



## Informe técnico S-23/2012

# Investigación del accidente del pesquero SIEMPRE DIABLILLO, en la ría de San Martín de la Arena (Cantabria), el 21 de abril de 2011

### 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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



## DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

### Cronología de los hechos

El 21 de abril de 2011, a las 04:30 horas, el pesquero SIEMPRE DIABLILLO zarpó del puerto de Suances (Cantabria) para dirigirse al caladero en el que iba a faenar.

Cuando el pesquero navegaba a la altura de la barra de la ría de San Martín de la Arena, recibió varios golpes de mar por la proa, que provocaron la rotura de varios cristales de la cabina de gobierno y la entrada de agua, afectando al funcionamiento de los equipos radioeléctricos y de navegación. No obstante, el pesquero pudo regresar al puerto de Suances por sus propios medios. No hubo daños personales ni contaminación.

\* \* \*



## DATOS OBJETIVOS



Figura 2. Pesquero SIEMPRE DIABLILLO

### Datos de la embarcación

La embarcación SIEMPRE DIABLILLO es un pesquero con bandera de España y base en el puerto de Suances (Cantabria).

Fue construida en poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV) en el año 2005. Tiene una eslora (L) de 11,99 m, una manga de 3,44 m, un puntal de 1,42 m y un arqueo bruto (GT) de 9,42. Está propulsada por un motor diesel de 36,76 kW a 1.800 rpm.

En el momento del accidente todos los certificados del pesquero y el despacho estaban en vigor y disponía de una licencia para pescar en el Caladero Nacional del Cantábrico NW con el arte de volanta.

### El propietario

Desde marzo de 2006 la embarcación era propiedad al 100% del mismo empresario individual, quien además ejercía la explotación comercial del pesquero.

### La tripulación

La tripulación estaba compuesta por tres miembros. Todos ellos contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad marítima necesarios para el desempeño de sus funciones.

El patrón, que era además propietario del pesquero, también realizaba las funciones de mecánico ya que contaba con el título de patrón costero polivalente.

### Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento de componente sur de fuerza 3 a 4 en la escala de Beaufort (7 a 16 nudos), con buena visibilidad y mar de fondo del NW que, en aguas profundas, alcanzó los 2,5 m de altura de ola significativa. La marea astronómica comenzaba su fase creciente o de transición de la baja a la pleamar.

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES



Figura 3. Vista de la ría de San Martín de la Arena durante la bajamar

La ría de San Martín de la Arena es un estuario en el que evacuan al mar las aguas de los ríos Saja y Besaya. Cuenta con un sistema de diques y escolleras para facilitar la navegación de buques y embarcaciones desde su desembocadura hasta el puerto comercial de Requejada. Dicho puerto fue cerrado al tráfico de buques mercantes en el año 2008 por motivos de seguridad, debido a la disminución de la profundidad del canal de navegación y a la suspensión de las labores de dragado del mismo.

Por un proceso natural, en la desembocadura de la ría se forma una barra por el depósito de los sedimentos fluviales y el arrastre de la arena de la playa de La Concha (Suances) por las corrientes y las mareas.

Cuando el oleaje alcanza la barra de arena, donde se reduce drásticamente el calado alcanzándose el rango de aguas someras, los oleajes aumentan su altura de ola por efecto de una brusca refracción, si la incidencia es oblicua, o por asomeramiento (*shoaling*), si la dirección del oleaje es normal a la isobata que limita la zona de menor profundidad. Según consta en la información suministrada por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y en el informe de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en el momento de producirse el accidente había un mar de fondo procedente del noroeste de unos 2,5 m de altura significativa en aguas profundas, coincidiendo ambos informes en que este oleaje presumiblemente aumentó su altura de ola en la barra de la ría a consecuencia del asomeramiento.

Esta situación dificulta la entrada y salida de las embarcaciones que tienen su atraque en el puerto de Suances y aumenta las posibilidades de que se produzca un accidente como el que ha dado lugar a este informe, como ha sido denunciado en numerosas ocasiones por los usuarios del puerto.

El puerto de Suances es un puerto de competencia autonómica gestionado por la entidad pública empresarial Puertos de Cantabria. Desde que tuvo lugar el accidente se ha procedido al dragado del



canal de acceso a la ría en una ocasión y en el momento de publicación de este informe se están realizando estudios de batimetría para realizar un nuevo dragado.

A consecuencia de este accidente y de otros similares, con fecha 2 de noviembre de 2011, el Capitán Marítimo de Santander, en ejercicio de las atribuciones que tiene conferidas para la protección de la seguridad de la navegación, emitió una resolución por la cual los patrones de los buques y las embarcaciones de pesca que utilizasen el canal de la barra de la ría de San Martín de la Arena, deberían extremar las precauciones al paso del mismo, debiendo abstenerse de utilizarlo cuando no estuviesen seguros de que las condiciones de la marea y meteorológicas fuesen las idóneas para efectuar una navegación de forma segura. Asimismo, estableció que, como norma general, no debería efectuarse dicha navegación fuera del periodo comprendido entre dos horas y media antes y después de la pleamar.

A este respecto, cabe indicar que cuando se produjo el suceso habían transcurrido tres horas desde la bajamar y restaban aproximadamente otras tres horas para la pleamar.

### Conclusiones

Visto lo anterior, esta Comisión no ha apreciado causas técnicas como desencadenantes del accidente y ha concluido que el mismo se produjo como consecuencia de un error del patrón del pesquero en el proceso de planificación de la maniobra de salida al no haber valorado convenientemente el efecto que la marea y los factores ambientales (olas y viento) podrían tener sobre las condiciones de navegabilidad en la zona de la barra de la ría.

Como factor subyacente se apunta a la falta de mantenimiento de las condiciones de navegabilidad del canal de acceso al puerto de Suances.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas y las medidas adoptadas por las Administraciones implicadas, no formula recomendaciones de seguridad que puedan contribuir a que este tipo de accidentes no se vuelva a repetir.

\* \* \*