



INFORME CIAIM-01/2015

Vuelco de la embarcación de pesca EL CALAFU a unas 18 millas al Este del puerto de Taliarte (Gran Canaria) y posterior hundimiento, el 25 de agosto de 2014

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. E/P EL CALAFU (ex DOMINGO DOS)



Figura 2. Zona del accidente

1 SÍNTESIS

Durante la madrugada del día 25 de agosto de 2014, la embarcación de pesca (E/P) EL CALAFU volcó a 18 millas al Este del puerto de Taliarte (Gran Canaria) mientras navegaba de regreso a puerto con mal tiempo. Los dos tripulantes, que en el momento del accidente se hallaban en la cabina de gobierno, pudieron salir a la superficie.

La embarcación quedó quilla al sol. El patrón liberó la balsa salvavidas y ambos tripulantes permanecieron a bordo de la misma hasta que se hizo de día, momento en que el patrón pudo recuperar y activar la radiobaliza.

Al cabo de una hora de activarse la radiobaliza, el buque de transbordo rodado VOLCAN DE TIMANFAYA, que se encontraba a unas 4 millas del lugar del naufragio, fue desviado de su ruta a petición del CCS¹ de Las Palmas, y rescató ilesos a los dos tripulantes, que fueron desembarcados en el puerto de Morro Jable en Fuerteventura.

La embarcación no pudo ser remolcada y se hundió cerca del punto del accidente, a más de 1500 m de profundidad.

Hay indicios de que la embarcación original fue sustituida por otra sin conocimiento de la Autoridad Marítima.

Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 25 de agosto 2014. 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 la CIAIM en su reunión del 21 de enero de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2015.

* * *

¹ Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR

INFORME CIAIM-01/2015

Vuelco de la embarcación de pesca EL CALAFU a unas 18 millas al Este del puerto de Taliarte (Gran Canaria) y posterior hundimiento, el 25 de agosto de 2014

2 DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	EL CALAFU
Pabellón	España
Identificación	Matrícula: 3ª TE-1-2-08 Número de identificación de buque: 322596
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 8,64 m • Manga: 2,26 m • Arqueo bruto: 2,62 GT • Material de casco: PRFV • Propulsión: motor diésel de 58,82 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era explotada por PESCAFORTUNA S.L.
Pormenores de construcción	Construida el año 2007 en los Astilleros Tenerife Sur, S.L. con el nombre DOMINGO DOS. En el año 2013 su nombre se cambió por EL CALAFU.
Dotación mínima de seguridad	1 tripulante: patrón

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida y llegada	Taliarte (Telde, Gran Canaria)
Tipo de viaje	Pesca local
Dotación	Dos tripulantes
Documentación	<p>La embarcación disponía de los certificados exigibles en vigor. Los tripulantes disponían de los títulos y certificados exigibles.</p> <p>En el despacho no figuraba enrolado el marinero rescatado, que había sido desenrolado el día 13 de agosto por tener caducado el certificado médico.</p> <p>El pesquero estaba autorizado a navegar sin alejarse de la costa más de 10 millas.</p>

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco de la embarcación
Fecha y hora	25 de agosto a las 02:00 hora local
Localización	28° 02,93'N 015° 01,07'W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No

INFORME CIAIM-01/2015

Vuelco de la embarcación de pesca EL CALAFU a unas 18 millas al Este del puerto de Taliarte (Gran Canaria) y posterior hundimiento, el 25 de agosto de 2014

Otros daños personales	No
------------------------	----

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento del N de fuerza Beaufort 6 (22 a 27 nudos)
Estado de la mar	Fuerte marejada con olas de 1,9 m de altura significativa
Visibilidad	Buena

Tabla 5. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• H/S² HELIMER 202• E/S³ SALVAMAR NUNKI• Buque ro-ro VOLCAN DE TIMANFAYA
Rapidez de la intervención	Una hora después de la activación de la radiobaliza
Medidas adoptadas	Movilización de los dispositivos de Salvamento antes mencionados y del buque de transbordo rodado VOLCAN DE TIMANFAYA.
Resultados obtenidos	Rescate de los dos tripulantes ilesos. Recuperación de la balsa salvavidas y la radiobaliza.

