



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-07/2023

Hundimiento de la embarcación de pesca SUSANA a 1,5 millas al sur de Punta Falconera (Rosas) el 16 de diciembre de 2021

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.

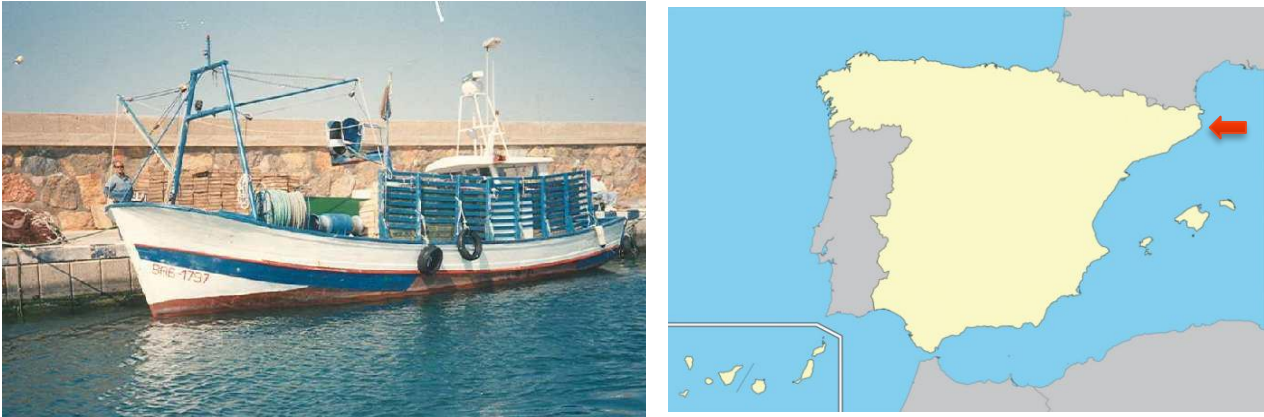


Figura 1. Embarcación de pesca SUSANA y lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Alrededor de las 01:30 hora local del día 16 de diciembre de 2021, la embarcación de pesca (E/P) al cerco SUSANA se encontraba navegando con cuatro tripulantes a bordo y un quinto en el bote auxiliar remolcado, cuando la tripulación percibió un fuerte golpe en la parte de popa. Al inspeccionar el compartimento del motor, se advirtió que el espacio se estaba inundando.

No se pudo contener la inundación por lo que la tripulación abandonó la embarcación en el bote auxiliar.

La E/P GERMANS SUREDA BUSQUETS que se encontraba en las inmediaciones y a quien el patrón había avisado por teléfono del accidente, rescató a la tripulación y los trasladó ilesos al puerto de L'Escala.

La E/P SUSANA se hundió como consecuencia de la inundación. La embarcación de salvamento marítimo (E/S) SALVAMAR CASTOR acudió al lugar del accidente para recoger restos y comprobar la posible contaminación.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 16 de diciembre de 2021. 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 febrero de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2023.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	SUSANA
Pabellón	España
Identificación	Matrícula 3ª-BA-6-1797 MMSI: 224254240 Código del buque en el censo de flota pesquera operativa: 7868
Tipo	Pesquero de cerco
Características principales	Eslora total: 11,95 m Manga: 3,7 m Arqueo bruto: 7,04 GT Material de casco: Madera Propulsión: motor diésel marca SOLE DIESEL modelo SG-112T, de 67,65 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 25% de 4 particulares y estaba fletada por tiempo indefinido bajo la modalidad de explotación a favor de la sociedad SUSANA 2008 SC, desde el año 2016.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida en el año 1947 por un carpintero de ribera en Roses
Dotación mínima de seguridad	5 tripulantes: 1 patrón, 1 mecánico y 3 marineros, o 1 patrón/mecánico y 4 marineros
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de L'Escala y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local (hasta 10 millas de la costa)
Información relativa a la carga	Artes de pesca, sin capturas La cantidad de combustible a bordo era de 150 litros de gasoil.
Dotación	1 patrón y 4 marineros, con las titulaciones y certificados requeridos
Documentación	El día del accidente, la embarcación disponía de una resolución de despacho en vigor y de los certificados exigibles.
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del N fuerza Beaufort 3-4
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación y hundimiento
Fecha y hora	16 de diciembre de 2021 a las 01:50 hora local
Localización	42° 12,17' N 3° 13,5' E
Operaciones del buque	En navegación
Lugar a bordo	Zona del casco a la altura del codaste, a babor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro de coordinación y salvamento de Barcelona (CCS Barcelona) Servicio de emergencias médicas (SEM)
Medios utilizados	Embarcaciones de salvamento E/S SALVAMAR CASTOR, de SASEMAR Embarcación de pesca GERMANS SUREDA BUSQUETS
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	La E/P GERMANS SUREDA BUSQUETS acudió a la zona del accidente, recogió a la tripulación de la E/P SUSANA y los trasladó al puerto de L'Escala. La E/S SALVAMAR CASTOR recogió los restos del hundimiento

