



INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

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

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014



1. SÍNTESIS

Durante el día 5 de febrero de 2014 el buque mercante (B/M) STAR LEADER, en su viaje de Marín (Pontevedra) a Amberes (Bélgica) perdió 15 contenedores en aguas cercanas a Galicia (figura 3, punto 1). El buque informó a las autoridades y SASEMAR emitió un radioaviso náutico. Los contenedores no fueron localizados ni recuperados.

En la mañana del día 27 de marzo de 2014 la embarcación de pesca (E/P) ASTELEHENA salió del puerto de Bermeo (Vizcaya) y mientras navegaba hacia el caladero al norte de Elanchove (Vizcaya) con rumbo este, colisionó (figura 3, punto 2) con uno de los contenedores perdidos hacía casi dos meses, que se encontraba semisumergido. La colisión ocasionó una vía de agua que no pudo ser achicada con los medios disponibles a bordo. Tras informar de la situación a las embarcaciones de las inmediaciones, los tripulantes intentaron regresar a puerto por sus propios medios hasta que se quedaron sin propulsión como consecuencia de la inundación del compartimento del motor propulsor, provocando la parada de éste. En esta condición la patrullera de la Guardia Civil RIO NERVIÓN les dio remolque. El pesquero se hundió cerca de la bocana del puerto de Bermeo y fue posteriormente reflotado para ser desguazado. Los tripulantes fueron rescatados ilesos por la patrullera RIO NERVIÓN.

1.1 Investigación

La CIAIM recibió la notificación del hundimiento el día 27 de marzo 2014. 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 la CIAIM en su reunión del 11 de noviembre de 2014 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2015.

* * *

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

2 DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	ASTELEHENA
Pabellón / registro	España
Identificación	<ul style="list-style-type: none">• Matrícula de Bermeo 3^a-BI-2-3-95• Código de la embarcación en el censo pesquero: 23315• Distintivo de llamada: EB2250
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 13,65 m• Eslora entre perpendiculares: 11,20 m• Manga: 3,92 m• Puntal: 1,54 m• Francobordo: 1,00 m• Arqueo bruto: 13,92 GT• Material de casco: Madera• Propulsión: Motor diésel (Isotta Fraschini L1306T2) con hélice convencional• Potencia: 91,91 kW a 1200 rpm
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón.
Pormenores de construcción	Construida el año 1995 en Astilleros de Bermeo, S.L.
Dotación mínima de seguridad	Para navegaciones: <ul style="list-style-type: none">• Superiores a 14 horas:<ul style="list-style-type: none">○ 2 Patrones○ 1 Marinero• Inferiores a 14 horas:<ul style="list-style-type: none">○ 1 Patrón○ 1 Marinero

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero
 ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de
 2014