² Helicóptero de Salvamento

³ Embarcación de Salvamento

2.1 Modificaciones de la embarcación

En la Figura 3 se muestran fotografías suministradas por la Capitanía Marítima de la embarcación original, (imágenes superiores) y de la embarcación que presuntamente la sustituyó (imágenes inferiores), en construcción. La comparación de estas imágenes con las figuras 1, 6 y 7 hace suponer que la embarcación original fue sustituida por otra, de nueva construcción, sin que conste dicho cambio a la Administración Marítima.

Dicho cambio no habría sido solicitado ni informado a la Administración Marítima, y por tanto la nueva embarcación no habría sido inspeccionada, sometida a los reconocimientos preceptivos, ni sometida a una prueba de estabilidad.



Figura 3. Fotografías del supuesto cambio de la embarcación

* * *

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.

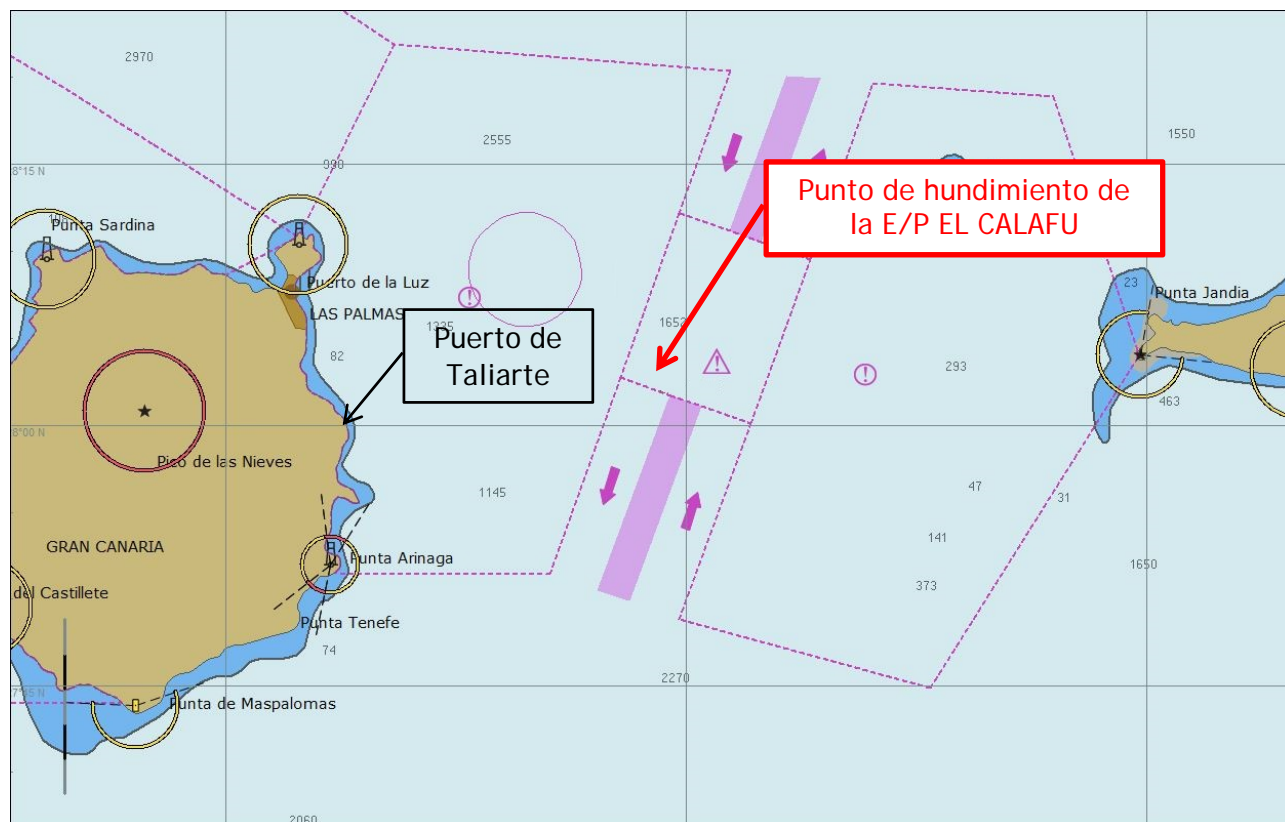


Figura 4. Lugar del accidente

A las 21:00 horas del día 24 de agosto de 2014, la E/P EL CALAFU, salió del puerto de Taliarte (Telde, Gran Canaria), con el objeto de pescar potas. Según declaraciones del patrón, la zona de pesca estaba a 8 millas del puerto de Taliarte.