2.1. Otros datos

La CIAIM ha podido contactar con el patrón/armador, quien ha colaborado con la investigación. También se ha contactado con el astillero en donde se realizaba periódicamente el mantenimiento del casco de madera de la embarcación.

Se ha contado con la colaboración de la compañía aseguradora de la embarcación, quien además aportó el informe de la inspección submarina llevada a cabo para comprobar el estado del pecio y detectar la causa de la vía de agua.

Para la elaboración de este informe se han utilizado los siguientes documentos:

- Certificados y resolución de despacho emitidos por la Administración Marítima.
- Hoja de registro
- Protesta de mar
- Resolución de tripulación mínima de seguridad
- Informe general de Emergencias de SASEMAR
- Informe pericial emitido por el grupo COMISMAR a petición de la Compañía aseguradora MUTUAPESCA.
- Historial de informes de inspección de la Administración Marítima
- Informes de mantenimiento de casco emitidos por el astillero

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir del relato del patrón de la embarcación y del informe general de la emergencia de SASEMAR. Las horas referidas son locales (UTC+1).



Figura 2: localización del hundimiento.

El día 16 de diciembre de 2021 sobre las 00:00 horas la E/P SUSANA, con cinco tripulantes a bordo, salía del puerto de L'Escalá junto con otras embarcaciones de pesca con base en dicho puerto.

Sobre la 01:30 horas se encontraban navegando en busca de un lugar donde largar el arte. Cuatro tripulantes iban a bordo de la embarcación, dos en el puente (un marinero y el patrón), dos marineros en el sollado, y el quinto marinero iba a bordo del bote de luces remolcado.

Cuando se encontraban aproximadamente a 1,5 millas de Punta Falconera, oyeron un fuerte golpe en la zona de popa. A continuación, la rueda del timón giró violentamente todo a estribor. Pusieron el motor al ralentí, y el patrón se dirigió a popa por la cubierta para comprobar si había algún desperfecto en la zona del codaste, en apariencia estaba todo bien.

Avisaron al marinero que se encontraba en el bote auxiliar para que encendiese las luces de este y así poder comprobar si habían colisionado con algún objeto, aunque no pudieron divisar nada en la superficie del agua que pudiera haber causado daños.

En seguida oyeron sonar la alarma de sentinas y comprobaron que una bomba de achique eléctrica había arrancado. El patrón accedió al compartimento del motor y comprobó que el espacio estaba inundado.

La bomba eléctrica de achique¹ no era capaz de contener la inundación. Otro tripulante intentó conectar la bomba de achique que va acoplada al motor y que generalmente se utiliza para el baldeo, pero no lo consiguió.

Ante la imposibilidad de contener la inundación con los medios disponibles a bordo, el patrón dio aviso por teléfono al patrón de la E/P GERMANS SUREDA, que había salido de puerto junto con ellos y se encontraba a poca distancia.

El resto de los tripulantes cogieron la radiobaliza y la balsa salvavidas y finalmente se trasladaron todos al bote auxiliar de la E/P SUSANA, salvo el patrón que embarcó en el bote auxiliar de la E/P GERMANS SUREDA.

El patrón de la E/P GERMANS SUREDA llamó por teléfono al servicio 112 de emergencias, y a las 1:51 horas el 112 dio traslado al CCS Barcelona.

A las 1:55 horas el CCS Barcelona movilizó a la E/S SALVAMAR CASTOR.

