



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-20/2021

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS



Figura 1. INTERMARES



Figura 2. ROMO DOS



Figura 3. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Alrededor de las 08:20 hora local del día 25 de noviembre del 2019, se produjo un abordaje entre la embarcación de pesca (E/P) ROMO DOS y el buque escuela de cooperación pesquera (BCEP) INTERMARES, inscrito en la Lista Oficial de Buques de la Armada Española con el número A-41. El pesquero resultó hundido a consecuencia del abordaje, y sus dos tripulantes fueron rescatados ilesos por la dotación del buque escuela.

Tras la alerta emitida desde el BCEP INTERMARES la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MIRACH se dirigió al lugar, recogió a los naufragos y los desembarcó en el puerto de Vigo.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 25 de noviembre de 2019. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como “accidente muy 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 16 de septiembre de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en enero de 2022.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN		
Nombre	ROMO DOS	INTERMARES (A-41)
Pabellón / registro	España	España
Identificación	NIB: 20529; Censo Pesca: 14789; MMSI: 224518520	OMI: 9482615; NIB: 352914; MMSI: 225402000
Tipo	Embarcación de pesca local	Buque escuela y de cooperación pesquera
Características principales	Eslora total= 9,71 m Manga= 2,7 m Puntal= 1,0 m Arqueo bruto (GT)= 4,62 Material de construcción: madera Propulsión: Motor IVECO AIFO 8061M12.20, de 38,24 kW	Eslora total= 70 m Manga= 15 m Puntal= 9 m Arqueo bruto (GT) = 2954 Arqueo neto (NT) = 886 Material de construcción: acero Propulsión: Motor GE 12V228, de 2290 kW
Propiedad y gestión	Propiedad de un particular	Armada Española
Sociedad de clasificación	No clasificado	No clasificado
Pormenores de construcción	Astillero JESUS CASAS PIÑEIRO Año de construcción: 1986	Astilleros ARMON VIGO, S.A. Año de construcción: 2009
Dotación mínima de seguridad	2	No aplicable
PORMENORES DEL VIAJE		
Puertos de salida / llegada	Salida de Cangas del Morrazo y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas	
Tipo de viaje	Pesca local	Desconocido

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

Información relativa a la carga	Sin artes ni capturas	No aplicable
Dotación	2	Desconocido
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO		
Tipo de suceso	Abordaje	
Fecha y hora	25/11/2019, a las 08:25 hora local	
Localización	42°12,89'N; 008°48,58'W (interior de la Ría de Vigo)	
Operaciones del buque	Navegación	Navegación
Lugar a bordo	Amura de estribor	Bulbo de proa
Daños sufridos en el buque	Pérdida total	Según informe "daños con desprendimiento de la pintura en la banda de Br por la zona del bulbo".
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	Ninguno	Ninguno
Contaminación	La correspondiente al pesquero hundido y sus combustibles	
Otros daños externos al buque	No	
Otros daños personales	No	
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS		
<p>Según Informe de Meteorología Marítima obtenido de AEMET para el día 25 de noviembre, en el lugar del accidente, para el período comprendido entre las 06 h y las 09 h, hora local, las condiciones aproximadas fueron:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viento de dirección SW, fuerza escala Beaufort 2-3 • Marejadilla • Mar combinada del oeste de 0,5 a 1 m • Lloviznas, durante las cuales es probable que la visibilidad fuera regular (2-4 km) 		
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA		
Organismos intervinientes	SASEMAR, Autoridad Portuaria de Vigo	
Medios utilizados	E/S SALVAMAR MIRACH, ambulancias	
Rapidez de la intervención	Inmediata, una vez conocido el evento	
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento y ambulancias	
Resultados obtenidos	Rescate de los naufragos y traslado a tierra	

2.1. Otros datos

Para elaborar este informe se ha obtenido la colaboración de:

- Armada Española
- Capitanía Marítima de Vigo
- Torre de control de tráfico de la Ría de Vigo
- SASEMAR

de los que se han obtenido los correspondientes informes y/o documentación conexas.

Asimismo, la CIAIM ha tenido acceso a las comunicaciones entre las partes y a los registros electrónicos relevantes del suceso (ECDIS, AIS y radar).

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 a no ser que en el texto se diga otra cosa.

3.1. Versión del patrón de la E/P ROMO DOS

A continuación se muestra la versión del accidente que figura en la declaración¹ del patrón del ROMO DOS ante el Distrito Marítimo de Cangas el 26 de noviembre de 2019:

¹ Se han omitido los nombres y datos personales de los intervinientes y se han modificado tiempos verbales y algunas expresiones para adecuarse al estilo general del informe

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

El día 25 de noviembre de 2019, a las 07:50 horas zarpamos del puerto de Cangas do Morrazo en dirección a Patos, con intención de levantar las nasas que tenía desplegadas en la Ría. Iban dos tripulantes, el patrón y un marinero. Estaba navegando al rumbo 200° cuando, estando a media milla al sur de Piedra Borneira, diviso a unas 5 millas a un buque de grandes dimensiones de color blanco que navegaba por el canal sur de entrada a la Ría de Vigo. En ese momento [la E/P ROMO DOS] salgo por la parte sur del Área de precaución del punto de convergencia de los canales norte y sur de entrada y salida de la Ría de Vigo, con el objeto de evitar su trayectoria.

En todo momento mantengo escucha continua en los canales 8 (de trabajo), 10 (VIGO TRÁFICO) y 16 de VHF, sin recibir ningún aviso de VIGO TRÁFICO.

Sigo navegando paralelo a la parte sur del canal hasta alcanzar la posición aproximada de $I=42^{\circ}13,1'N$ y $L=008^{\circ}49,5'W$, a unos 200 m al sur del canal.

En torno a las 08:25 horas, situado en la posición anteriormente descrita con la ayuda de las posiciones guardadas en la carta electrónica, a una velocidad aproximada de 6-7 nudos me dispongo a buscar visualmente, junto con el marinero, las boyas que señalizaban la posición del aparejo que había largado el día anterior, realizando maniobras circulares de aproximación.

A las 08:30 horas aproximadamente, sin mediar ningún tipo de señal acústica ni comunicación por radio, fui embestido por un buque de grandes dimensiones de color blanco. El impacto se produjo a la altura de la amura de estribor del ROMO DOS. Como consecuencia del impacto el ROMO DOS fue levantado por el bulbo del buque citado.

Inmediatamente después de la colisión comenzó la inundación del ROMO DOS; a los pocos segundos suena la alarma de sentinas y se ponen en funcionamiento automáticamente las dos bombas eléctricas de achique. El motor principal se para como consecuencia de la inundación.

Le indico al marinero, que en ese momento se encontraba en la popa, que se quite la ropa de aguas y abandone la embarcación debido al riesgo inminente de hundimiento. Salgo del puente de gobierno y encuentro la embarcación sumergida hasta la cubierta principal. Acto seguido, la embarcación se hunde por completo sin tener tiempo de quitarme la ropa de aguas ni de abandonar la embarcación. Por ello soy arrastrado por la embarcación hasta unos 5 metros de profundidad. Logro emerger, pero debido a la ropa de agua y las botas vuelvo a hundirme; en ese momento me quito las botas y consigo emerger nuevamente.

Una vez en la superficie constato que el marinero está consciente y agarrado a un aro salvavidas. Consigo alcanzar otro aro salvavidas; ambos aros pertenecen al ROMO DOS. Consigo también alcanzar una boya perteneciente al ROMO DOS. En ese momento constato que la embarcación que me embistió da máquina atrás y se aleja a unos 300 metros del punto de colisión. Arrían una embarcación auxiliar al mar con dos tripulantes a bordo. Dicha embarcación tarda aproximadamente 20 minutos en llegar a mi posición y nos rescata a ambos. Durante el rescate llega al lugar de los hechos la embarcación de Salvamento Marítimo SALVAMAR MIRACH. A mi petición nos trasladamos a la SALVAMAR MIRACH ambos tripulantes del ROMO DOS. La SALVAMAR MIRACH se dirige al puerto de Vigo arribando sobre las 0900 horas aproximadamente, donde espera una ambulancia que nos traslada al Hospital POVISA.

