



## INFORME CIAIM-20/2016

Abordaje del pesquero MADRE LUCÍA al pesquero MOISÉS DANIEL a 40 millas al Noroeste de cabo Ortegal (A Coruña), el 09 de septiembre de 2015

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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.

El único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.



Figura 1. Pesquero MADRE LUCÍA



Figura 2. Pesquero MOISÉS DANIEL



Figura 3. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

A las 23:35 horas del día 09 de septiembre de 2015 a unas 40 millas al Noroeste de cabo Ortegal el buque de pesca (B/P) MADRE LUCÍA aborda a la embarcación de pesca (E/P) MOISÉS DANIEL que se encontraba realizando labores de mantenimiento del motor principal y, por tanto, sin máquina. Los dos patrones realizaban la guardia de navegación en solitario y también eran los únicos enrolados en sus respectivos pesqueros con capacitación para ello.

Tras una primera evaluación de los daños, los patrones consideraron que no era necesario su notificación a Salvamento Marítimo. El pesquero MADRE LUCIA se dirigió al puerto de Laredo (Cantabria) y el pesquero MOISES DANIEL al de A Coruña.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 21 de septiembre de 2015. El suceso fue calificado provisionalmente como "accidente grave" y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión del 17 de noviembre de 2016 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2017.

\* \* \*

INFORME CIAIM-20/2016

Abordaje del pesquero MADRE LUCÍA al pesquero MOISÉS DANIEL a 40 millas al Noroeste de cabo Ortegá (A Coruña), el 09 de septiembre de 2015

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de los buques / embarcaciones

Nombre	MADRE LUCÍA	MOISÉS DANIEL
Pabellón / registro	España	España
Identificación	NIB 246134 MATRÍCULA 3-ST-2-1-02	NIB 147773 MATRÍCULA 3-FE-3-1-97
Tipo	Pesca litoral	Pesca litoral
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 27 m</li> <li>• Manga: 7 m</li> <li>• Arqueo bruto: 144,4 GT</li> <li>• Material de casco: acero</li> <li>• Propulsión: motor diésel 275,74 kW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 22 m</li> <li>• Manga: 6,5 m</li> <li>• Arqueo bruto: 177,70 GT</li> <li>• Material de casco: acero</li> <li>• Propulsión: motor diésel 139,70 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	Armador: Nates Náutica	La embarcación es propiedad de un particular
Pormenores de construcción	Construido en 2004 en los astilleros Andrés Cajeao Alonso, en Cudillero (Asturias)	Construida el 1996 en los astilleros Armón Burela (Burela, Lugo)
Dotación mínima de seguridad	Navegaciones inf. a 14 horas: patrón, jefe de máquinas y 2 marineros Navegaciones sup. a 14 horas: patrón, primer oficial, jefe de máquinas y 2 marineros	4 tripulantes: Patrón de 2ª clase de pesca litoral, 1 mecánico naval de segunda clase y 2 marineros.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Nombre	MADRE LUCÍA	MOISÉS DANIEL
Puertos de salida / escala / llegada	Laredo (Santander)	Corme (A Coruña)
Tipo de viaje	Pesca	Pesca
Información relativa a la carga	Artes de pesca, sin capturas	Artes de pesca, sin capturas
Dotación	7 tripulantes según patrón. Despachado para 8 tripulantes	10 tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

INFORME CIAIM-20/2016

Abordaje del pesquero MADRE LUCÍA al pesquero MOISÉS DANIEL a 40 millas al Noroeste de cabo Ortegal (A Coruña), el 09 de septiembre de 2015

Tabla 3. Información relativa al suceso

Nombre	MADRE LUCÍA	MOISÉS DANIEL
Tipo de accidente o incidente	Abordaje	
Fecha y hora	09 de septiembre de 2015, 23:35 hora local	
Localización	44° 13,04' N; 008° 30,80' W	
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia caladero	Detenido. Sin motor principal
Lugar a bordo	Proa a 4 metros por encima de la flotación	Costado de estribor
Daños sufridos en el buque	Daños en la proa a 4 m por encima de la flotación y en las antenas de algunos equipos.	Daños en el costado de estribor a la altura de la cubierta superior. Barandilla de estribor doblada. Daños en tablas de cubierta.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No	No
Contaminación	No	
Otros daños externos a los buques	No	
Otros daños personales	No	

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 4 (11 a 16 nudos) del WSW
Estado de la mar	Marejada con mar de fondo del WNW con altura significativa de ola en torno a 2,5 m
Visibilidad	Sin restricciones

