



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-14/2023

Inundación y posterior hundimiento del pesquero ANDIÑO TXIKI a media milla al N de punta Atalayas (Asturias), el 29 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. E/P¹ ANDIÑO TXIKI

Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 29 de octubre de 2021 a las 10:30 horas, la E/P ANDIÑO TXIKI navegaba a media milla de punta Atalayas (Asturias) con dos tripulantes a bordo, cuando un golpe de mar hizo que embarcara gran cantidad de agua por proa, alterando sus calados, lo que facilitó que la cubierta continuase embarcando agua por las portas de desagüe y que, desde ella, el agua penetrase en los espacios bajo cubierta de la embarcación, perdiendo flotabilidad hasta que se hundió. Los dos tripulantes fueron rescatados en perfectas condiciones por un pesquero que se encontraba en las cercanías.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 11 de noviembre 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 12 de julio de 2023 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en agosto de 2023.

¹ Embarcación de Pesca

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	ANDIÑO TXIKI
Pabellón / registro	España / Bilbao
Identificación	Matrícula: 3ª-BI-3-1-02 MMSI: 224233680 / NIB: 253606
Tipo	Pesca local con artes de enmalle
Características principales	Eslora total: 8,03 m Eslora (L): 6,42 m Manga: 2,44 m Arqueo bruto: 2,28 GT Material de casco: P.R.F.V Propulsión: motor diésel DAEWOO LK034TD, de 32,35 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos empresarios particulares, que la tenían fletada a otro particular hasta el 31 de diciembre de 2023.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Aseguradora	En el momento del accidente la embarcación no estaba asegurada
Pormenores de construcción	Construida el año 2002 por el Astillero ESTAY TAMBUTXO TXARTA S.L. Urdúliz, Vizcaya, (País Vasco)
Dotación mínima de seguridad	1 Patrón
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Lastres (Asturias) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local con niños
Información relativa a la carga	Capturas 20 kg, artes (40 niños, peso aproximado 1250 kg), 30 l de gasoil, 5 l aceite del motor, 5 l aceite hidráulico
Dotación	2 tripulantes: 1 patrón y 1 marinero
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación y hundimiento
Fecha y hora	29 de octubre de 2021, 10:30 hora local
Localización	43° 29,5'N, 005° 11,4'W
Operaciones del buque	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente al hundimiento. No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del W, fuerza Beaufort 2-3
Estado de la mar	Marejadilla. Mar combinada del NW de 1 a 1,5 m de altura significativa de oleaje
Visibilidad	visibilidad regular (2-8 km), sin descartar intervalos de visibilidad baja (0-2 km)
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Ninguno. No se alertó a los servicios de emergencia
Medios utilizados	No aplicable
Rapidez de la intervención	No aplicable
Medidas adoptadas	No aplicable
Resultados obtenidos	No aplicable