Como consecuencia del siniestro, el buque quedó hundido a unos 30 metros de profundidad, dándose el barco por irre recuperable. En el lugar del siniestro los tripulantes de la SALVAMAR MIRACH divisaron restos flotantes del ROMO DOS tales como cajas, mantas, cabos, boyas y otros objetos situados en el interior del casco".

Preguntado por cuales fueron, a su juicio, las causas que provocaron la colisión respondió: " Considero que el otro buque no respetó la circulación por el canal sur de entrada al puerto de Vigo y asimismo no mantuvo una vigilancia adecuada, puesto que mi embarcación era visible debido especialmente al color rojo del puente de mando, y el naranja de los aros salvavidas y boyas en la proa, que lo hacen fácilmente distinguible del mar".

3.2. Versión del Oficial de Guardia del BECP INTERMARES²

Entro de guardia en puente a las 0800 horas en la ría de Vigo, antes del orto, navegando a rumbo 247° con un andar de 2 nudos dentro del DST de salida de la ría de Vigo, buena visibilidad y con numerosos pesqueros en las inmediaciones, con las luces correspondientes de faena, tanto por mi banda de estribor, entre el banco de Melille y el fondeadero de las Islas Cíes, como por mi banda de babor en el banco de Toralla, aunque sin tráfico mercante y situación clara.

² Versión recogida en la documentación remitida por el contacto establecido por la Armada Española para este asunto con la CIAIM. La CIAIM no ha podido entrevistarle.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

Que las órdenes eran permanecer en un cajón dentro de la ría, hasta las 0820 horas, que deberíamos aproximarnos al punto de recogida de práctico, para su embarque a las 08:30 horas.

Que coordino con VIGO TRÁFICO por CH 10 mis intenciones de virar por Br del carril sentido salida al sentido entrada con la intención de recoger al práctico a 08:30 horas en el punto convenido.

Que al finalizar esta llamada y previa a la caída, recibo llamada de prácticos Vigo, para informarnos que están listos para recibirnos y que se aproximan al punto de recogida de práctico.

Les reitero mis intenciones hasta la aproximación al punto de recogida de prácticos y me solicitan que me aproxime a una velocidad de 6-7 nudos.

Que informo al Sr. Comandante de la llamada del práctico, y ordeno por órdenes generales "preparación del buque para entrada en puerto". Tras informar al equipo del puente las intenciones, compruebo que ambas bandas estaban libres de contactos procedo a efectuar la caída a Br, con un aumento de velocidad de Av.2 a Av.6 para realizarla con agilidad.

Que al finalizar la caída con rumbo 070 y reduciendo la velocidad a 5 nudos, y con intención de caer al 045 para encarar la canal de entrada del DST de la ría de Vigo, observo una embarcación a alta velocidad (10-15 nudos) por mi amura de babor, dejando ver su verde, a rumbo de colisión, informada al mismo tiempo por el MRO sirviente del radar: "Jefe, recomiendo caer a babor para caer al eje de la canal" a lo que respondo "Tengo una embarcación en acercamiento por nuestra amura de babor". En ese momento el sirviente radar, confirma el contacto. Anulo la caída prevista al 045 y ordeno continuar al 070, para permitir que me maniobrara como se espera conforme a RIPAM.

Al comprobar que no corrige ni rumbo ni velocidad, mando parar inmediatamente máquinas y dar atrás toda, a la vez que efectúo señales sonoras con el tifón reiteradas veces. Pido confirmación de la maniobra de atrás toda emergencia y ordeno al Puente "agarrarse agarrarse". Acto seguido se produce la colisión por la banda de babor a la altura del bulbo.

Que ordeno procedimiento "Seguridad, Seguridad" por órdenes generales y solicito al Oficial de Maniobra llamar al Sr. Comandante para que acuda al puente.

Que al descubrir a dos miembros de la tripulación del pesquero en el agua, se les auxilia con roscos salvavidas y se procede a arriar la rhib de estribor.

Que en ese mismo instante, procedo a informar por CH-16 de la colisión (con coordenadas) y del estado de los miembros de la tripulación.

3.3. Informe general de emergencia de SASEMAR

A continuación, sigue un extracto de los eventos registrados por el Centro de Coordinación y Salvamento (CCS) de Vigo en su Informe General de Emergencia.

08:25 horas. Se escuchó en VHF 16 a buque INTERMARES realizando llamada de una posible colisión. Se intentó contactar con el buque para recabar más datos sin resultado.

08:26 horas. Se contactó con INTERMARES informando que había dos naufragos en el agua, con aro salvavidas, y que procedían a recogerlos del agua con sus medios. Se informó a la E/S SALVAMAR MIRACH, que estaba ya movilizada para prestar otro servicio, quienes procedieron a la zona de la colisión.

08:34 horas. E/S SALVAMAR MIRACH saliendo de base. A la vez se solicitó a embarcación de prácticos, de camino hacia el INTERMARES, que procedieran a la zona para colaborar en posible búsqueda de más naufragos.

08:40 horas. BECP INTERMARES informó que los naufragos estaban a bordo de la zodiac del buque. 5 minutos después la E/S SALVAMAR MIRACH, ya en zona, recogió a los naufragos de la zodiac del BECP INTERMARES.

08:46 horas. Se recibió llamada telefónica del BECP INTERMARES informando que la embarcación les había abordado y que habían recogido dos naufragos, que la embarcación era de madera, estaba hundida y que había restos de aparejos de pesca y trozos de madera en el agua.

09:10 h horas. La E/S SALVAMAR MIRACH en A Laxe, desembarcando a los naufragos para revisión médica. Tras dejarlos, procedió a la zona del hundimiento para inspección y dispersión mecánica de las manchas de combustible.

13:30 horas. E/S SALVAMAR MIRACH en base.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

4. ANÁLISIS

El accidente se produjo en un entorno ordenado y controlado como era la entrada de la Ría de Vigo.

Se han obtenido los datos AIS del INTERMARES y sinópticos de radar del organismo encargado del Sistema de Control de Tráfico de la Ría de Vigo. La E/P ROMO DOS, en función de su tipo y tamaño no estaba obligado a llevar un AIS, por lo que no se dispone de esta pieza de información. No obstante, las señales de radar registradas por el referido sistema han aportado a la investigación datos equivalentes.

4.1. El sistema de control de tráfico de la Ría de Vigo

4.1.1. Normativa y procedimiento en vigor

El objetivo de un sistema de organización del tráfico marítimo es contribuir a la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras en que hay gran densidad de tráfico o en las que la libertad de movimiento de los buques se ve disminuida por restricciones de espacio, obstáculos para la navegación, limitaciones de profundidad o condiciones meteorológicas desfavorables.

La ría de Vigo tiene establecido un dispositivo de entrada/salida que regula los accesos/salidas de dicha ría por las bocas norte y sur y que confluyen en un área de precaución en el interior de la ría. Además, los pasos entre las islas Cíes y la costa tienen la consideración de "canales angostos", recogidos en la regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA).

El sistema fue establecido mediante Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de fecha del 10/04/2003, ajustándose a las disposiciones³ y directrices adoptadas por la Organización Marítima Internacional. El procedimiento recogido en esta resolución establece que "*La entrada / salida desde el área de practica, señalizada como área de precaución, se realizará por los dispositivos establecidos al efecto*".