\* \* \*

### 3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.

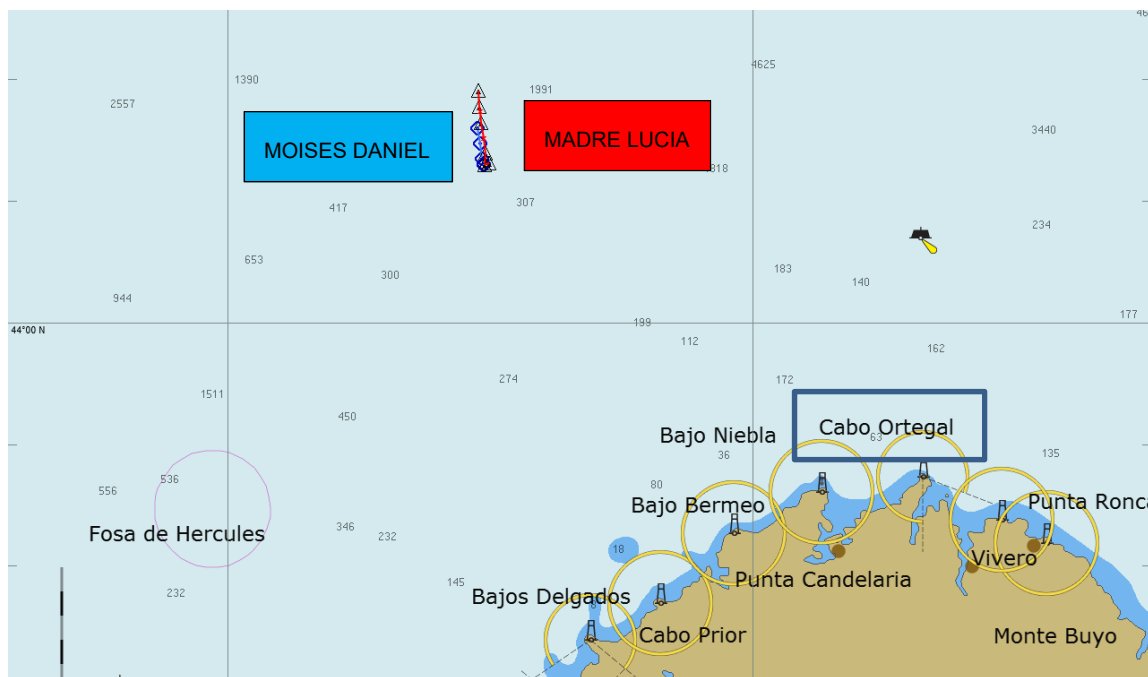


Figura 4. Posición de los pesqueros

El día 09 de septiembre de 2015 a las 23:35 horas, la embarcación de pesca (E/P) MOISÉS DANIEL se encontraba sin máquina por estar realizando tareas de mantenimiento en el motor principal cuando el patrón se percató de que una embarcación se dirigía hacia ellos a rumbo de colisión.

El patrón intentó en repetidas ocasiones comunicarse con la otra embarcación por radio por el canal 16 y otros canales de trabajo y al no recibir respuesta realizó señales con luces y bocina sin obtener tampoco respuesta.

El patrón de la otra embarcación, el B/P MADRE LUCÍA, se encontraba realizando la guardia en el puente navegando a baja velocidad con piloto automático buscando pesca mientras los restantes tripulantes estaban en sus puestos preparados para empezar a faenar. Según la declaración del patrón fue consciente por la información del radar de que otra embarcación se encontraba en las inmediaciones y, también según su declaración, estaba atendiendo a los instrumentos utilizados para la pesca y, confiando en el piloto automático, desatendió la maniobra.

El B/P MADRE LUCÍA impactó con su proa en el costado de estribor de la E/P MOISÉS DANIEL.

## INFORME CIAIM-20/2016

Abordaje del pesquero MADRE LUCÍA al pesquero MOISÉS DANIEL a 40 millas al Noroeste de cabo Ortegal (A Coruña), el 09 de septiembre de 2015

---

Después del abordaje los patrones se pusieron en contacto por radio y, a la vista de que los daños permitían llegar a los respectivos puertos con seguridad, no solicitaron la intervención de Salvamento Marítimo.

El pesquero MADRE LUCIA se dirigió al puerto de Laredo (Cantabria) y el pesquero MOISES DANIEL al de A Coruña.

