

Informe técnico S-14/2011

Investigación del accidente del buque tanque MAR VICTORIA en el puerto Bahía de Algeciras, el 10 de octubre de 2008

ADVERTENCIA

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

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

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.



EL ACCIDENTE

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 locales.



El día 9 de octubre de 2008, a las 14:48 horas, el buque tanque MAR VICTORIA, de bandera española, llegó al puerto Bahía de Algeciras, procedente del puerto de Huelva, para descargar 5.330 toneladas de fuel oil IFO 380 en el pantalán C de la refinería "Gibraltar" de la compañía CEPSA. Tras el atraque del buque la descarga comenzó con normalidad.

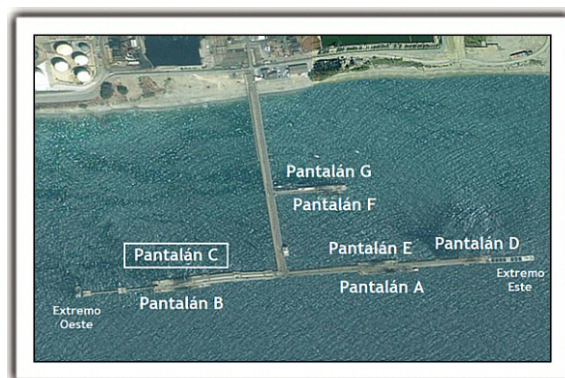
A las 08:00 horas del día 10 de octubre de 2008, la velocidad del viento había alcanzado los 35 nudos y el capitán, de acuerdo con el responsable de las operaciones de carga y descarga de la refinería, solicitó la ayuda de un remolcador para continuar con la descarga de combustible, que estaba previsto que finalizase poco después de las 10:00 horas.

Desde las 08:40 horas del mismo día, el remolcador SERTOSA VEINTISIETE ayudó al buque tanque MAR VICTORIA, que en ese momento era el único buque que operaba en la terminal, a mantener su posición de atraque, empujando a éste contra el pantalán desde la mitad de su eslora.

Aproximadamente a las 10:00 horas un fuerte golpe de mar proveniente del Sur, producido por la difracción del mar de viento procedente del Este, alcanzó al buque tanque MAR VICTORIA. En ese momento el capitán del buque y el responsable de las operaciones de carga y descarga de la refinería decidieron detener la descarga. El buque paró la descarga y la refinería cerró la línea de combustible de la terminal.

Momentos después, otro golpe de mar separó al buque y al remolcador del muelle, estirándose la manguera de descarga, que finalmente se rompió. Como consecuencia, el contenido de la manguera y el *manifold* del buque se vertieron al mar.

La manguera, propiedad de la refinería, era de neopreno de 6 pulgadas (15,24 cm) de diámetro y 16 m de longitud, y la capacidad del tramo de *manifold* que se vertió era de aproximadamente 160 litros, por lo que se estima que se vertieron aproximadamente 450 litros de fuel oil al mar.



A las 10:05 horas, el capitán del buque tanque MAR VICTORIA informó a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) acerca del vertido y comenzaron las labores de desatraque del buque. SASEMAR movilizó a la embarcación de salvamento SALVAMAR ALGECIRAS, que no pudo salir debido a las condiciones climatológicas adversas.



A las 10:12 horas el departamento de medio ambiente de la compañía CEPSA envió un equipo al pantalán C de la refinería "Gibraltar".

A las 10:45 horas finalizó la maniobra de desatraque el buque.

A las 11:05 horas del día 10 de octubre de 2008, el buque abandonó el puerto Bahía de Algeciras con destino el puerto de Huelva.

A las 11:00 horas el remolcador SERTOSA VEINTISIETE acudió a dispersar una mancha de combustible cerca en las inmediaciones de la terminal de descarga. A las 11:37 horas ya sólo quedaban irisaciones de combustible.

A las 13:00 horas del día 10 de octubre de 2008, no se observaba contaminación ni en la refinería ni en las playas cercanas y SASEMAR dio por finalizada la emergencia.