Para dar a conocer su implantación, el Grupo núm. 23 de Avisos a los Navegantes del Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM)⁴, de fecha 5 de junio de 2004, informó de la publicación de una nueva edición de la carta "416B. Ría de Vigo" con el dispositivo impreso, y de la modificación del Derrotero núm. 2 Tomo I - 1993, con las instrucciones para la entrada y salida de la ría de Vigo, según las cuales, todos los buques de eslora mayor o igual a 20 m están obligados a navegar a través de los dispositivos establecidos al efecto en las bocas norte y sur, y en el área de confluencia, y a establecer contacto inicial/final con VIGO TRÁFICO a través de los canales 10 y 16 de VHF de radiotelefonía.

Por su parte la Autoridad Portuaria ha establecido el procedimiento *I.EX-MP.08 Instrucción para establecer los procedimientos de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo del puerto y Ría de Vigo*, con efectos desde el 1 de diciembre 2017, que complementa y clarifica la anterior⁵.

La tarea de supervisión del tráfico marítimo es prestada desde el Centro de Coordinación de Salvamento de Vigo (CCS Vigo), quien además, por un convenio de colaboración suscrito entre la Autoridad Portuaria de Vigo y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), lleva también a cabo las labores de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo en las aguas de la zona de servicio del puerto de Vigo, con arreglo a los manuales, directrices y recomendaciones de la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA, por sus siglas en inglés), acordados internacionalmente.

El centro de control cuenta con dos operadores de guardia en todo momento.

4.1.2. Como afectaba a cada buque la normativa

El entorno en el que se produjo el accidente es el Dispositivo de Entrada / Salida (dispositivo, en lo sucesivo) de la Ría de Vigo, y sus inmediaciones.

El BECP INTERMARES, por tener más de 20 m, debía seguir el procedimiento instituido para el dispositivo, siendo los aspectos más relevantes: establecer una comunicación de inicio/final, seguir las vías de circulación de entrada y salida establecidos, mantener escucha en los canales 10 y 16 de VHF y notificar cualquier incidencia a VIGO TRÁFICO como gestor del tráfico marítimo en la zona. Este le informaría de cualquier incidencia al tráfico marítimo que le afectara.

³ Regla V/10 del Convenio SOLAS y Resolución A.572(14) - Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo.

⁴ Se encuentra publicado en: https://Armada.defensa.gob.es/ihm/Aplicaciones/Avisos/Index_GAN_xml.html

⁵ Se encuentra publicado en <https://www.apvigo.es/es/paginas/normativa>. Tiene carácter recomendatorio salvo en aquellos puntos exigidos por la Autoridad Marítima.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

El ROMO DOS no estaba obligado a transitar por las vías de circulación por ser su eslora inferior a 20 m. Además, según establecía la Resolución de la DGMM, "*los buques de eslora inferior a 20 m, o los buques de vela no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación*". Tampoco estaba obligado a reportar a VIGO TRÁFICO⁶.

Por otro lado, eran de aplicación plena las disposiciones del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar (RIPA). Se considera que ambos buques se encontraban en navegación, a la vista uno de otro.

Además, la Regla 10 del RIPA se refiere a los Dispositivos de separación de Tráfico. Aunque la Regla se aplica sólo a los dispositivos adoptados por la Organización Marítima Internacional, y el de la Ría de Vigo no lo es, las Autoridades Marítimas españolas establecieron dicho dispositivo de forma análoga a aquellas y siguiendo sus recomendaciones, por lo que se considera práctica ordinaria de la navegación seguir las disposiciones de la Regla 10 sin perjuicio de la aplicación del resto de reglas del RIPA.

4.2. Estudio de las imágenes radar y las comunicaciones.

Dado que el ROMO DOS no disponía de AIS, se han estudiado las imágenes radar de la zona obtenidas por los dispositivos de VIGO TRÁFICO.

Se debe hacer un inciso respecto de la E/P ROMO DOS, ya que la naturaleza de su casco de madera y su poca altura puede haber generado en el radar magnitudes instantáneas de rumbo y velocidad cambiantes. No obstante, estas magnitudes cambiantes se han considerado conjuntamente con el resto de circunstancias encontrándolas útiles y explicables en el contexto donde se ha producido el accidente, especialmente en lo referido a las tendencias que las mismas indican⁷.

Los vectores de movimiento de cada buque indican, partiendo del eco:

- la dirección hacia la que se desplaza el buque, y
- la velocidad a la que se desplaza en esa dirección, representada por la longitud del vector.

En las vías de circulación de entrada/salida por donde se movió el INTERMARES se han omitido las flechas de dirección de la circulación, siendo la situada más al norte la vía de circulación de salida y la situada más al sur la de entrada.

Se van a describir seis momentos, que la CIAIM considera relevantes para estudiar el caso.

4.2.1. Situación sin riesgo aparente de aproximación excesiva (08:15 horas)

El INTERMARES se encontraba en la vía de circulación de salida del canal sur del dispositivo de entrada/salida del puerto de Vigo. El ROMO DOS se dirigía desde el Área de Precaución del Dispositivo, que es donde se encontraba, hacia donde tenía fondeadas las nasas, fuera del dispositivo.

Los rumbos de ambos buques eran del cuadrante SW, pero divergentes. El ROMO DOS se aproximaba al INTERMARES por la popa, pero sin peligro de aproximación excesiva. Se cumplían los requisitos que el RIPA establece en su Regla 13 para considerar la situación como "Buque que alcanza": el ROMO DOS está alcanzando al INTERMARES.

⁶ Si bien existe un procedimiento expofeso, el número 8, para "*buques pesqueros faenando en aguas interiores de la Ría*" en el documento I.EX-MP.08, el mismo documento aplica la limitación de los 20 m ya citada, por lo que los requerimientos citados en este documento para este tipo de buque hay que considerarlos como recomendatorios.

⁷ Si bien las magnitudes reflejadas por los ecos radar pueden no ser tan exactas como las ofrecidas por los dispositivos AIS, en especial cuando las embarcaciones se encuentran en períodos transitorios como cuando se producen cambios rápidos de rumbo y/o velocidad, son lo suficientemente precisos para los fines de este informe.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