A las 2:07 horas el CCS Barcelona contactó de nuevo con el patrón de la E/P GERMANS SUREDA, quien indicó que avistaban a los tripulantes de la E/P SUSANA a bordo del bote auxiliar y que la embarcación estaba ya casi hundida.

A las 2:24 horas el patrón de la E/P GERMANS SUREDA comunicó al CCS Barcelona que la E/P SUSANA ya se había hundido y que la red de pesca se había hundido junto con la embarcación. El combustible que llevaban a bordo eran aproximadamente 150 litros de gasoil.

A las 2:30 horas la E/P GERMANS SUREDA recogía a bordo a los 5 tripulantes de la E/P SUSANA, en perfectas condiciones. El patrón de la E/P GERMANS SUREDA comunicó al CCS Barcelona su intención de trasladar a los tripulantes rescatados al puerto de L`Escala.

A esta misma hora, la E/S SALVAMAR CASTOR llegaba a la zona del hundimiento y comenzaba el rastreo para localizar restos. Se recogieron unas 100 cajas de plástico azules que se encontraban flotando.

A las 2:50 horas la E/S SALVAMAR CASTOR informó al CCS Barcelona del punto aproximado del hundimiento, en la posición 42° 12,617 N; 003° 13,251 E, con una sonda de unos 60 metros.

A las 2:57 horas el CCS Barcelona contactó con la E/P GERMANS SUREDA quien confirmó que la radiobaliza de la E/P SUSANA la había recogido la tripulación.

A las 3:07 horas el CCS Barcelona solicitó al Servicio de Emergencias Médicas (SEM 061) el envío de una ambulancia básica al muelle pesquero de L`Escala ya que los 5 tripulantes rescatados estaban muy afectados, principalmente el patrón, indicando que el B/P GERMANS SUREDA llegaría al puerto en unos 20 minutos.

A las 3:15 horas el CCS Barcelona contactó con la E/P GERMANS SUREDA para preguntar por la balsa salvavidas de la E/P SUSANA y las medidas de la red sumergida junto con la embarcación. El patrón confirmó que la balsa la tenían a bordo del B/P GERMANS SUREDA y que los paños de red tenían aproximadamente 300x40 metros; se hundió con el pesquero, emergió en parte y finalmente se volvió a sumergir.

A las 3:19 horas la E/S SALVAMAR CASTOR ya había recogido todos los restos del naufragio localizados, no observando olor a gasoil ni a hidrocarburos en la zona.

Los tripulantes fueron desembarcados en el puerto de L`Escala. Ninguno de ellos precisó atención médica por los servicios médicos movilizadas.

¹ Según el certificado de conformidad la embarcación disponía de dos bombas de achique eléctricas, cuya potencia y caudal no figura en el mismo (suelen tener una capacidad de 5,3 m³/h aproximadamente)

4. ANÁLISIS

4.1. La embarcación

La E/P SUSANA era una embarcación construida de forma artesanal en el año 1947. No hay información técnica disponible. La administración marítima no dispone de proyecto, planos o de documentación técnica salvo los certificados emitidos a la embarcación.

La E/P SUSANA no estaba obligada, por su tipo y tamaño, a llevar un sistema de identificación automática (SIA) ni tampoco un Equipo de Localización de Buques (Vessel Monitoring System, VMS) o ‘caja azul’, por lo que la CIAIM no ha podido efectuar un seguimiento de los movimientos previos al accidente.

Los restos de la embarcación no han podido ser inspeccionados por la CIAIM y ni el patrón ni el resto de la tripulación han podido aclarar la causa inicial de la vía de agua. Sin embargo, se dispone del informe de inspección submarina aportado por la compañía aseguradora de la embarcación.

4.2. Mantenimiento e inspecciones.

La CIAIM se puso en contacto con el astillero donde solían hacer las reparaciones del casco de madera de la embarcación. El responsable del astillero indicó que se llevaban a cabo las reparaciones necesarias y que el mantenimiento de la embarcación lo llevaban los armadores con diligencia, debido precisamente a la antigüedad de esta, aunque no hay documentación que avale este hecho.

