



INFORME CIAIM-30/2017

Vía de agua del pesquero JUAN Y VIRGILIO a 1,3 millas de Punta des Mut, Costa Brava (Girona), el 4 de octubre de 2016

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 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 JUAN Y VIRGILIO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 4 de octubre de 2016 mientras los tripulantes de la E/P JUAN Y VIRGILIO se encontraban virando el aparejo, el pesquero sufrió un fuerte pantocazo, o en expresión de sus tripulantes un golpe de mar, en su popa. El impacto originó una vía de agua en el codaste y en la zona del espejo. Al no poder controlar la vía de agua con sus propios medios, el patrón avisó al CCS² Barcelona. La E/S³ SALVAMAR SIRIUS llegó al costado del pesquero y uno de sus tripulantes embarcó en él con una motobomba para achicar el agua.

El pesquero fue remolcado por la embarcación de salvamento hasta el puerto Sant Feliu de Guíxols, donde fue reparado.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 5 de octubre de 2016. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente 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 de 15 de noviembre de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2018.

* * *

¹ Embarcación de pesca

² Centro de Coordinación de Salvamento

³ Embarcación de salvamento

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	JUAN Y VIRGILIO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Vinaroz: 3 ^a -CP-3-1968
Tipo	Pesquero de arrastre de pesca litoral
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 22,47 m • Manga: 5,60 m • Arqueo bruto 47,56 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel 369 kW
Propiedad y gestión	La embarcación es propiedad de dos empresarios particulares.
Construcción	Construida el año 1972 en Astilleros Piñana, en Sant Carles de la Rápita (Tarragona), España
Dotación mínima de seguridad	4 tripulantes: 1 Patrón/ mecánico, 3 marineros

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada a Palamós, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca litoral
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Patrón y cuatro marineros. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vía de agua
Fecha y hora	4 de octubre de 2016, 13:50 hora local
Localización	41° 56,086' N; 003° 14,97' E
Operaciones del buque y tramo del viaje	Virando el aparejo
Lugar a bordo	Zona de popa del casco bajo la línea de flotación
Daños sufridos en el buque	Embarque de agua afectando al motor y a la reductora

INFORME CIAIM-30/2017

Vía de agua del pesquero JUAN Y VIRGILIO a 1,3 millas de Punta des Mut, Costa Brava (Girona), el 4 de octubre de 2016

Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (9 nudos) del NNE
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Buena (Superior a 10 km)

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	E/S SALVAMAR SIRIUS
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de la embarcación de salvamento, embarque de un mecánico con una motobomba al pesquero para achicar el agua.
Resultados obtenidos	Remolque del pesquero al puerto de Sant Feliu de Guíxols

* * *

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.

