÁN DE TAUCE



Buque de pasaje y carga rodada VOLCÁN DE TAUCE.

Investigación

El día 7 de noviembre de 2011, a las 09:30 horas locales, la tripulación de la embarcación de salvamento GUARDAMAR TALÍA, que estaba navegando en el interior del puerto de Santa Cruz de Tenerife, observó que había una mancha de combustible en la zona de la aleta de estribor del buque de pasaje y carga rodada VOLCÁN DE TAUCE, que estaba atracado en el puerto. Inmediatamente informaron del hecho por radio al Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife y al buque VOLCÁN DE TAUCE.

Tras recibir la comunicación, se activaron las brigadas de emergencia del buque VOLCÁN DE TAUCE y se siguió el procedimiento de emergencia por derrame de hidrocarburos establecido por el Manual de Gestión de la Seguridad de la compañía NAVIERA ARMAS, armadora del buque, de acuerdo con el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL 73/78. Siguiendo el procedimiento, se pararon todas las operaciones de trasiego de combustible que se estaban realizando, se localizó el derrame y se trató de contenerlo.

El derrame procedía de la brida ciega de la conexión universal que tenía la línea de combustible, que estaba deformada y, al no cerrar bien, perdía fueloil que se dirigía hacia el techo y hacia el mar. Se contuvo el derrame excepto aproximadamente 20 litros de fueloil que se vertieron al mar. La tripulación del buque puso este hecho en conocimiento de las autoridades marítimas, del inspector del buque y de la persona designada de la compañía.

La tripulación del buque utilizó barreras absorbentes, sepiolita y mantas absorbentes para contener el derrame y dispuso cabos y mangueras contra incendios en la superficie del mar, para evitar que la mancha de combustible se expandiera. Además solicitaron los servicios de la empresa LA ESPONJA DEL TEIDE para que desplazasen una cuba y succionaran el combustible del agua del mar. La autoridad portuaria extendió barreras absorbentes y dispuso una embarcación en la zona.

Aproximadamente a las 14:00 horas locales terminaron las labores de limpieza del agua del muelle. A continuación se limpiaron la zona de la maniobra de trasiego de combustible y el costado de estribor del buque.

Como consecuencia del accidente la compañía NAVIERA ARMAS sustituyó las válvulas, bridas y juntas de la línea de combustible y modificó los protocolos de su Manual de Gestión de la Seguridad para que en todas las operaciones de trasiego de combustible esté presente un oficial de máquinas, pro-



visto de un equipo de VHF en contacto permanente con el control de máquinas y el puente, para avisar de cualquier incidente que pudiera suceder.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
7 de noviembre de 2011, 09:30 horas locales.
- ❖ Lugar:
Puerto de Santa Cruz de Tenerife.
- ❖ Tipo de accidente:
Derrame de combustible al mar.
- ❖ Consecuencias:
Se produjo contaminación por el derrame de aproximadamente 20 litros de fueloil al mar. La contaminación pudo ser controlada, dejando la zona limpia.
- ❖ Clasificación:
Accidente leve.
- ❖ Buque:
VOLCÁN DE TAUCE: Buque de pasaje y carga rodada de la compañía NAVIERA ARMAS y bandera española. Construido en 1995 en acero con 111,70 m de eslora total, 19,50 m de manga y 9807 GT.
- ❖ Certificados:
Todos los certificados del buque estaban en vigor.

Análisis y conclusiones

La causa del accidente fue la falta de vigilancia de la línea de combustible durante las operaciones de trasiego en el puerto. Las acciones tomadas por la compañía son adecuadas para prevenir que ocurran accidentes similares.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación del buque.
- ❖ Naviera Armas S.A.:
Informe sobre el derrame.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informe de emergencia 5038/2011.

* * *



R-19/2012 ÁNGEL PADRE



Buque de pesca al cerco ÁNGEL PADRE.

Investigación

El día 9 de abril de 2012, a las 17:00 horas locales, la tripulación del buque de pesca ÁNGEL PADRE, formada por once personas (un patrón al mando, un mecánico y nueve marineros), salió del puerto de Colindres (Cantabria) para realizar labores de pesca al cerco.