\* \* \*

#### 4. ANÁLISIS

En la figura 5 se ha representado la trayectoria de ambos pesqueros en los minutos previos y posteriores al abordaje. En las figuras 6 y 7 se representan los datos de velocidad (en nudos) y rumbo de los dos pesqueros. Los datos de posición, rumbo y velocidad se han extraído de las cajas azules de ambos pesqueros. Las horas representadas en las figuras 5 a 7 son locales

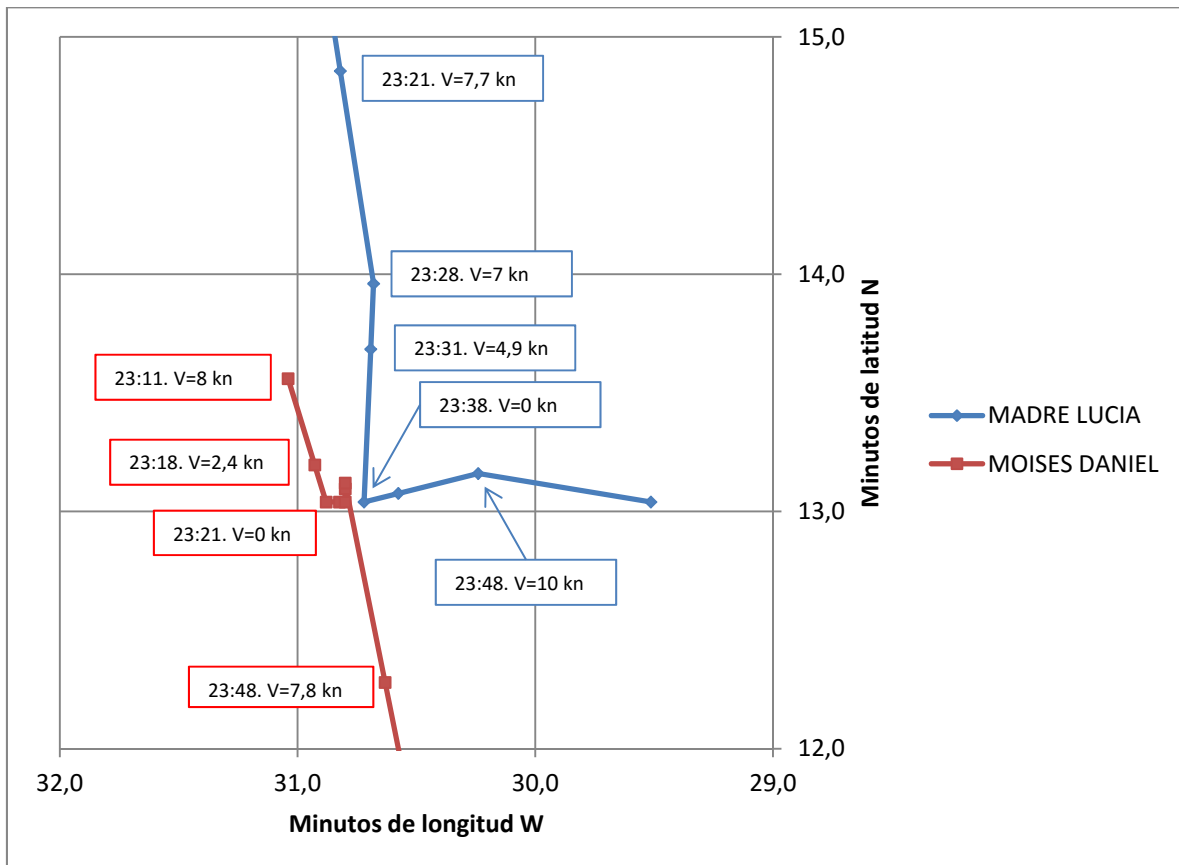


Figura 5. Trayectoria de los pesqueros (ampliación)

En el momento del accidente la E/P MOISÉS DANIEL, alrededor de las 23:35 horas, se encontraba cambiando los filtros del motor principal y no tenía capacidad de gobierno ni de maniobra. Según las declaraciones de ambos patrones, las luces que exhibía la E/P MOISÉS DANIEL no eran las correspondientes a las exigidas por el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (en adelante RIPA), en su Regla 27 para buques sin gobierno. Ambos patrones desconocían las luces prescritas.

Ambas embarcaciones incumplieron la Regla 5 del RIPA: " *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*".

Abordaje del pesquero MADRE LUCÍA al pesquero MOISÉS DANIEL a 40 millas al Noroeste de cabo Ortegual (A Coruña), el 09 de septiembre de 2015

El patrón del B/P MADRE LUCÍA siendo consciente de la posición de la otra embarcación desatendió temporalmente la maniobra, como confirma en su declaración, en la que manifestó que confiaba en el piloto automático. Niega haber recibido ninguna llamada por el VHF de la E/P MOISES DANIEL antes del abordaje. El B/P MADRE LUCÍA había salido de puerto el día anterior al suceso y estaba despachado para pesca de altura. Conforme a la resolución de tripulación mínima de seguridad, en navegaciones superiores a 14 horas además del patrón, debería estar enrolado un primer oficial. En el momento del accidente el tiempo de navegación era superior a 24 horas y no estaba enrolado un primer oficial incumpliendo, por tanto, la resolución antes mencionada. Los relevos del patrón los realizaba el mecánico que, además de no poder realizar guardias en el puente al estar enrolado como mecánico, no contaba con el título de operador del GDMSS necesario para realizar guardia en el puente.