A las 14:20 horas del día 10 de octubre de 2008, el Capitán Marítimo de Algeciras-La Línea, propuso el cierre del puerto Bahía de Algeciras al tráfico marítimo, por razones de seguridad debido a las condiciones meteorológicas adversas. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras aceptó el cierre del puerto Bahía de Algeciras, atendándose únicamente las maniobras que por razones de seguridad tuviera que realizar la Corporación de Prácticos del Puerto Bahía de Algeciras.

El puerto Bahía de Algeciras volvió a abrirse al tráfico marítimo el día 11 de octubre de 2008 a las 10:00 horas.

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL

El buque

El buque MAR VICTORIA es un buque tanque con las siguientes características principales:

Tabla I. Características principales del buque

Nombre del buque	MAR VICTORIA
Tipo	Tanque de productos
Constructor	Atlantik Denizcilik Ticaret Ve Sanayi AS
País de construcción	Turquía
Año de construcción	2003
Propietario	W. W. MARPETROL, S. A.
Número IMO	9287871
Distintivo	ECEP
Puerto de registro	Santa Cruz de Tenerife
Material del casco	Acero
Eslora total	105,500 m
Manga total	16,800 m
Calado máximo	6,480 m
Puntal	8,200 m
Arqueo bruto (GT)	3923
Arqueo neto (NT)	1667
Propulsión	Hélice acoplada a un motor diesel
Potencia máxima	3.360 kW

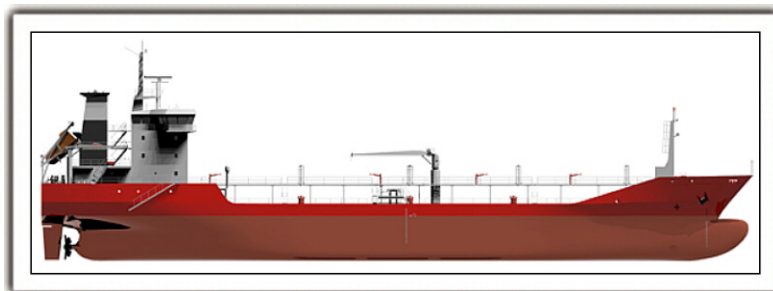


Figura 3. Buque MAR VICTORIA

La compañía

Desde el año 2003 la compañía propietaria del buque es la empresa W. W. MARPETROL, S. A. dedicada al transporte de productos derivados del petróleo, que en el momento del accidente contaba con otros 11 buques: MAR ALMUDENA, MAR CRISTINA, MAR LUCÍA, MAR NURIA, MAR PATRICIA, MAR PAULA, MAR REBECA, MAR ROCÍO, MAR SOFÍA, MAR VIRGINIA y SPABUNKER TRES. El buque era explotado por la empresa W. W. MARPETROL, S. A. y por su filial NAVIERA MAROT, S. A.



La tripulación

En el momento del accidente la tripulación del buque tanque MAR VICTORIA estaba compuesta por las 15 personas siguientes:

- 1 capitán
- 1 primer oficial
- 1 segundo oficial
- 1 jefe de máquinas
- 1 jefe de máquinas supernumerario
- 1 primer oficial de máquinas
- 1 contraamaestre
- 1 bombero
- 3 marineros
- 2 engrasadores
- 1 cocinero
- 1 camarero

Toda la tripulación era de nacionalidad española y disponía de los títulos y certificados requeridos para el desempeño de sus funciones.

En el momento del accidente toda la tripulación se encontraba a bordo del buque.

Información meteorológica

La predicción meteorológica marítimo-costera emitida por la Agencia Estatal de Meteorología válida a partir de las 22:00 horas del 9 de octubre de 2008 decía literalmente: "*Este fuerza 5 a 6, arreciando a fuerza 7 a 8. Visibilidad regular o mala. Aguaceros y tormentas. Fuerte marejada aumentando pronto a Gruesa, y a muy gruesa a partir de la tarde*", donde la velocidad del viento está referida a la escala Beaufort.

