



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-14/2022

Pérdida de control y embarrancada de la embarcación de pesca LOS CHANES en la Playa de la Galera (Almería), el 1 de octubre 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 LOS CHANES



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 1 de octubre de 2021, alrededor de las 02:00 hora local, la embarcación de pesca (E/P) LOS CHANES, salió del puerto de Carboneras con dos tripulantes a bordo. Durante la navegación sufrieron una avería y se quedaron sin gobierno. Debido a las condiciones meteorológicas reinantes en ese momento, la embarcación derivó hacia las rocas, donde embarrancó. Los dos tripulantes que iban a bordo consiguieron alcanzar la playa. Con la ayuda de un pesquero de la zona probaron a desvarar la embarcación remolcándola, pero la tentativa fue infructuosa.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 4 de octubre 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 17 de mayo de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en junio de 2022

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	LOS CHANES
Pabellón	España
Identificación	Matrícula 3ª-CT-1-1082
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	Eslora total: 6,3 m Manga: 2,15 m Arqueo bruto: 1,06 GT Material de casco: Madera Propulsión: motor diésel DITER modelo D-202-2 de 19,12 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de una persona
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida en el año 1985 en Garrucha (Almería)
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de Carboneras y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca
Información relativa a la carga	Con artes de pesca, sin capturas
Dotación	Dos tripulantes, con los títulos y certificados de especialidad exigidos
Documentación	El día del accidente, la embarcación disponía de una resolución de despacho en vigor y de los certificados exigibles.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Pérdida de gobierno y embarrancada
Fecha y hora	1 de octubre de 2021 03:15 hora UTC
Localización	37° 01,00' N; 001° 52,67' O
Operaciones del buque	En navegación
Lugar a bordo	Motor propulsor - eje de cola
Daños sufridos en el buque	Pérdida total de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	NE fuerza Beaufort 3-4
Estado de la mar	Marejada
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR: Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) de Madrid Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Almería Guardia Civil
Medios utilizados	-
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Comunicación con cofradías y pescadores de la zona
Resultados obtenidos	-

2.1. Otros datos

La CIAIM recibió la notificación de este accidente el día 4 de octubre. En ese momento, parte de los restos de la embarcación, entre ellos motor, la reductora y el eje de cola, ya habían sido retirados del puerto por la armadora a requerimiento de la autoridad portuaria, por lo que no han podido ser analizados.

La Capitanía Marítima de Almería ese mismo día inspeccionó restos de la embarcación que aún quedaban en el puerto (parte de la estructura del casco de proa y del puente).

La embarcación, de casco de madera, tenía 36 años de antigüedad. Fue construida en el año 1985 por un maestro calafate por encargo de un armador de Garrucha (Almería).

En la hoja de asiento de la embarcación constan, entre otros, los siguientes registros:

- 6 de noviembre de 1985: expedición de la licencia de pesca en Garrucha.
- 15 de junio de 1993: cambio de propietario.
- 4 de octubre de 2021: se registra el cambio de propietario haciendo constar la fecha de compraventa de la embarcación, el 1 de septiembre de 2021, según escritura notarial.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC, salvo indicación en contrario.