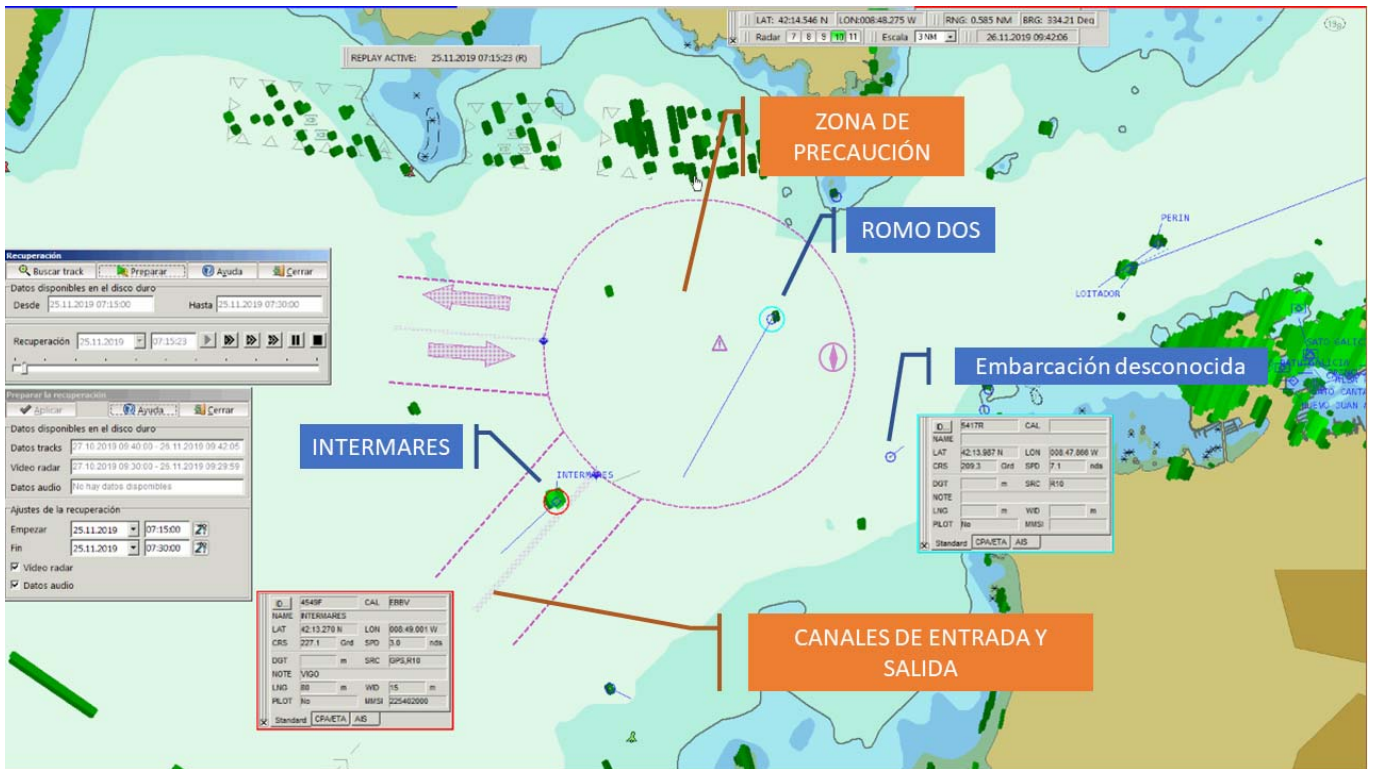


Figura 4. Situación de los buques a las 08:15 horas

Tabla 1. Hitos relevantes a las 08:15 horas. Explicación a la Figura 4.

HORA	BUQUE	RUMBO (°)	VELOCIDAD (nudos)	DISTANCIA ENTRE BUQUES (millas)	COMENTARIOS
08:15:23	ROMO DOS	209,3	7,1	1,12	<ul style="list-style-type: none"> No existe entre los dos buques ninguna situación de peligro o aproximación excesiva. Se encuentran a 1,12 millas uno de otro. El INTERMARES se encuentra en la vía de circulación de salida del Dispositivo. El ROMO DOS se encuentra en el Área de Precaución del Dispositivo. El INTERMARES se encuentra navegando a poca velocidad, a la espera de recibir llamada de disponibilidad del Práctico por el canal 14 de VHF. El ROMO DOS, a 1,12 millas por la popa del INTERMARES, por su mayor velocidad, va reduciendo la separación entre ambos.
	INTERMARES	227,1	3,0		

4.2.2. Inicio de maniobra por el INTERMARES (08:20 horas)

En torno a esta hora el INTERMARES recibió una comunicación de Prácticos para pasar al canal 14 de VHF, canal de trabajo de los Prácticos de Vigo. En esa comunicación se instruyó al INTERMARES a proceder al punto de recogida de prácticos, para encontrarse allí a las 08:30 horas.

En la Figura 5 se muestra justo el momento previo a que el INTERMARES iniciase la maniobra para ir al encuentro de la lancha del práctico.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

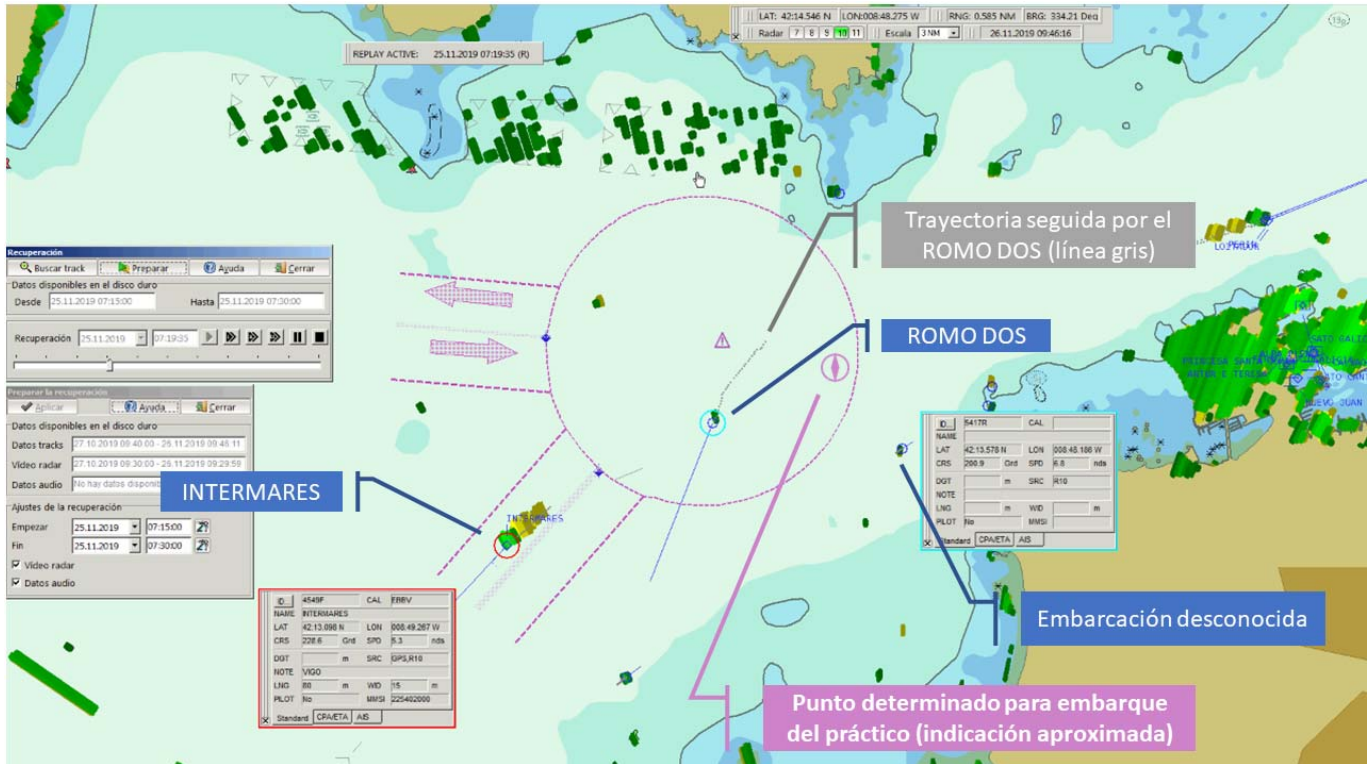


Figura 5. Situación de los buques a las 08:20 horas

Tabla 2. Hitos relevantes a las 08:20 horas. Explicación a la Figura 5.

HORA	BUQUE	RUMBO (°)	VELOCIDAD (nudos)	DISTANCIA ENTRE BUQUES (millas)	COMENTARIOS
08:19:35	ROMO DOS	201,6	6,7	0,92	<ul style="list-style-type: none"> El INTERMARES iba a iniciar, a continuación de este momento, una maniobra aumentando su velocidad y cayendo a babor para, en principio, acceder a la vía de circulación de entrada y acceder al Área de Precaución, donde se encuentra la Estación de Prácticos (se indica posición aproximada en la Figura 5). Se mantiene la situación de alcance. Aunque los rumbos de ambos buques son levemente divergentes, la diferencia de velocidades hace que la distancia entre ambos se reduzca.
	INTERMARES	223,0	5,3		

4.2.3. Maniobra del INTERMARES. Posibilidad de aproximación excesiva (08:21 horas)

El ROMO DOS estaba próximo a salir de la zona de precaución del dispositivo mientras que el INTERMARES iniciaba el cambio de sentido accediendo a la vía de circulación opuesta para llegar a la estación de prácticos indicada en la carta.

Se mantenía la situación de alcance, por lo que el INTERMARES, que era el buque alcanzado, estaba obligado a mantener rumbo y velocidad, según la Regla 17 a) del RIPA.