A las 07:30 horas del día 10 de octubre de 2008 se produjo un aumento brusco de la velocidad del viento hasta los 35 nudos. En el momento y lugar del accidente había fuerte marejada, la visibilidad era mala por aguaceros y soplaban viento del Este de fuerza 8 en la escala de Beaufort y velocidad 35 nudos.

El temporal del Este se prolongó durante todo el día 10 de octubre de 2008, con mala visibilidad y frecuentes precipitaciones en la bahía de Algeciras, algunas de ellas acompañadas de tormentas. A consecuencia del persistente viento de Levante, las condiciones marítimas fueron empeorando durante la mañana, alcanzándose mar muy gruesa en el Estrecho a partir del mediodía.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

En el accidente se produjo el vertido al mar de aproximadamente 450 litros de fuel oil IFO 380 contenidos en la manguera de descarga y el *manifold* del buque, cuando ésta se rompió debido a la tracción producida al separarse el buque del pantalán por efecto del viento y el oleaje.

El día anterior al accidente, el primer oficial del buque y el responsable de las operaciones de carga y descarga de la refinería firmaron los procedimientos de las operaciones de descarga, en los que se especificaba que:

1. Se pararía la maniobra de descarga si la velocidad del viento alcanzaba los 35 nudos.
2. Se desconectarían las mangueras de descarga si la velocidad del viento alcanzaba los 35 nudos.
3. El buque abandonaría su atraque si la velocidad del viento alcanzaba los 40 nudos.

Aproximadamente dos horas antes del accidente, las condiciones meteorológicas eran desfavorables para las operaciones de descarga de combustible que realizaba el buque y las velocidades instantáneas de viento superaban con frecuencia los 35 nudos. De acuerdo con los mencionados procedimientos firmados el día anterior, en ese momento debían haberse parado las maniobras de descarga y desconectado la manguera. Sin embargo, incumpliendo los procedimientos acordados para las operaciones de descarga, el capitán del buque y el responsable de las operaciones de carga y descarga de la refinería decidieron, de mutuo acuerdo, no parar la maniobra de descarga, dado que estaba previsto finalizarla poco después de las 10:00 horas y consideraban que la ayuda de un remolcador sería suficiente para mantener al buque en su posición de atraque.

Debido a las condiciones climatológicas adversas el remolcador no pudo mantener al buque tanque MAR VICTORIA en su atraque, debido probablemente al intenso oleaje procedente del Sur en el interior de la bahía de Algeciras.

La manguera de descarga disponía de los certificados requeridos y estaba en buenas condiciones de uso cuando comenzaron las operaciones de descarga.

El buque no sufrió ninguna avería y el único desperfecto que se produjo en la terminal de descarga fue la rotura de la manguera. No se produjeron daños personales.

Tres horas después del accidente no se observaba contaminación en la refinería ni en las playas cercanas.

El vertido de fuel oil al mar hubiera sido mayor si momentos antes de la rotura de la manguera no se hubiese parado la descarga y cerrado la línea de combustible de la terminal.

* * *



RECOMENDACIONES

A las empresas W. W. MARPETROL S. A. y NAVIERA MAROT, S. A., y a la refinería "Gibraltar" de la empresa CEPSA:

1. Que, para la prevención de accidentes similares, se de difusión entre sus empleados al contenido de este informe y se instruya al personal sobre las consecuencias de contravenir los procedimientos para las operaciones de carga y descarga, haciendo caso omiso a las predicciones meteorológicas y a sus efectos en la seguridad.
2. Que revisen los límites de velocidad de viento establecidos para las operaciones de carga y descarga de mercancía, teniendo en cuenta los especificados en las Recomendaciones para Obras Marítimas (ROM 3.1-99) *"Proyecto de la configuración Marítima de los puertos, canales de acceso y áreas de flotación"*.

* * *