El patrón, antes de salir, comprobó el informe meteorológico de la zona donde tenía la intención de pescar, siendo la predicción de fuerte marejada con viento del N de fuerza Beaufort 6. A pesar de que las condiciones del tiempo no eran favorables para esta embarcación, decidió partir hacia la zona y llevar a cabo dicha actividad de pesca.

Cuando eran aproximadamente las 01:30 horas del día 25, el patrón decidió dar por finalizada la pesca y puso rumbo a puerto. El tanque de combustible se hallaba casi lleno y la bodega de pescado vacía, a excepción de unos 8 o 10 kg de pota que habían capturado.

El mar y el viento incidían por la aleta de estribor. El patrón conectó el piloto automático y estableció una velocidad de entre 7 y 8 nudos.



Figura 5. Vista de la embarcación EL CALAFU con la quilla al sol y de su balsa salvavidas.

Alrededor de las 01:45 horas, hallándose el patrón y el marinero en el interior de la cabina de gobierno, un golpe de mar impactó por el costado de estribor e inundó por completo la cubierta de la embarcación hasta la tapa de la regala. Instantes después y sin tiempo para desaguar el agua embarcada, un segundo golpe de mar escoró la embarcación a babor hasta causar su vuelco.

El repentino vuelco, obligó a ambos tripulantes a tener que salir buceando a través de una de las ventanas de la cabina de gobierno hasta la superficie. Una vez a flote y agarrados al casco de la embarcación, el patrón se sumergió, para liberar la balsa salvavidas de su alojamiento, situado en la cubierta a proa y, a continuación, accionó el mecanismo de inflado automático.

El patrón consideró que había peligro en bucear de noche para recuperar la radiobaliza, y decidió aguardar la llegada del día en el interior de la balsa.

A primera hora de la mañana y con luz natural, el patrón se sumergió nuevamente y logró desprender la radiobaliza de su alojamiento, situado en la parte superior de la cabina de gobierno.

Una vez a bordo de la balsa salvavidas, el patrón activó la radiobaliza, permaneciendo a partir de ese momento a la espera de ser rescatados.

A las 07:20 horas, el CNCS recibió la alerta de la radiobaliza del pesquero, dando una posición de 28° 02,93'N y 015° 01,07'W, a unas 18 millas al Este del puerto de Taliarte. A partir de ese momento se iniciaron las labores de coordinación para tratar de identificar y contactar con el patrón y armador de la embarcación.

INFORME CIAIM-01/2015

Vuelco de la embarcación de pesca EL CALAFU a unas 18 millas al Este del puerto de Taliarte (Gran Canaria) y posterior hundimiento, el 25 de agosto de 2014

A las 07:55 horas, el CCS de Las Palmas, observó que el buque VOLCAN DE TIMANFAYA, se hallaba navegando a unas 4 millas de la posición de la alerta, instruyéndosele para que se dirigiera a dicha posición al rescate de sus tripulantes.

A las 08:18 horas, se movilizaba la E/S SALVAMAR NUNKI y el H/S HELIMER 202.

A las 08:20 horas, el VOLCAN DE TIMANFAYA divisó la balsa salvavidas. Debido a las condiciones adversas de oleaje, no se pudo arriar el bote de rescate.

A las 8:52 horas, los náufragos subían a bordo por la escala de prácticos del buque

A las 08:55 horas, se desmovilizó el H/S HELIMER 202.

A las 09:27 horas, la E/S SALVAMAR NUNKI llegó al lugar del accidente, hallando el pesquero con la quilla al sol y con la balsa salvavidas amarrada al pesquero.