El INTERMARES no advirtió de sus intenciones al ROMO DOS aunque sí avisó a VIGO TRÁFICO (importante, véase el apartado de análisis de las comunicaciones, más adelante en este informe), aunque no por alguno de los canales que se debían llevar sintonizados en la zona de influencia del dispositivo, el 10 y el 16 de VHF.

Atendiendo a las declaraciones del patrón del ROMO DOS, antes de este momento vio a un buque grande de color blanco en el Dispositivo, por lo que puso un rumbo adecuado para separarse más de él. No se apercebó de más hasta que se produjo el abordaje. Ello indica que no se cumplió con la Regla 5 del RIPA, que establece que "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

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

la situación y el riesgo de abordaje". El patrón del ROMO DOS asumió que el buque blanco seguiría por su vía de circulación, completamente libre y, según declaración efectuada ante el Distrito Marítimo de Cangas, se dispuso a buscar visualmente junto con el marinero las boyas que señalizaban la posición del aparejo que había largado el día anterior, realizando maniobras circulares de aproximación, lo que entra en contradicción con los registros de su trayectoria.

VIGO TRÁFICO no advirtió al ROMO DOS de que se estaba produciendo un cambio en el movimiento del INTERMARES, por cuanto el pesquero no participaba del sistema de control de tráfico. VIGO TRÁFICO tampoco advirtió al INTERMARES de que tenía a su popa una embarcación que podía interferir en su maniobra, ni le instruyó a mantenerse en el canal de subida.

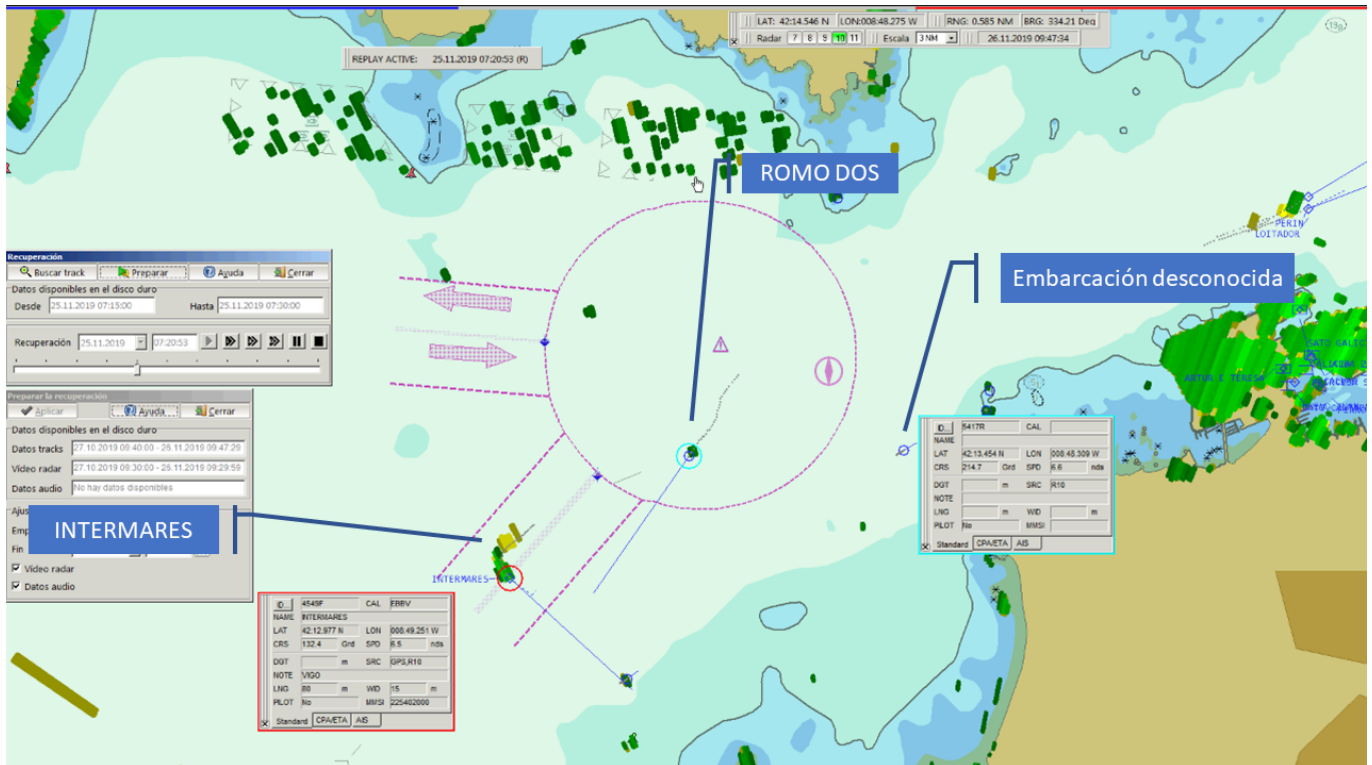


Figura 6. Situación de los buques a las 08:21 horas

Tabla 3. Hitos relevantes a las 08:21 horas. Explicación a la Figura 6.

HORA	BUQUE	RUMBO (°)	VELOCIDAD (nudos)	DIST. ENTRE BUQUES (millas)	COMENTARIOS
08:20:53	ROMO DOS	214,7	6,6	0,85	<ul style="list-style-type: none"> El ROMO DOS mantiene, aproximadamente, rumbo y velocidad. El INTERMARES se encuentra formando 90° con la dirección de entrada/salida del dispositivo, en su maniobra para acceder a la estación de prácticos.
	INTERMARES	132,4	6,5		

4.2.4. Comienza la situación de aproximación excesiva (08:23 horas)

Se representa el momento en que se inició la situación de aproximación excesiva antes del abordaje. La distancia entre ambos buques era de 0,45 millas.

Se mantiene la plena vigencia de la situación de alcance. La Regla 13 del RIPA, en su apartado d) establece que "Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se da en este reglamento, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía."