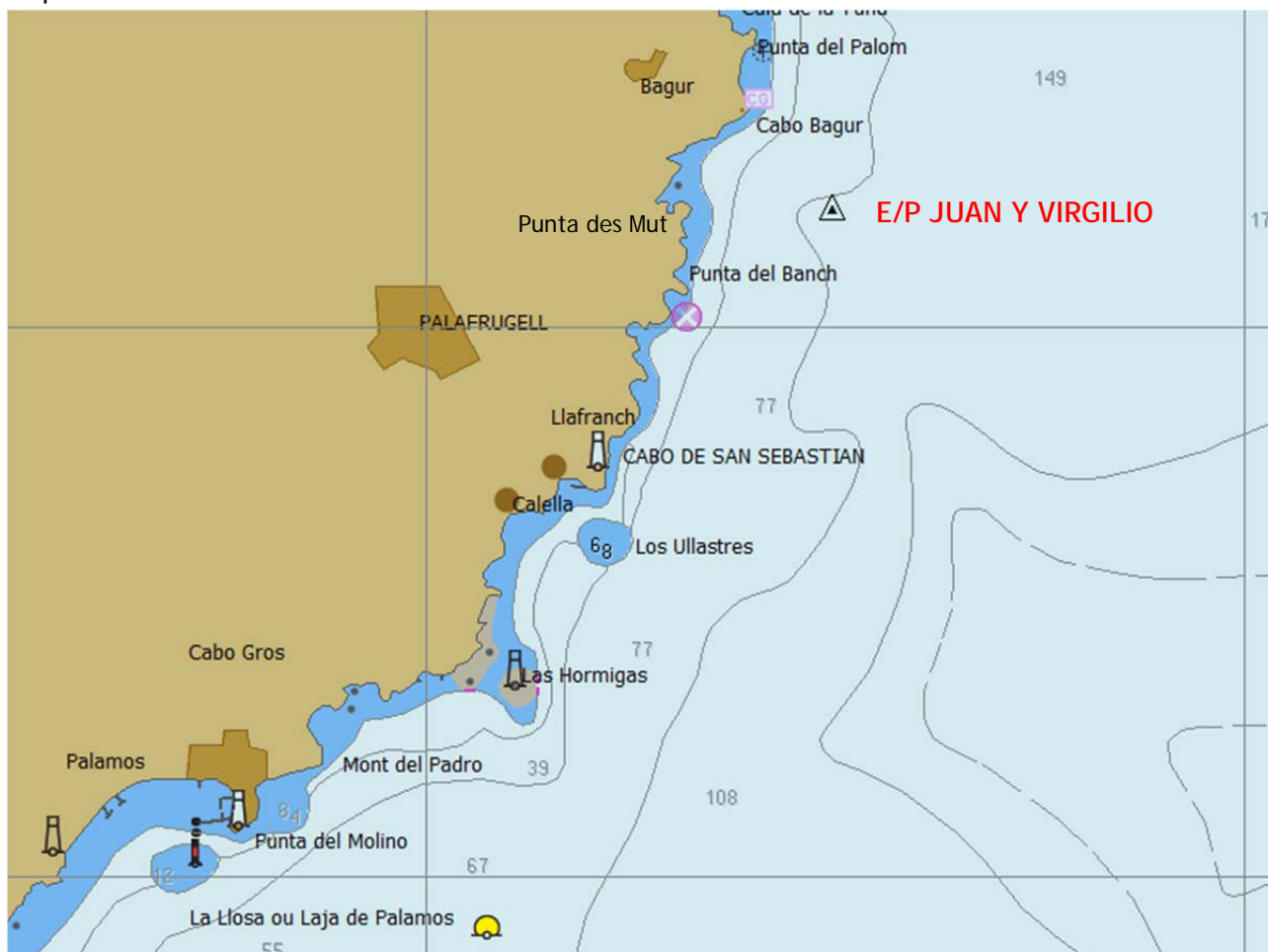


Figura 3. Lugar del accidente (Cartografía OpenCPN)

El día 4 de octubre de 2016, sobre las 06:46 horas, la E/P JUAN Y VIRGILIO partió del puerto de Palamós con cinco tripulantes a bordo, un patrón, 1 marinero de máquinas y 3 marineros.

La jornada de pesca estaba transcurriendo con normalidad. Los tripulantes declararon que mientras viraban el arte, debido al fuerte oleaje la popa salió del agua y al caer de nuevo un golpe de mar, según su expresión, o mejor un fuerte pantocazo, impactó contra el fondo a popa. El impacto originó una vía de agua en el codaste y en la zona del espejo provocando el embarque de agua.

La bomba de achique accionada por el motor auxiliar se activó automáticamente, pero ante la gran cantidad de agua que estaba embarcando el patrón decidió también activar la bomba accionada por el motor principal.

INFORME CIAIM-30/2017

Vía de agua del pesquero JUAN Y VIRGILIO a 1,3 millas de Punta des Mut, Costa Brava (Girona), el 4 de octubre de 2016

A las 13:50 horas, la E/P JUAN Y VIRGILIO informó al CCS Barcelona de que se encontraban en la latitud 41° 56,086' N y 003° 14,97' E y que tenían una vía de agua. Se movilizó a la E/S SALVAMAR SIRIUS.

A las 13:52 horas, se volvió a contactar con el patrón que informó que les entraba agua por la popa a mayor ritmo de lo que podían evacuar las bombas de achique. Se les indicó a los tripulantes que se pusieran los chalecos salvavidas y que tuvieran la radiobaliza a mano.

A las 14:01 horas, se contactó con el CCR⁴ Valencia para que emitiera un MAYDAY RELAY. Se informó al pesquero de la salida de la E/S SALVAMAR SIRIUS y que valoraran si al reducir la velocidad el embarque de agua disminuía.