A las 10:13 horas la E/S SALVAMAR NUNKI informó de que no era posible remolcar al pesquero, por lo que éste, acabaría hundiéndose más tarde en la zona del naufragio, a más de 1500 m de profundidad.

* * *

4 ANÁLISIS

El vuelco de la embarcación fue causado por los efectos producidos por dos golpes de mar que alcanzaron consecutivamente la embarcación. El primero provocó el embarque masivo de agua hasta la tapa de la regala, que no pudo ser desalojada rápidamente. A continuación un segundo golpe de mar causó una pronunciada escora a babor que provocó la zozobra de la embarcación.

4.1 Cambio de la embarcación

Las únicas modificaciones de la embarcación que constan en su hoja de asiento son un cambio de nombre, de DOMINGO DOS a EL CALAFU, y un cambio de motor en el año 2014. Se cambió el motor original, un DAEWOO L034 TM por un NANNI Diesel 6280 WD, que fue instalado a bordo durante el año 2014. Según el catálogo aportado para el expediente de sustitución del motor, éste desarrolla una potencia de 59 kW a 2200 rpm, no obstante, según el catálogo original del fabricante puede desarrollar 202 kW a 3600 rpm. De acuerdo con los datos de catálogo de estos motores, ambos tenían empacho y peso similar.

La comparación de las imágenes de las figuras 1, 3, 6, 7 y de otras imágenes no incluidas en este informe, hace suponer que la embarcación fue sustituida por otra, manteniendo la matrícula original del pesquero, sin conocimiento de la Administración Marítima. La construcción de la nueva embarcación y sustitución de la original no constan en el expediente de la embarcación en la Dirección General de la Marina Mercante. No hay certeza del momento en el que se produjo este cambio.



Figura 6. E/P EL CALAFU, en un momento indeterminado tras su construcción

La nueva embarcación no habría sido sometida a los reconocimientos preceptivos ni a una prueba de estabilidad para garantizar que disponía de estabilidad suficiente para navegar con seguridad.

También es relevante que, de acuerdo con el proyecto original de construcción, el área mínima de los imbornales a cada banda era de 0,175 m², cifra acorde con la que resulta de aplicar la regla 14 (portas de desagüe) del anexo I del Real Decreto 543/2007, sobre normas de seguridad aplicables a pesqueros menores de 24 m de eslora. Sin embargo, ni en las figuras 3, 6, o 7, ni en ninguna de las imágenes que constan en el expediente de investigación de la CIAIM se aprecia la existencia de esos imbornales.

4.2 Navegación fuera de su zona autorizada

La embarcación estaba autorizada para navegar sin alejarse más de 10 millas de la costa, de acuerdo con su clasificación como embarcación de pesca local. El rescate de los tripulantes tuvo lugar a unas 18 millas de distancia del puerto de procedencia.

Dada la procedencia del viento y el oleaje, se considera improbable que la embarcación hubiera estado a menos de 10 millas de la costa cuando sucedió el accidente. De acuerdo con un estudio de retrotrayectorias (*back-tracking*) realizado por SASEMAR mediante el programa SARMAP, que puede estimar la trayectoria inversa de un objeto flotante sujeto a la acción de corriente, oleaje, viento y marea, la E/P EL CALAFU volcó en una zona aproximadamente equidistante de las islas de Fuerteventura y Gran Canaria (a unas 18 millas). Ello indica que, muy probablemente, estuvo navegando fuera de su zona autorizada.

Se ha comprobado que dentro de la zona autorizada de navegación a no más de 10 millas de la costa, había condiciones marítimas y meteorológicas muy parecidas a las que había en la zona del accidente.



Figura 7. Vista de la popa de la E/P EL CALAFU

4.3 Estabilidad y navegación con mar de aleta

La E/P EL CALAFU partió hacia el caladero con el tanque de combustible prácticamente lleno (aproximadamente 650 l), el pique de proa vacío (0,135 m³) las bodegas de pescado vacías (2,8 m³), sin hielo y con los tanques de viveros llenos de agua (0,7 m³), para darle mayor estabilidad, según manifestó el patrón.