A las 01:00 horas del día 10 de abril de 2012 el buque se encontraba a 10 millas al norte del puerto de Bilbao, en la posición 43° 33,2' N, 003° 08,7' W, después de haber realizado varios lances de pesca en las que habían capturado aproximadamente 5000 kg de sardinas. En ese momento los marineros estaban en la cubierta largando de nuevo el aparejo de pesca por la popa. Durante dicha maniobra uno de los estrobos del aparejo se enganchó en la pierna de uno de los marineros, que estaba situado en la popa junto al costado de babor, arrastrándole al agua.

El resto de la tripulación se percató inmediatamente del accidente y dio la voz de alarma. Como el buque de pesca se encontraba sin capacidad de maniobra, puesto que estaban largando el aparejo, decidieron echar al agua un bote auxiliar en el que embarcaron dos marineros para rescatar al hombre que había caído al agua. Otro buque pesquero que se encontraba muy próximo a la zona del accidente, el buque SIEMPRE PECO, también se acercó al lugar y finalmente rescató al naufrago del agua. Posteriormente los dos marineros que se habían acercado con el bote auxiliar también subieron a bordo del buque pesquero SIEMPRE PECO.

A las 01:24 horas el buque pesquero SIEMPRE PECO avisó del rescate al Centro de Salvamento Marítimo en Bilbao, a través de la estación radio-costera de Bilbao, y solicitaron la evacuación del naufrago que aunque estaba consciente y sin signos de hipotermia presentaba dolor en una pierna y falta de sensibilidad en la otra. SASEMAR movilizó la embarcación de salvamento SALVAMAR ALCYONE, que llegó al punto donde se encontraba el buque pesquero SIEMPRE PECO y trasladó al herido al



puerto de Bilbao, para ser posteriormente ingresado en el Hospital Universitario Cruces, acompañado por uno de los marineros que habían salido en su rescate. El diagnóstico clínico fue rotura de ambas piernas.

El buque pesquero SIEMPRE PECO llevó al tercer marinero que se había quedado a bordo, así como el bote auxiliar utilizado en el rescate, hasta el buque pesquero ÁNGEL PADRE, que los recogió. A continuación el buque pesquero ÁNGEL PADRE recogió sus aparejos de pesca y volvió a su puerto base, en Colindres.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
10 de abril de 2012, 01:00 horas locales.
- ❖ Lugar:
10 millas al norte del puerto de Bilbao, en la posición 43° 33,2' N, 003° 08,7' W.
- ❖ Tipo de accidente:
Caída de hombre al agua.
- ❖ Consecuencias:
El hombre que cayó al agua sufrió rotura de ambas piernas. En el momento de redactar el informe se encuentra fuera de peligro.
- ❖ Clasificación:
Accidente operacional grave.
- ❖ Buque:
ÁNGEL PADRE: Buque de pesca al cerco, propiedad de cuatro empresarios particulares y de bandera española. Construido en 1998 en acero de 24,00 m de eslora total, 18,20 m de eslora entre perpendiculares, 5,90 m de manga, un arqueo bruto de 65,85 GT, un arqueo neto de 19,76 NT y 139,7 kW de potencia.
- ❖ Certificados:
Todos los certificados del buque estaban en vigor en el momento del accidente.
- ❖ Condiciones meteorológicas y marítimas:
Viento del oeste de fuerza 3 en la escala de Beaufort (7 a 10 nudos), marejadilla y visibilidad buena.
- ❖ Actuaciones posteriores:
La Inspección de Trabajo del Gobierno Vasco, tras examinar las circunstancias del accidente, ha decidido no continuar con la investigación.

Conclusiones

A la vista del diagnóstico clínico, se concluye que el hombre, al no tener movilidad en las piernas, sólo pudo permanecer a flote gracias a que llevaba puesto el chaleco salvavidas.

La causa del accidente fue la falta de atención durante las maniobras de largado del aparejo.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

Documentación de trabajo

- ❖ Artículos de prensa.
- ❖ Capitanía marítima de Santander, distrito marítimo de Laredo:
Notificación de accidente/incidente marítimo.
Declaración del patrón.



- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación del buque.
Rol de despachos y dotación para buques de pesca.
Resolución de despacho.
- ❖ Ministerio de agricultura, alimentación y medio ambiente:
Censo de flota pesquera operativa.
- ❖ Sociedad de salvamento y seguridad marítima:
Informe general de emergencia 915/2012.

* * *





GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES