



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-22/2023

Hundimiento de la embarcación de pesca LUZ DE JESUS a 7 millas al Norte de San Vicente de la Barquera, el 11 de junio 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 LUZ DE JESUS y lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Alrededor de las 7:00 hora local del día 11 de junio de 2021, la embarcación de pesca (E/P) LUZ DE JESUS se encontraba navegando hacia su caladero habitual, con dos tripulantes a bordo.

Iban en busca de un lugar donde largar el arte, cuando el patrón escuchó un fuerte impacto en el casco. El patrón avisó de inmediato a una embarcación conocida, la E/P SIEMPRE ESMERALDA, por el canal 6 de VHF. Les indicó que había notado un golpe muy fuerte y les pidió que estuvieran pendientes porque temía que fuera algo grave.

Al poco tiempo, sonó la alarma de sentina y el patrón bajó a la máquina donde observó que estaba entrando agua, por lo que ambos tripulantes se colocaron los chalecos salvavidas autoinflables de trabajo.

Después el patrón comprobó de nuevo el espacio del motor. Observó que el agua ya estaba por encima de las planchas y decidió echar la balsa para abandonar la embarcación tras ver que el achique no era efectivo porque entraba demasiada agua.

La marinera fue la primera en embarcar y luego la siguió el patrón, este previamente había pulsado el “distress” del VHF y recogido la radiobaliza. Una vez en la balsa activó la radiobaliza y además llamó por teléfono a la E/P SIEMPRE ESMERALDA para informarle de la situación.

La E/P SIEMPRE ESMERALDA fue la primera en llegar al lugar y recogió a los tripulantes de la balsa. La E/P LUZ DE JESUS, se hundió como consecuencia de la inundación.

Posteriormente la embarcación de salvamento marítimo (E/S) SALVAMAR SANT CARLES 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 11 de junio 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 14 de febrero de 2024 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2024

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	LUZ DE JESUS
Pabellón	España
Identificación	Matrícula 3ª-GI-8-6-98 Distintiva: EB4085 / MMSI: 224333730 Número de Identificación de Buque (NIB): 196412
Tipo	Pesquero de pesca local con artes menores
Características principales	Eslora total: 10,46 m Manga: 3,2 m Arqueo bruto: 6,16 GT Material de casco: acero Propulsión: motor diésel marca GUASCOR modelo HB3-66T-SP, de 29,8 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 50% de 2 personas, que eran los que componían la tripulación en el momento del accidente.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Compañía aseguradora	MAPFRE
Pormenores de construcción	Construida en al año 1998 por Auxiliar naval del principado, S.A. (Asturias)
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: 1 Patrón-Mecánico y 1 Marinero
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de San Vicente de la Barquera 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. La embarcación no llevaba capturas Combustible: 900-1000 litros / Aceite: 10- 20 litros
Dotación	2 tripulantes, ambos con los títulos requeridos.
Documentación	Resolución de despacho y certificados exigibles en vigor.
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS según SIGO SASEMAR	
Viento	Viento del Este, fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación y hundimiento
Fecha y hora	11/06/2021 7:00 hora local
Localización	43° 30,5' N 4° 23,5' W
Operaciones del buque	En navegación
Lugar a bordo	Sin determinar
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
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR: Centro de coordinación y salvamento (CCS) de Gijón, CCS Santander, y Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) Centro de Comunicaciones Radiomárítimas (CCR) de A Coruña
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR SAN CARLES Helicóptero de salvamento H/S HELIMER 203 Embarcaciones de la zona: E/S SIEMPRE ESMERALDA
Rapidez de la intervención	Inmediata tras recibir la alerta de la radiobaliza en el CNCS.
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y de la embarcación de salvamento. Comunicación y coordinación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	La E/P SIEMPRE ESMERALDA acudió a la zona del accidente, recogió a los dos tripulantes de la balsa salvavidas y los trasladó al puerto de San Vicente de la Barquera. La E/S SALVAMAR SAN CARLES recogió restos del hundimiento.

2.1. Otros datos

La embarcación había sido propiedad al 50% de su patrón desde el año 2012 junto con otro copropietario. Tenía licencia para palangrillo y artes menores en caladero nacional Cantábrico NW.