En el momento del accidente, la embarcación regresaba a puerto navegando con viento y oleaje que incidía por la aleta de estribor, y llevaba el piloto automático conectado.

La Organización Marítima Internacional (OMI) advierte de los riesgos asociados a este tipo de navegación en varios párrafos del Código de Estabilidad sin Avería, sobre disposiciones generales contra la zozobra e información para el capitán:

- *El cumplimiento de los criterios de estabilidad no garantiza la inmunidad contra la zozobra, cualesquiera que sean las circunstancias, ni redime al capitán de sus responsabilidades. Por consiguiente, los capitanes deben ejercer prudencia y buenas prácticas marineras, teniendo en cuenta la estación del año, los pronósticos meteorológicos y la zona de navegación, así como tomar las medidas adecuadas que justifiquen las circunstancias reinantes en lo que se refiere a la velocidad y el rumbo.*
- *Se prestará especial atención cuando el buque navegue con mar de popa, de aleta o de proa, ya que pueden producirse fenómenos peligrosos, tales como resonancia paramétrica, caída al través, reducción de la estabilidad en la cresta de la ola y balance excesivo, ya sea de forma aislada, consecutiva o simultánea en una combinación múltiple, con el consiguiente peligro de zozobra. Para evitar dichos fenómenos deberá alterarse convenientemente la velocidad y/o el rumbo del buque.*
- *Es peligroso confiar en el gobierno automático, ya que ello puede entorpecer las rápidas maniobras que tal vez sean necesarias con mal tiempo.*

Esta información debería ser incluida en el libro de estabilidad que, por razón de su eslora, la embarcación accidentada no estaba obligada a tener. La única información sobre estabilidad de la embarcación era el acta de la prueba de estabilidad, con información insuficiente para valorar la estabilidad de la embarcación en las condiciones de oleaje reinantes.

El patrón manifestó haber salido a navegar en otras ocasiones en condiciones meteorológicas parecidas, por lo que no consideraba peligro en faenar en esas condiciones.

* * *

5 CONCLUSIONES

El posible cambio o sustitución de la E/P EL CALAFU por otra embarcación sin la debida autorización de la Administración, por la propia naturaleza irregular de este cambio, siempre será difícil de probar con evidencias incuestionables y verificables al no haberse podido recuperar el pesquero hundido. No obstante esto, la sola posibilidad de que se hubiera producido esta irregular sustitución debería interpretarse como un aviso o voz de alarma a la Administración al objeto de extremar la aplicación de todos los procedimientos para evitar que tal cambio o sustitución de embarcaciones vuelva a producirse.

Una consecuencia de este posible cambio irregular de embarcación es que ésta no habría sido sometida a reconocimientos ni a una prueba de estabilidad por parte de la Administración Marítima, para garantizar que cumplía con los requisitos de seguridad exigibles, especialmente en lo referente a la estabilidad y a los medios de evacuación de agua embarcada en la cubierta

Por otra parte, en lo que se refiere al vuelco de la E/P EL CALAFU, se considera que se produjo por las siguientes causas:

El patrón decidió navegar con mal tiempo, con mar de aleta, y con el piloto automático conectado. Ello se debió principalmente a un exceso de confianza del patrón, que consciente de la existencia de unas condiciones adversas de oleaje, no tuvo en cuenta ni adoptó las medidas de precaución adecuadas para evitar los efectos negativos del estado del mar sobre la estabilidad de la embarcación, ni valoró adecuadamente el riesgo de zozobra.

Aun sin aparente relación con el accidente, debe hacerse constar que a bordo de esta embarcación estaba prestando servicios un marinero que no estaba enrolado.

6 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7 LECCIONES DE SEGURIDAD

Puede ser tentador para empresarios sin la necesaria cultura de seguridad cambiar una embarcación vieja por una más nueva, de parecidas dimensiones, evitando largos expedientes y gastos asociados sin valorar los perjuicios y dificultades que pueden producirse cuando la embarcación de reemplazo se pierde o sufre un accidente.

Por ello, la Administración Marítima debería extremar la supervisión de los astilleros para que un cambio de embarcación como el descrito, con las implicaciones sobre la seguridad que ello conlleva, no pueda suceder.

* * *