A las 14:08 horas, el pesquero navegaba a 5 nudos rumbo a Palamós. Se les indicó que se pusieran los chalecos salvavidas, pero informaron que al estar haciendo labores de achique no podían. Alertaron de que no podían controlar la vía de agua y que tenían riesgo de hundimiento.

A las 14:21 horas la E/S SALVAMAR SIRIUS llegó al costado del pesquero. Uno de sus tripulantes embarcó en el pesquero con una motobomba para intentar achicar el agua. El pesquero no presentaba asiento ni escora importante.

A las 14:27 horas, la E/S SALVAMAR SIRIUS hizo firme el remolque al pesquero y pusieron rumbo a Palamós. Informó que con los medios de achique y la motobomba aportada la vía de agua estaba controlada.

A las 15:11 horas, el pesquero solicitó que se le remolcase a Sant Feliu de Guixols, al no disponer el puerto de Palamós en esos momentos de medios para poder ponerle en seco. Las condiciones del pesquero y meteorológicas eran buenas, por lo que no se estimó inconveniente alguno en dicha solicitud.

A las 16:55 horas, la E/S SALVAMAR SIRIUS atracó en Sant Feliu de Guixols, permaneciendo en alerta hasta que el pesquero estuviese en seco.

A las 17:55 horas, la E/S SALVAMAR SIRIUS informó que el pesquero estaba siendo izado por el elevador del varadero y que regresaban a su base en Palamós.

El 10 de octubre de 2016, se realizó una nueva inspección al barco en la que se comprobó que las tablas que se encontraban en mal estado habían sido sustituidas, habiéndose vuelto a clavar parte de la obra viva del buque. Una vez subsanadas todas las deficiencias al buque se le expidió un nuevo Certificado de Conformidad.

* * *

⁴ Centro de Comunicaciones Radiomarítimas

4. ANÁLISIS

4.1. Causa de la vía de agua

Después del accidente el pesquero fue inspeccionado por inspectores de la Capitanía Marítima de Palamós en el varadero de Sant Feliu de Guixols, que constataron el mal estado de la madera de la zona de popa. En las figuras 4 y 5 se observa la zona dañada. Esta se localizaba en el codaste, extendiéndose hasta la parte baja del espejo en su zona central. Este golpe habría originado la vía de agua.



Figura 4. B/P JUAN Y VIRGILIO



Figura 5. Ampliación de la zona dañada

La descripción del golpe de mar que hacen los tripulantes es la de un pantocazo, que consiste en un impacto fuerte del casco contra la superficie del mar, caracterizado por ser en la zona del impacto ambas superficies (la del casco y la del mar) casi paralelas, lo que ocasiona que el golpe sea brusco y que la estructura del casco se vea sometida a tensiones puntuales elevadas. Normalmente los pantocazos se sufren en el tercio de proa de la eslora del buque en condiciones

de oleaje intenso y con movimientos significativos de arfada y cabeceo, favorecidos por la marcha avante normal, pero se pueden dar en otros puntos de la eslora.

De acuerdo con las condiciones meteorológicas y marítimas reinantes, el oleaje era de poca severidad por lo que el pantocazo no pudo ser especialmente fuerte. Este tipo de golpes no son infrecuentes y la estructura de cualquier buque debe estar preparada para soportarlos. Hay que concluir que para que el golpe de mar diera lugar a la vía de agua, la tablazón en esa zona debía estar en malas condiciones, lo que la inspección posterior vino a confirmar.

4.2. Inspecciones y certificados

La reparación del pesquero realizada en los astilleros requirió la renovación de varias tablas del fondo en la zona del codaste y en el espejo de popa, tal como se muestra en las fotografías de las figuras 6 y 7.

La E/P JUAN Y VIRGILIO disponía del certificado de conformidad expedido en Palamós el 5 de marzo de 2012, con validez hasta el día 20 de octubre del 2016. En el certificado se reflejaban los correspondientes refrendos anuales por parte del armador y las inspecciones del casco en seco por parte de inspectores de la capitania marítima. La última inspección del casco en seco realizada por inspectores fue el día 5 de octubre de 2015. El Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 m de eslora (L), establece en su artículo 18 Reconocimientos y certificados en el punto 1.e, que las embarcaciones de madera de eslora (L) igual o mayor de 6 m, deberán reconocerse en seco cada año.