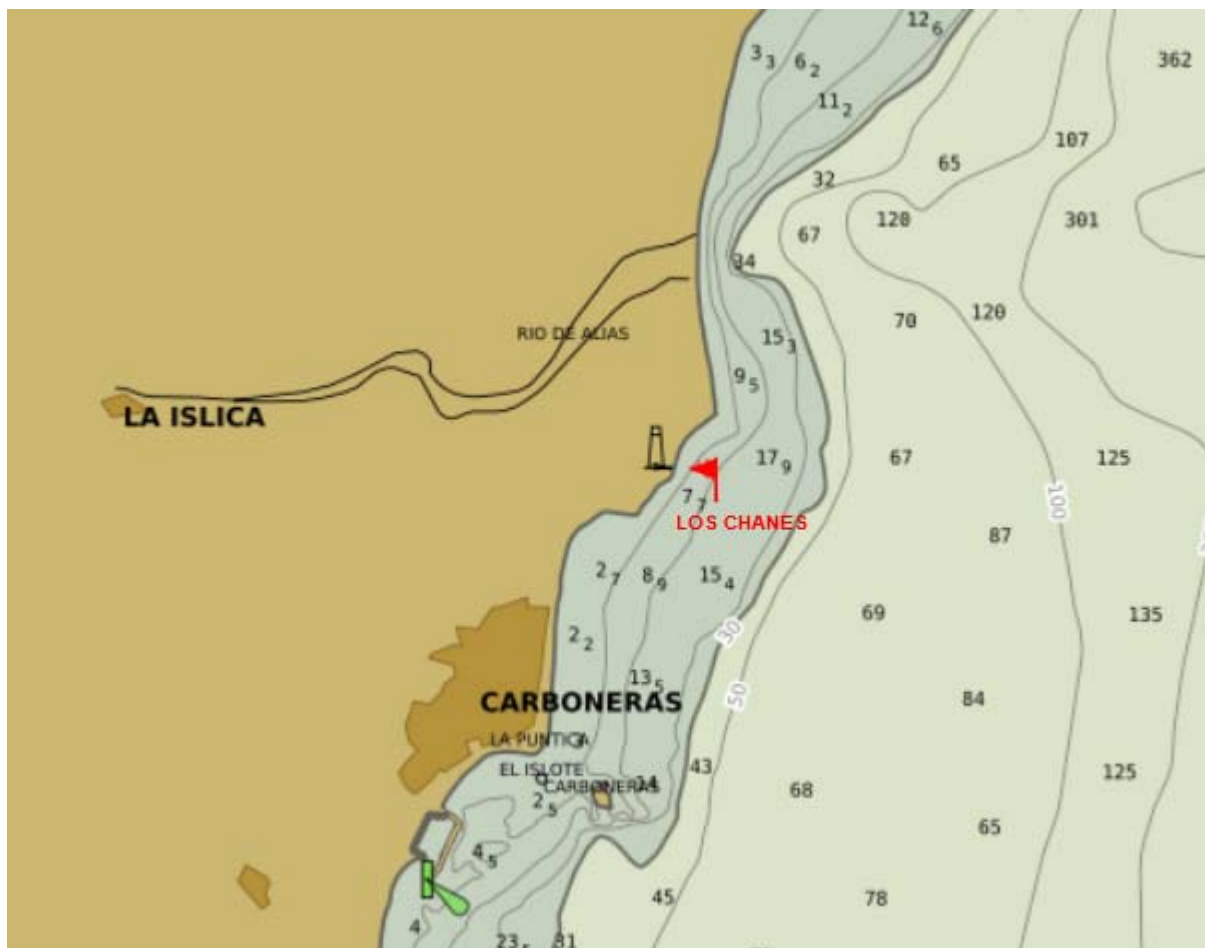


Figura 3. Zona del accidente (carta: Instituto Hidrográfico de la Marina)

El día 1 de octubre de 2021 aproximadamente sobre las 00:00 horas, la E/P LOS CHANES salió del puerto de Carboneras con dos tripulantes a bordo para faenar frente a la playa del Algarrobo.

Era la primera vez que salían con la embarcación¹ pues su nueva propietaria la había adquirido un mes antes, el 1 de septiembre de 2021, y había despachado en la Capitanía Marítima el día anterior al accidente.

¹ Los días anteriores la habían probado en el puerto y puesto a punto para la pesca, sin detectar ninguna anomalía.

Tras estar un cierto tiempo en su zona de pesca sin conseguir capturas, el patrón decidió volver a puerto. Durante la navegación hacia Carboneras la embarcación tuvo una avería y se quedó sin propulsión ni capacidad de gobierno. El patrón percibió que con el motor en marcha la embarcación no iba avante.

Debido a las condiciones meteorológicas reinantes en ese momento (oleaje de levante), la embarcación derivó rápidamente hacia la costa, donde embarrancó cerca de la playa de la Galera. Los dos tripulantes que iban a bordo consiguieron alcanzar la playa.

A las 3:15 horas el CNCS Madrid recibió una primera alerta de la radiobaliza perteneciente a la embarcación en posición: I=37° 0,6 N L= 1° 59,6 O.

A las 3:17 horas el CNCS Madrid contactó con el teléfono del propietario registrado en la base de datos. Este les indicó que ya no era el propietario de esa embarcación, que la había vendido.

A las 3:20 horas el CNCS Madrid informó de la alerta al CCS Almería.

A las 6:09 horas el CNCS Madrid recibió nuevas detecciones de la radiobaliza en la posición I=37 01,00 N; L=001 52,67 O.