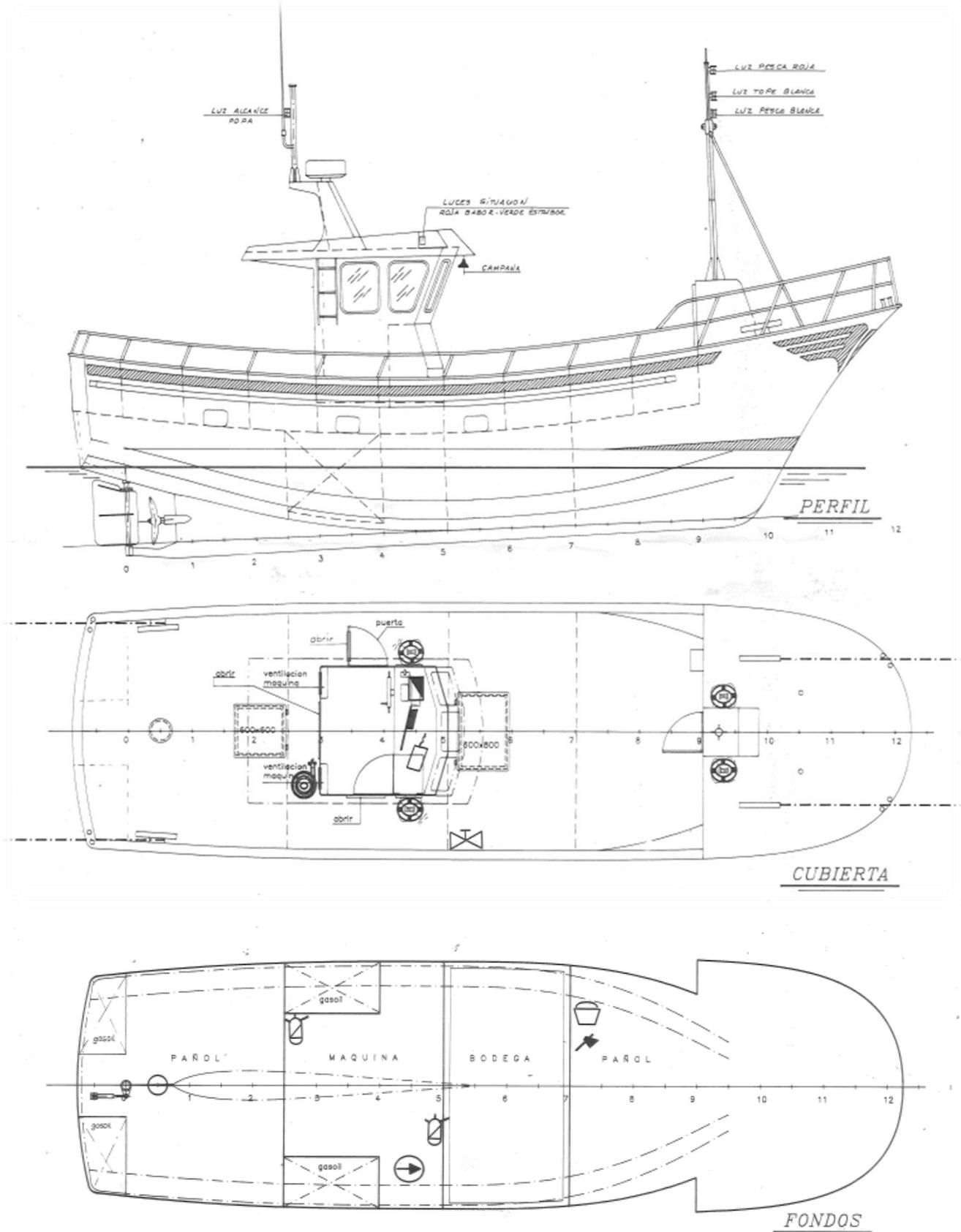


Figura 2. Disposición general de la embarcación LUZ DE JESUS.