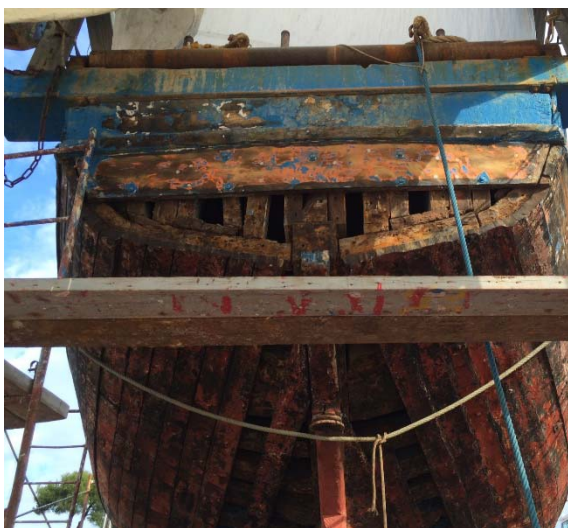


Figura 6. B/P JUAN Y VIRGILIO



Figura 7. Reparaciones de la zona dañada

El accidente ocurrió el 4 de octubre de 2016, por lo que faltaba un día para que se cumpliera el año desde esta última inspección.

El último refrendo realizado en dicho certificado por el armador es el correspondiente al día 13 de octubre de 2015.

INFORME CIAIM-30/2017

Vía de agua del pesquero JUAN Y VIRGILIO a 1,3 millas de Punta des Mut, Costa Brava (Girona), el 4 de octubre de 2016

Las pautas a seguir para realizar el reconocimiento anual del casco y del equipo de los buques de madera y del reconocimiento especial, vienen recogidas en el RD 3384/1971, en los artículos 3-03 y 3-04. El reconocimiento al que debería ser sometido el pesquero sería el reconocimiento especial.

En el reconocimiento anual se indica que se debe comprobar en general el estado de conservación de las maderas mediante un punzón anzueta o barrena, así como de los pernos, clavos y cabillas. Externamente se indica que se inspeccione cuidadosamente el forro en los costados y obra viva, prestando especial atención a las testas⁵, también la roda, codaste, sobrequilla y quilla [...].

En el reconocimiento especial además de revisarse todos los elementos del reconocimiento anual, se deben sondear todas las partes del buque sacando algunos pernos, clavos y cabillas de madera particularmente en los pantoques.

El pesquero se construyó en el 1972 por lo que en el momento del accidente tenía 44 años. En barcos de más edad hay que extremar las precauciones durante las inspecciones para detectar posibles fallos antes de que desencadenen un accidente.

A la vista de las causas del accidente, parece claro que el pesquero había alcanzado un estado de deterioro estructural límite, por más que, formalmente, todavía estuviera dentro del año de validez del Certificado de Conformidad tras la última inspección en seco.

A la luz de este y otros casos similares, la CIAIM se inclina por considerar que los procedimientos de inspección de embarcaciones de madera establecidos en los RD 543/2007 y RD 3384/1971 alcanzan mayor eficacia cuando éstos se configuran como parte de un sistema más amplio de mantenimiento estructural de los pesqueros que no sea únicamente reactivo (reparaciones y/o sustituciones de elementos en mal estado en el momento de la inspección), que integre otros elementos como una guía de mantenimiento específica para cada barco que tenga en cuenta el historial del mantenimiento del buque, bajo la supervisión de carpinteros de ribera de reconocida solvencia.

* * *

⁵ Cara anterior o posterior de una traca en sentido longitudinal

5. CONCLUSIONES

La causa de la entrada de agua en el pesquero fue el mal estado de la estructura del pesquero en la zona de popa. Como factores contribuyentes, se encuentra un mantenimiento deficiente de la estructura del casco.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al armador del B/P JUAN Y VIRGILIO:

1. Que establezca un plan de mantenimiento del casco que cuente con unas guías de mantenimiento específicas y con un historial de mantenimiento, así como con la supervisión periódica de un carpintero de ribera.

* * *