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

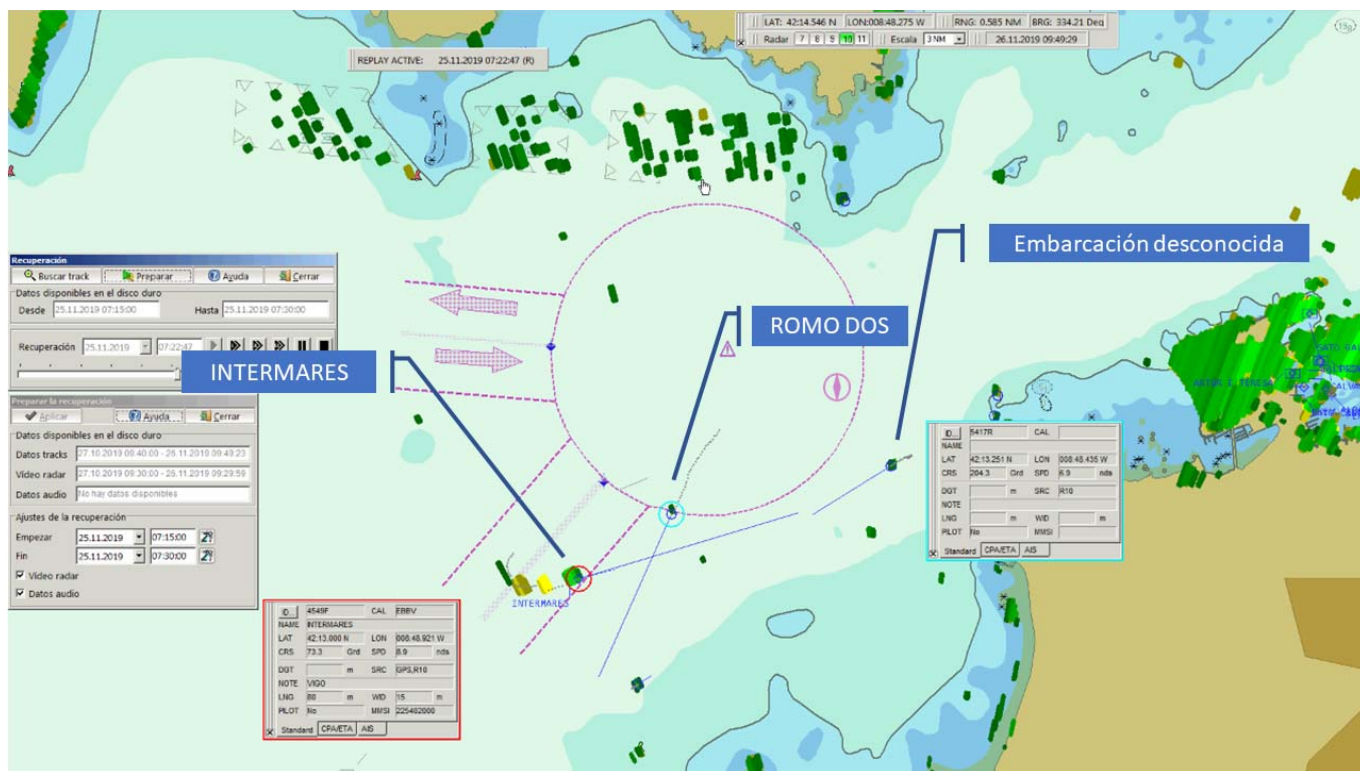


Figura 7. Situación de los buques a las 08:23 horas

Tabla 4. Hitos relevantes a las 08:23 horas. Explicación a la Figura 7.

HORA	BUQUE	RUMBO (°)	VELOCIDAD (nudos)	DISTANCIA ENTRE BUQUES (millas)	COMENTARIOS
08:22:47	ROMO DOS	204,3	6,9	0,45	<ul style="list-style-type: none"> El INTERMARES fija su rumbo coincidente con la demora a la embarcación desconocida. No sigue cayendo a babor para permanecer en la vía de circulación de entrada y acceder al Área de Precaución, donde está la Estación de Prácticos. El ROMO DOS sigue perceptiblemente al mismo rumbo y velocidad.
	INTERMARES	073,3	8,9		

4.2.5. El INTERMARES sale de la vía de circulación (08:24 horas)

El ROMO DOS sigue sin cambiar rumbo ni velocidad. El INTERMARES sale de la vía de circulación, a rumbo de abordaje con el pesquero. De acuerdo con las declaraciones del oficial de guardia del INTERMARES, interpretó que se encontraba en una situación de cruce y esperaba que el ROMO DOS maniobrase. No obstante, esta interpretación fue errónea pues la situación previa entre ambos buques era de alcance.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

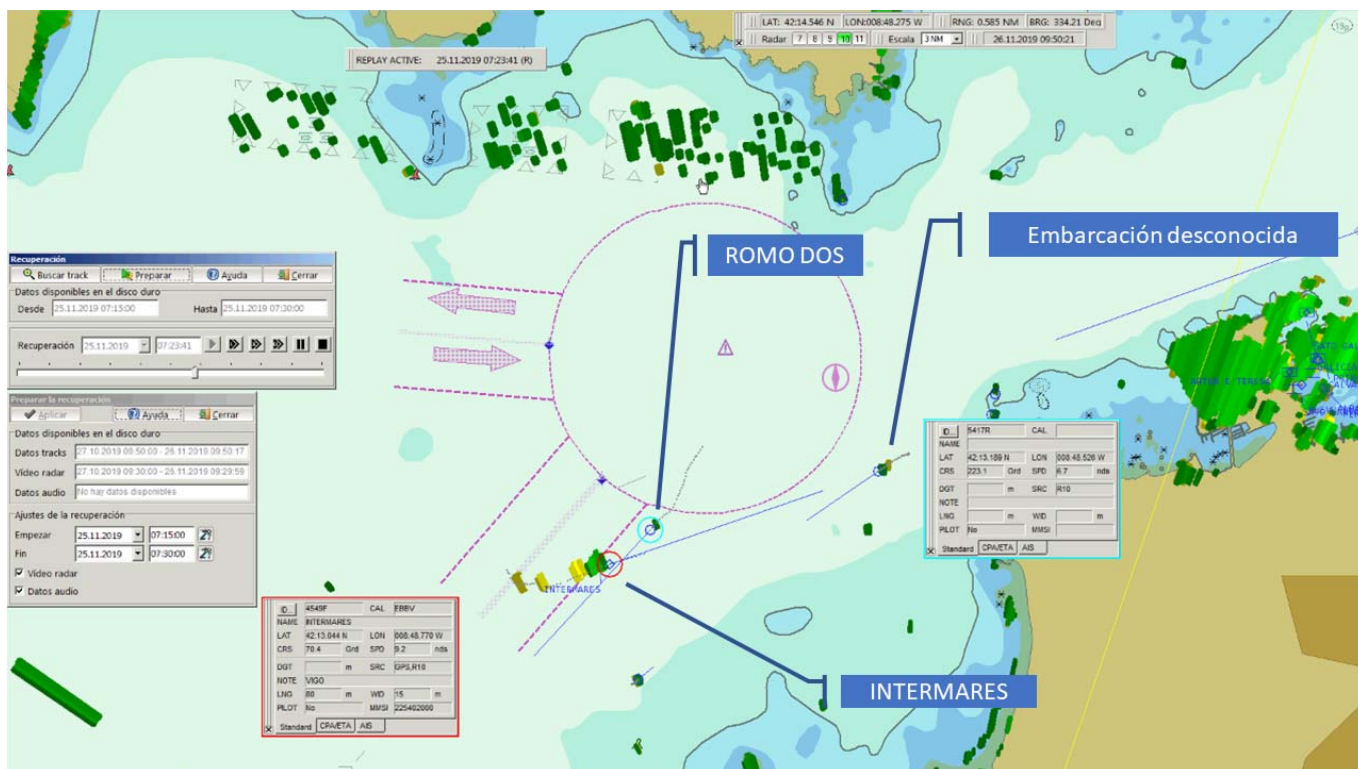


Figura 8. Situación de los buques a las 08:24 horas

Tabla 5. Hitos relevantes a las 08:24 horas. Explicación a la Figura 8.

HORA	BUQUE	RUMBO (°)	VELOCIDAD (nudos)	DISTANCIA ENTRE BUQUES (millas)	COMENTARIOS
08:23:41	ROMO DOS	223,1	6,7	0,2	<ul style="list-style-type: none"> El INTERMARES mantiene sustancialmente el rumbo y la velocidad y sale del dispositivo de entrada/salida. El ROMO DOS se mantiene sustancialmente en la misma dirección, acercándose al dispositivo pero sin entrar en él.
	INTERMARES	070,4	9,2		

4.2.6. El abordaje (08:25 horas)

En la Figura 9 se muestra el momento previo al cambio brusco de las velocidades que indica que se ha producido el abordaje. Se puede apreciar que ambos buques mantuvieron sustancialmente sus rumbos, al menos hasta momentos muy cercanos al abordaje.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS



Figura 9. Situación de los buques a las 08:25 horas

Tabla 6. Hitos relevantes a las 08:25 horas. Explicación a la Figura 9

HORA	BUQUE	RUMBO (°)	VELOCIDAD (nudos)	DISTANCIA ENTRE BUQUES (millas)	COMENTARIOS
08:24:30	ROMO DOS	213,3	6,9	Abordaje	INTERMARES y ROMO DOS mantuvieron rumbo y velocidad hasta los instantes previos al abordaje.
	INTERMARES	071,8	7,6		

A las 08:26 horas se escucha en el canal 16 de VHF una llamada de "Seguridad, Seguridad, Seguridad" del INTERMARES, informando del abordaje. VIGO TRÁFICO inicia de inmediato los procedimientos para asistir al abordaje.