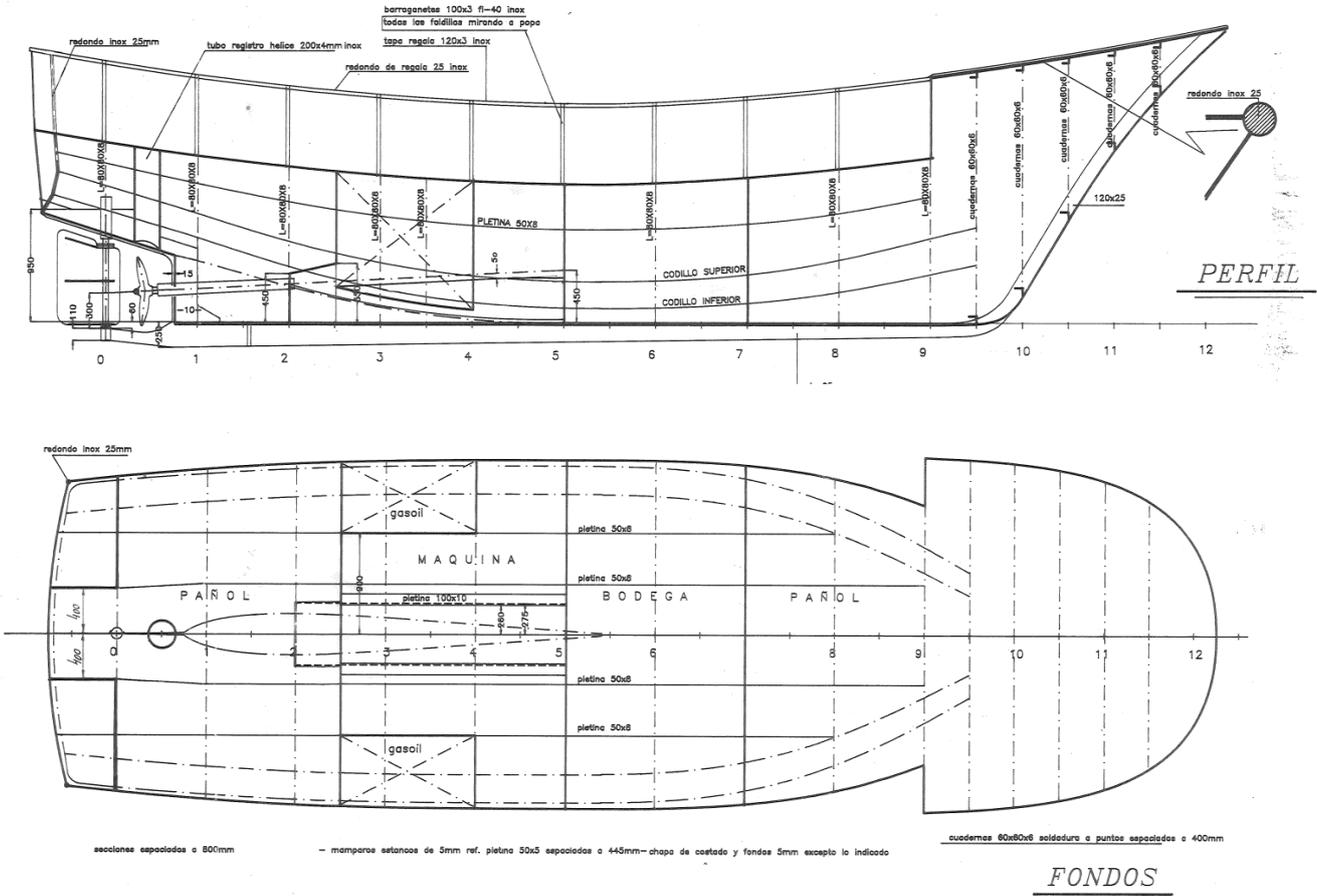


Figura 3. Estructura de la embarcación LUZ DE JESUS.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir del relato del patrón y del informe general de la emergencia de SASEMAR. Las horas referidas son locales (UTC+2).



Figura 4. Lugar del accidente (cartografía: Instituto Hidrográfico de la Marina)

El día 11 de junio de 2021 alrededor de las 03:30 hora local, la E/P LUZ DE JESUS salía del puerto de San Vicente de la Barquera con dos tripulantes a bordo.

Inicialmente se dirigían a la zona de la playa de la Robleda para pescar besugo y pez rey. En comunicación con otros pesqueros de la zona se comentaba que allí había muchas corrientes por lo que finalmente cambiaron de rumbo para dirigirse a la playa del Naranjo¹.