A las 6:10 horas el CCS Almería confirmó la posición de la embarcación entre la Playa del Algarrobico y Playa de la Galera prácticamente en tierra. El CCS Almería intentó localizar al nuevo propietario de la embarcación, pero este no constaba ni en la cofradía de pescadores ni en Capitanía marítima.

A las 6:33 horas el CCS Almería contactó con la Cooperativa de pesca de Carboneras, que proporcionaron los teléfonos del patrón y de la armadora.

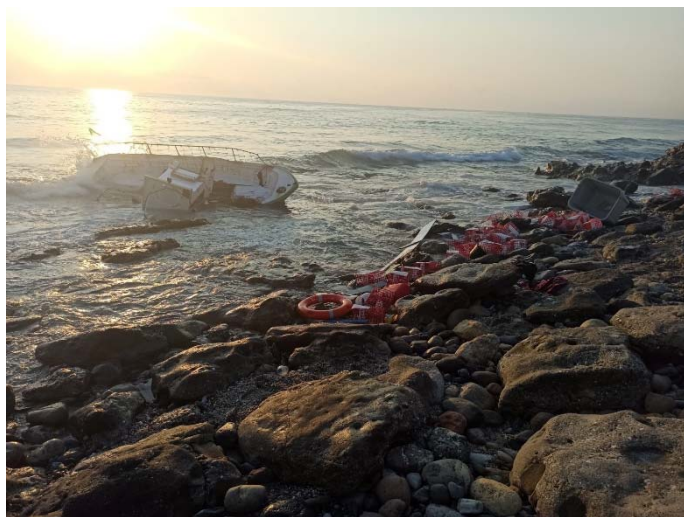


Figura 4. Zona del accidente (Playa de la Galera)

A las 6:35 horas el CCS Almería intentó contactar con los números de teléfono proporcionados sin éxito.

A las 6:43 horas el CCS Almería contactó nuevamente con la cooperativa de pesca de Carboneras en donde un patrón de la zona informaba de que la embarcación había embarrancado y que otra embarcación había tratado de desvararla sin éxito y dañando la estructura.

A las 6:47 horas la Guardia Civil informó al CCS Almería que acababan de localizar la embarcación encallada y dañada en las rocas y que ya no había nadie en la zona.

A las 7:02 horas la patrulla de la guardia civil en la zona informó que no se apreciaba contaminación por gasoil y recuperaron y desactivaron la radiobaliza por indicación del CCS Almería.

4. ANÁLISIS

4.1. Restos recuperados de la embarcación

Inspectores de la Capitanía Marítima de Almería acudieron el día 4 de octubre de 2021 a inspeccionar algunos de los restos de la embarcación recuperados (ver Figura 5) que aún no habían sido removidos del puerto, destacando en su informe de inspección los siguientes hechos:

- Puede apreciarse la estructura del puente totalmente separada de la embarcación
- En la proa puede verse el nombre y bajo el mismo la matrícula.
- No se encuentra el motor junto al resto de la embarcación.
- Resto de la estructura completamente destruida.



Figura 5. Restos recuperados de la embarcación, fotografías tomadas por la inspección de la CM Almería.

4.2. Causa del accidente

Según declaró el patrón, tras una hora de navegación percibió que “estaba sin palas”, porque el barco con el motor en marcha no iba adelante. En ese momento no supo cuál era la avería.

Una vez que recuperaron algunos restos de la embarcación el mismo día del accidente, pudo comprobar que “una pieza de unión del eje con la reductora estaba partida”.

No hay ninguna evidencia de si la citada pieza de unión se partió antes de la embarrancada o como consecuencia de la misma, por lo que la CIAIM no puede identificarla como causa cierta del accidente.

5. CONCLUSIONES

El accidente se produjo como consecuencia de la pérdida de la propulsión y del gobierno de la embarcación, por causas que la CIAIM no ha podido verificar con certeza.

La embarcación tenía 36 años de antigüedad y disponía de un certificado emitido sin caducidad en el año 2010, por lo que su mantenimiento y el de sus componentes no estaban sometidos a ningún tipo de control por parte de la Administración Marítima.

Tras la venta de la embarcación, no se actualizó dicho certificado ni los datos relativos al nuevo armador en el registro de buques, por lo que tardaron horas en su localización tras la alerta emitida por su radiobaliza

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.