4.3. Estudio del abordaje a la luz del RIPA

4.3.1. EI ROMO DOS

Aparte del ya citado incumplimiento de la Regla 5 sobre vigilancia, el ROMO DOS también incumplió los siguientes preceptos del RIPA:

Regla 10 - Dispositivos de separación de tráfico. "...h) *los buques que no utilicen un dispositivo de separación de tráfico, deberán apartarse de él dejando el mayor margen posible.*

Regla 16 - Maniobra de buque que cede el paso. "*Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque, maniobrá, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque*".

4.3.2. EI INTERMARES

El INTERMARES debió mantener su derrota y velocidad y no caer a babor sin comprobar la cercanía del ROMO DOS, que le estaba alcanzando. Incumplió, de esta manera, la Regla 17 del RIPA, tal como se ha indicado. Además, el INTERMARES fijó su rumbo aproximado al 073, cuando la maniobra que debía realizar exigía que se mantuviera dentro de la vía de circulación de entrada, con un rumbo más a babor (en torno al 045). La razón aducida de que mantuvo en esa situación a la espera de que maniobrara el pesquero, no fue acertada.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

El INTERMARES no actuó conforme a la Regla 7 - Riesgo de abordaje. *" a) cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe. b) si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados."*

Tampoco actuó conforme a la Regla 34 - Señales de maniobra y advertencia. *" a) cuando varios buques estén a la vista unos de otros, todo buque de propulsión mecánica en navegación, al maniobrar de acuerdo con lo autorizado o exigido por estas reglas, deberá indicar su maniobra mediante las siguientes señales emitidas con el pito. - dos pitadas cortas para indicar <<Caigo a babor>> ...d) Cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen y, por cualquier causa, alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, el buque en duda indicará inmediatamente esta duda emitiendo por lo menos cinco pitadas⁸."*

Por último, tampoco actuó conforme a la Regla 10 - Dispositivos de separación de tráfico. *"los buques que utilicen un dispositivo de separación de tráfico deberán: i) navegar en la vía de circulación apropiada siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada por dicha vía ... iii) normalmente, al entrar en una vía de circulación o salir de ella, hacerlo por sus extremos, pero al entrar o salir de dicha vía por uno u otro de sus límites laterales, hacerlo con el menor ángulo posible en relación con la dirección general de la corriente del tráfico."*

4.4. Participación del INTERMARES y del ROMO DOS en el sistema de control de tráfico marítimo de la Ría de Vigo. Estudio de las comunicaciones.

E/P ROMO DOS

El ROMO DOS no participó en el sistema, pues no estaba obligado a ello. Si ambos buques hubieran participado del sistema de control de tráfico establecido, el ROMO DOS podría haber identificado fácilmente al buque que iniciaba la maniobra y seguir sus movimientos.

El BECP INTERMARES

Son relevantes las comunicaciones habidas entre VIGO TRÁFICO y el BECP INTERMARES y que se transcriben a continuación por su interés.

A las 04:44 horas del día 25 VIGO TRÁFICO llama a BECP INTERMARES por el canal 16 de VHF. Repite llamada a las 04:45 horas, sin contestación.

A las 07:32 horas se escucha llamada del BECP INTERMARES a Prácticos en el canal 14 de VHF⁹, para confirmar hora en punto de recogida de práctico, 08:30 horas. Escala de práctico por babor.

A las 08:14 horas VIGO TRÁFICO repite llamada al BECP INTERMARES hasta en tres ocasiones por el canal 16 de VHF. Sin respuesta.

A las 08:15 horas VIGO TRÁFICO repite llamada al BECP INTERMARES por los canales 10 y 16 de VHF, en tres ocasiones. Sin respuesta.

A las 08:16 horas. El BECP INTERMARES contestó a VIGO TRÁFICO. El operador de VIGO TRÁFICO respondió lo que sigue (se mantiene transcripción literal por su interés para la investigación; el tono de la conversación del operador de VIGO TRÁFICO es de reconvencción):

BECP INTERMARES: *" INTERMARES. Aquí buque de la Armada Española INTERMARES. Adelante."*

VIGO TRÁFICO: *" A ver INTERMARES, aquí VIGO TRÁFICO. Le hemos llamado en el canal 16, el canal internacional de seguridad marítima, le hemos llamado en el canal 10. No ha contestado en ninguno. Contesta en el [canal] 14. El [canal] 14 es el de Prácticos. Tiene que mantenerse en escucha dual 10 y 16 para VIGO TRÁFICO. Hemos visto que ha salido de la Zona de Precaución y ha puesto proa para el Sur. Está Vd. en el Dispositivo de Separación de Tráfico. ¿Nos puede informar de cuáles son sus intenciones? ¿Qué es lo que va a hacer?"*

BECP INTERMARES: *" Si, vamos a invertir rumbo para estar a las 08:30 en el punto de recogida del Práctico" .*

⁸ De la lectura del informe de la Armada Española se desprende que las pitadas cortas se realizaron demasiado tarde

⁹ La CIAIM dispone de la grabación ambiental del puesto del operador de VIGO TRÁFICO, no la grabación de la conversación mantenida en el canal 14. Si el operador no sintonizó en esta ocasión el referido canal, que era ajeno a su trabajo, la conversación no apareció en la grabación del puesto.

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

VIGO TRÁFICO: "Recibido INTERMARES, pero vamos, manténgase en escucha, si es posible escucha dual. El canal de trabajo de VIGO TRÁFICO es el canal 10, o el canal 16 por supuesto, e infórmenos de sus movimientos. Si Vd. invade la vía de circulación, cambia de rumbo, pone proa al Sur o proa al Norte nos tiene que avisar antes, previamente para tener nosotros conocimiento de su movimiento. Manténgase por favor en escucha dual e infórmenos. Cuando vuelva a cambiar de rumbo y proceda de nuevo a la posición de practica nos vuelve a llamar, gracias".

BCEP INTERMARES: "Muy bien. Aquí enterado buque INTERMARES. Voy a realizar cambio de rumbo para ir hacia el punto de recogida del Práctico en el sitio estipulado. Fin".

A las 08:17:43 horas terminó la conversación anterior.

A las 08:21 horas el BCEP INTERMARES recibió la llamada de Prácticos solicitando pasar al canal 14 de VHF.



Figura 10. Movimientos efectuados por el BCEP INTERMARES durante la mañana del día 25 (horas UTC). Fuente: VIGO TRÁFICO.

En la Figura 10 se aprecian los movimientos efectuados por el BCEP INTERMARES desde su aproximación al Dispositivo hasta que se produjo el abordaje. Las horas que aparecen en la figura son UTC.

Nótese que los movimientos efectuados por el BCEP INTERMARES en el tramo horario comprendido entre las 04:53 y las 05:10 UTC (en rojo en la figura) fueron efectuados en dirección contraria a la vía de circulación establecida en el dispositivo. Es decir, el BCEP INTERMARES no estaba participando en el dispositivo. Esta afirmación se

Abordaje entre el pesquero ROMO DOS y el buque de la Armada Española INTERMARES en el interior de la Ría de Vigo, el 25 de noviembre de 2019, con resultado de hundimiento del ROMO DOS

refuerza con el hecho de que el BECP INTERMARES no notificó ni informó de sus intenciones hasta que contestaron al requerimiento de VIGO TRÁFICO, 8 minutos antes del abordaje.

4.5. Control de tráfico marítimo de la Ría de Vigo.

Los procedimientos de actuación del centro de control de tráfico marítimo de Vigo (VIGO TRÁFICO) establecen que el servicio de asistencia a la navegación es "...servicio de asistencia prestado por el STM a un buque o embarcación al observar una anomalía que afecte al tránsito seguro dentro de la zona declarada VTS, proporcionando información esencial y en tiempo real sobre la navegación para contribuir en la toma de decisiones a bordo de la nave, y monitorizando sus efectos, y que puede informar, avisar, recomendar y/o dar instrucciones a los buques".