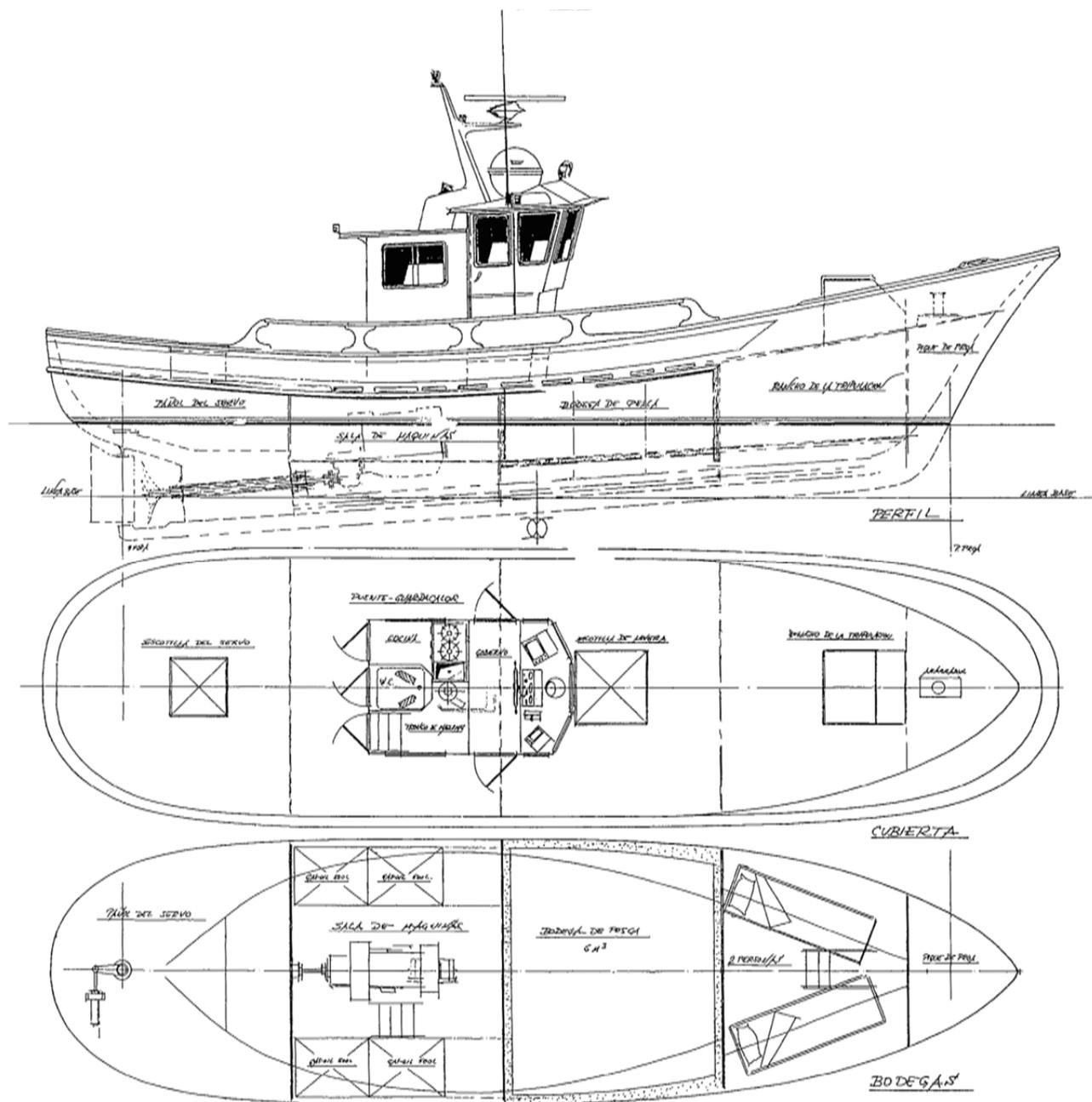


Figura 4. Disposición general de la E/P ASTELEHENA.

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

Tabla 2. Pormenores del viaje

Fecha	27 de marzo de 2014
Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista: Bermeo, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	<ul style="list-style-type: none">• Aparejos de pesca• 2800 l de combustible• 30 l de aceite
Dotación	Dos tripulantes de nacionalidad española enrolados como: <ul style="list-style-type: none">• 1 Patrón al mando• 1 Segundo patrón Ambos disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	Todos los certificados de la embarcación estaban en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Colisión con un contenedor y posterior hundimiento
Fecha y hora	27 de marzo de 2014, 07:20 hora local
Localización de la colisión	43° 25,750'N; 002° 38,533'W
Operaciones de la embarcación y tramo del viaje	En navegación hacia caladero.
Lugar a bordo	Costado de babor bajo la flotación.
Daños sufridos en la embarcación	Hundimiento de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Se detectaron trazas de gasoil en la zona del hundimiento.
Otros daños externos al buque	Daños menores en el costado de babor de la patrullera de la Guardia Civil que remolcó a la embarcación.
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Del WSW, de entre 10 y 12 nudos (Beaufort fuerza 3-4).
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NW con olas de aproximadamente 2,5 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Sin restricciones (superior a 10 km). Lluvias débiles

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

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

Organismos intervinientes	SASEMAR, Guardia Civil, Ertzaintza, S.O.S. Deiak 112
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Helicóptero de la Ertzaintza• Patrullera RIO NERVIÓN de la Guardia Civil• E/S¹ SALVAMAR MONTE GORBEA de SASEMAR• L/S² BERMEO I de SASEMAR• Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	La patrullera de la Guardia Civil tardó 11 minutos desde que recibió el aviso hasta que llegó a la embarcación accidentada.
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de la radiobaliza, la balsa abierta, tablas y cajas de plástico. Localización y recuperación del contenedor.

* * *

¹ Embarcación de salvamento.

² Lancha de salvamento.

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero
ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de
2014

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.

3.1 Portacontenedores STAR LEADER

El día 23 de enero de 2014 el B/PC STAR LEADER hizo escala en el puerto de Moín, provincia de Puerto Limón (Costa Rica) para cargar y descargar diversos contenedores.

Entre los contenedores cargados a bordo en ese puerto se encontraba un contenedor para el transporte de carga refrigerada de 40 pies (12,192 m) de longitud, con número de identificación TEMU 913525-5 y fecha de construcción junio de 2012. Este contenedor pertenecía a la compañía Textainer y había sido alquilado a la empresa Del Monte Fresh Produce. La carga declarada de este contenedor era de 23,54 t de cajas de piñas. El contenedor estaba estibado en la posición 26-09-84³.