Poco antes de las 7:00 h (5:30h según declaraciones) se encontraban navegando y el patrón escuchó un estruendo en la zona de proa luego en el centro y finalmente a popa. Pensó que habían golpeado contra algún objeto flotante.

El patrón avisó de inmediato a la E/P SIEMPRE ESMERALDA, por el canal 6 de VHF. Les indicó que había notado un golpe muy fuerte y les pidió que estuvieran pendientes porque temía que fuera algo grave. La E/P SIEMPRE ESMERALDA se encontraba a unas 5 millas de distancia de la posición de la E/P LUZ DE JESUS.

Pasados unos minutos sonó la alarma de sentina y el patrón examinó la máquina, donde pudo comprobar que estaba entrando agua por la parte de popa en donde se encontraba la válvula de fondo. Pidió a la marinera que pusiera a achicar la bomba eléctrica de achique.

Ambos tripulantes se colocaron los chalecos salvavidas autoinflables y el patrón comprobó de nuevo el espacio del motor. Observó que el agua ya estaba por encima de las planchas y decidió desplegar la balsa para abandonar la embarcación.

La marinera fue la primera en embarcar y luego la siguió el patrón. Este indicó que previamente había pulsado el “distress” del VHF y recogido la radiobaliza. Una vez en la balsa el patrón activó la radiobaliza y llamó por teléfono a la E/P SIEMPRE ESMERALDA para informarle de la situación.

El patrón de la E/P LUZ DE JESUS indicó que la embarcación se hundió como consecuencia de la inundación unos 15 minutos después de que embarcaran en la balsa salvavidas.

A las 6:52 h se recibía en el CNCS Madrid la alerta de la radiobaliza satelitaria de la E/P LUZ DE JESUS.

A las 6:57 h el CCS Gijón intentó contactar con el pesquero vía VHF sin resultado. Contactaron entonces con los teléfonos móviles que constaban en el expediente de la embarcación (uno estaba apagado, al otro respondió el padre del patrón que dijo estar en tierra y no saber nada).

A las 7:00 h el CCS Gijón movilizó a la E/S SALVAMAR SANT CARLES para que se dirigiera a la posición indicada por la radiobaliza.

¹No se ha podido localizar los lugares a los que hace referencia el patrón en la protesta de mar.

Hundimiento de la embarcación de pesca LUZ DE JESUS a 7 millas al Norte de San Vicente de la Barquera, el 11 de junio de 2021

A esta misma hora, en el CCS Santander, escucharon a través del canal 16 de VHF, con una señal muy débil, a un pesquero solicitando a otro "la posición de hundimiento". Tras esto, contactaron con el CCR Coruña para que volvieran a monitorizar la señal.

A las 7:02 el CCS Gijón movilizó al H/S HELIMER 203.

A las 7:04 h el CCS Santander confirmaba con el patrón de la E/P SIEMPRE ESMERALDA que la E/P LUZ DE JESUS se había hundido al Norte de San Vicente de la Barquera.

A las 7:12 h el CCS Santander contactó con la E/P SIEMPRE ESMERALDA quienes confirmaron que el patrón de la E/P LUZ DE JESUS se puso en contacto con ellos, vía móvil, informándoles de que se encontraban en la balsa salvavidas y que el pesquero se había hundido.

A las 7:27 h la E/S SALVAMAR SAN CARLES y el H/S HELIMER 203 salían hacia el lugar del accidente.

A esa misma hora la E/P SIEMPRE ESMERALDA notificaba que acababan de localizar la balsa salvavidas y que se dirigía hacia ella.

A las 8:44 h la E/P SIEMPRE ESMERALDA localizaba y recogía a los dos tripulantes.

A las 8:48 h la E/P SIEMPRE ESMERALDA confirmó al CCS Santander que los dos tripulantes estaban ya a bordo. Se encontraban bastante nerviosos, pero aparentemente bien físicamente. También habían recogido la balsa y la radiobaliza. Lo que les comentaron los tripulantes acerca del accidente es que escucharon un fuerte golpe y comenzó a entrar mucha agua.