Únicamente se dispone de tres de los informes emitidos por el astillero, aportados a la investigación por la Capitanía Marítima de Palamós. Pertenecen a las inspecciones llevadas a cabo en los años 2015, 2018 y 2021.

Estos informes son escuetos y se limitan a reconocer que el casco de madera está en buen estado y las reparaciones que se han llevado a cabo, es la única referencia documentada del historial de mantenimiento del casco de la embarcación:

- En el año 2021 el informe del astillero reconoce el buen estado del casco de madera y se indican las reparaciones puntuales que se han realizado (reparo del calafateo de la zona de popa y testas de la traca de cinta de la banda de estribor)
- En el año 2018 el informe es similar al de 2021 con las mismas reparaciones en la popa y traca de cinta
- En 2015 se reclavaron todas las testas de las tracas de madera y se calafateó el casco al completo y así consta en el informe de ese año emitido por el astillero.

En los meses previos al accidente, entre diciembre de 2020 y abril de 2021, se llevó a cabo un reconocimiento especial², por parte de la Capitanía Marítima de Palamós, puesto que el certificado de conformidad caducaba e iba a ser renovado.

- El día 30 de diciembre de 2020 fue inspeccionada en seco con resultado satisfactorio y pendiente de subsanar deficiencias leves. En cuanto al casco de madera se solicitaba el informe del “calafate”, que es el que se ha indicado arriba como el informe del astillero de 2021.
- El día 9 de enero de 2021 fue reconocida a flote con resultado satisfactorio, también pendiente de subsanar deficiencias leves.
- Dichas deficiencias en ambos reconocimientos se documentaron subsanadas en fecha 9 de abril de 2021.
- El día 13 de abril de 2021 se realizó un reconocimiento extraordinario y el 17 de mayo de 2021 se le emitió un nuevo certificado de conformidad.

En conclusión:

- La embarcación se encontraba en buen estado de mantenimiento bajo los criterios de la administración marítima.
- No fue detectado ningún tipo de anomalía o defecto en la estructura del pesquero, por el armador, astillero o los inspectores de capitanía marítima.

4.3. Inspección submarina con ROV

La compañía aseguradora de la embarcación llevó a cabo una inspección submarina del pecio, mediante un ROV submarino. Se incluyen a continuación extractos del informe de dicha inspección.

² según la normativa aplicable (Decreto 3384/1971).

1. La embarcación se encuentra quilla abajo totalmente cubierta por redes.
2. No se observan daños en la zona del espejo.
3. No se observan daños en la zona del codaste en la banda de estribor.
4. No se observan daños en el timón, en la bocina o en la hélice.
5. Se observa una posible vía de agua en el codaste en la banda de babor
6. Se localizaron unas marcas compatibles con una posible vía de agua en el codaste en la banda de babor (ver Figura 3: Detalles de la inspección submarina.).
7. En las fotografías se puede comprobar la dificultad de determinar el alcance de las marcas detectadas, debido a la corriente y alta turbidez, junto con la presencia de las redes de la propia embarcación, que no permiten observarla de cerca.



Figura 3: Detalles de la inspección submarina.

4.4. La vía de agua

Con la información disponible, no ha sido posible establecer con certeza la causa de la vía de agua.

El relato de que la rueda del timón giró repentinamente a estribor sería coherente en el caso de que el equipo de gobierno fuera de accionamiento mecánico mediante cable o cadena, pero según el Certificado de Conformidad, el servotimón era hidráulico. Además, en la inspección submarina se aprecia que el timón está intacto y metido a la banda de babor. Por ello parece poco probable que el accidente tuviera relación con el equipo de gobierno.

Tal como se aprecia en las imágenes submarinas uno de los tablonces de la traca de aparadura de la parte cercana al codaste, se encontró agrietada. Observando que no hay daños en la zona de la hélice, bocina o timón y que no se localizó otro desperfecto al que se pueda atribuir el fallo, esta grieta podría ser el origen de la vía de agua, a falta de otra posible explicación, ya que no puede asegurarse que dicha fractura se produjese antes o después del hundimiento de la embarcación, al golpear la quilla el fondo marino.

5. CONCLUSIONES

La embarcación se hundió debido a la entrada masiva de agua, sin que haya sido posible determinar sus causas.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.