2.1. Otros datos

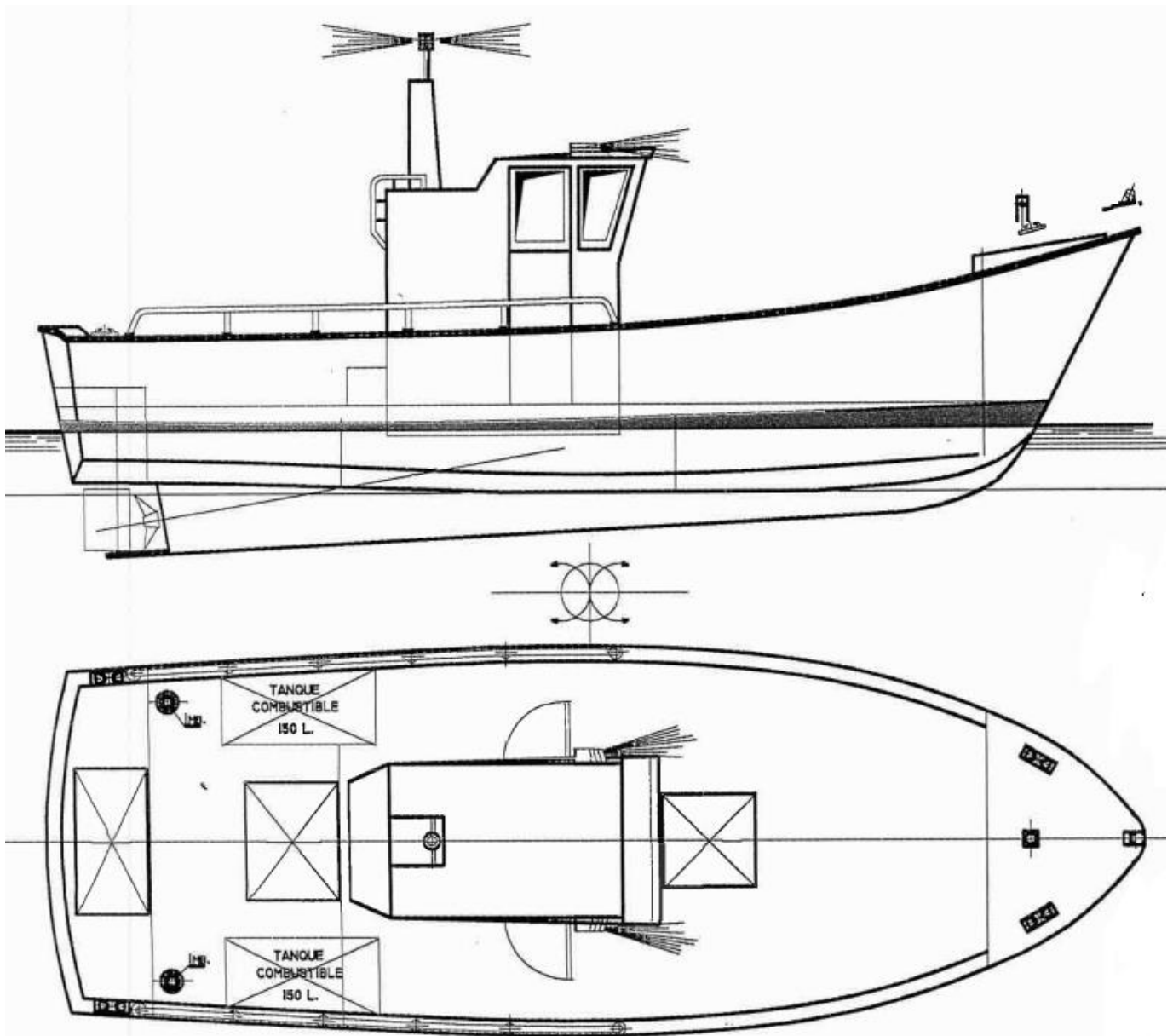


Figura 3. ANDIÑO TXIKI. Disposición general

2.2. Antecedentes

El día 31 de julio de 2014 la E/P ANDIÑO TXIKI, realizó una varada de emergencia en el puerto de Gijón, al inundarse el pique de proa, debido a un fallo de estanqueidad en la tapa de la escotilla de proa.

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. Zona del accidente

El día 29 de octubre a las 05:00 horas la E/P ANDIÑO TXIKI partió del puerto de Lastres (Asturias) para faenar con miños², con dos tripulantes a bordo, un patrón y un marinero.

Al finalizar la faena recogieron la primera línea de miños y la estibarón en proa, posteriormente levantaron la segunda línea y la situaron encima de la anterior. Con esta segunda línea se embarcó gran cantidad de algas y agua.

Había mar de fondo del NW y las previsiones meteorológicas indicaban que la situación iba a empeorar, por lo que querían regresar a puerto lo antes posible.



Figura 5. Restos E/P ANDIÑO TXIKI

A las 10:30 horas, el pesquero se encontraba en la latitud 43° 29,5' N y longitud 005° 11,4' W, a media milla de punta Atalayas (situada entre las localidades asturianas de Lastres y Ribadesella), navegando en dirección a Lastres, cuando un golpe de mar por proa embarcó gran cantidad de agua quedando el pesquero aproado.

Al aumentar el calado, el agua comenzó a entrar por las portas de desagüe, inundando la cubierta y posteriormente los compartimentos por debajo de la misma.

Ante la gravedad de la situación el patrón avisó por medio de su teléfono móvil a la E/P CHINI, al ser una de las cuatro embarcaciones que habitualmente faenaban juntas.

La E/P CHINI se encontraba a media milla de ellos, llegando en pocos minutos al lugar del accidente. Se abarloó a su costado y los tripulantes pudieron pasar de una embarcación a otra sin necesidad de lanzarse al agua. También pudieron embarcar en el pesquero los chalecos salvavidas, la radiobaliza, la balsa salvavidas y los extintores.

² Arte de pesca de enmalle.

La E/P ANDIÑO TXIKI fue perdiendo flotabilidad paulatinamente al inundarse todos sus compartimentos bajo la cubierta principal. Las artes de pesca se desplazaron provocándole una escora permanente a estribor, hasta que finalmente se hundió. La embarcación no se recuperó.

4. ANÁLISIS

4.1. Estado de carga

La E/P ANDIÑO TIXIKI disponía de un acta de estabilidad para embarcaciones de nueva construcción de menos de 20 toneladas de registro bruto que se expidió en Bilbao el 5 de septiembre de 2002, conforme a la orden del 7 de abril de 1964 de la Subsecretaría de Marina Mercante. Según dicha acta el calado medio a plena carga sería de 0,395 m. No se dispone de información sobre los pesos de artes y capturas que fueron considerados para la realización de la prueba de estabilidad.

En el momento del accidente la E/P ANDIÑO TXIKI llevaba unos 20 kg de pesca y dos líneas de niños con un peso aproximado de 1250 kg. Al embarcar la segunda línea de niños la embarcación quedó aproada. Dado que se desconoce la situación de plena carga de la embarcación fijada en el acta de estabilidad, no es posible saber con certeza si en el momento del accidente la embarcación estaba sobrecargada.