A las 9:00 h desde el H/S HELIMER 203 divisaron objetos pertenecientes al barco a la deriva en la posición del hundimiento (43° 30,7' N 004° 24,9' W) pero el barco ya no estaba a la vista. El CCS Santander le indicó que permaneciese en la zona hasta la llegada de la E/S SALVAMAR SANT CARLES.

A las 9:19 h la E/S SALVAMAR SANT CARLES llegaba a la zona. Confirmaron que no había rastros de contaminación en el lugar del hundimiento. Apreciaron gran variedad de restos como boyas, cabos y cajas para pescado que estuvieron recogiendo. La sonda en el lugar del hundimiento era de 167 m.

A las 9:20 h el CCS Santander indicó al H/S HELIMER 203 que podía retirarse ya a base. Tampoco observaron manchas de combustible desde el helicóptero.

A las 9:50 h el CCS Santander contactó con el B/P SIEMPRE ESMERALDA, indicaron que estaban ya entrando a puerto, y que los tripulantes del pesquero hundido se encontraban en buen estado y no necesitaban asistencia médica.

A las 10:35 h la E/S SALVAMAR SANT CARLES informó de que habían recogido todos los objetos a la deriva. El CCS Santander le indicó que procediese al puerto de San Vicente de la Barquera. No se detectó contaminación en la zona del hundimiento.

4. ANÁLISIS

4.1. Consideraciones previas

Para la confección de este informe se ha utilizado el relato de los tripulantes, además de:

- Certificados y resolución de despacho emitidos por la Administración Marítima.
- Hoja de registro
- Protesta de mar
- Documentación relativa al hundimiento de la embarcación aportada por la Capitanía marítima de Santander
- Informe general de Emergencias de SASEMAR
- Noticias de prensa
- Proyecto de construcción de la embarcación
- Informe emitido para el seguro de la embarcación

La E/P LUZ DE JESUS no estaba obligada, por su tipo y tamaño, a llevar un sistema de identificación automática (SIA) ni tampoco un dispositivo de seguimiento de embarcaciones VMS (caja azul) por lo que la CIAIM no ha podido efectuar un seguimiento de los movimientos previos al accidente. Tampoco se ha inspeccionado el pecio.

Los únicos testigos directos del accidente son los tripulantes. De acuerdo con su relato de los hechos:

Hundimiento de la embarcación de pesca LUZ DE JESUS a 7 millas al Norte de San Vicente de la Barquera, el 11 de junio de 2021

“Pegamos con algo que fue de proa a popa. Me asomé por la puerta del puente y me asomé a la popa y le di avance, al rato sobre 5 minutos me saltó la alarma de sentinas del barco. Bajé y en la plancha de babor donde está el macho de fondo entraba agua. Le mandé a mi tripulante que apretara a la bomba de achicar la cala pero entraba más agua de la que salía [...] nos pusimos a echar la balsa”

“Tras un fuerte golpe se paró el motor, saltando la alarma de sentina por la entrada de agua y hundiéndose el barco en poco tiempo”

Por otro lado, se cuenta con el testimonio de referencia del patrón de la embarcación E/P SIEMPRE ESMERALDA que atendió a la llamada de socorro de la E/P LUZ DE JESUS:

“Recibo llamada por el canal 6 de VHF de la E/P LUZ DE JESUS comunicando que sintieron un fuerte golpe en la quilla contra algún objeto y les entraba mucha agua. Nos encontrábamos a 10 millas de distancia y nos dirigimos en su búsqueda”

Por último, se dispone de la derrota de la E/P NUEVO ESMERALDA correspondiente al día del accidente, obtenida a partir de sus datos AIS. De acuerdo con estos datos, la embarcación se encontraba faenando a 5 millas de la E/P LUZ DE JESUS, no a 10 millas como erróneamente se declaró.



Figura 5. Derrota de la E/P NUEVO ESMERALDA

El análisis de los datos AIS de la E/P NUEVO ESMERALDA también muestran que puso rumbo al lugar del accidente a las 7:00 horas a unos 8 nudos y llegó a la zona del accidente unos 45 minutos después, lo que coincide con el relato de ambos patrones.