El protocolo de actuación recogido en estos procedimientos es el siguiente:

"Si se observa una situación anómala que pudiera poner en riesgo la seguridad del buque, las personas, el medio ambiente o terceros, como desviación de ruta recomendada, riesgo de abordaje, colisión, parada de buque, etc. VIGO TRÁFICO

1. Informará al buque o embarcación de la anomalía o situación que se está produciendo
2. Proporcionará una alternativa al buque clara y concisa, utilizando el nivel de recomendación (ADVISE)
3. Monitorizará los efectos en el tránsito del buque
4. Volverá a interactuar con el buque o embarcación incrementando el nivel a aviso (WARNING) y volverá a facilitarle una alternativa, si la causa se mantiene en el tiempo, o dará por finalizada la asistencia a la navegación si las acciones correctoras tomadas desde el buque o la embarcación han corregido la situación de riesgo."

4.6. Otras circunstancias

El accidente ocurrió a las 08:25 horas. El orto tuvo lugar a las 08:37 horas, por lo que el accidente ocurrió en penumbra, cuando aún no había salido el sol. El entorno de una ría con alta densidad de luces en tierra podría haber confundido al personal de guardia en el puente del INTERMARES, viéndose agravada por una peor visibilidad durante el amanecer.

Por otro lado, el cambio de guardia en el INTERMARES se produjo a las 08:00 horas. Cuando el oficial entró de guardia, el buque ya navegaba al 247°, y la maniobra que dio lugar al accidente fue la primera que se ejecutó bajo el mando del nuevo oficial de guardia. En general, los cambios de guardia son críticos para una buena vigilancia, y no es infrecuente que el oficial entrante necesite unos minutos para obtener una consciencia situacional plena del entorno del buque y del tráfico existente.

4.7. Discusión

El accidente ocurrió por varias razones concurrentes. Por una parte, el patrón del pesquero ROMO DOS desatendió la navegación, centrando su atención en la búsqueda de las boyas de señalización del aparejo. No fue consciente de las maniobras del INTERMARES, ni de que se encontraba a rumbo de colisión.

Por otra parte, aunque el oficial de guardia del INTERMARES había informado a VIGO TRAFICO que iba a invertir rumbo para estar a las 08:30 horas en el punto de recogida del práctico, lo que hubiera supuesto navegar al 045°, no procedió de acuerdo con ello y puso el buque al rumbo 070°, saliendo del canal sur del dispositivo.

Si el INTERMARES hubiera completado la caída a babor hasta el 045, atendiendo a la derrota que llevaba el pesquero presumiblemente ambos buques habrían pasado estribor con estribor; el INTERMARES dentro del canal de navegación, y el ROMO DOS fuera de dicho canal.

El INTERMARES permaneció al 070° porque durante la virada el oficial de guardia fue consciente de la presencia del pesquero ROMO DOS, a menos de media milla por su amura de babor, atendiendo a sus declaraciones. La presencia inesperada de ese pesquero para el oficial de guardia en el INTERMARES le llevó a tener que evaluar rápidamente el riesgo de abordaje y decidió mantener un rumbo que le llevaba a una situación, que interpretó erróneamente como "de cruce" en la que creía tener preferencia de paso, antes de completar la caída al rumbo 045.

Es decir, el oficial de guardia del INTERMARES inició la virada sin comprobar suficientemente el entorno, y en concreto la presencia del ROMO DOS, a 1 milla y con un rumbo que le llevaba al Sur del canal de entrada.

Por otra parte, VIGO TRÁFICO estaba realizando la vigilancia del tráfico en el dispositivo y había avisado al INTERMARES que permaneciera a la escucha en los canales adecuados, y sobre todo que comunicara sus maniobras para tener constancia de sus movimientos. El INTERMARES informó entonces a VIGO TRÁFICO de su intención de caer a babor para dirigirse a la zona de recogida del práctico.

VIGO TRÁFICO no avisó a ambos buques de su presencia mutua, en una situación comprometida.

5. CONCLUSIONES

- 1) El oficial de guardia del INTERMARES, para dirigirse al área de recogida del práctico, realizó una maniobra de inversión de rumbo saliendo del dispositivo de tráfico, sin que estuviese en una situación de emergencia para evitar un peligro inmediato que le obligara a ello, (como se contempla en la Regla 10 e) i del RIPA), y sin gobernar de acuerdo con las posibilidades que tiene este buque, cuyo círculo de evolución le permite realizar esa maniobra sin salirse de dicho dispositivo, como lo prueban las dos maniobras de inversión de rumbo realizadas con anterioridad por otro oficial, (ver Fig 10), e ignorando la recomendación del marinero sirviente del radar de caer a babor para caer al eje de la canal. Como resultado de esta maniobra indebida, el buque INTERMARES invadió una zona de navegación costera en la que no debía de estar, (según la Regla 10 d) i) del RIPA y la Resolución de la DGMM mostrada mediante su representación en las cartas náuticas), originando una situación de riesgo que tuvo gran influencia en que se produjera el accidente.
- 2) En el puente del INTERMARES no se ejerció una vigilancia eficaz conforme a la Regla 5 del RIPA. No se comprobó suficientemente el entorno antes de iniciar la maniobra para dirigirse al área de precaución para recoger al práctico. El oficial de guardia del INTERMARES una vez que se encontró fuera del dispositivo de tráfico y en rumbo de abordaje con el pesquero, interpretó, según sus declaraciones, que se encontraba en una situación de cruce con el otro buque y esperaba que el ROMO DOS maniobrara de acuerdo con lo establecido en el RIPA para esa situación. Sin embargo, dicha interpretación fue errónea pues la situación previa entre ambos buques era de alcance, y según la Regla 13 d) del RIPA, "Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza".
- 3) El patrón de la E/P ROMO DOS no ejerció una vigilancia eficaz conforme a la Regla 5 del RIPA. El hecho de que, como el manifiesta, se encontrara en búsqueda de las artes de pesca en la zona de navegación costera al dispositivo de tráfico y fuera de las vías por las que circulan los buques que entran y salen del puerto, no le eximía de ejercer la vigilancia eficaz de navegación exigida en el RIPA, que le habría permitido realizar a tiempo alguna maniobra para intentar evitar el abordaje.
- 4) Durante su navegación previa al accidente por la ría de Vigo, El INTERMARES no participó en el dispositivo en la forma establecida por la Resolución de la DGMM y la Regla 10 del RIPA.
- 5) VIGO TRÁFICO tras recibir del INTERMARES la comunicación de su intención de caer a babor para dirigirse a la zona de recogida del práctico, avisó al INTERMARES que permaneciera a la escucha en los canales adecuados, y sobre todo que comunicara sus maniobras para tener constancia de sus movimientos, por lo que se entiende que VIGO TRÁFICO estaba ejerciendo la vigilancia del tráfico en el dispositivo. Sin embargo, VIGO TRÁFICO no avisó a ambos buques de su presencia mutua, y del riesgo de abordaje, como corresponde al punto 1 de su protocolo de actuación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Autoridad Portuaria de Vigo

- 1) Que considere extender las obligaciones de información y control a los buques de menos de 20 m de eslora, que son también participantes en el esquema de ordenación e interactúan con el resto de buques en la ría.

A la Armada Española

- 2) Que realice una auditoría de los procedimientos de navegación empleados a bordo del INTERMARES en relación con las causas del abordaje, con los diversos incumplimientos del RIPA durante su navegación por la ría de Vigo, y su falta de participación en el dispositivo de control de tráfico. Y específicamente, que analice las causas por las que el INTERMARES navegó durante 17 minutos en dirección contraria a la establecida en el dispositivo de tráfico de la ría de Vigo, y por las que finalmente se salió del mismo.