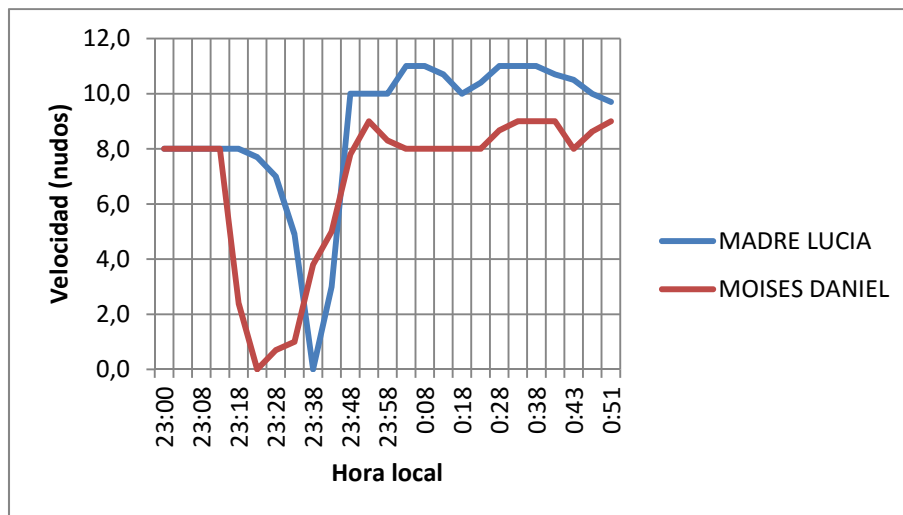


Figura 6. Velocidad de los pesqueros

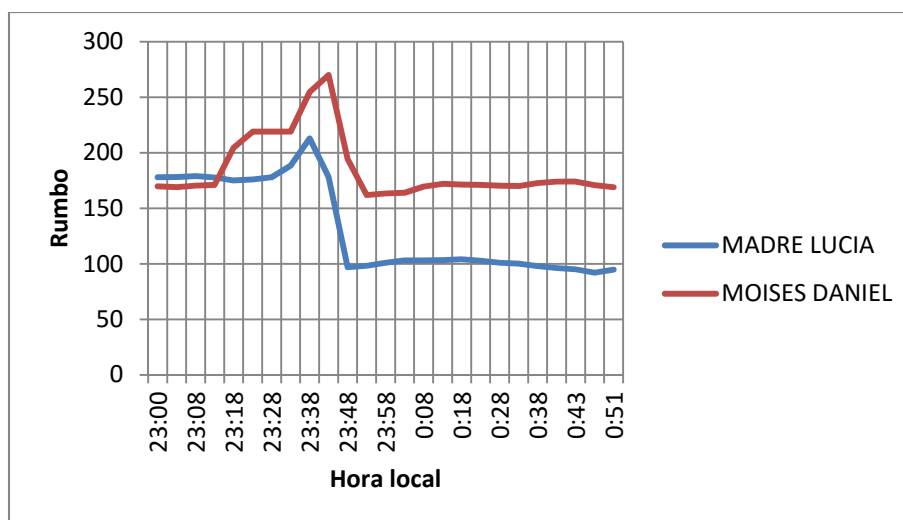


Figura 7. Rumbo de los pesqueros



## 5. CONCLUSIONES

Ambos patrones incumplieron las obligaciones para prevenir abordajes en la mar. La E/P MOISÉS DANIEL no exhibía las luces prescriptivas poniendo en peligro la seguridad de la navegación. El patrón del B/P MADRE LUCÍA también desconocía las luces que debía exhibir en tal situación.

El patrón del B/P MADRE LUCÍA desatendió la maniobra después de llevar más de 24 horas como único tripulante capacitado para hacer las guardias.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A ambos patrones:

1. Que realicen un curso de familiarización con las disposiciones del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

Al armador del B/P MADRE LUCÍA:

2. Que cumpla con la resolución de tripulación mínima de seguridad antes de hacerse a la mar en caso de navegaciones superiores a 14 horas.

## 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesca deben recibir la formación adecuada tanto para cumplir el RIPA como sobre el buen uso de los equipos de navegación.

Los patrones deben respetar los descansos adecuados para prevenir accidentes por falta de atención.

Los armadores y los patrones deben cumplir las resoluciones de tripulaciones mínimas.

\* \* \*