4.2. Hipótesis de inundación

Los tripulantes indicaron que:

- Tras escuchar un fuerte golpe, el agua entraba por la zona de la válvula de fondo. (Se desconocen las características de la toma de fondo, no consta en certificados ni en el proyecto de construcción).
- La bomba no podía achicar toda el agua que estaba entrando por lo que la inundación progresó rápidamente.
- La embarcación se hundió unos 15 minutos después de que ambos tripulantes embarcaran en la balsa.
- El patrón activó la radiobaliza tras embarcar en la balsa. Esa señal se recibió a las 5:52 h en el CNCS. Por lo tanto, la embarcación se habría hundido alrededor de las 06:07 h, unos 40 minutos tras el golpe².

² A este respecto no hay uniformidad en las declaraciones pues en otras afirmó que tardó sobre una hora y media y la marinera dijo una hora y diez minutos.

Según esto, el golpe en el casco contra algún objeto semisumergido habría causado algún tipo de daño en la embarcación. Dadas las formas de la embarcación, la CIAIM considera muy improbable que un golpe con un objeto semisumergido pueda causar daños en la cámara de máquinas. Si percibieron un primer impacto a proa, luego al centro y finalmente a popa, es que la embarcación paso sobre algún objeto semiflotante y, en ese caso, el mayor impacto lo habría sufrido a proa. Dicho objeto no golpearía de forma perpendicular a las planchas del forro, sino que se deslizaría a lo largo de ellas. Además, en la zona de máquinas las planchas del forro eran de acero de 5mm de espesor, con refuerzos longitudinales y transversales cada 400mm.

Se asume que la inundación fue en cámara de máquinas y servo (había un mamparo estanco entre la bodega y la cámara de máquinas). la progresión del agua a la bodega y al pique de proa se produciría, dado el caso, en la etapa final una vez que la embarcación ya perdió la reserva de flotabilidad.

4.3. Comunicación de la emergencia

El patrón declaró haber notificado la emergencia mediante el canal 6 de VHF (su canal de trabajo) alertando a la E/P SIEMPRE ESMERALDA. También dijo haber pulsado el botón “distress” del VHF, aunque ninguna estación costera recibió dicha llamada.

La emisora de radio instalada en la embarcación era el modelo NAVICOM RT-450 DSC y su procedimiento para realizar la llamada selectiva digital consiste en levantar la pantalla de protección y pulsar el botón rojo rotulado como DISTRESS durante más de cuatro segundos, de otro modo la llamada de socorro no se llega a realizar.

SASEMAR tuvo constancia del accidente por la radiobaliza satelitaria, que activó el patrón tras embarcar en la balsa y cuya señal se recibió en el CNCS. Ninguna estación costera recibió la llamada selectiva digital de la E/P SIEMPRE ESMERALDA

4.4. Cuestiones que no han quedado aclaradas

Aunque el patrón declaró haber salido de puerto a las 3:30 hora local y haber sufrido el golpe a las 5:30 horas, el informe de emergencias de SASEMAR recoge la recepción de la señal de la radiobaliza a las 6:55 hora local. También se comprueba que la E/P NUEVO ESMERALDA pone rumbo al lugar del accidente a las 7:00 hora local. A falta de más datos, se achaca esta disparidad entre las horas a un error del patrón.

Existen declaraciones contradictorias sobre el momento en el que el patrón avisó a la E/P NUEVO ESMERALDA por el canal de trabajo (6) de VHF. No se ha podido aclarar si el patrón avisó inicialmente a la E/P NUEVO ESMERALDA antes de detectar la inundación, o después de haberla detectado.

5. CONCLUSIONES

La embarcación se hundió por pérdida de flotabilidad causada por una vía de agua en la cámara de máquinas. La CIAIM no ha dispuesto de elementos suficientes para determinar de forma fehaciente las causas del hundimiento.

Ha quedado acreditada la falta de familiarización del patrón de la E/P LUZ DE JESUS con el uso de los equipos de radiocomunicaciones para comunicar una emergencia. El patrón no fue capaz de realizar una llamada selectiva digital, ni comunicó la emergencia por el canal 16 de VHF.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Recordar la utilización correcta de los equipos de radiocomunicaciones en situación de emergencia. La realización de ejercicios durante las inspecciones estatutarias puede contribuir a la concienciación y familiarización de las tripulaciones con los equipos y los procedimientos de comunicación en una emergencia.