En cualquier caso, la falta de francobordo en la zona de proa habría propiciado el embarque de agua durante la navegación.

4.2. Estanqueidad

Según el patrón, se habían practicado en los mamparos transversales bajo cubierta unos orificios para pasar unas mangueras, lo que permitía el paso del agua entre los compartimentos. De hecho, pudo observar como el agua pasaba de un compartimento a otro durante la inundación.

La cámara de máquinas estaba delimitada por dos mamparos que originalmente habían sido estancos. De haberse mantenido la integridad de ambos mamparos, es posible que la embarcación hubiera mantenido flotabilidad suficiente para evitar su hundimiento.



Figura 6. Restos E/P ANDIÑO TXIKI

También existían antecedentes de falta de estanqueidad en las tapas de escotilla sobre cubierta. Por último, no se conservó la estanqueidad de la cámara de máquinas, accesible desde el puente, cerrando la puerta de la caseta del puente.

4.3. Medios de achique

De acuerdo con el proyecto de la embarcación, contaba con una bomba de achique de accionamiento eléctrico, sin especificar capacidad. Dicha bomba no fue activada, al considerar el patrón que no había posibilidad de salvar la embarcación.

4.4. Llamada de socorro y evacuación de los tripulantes.

El patrón de la E/P ANDIÑO TIXIKI llamó por medio de su teléfono móvil a la E/P CHINI, al ser uno de los cuatro pesqueros con los que normalmente faenaban. El pesquero CHINI tardó pocos minutos en llegar a su costado, al encontrarse apenas a media milla.

Aunque en este caso debido a la cercanía de la costa y al estar faenando junto a otros pesqueros tenían cobertura telefónica, hay que destacar que el método

indicado para solicitar ayuda es por medio de la llamada selectiva digital, pulsando el botón de DISTRESS, debido

a su rapidez y su mayor cobertura, realizando con posterioridad, si se considera necesario, la solicitud de ayuda por medio del teléfono móvil.

Una vez que el pesquero CHINI llegó al lugar del accidente se abarló al costado del pesquero ANDIÑO TIXIKI, logrando pasar a dicha embarcación todos los elementos que pudieron.

Los tripulantes de la E/P ANDIÑO TIXIKI, pudieron abandonar la embarcación sin necesidad de lanzarse al agua, al ir perdiendo flotabilidad paulatinamente. Se debe resaltar, que, aunque en este caso no hubo ninguna caída al mar, el uso del chaleco salvavidas es de vital importancia ante cualquier situación de abandono, porque en el transcurso de una emergencia hay muchos imprevistos pudiéndose producirse caídas y más aún, cuando las condiciones meteorológicas y marítimas no son propicias. La embarcación también disponía de una balsa salvavidas, que no fue desplegada.

5. CONCLUSIONES

La E/P ANDIÑO TXIKI se hundió a causa de la inundación de sus espacios bajo cubierta, por una actuación deficiente de su tripulación, como se expone seguidamente:

- La embarcación estaba incorrectamente cargada, con los artes mojados en la proa, lo que reducía el francobordo en proa favoreciendo la entrada del oleaje,
- Estaba abierta la puerta de la caseta, y la bajada a máquinas, por lo que el embarque de agua sobre cubierta, antes de ser evacuado por las portas de desagüe, pudo progresar hacia los espacios interiores,
- Los mamparos estancos que delimitaban la cámara de máquinas habían sido perforados para el paso de mangueras, perdiendo de esta manera su estanqueidad.

Se denota una deficiente gestión de la seguridad por parte del patrón:

- Se mantuvieron abiertos los accesos a los espacios interiores del pesquero, con condiciones meteorológicas adversas.
- Después del primer embarque de agua, no se cerraron todos los accesos a los espacios interiores del pesquero y no se conectó la bomba eléctrica de achique.
- Nadie avisó por radio a SASEMAR de la emergencia en ningún momento.
- Aunque la inundación fuera tan rápida como para hacer inviable cualquier intento de achique y provocar el hundimiento en pocos minutos, los tripulantes se centraron en pasar a la embarcación CHINI los chalecos salvavidas, la balsa salvavidas, la radiobaliza, y los extintores.
- Los tripulantes pasaron los chalecos salvavidas de una embarcación a otra, pero no se los pusieron ellos.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

No realizar orificios en mamparos estancos sin la autorización de la Capitanía Marítima correspondiente, para que los mismos puedan seguir manteniendo la estanqueidad.

Mantener cerradas todas las escotillas y tambuchos de bajada a los espacios bajo cubierta principal, especialmente cuando se navegue en condiciones meteorológicas y marítimas que no son propicias.

Hacer uso de la Llamada Selectiva Digital para dar aviso de una emergencia, aunque luego pueda ser respaldada por medio del teléfono móvil.

Hacer uso de los medios de salvamento disponibles, especialmente del chaleco salvavidas, cuando hay riesgo de hundimiento y se proceda al abandono de una embarcación.