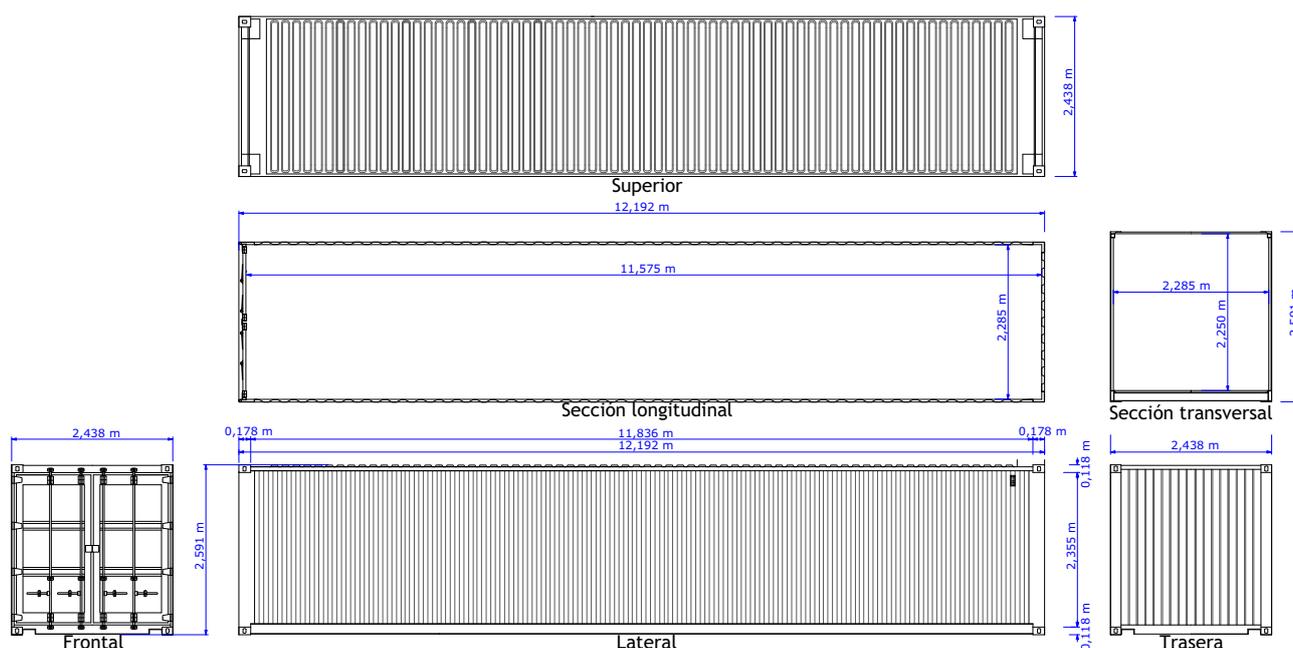


Figura 5. Dimensiones de un contenedor de 40 pies.

El día 25 de enero de 2014 el buque STAR LEADER salió del puerto de Moín. El día 4 de febrero de 2014 llegó al puerto de Marín (Pontevedra). Tras realizar diversas operaciones de carga y descarga de contenedores el buque salió del puerto de Marín ese mismo día a las 18:42 horas.

³ Ver nomenclatura de estiba a bordo de portacontenedores más adelante en el punto «4.1 Sistema de estiba y trincaje de los contenedores».

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

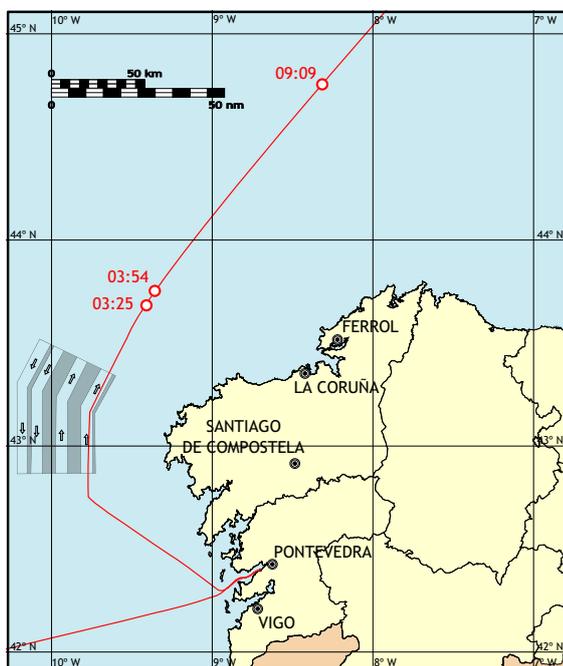


Figura 6. Ruta del B/M STAR LEADER y puntos de pérdida de contenedores.

El día 5 de febrero de 2014, a las 03:25 horas, el buque STAR LEADER informó al centro de control y salvamento de Finisterre de la pérdida de cuatro contenedores que llevaba sobre cubierta, quedando éstos a la deriva tras caer al agua. Estos contenedores se encontraban en la posición 43°39,5'N, 009°25,7'W. Posteriormente a las 03:54 horas otros cuatro contenedores cayeron al agua en la posición 43°43,2'N, 009°23,0'W. Finalmente a las 09:09 horas cayeron al mar siete contenedores más en la posición 44°47,3'N, 008°21,5'W.

El CNCS⁴ retransmitió mensajes de aviso a los navegantes, advirtiendo de este peligro, a las estaciones CCS⁵ Coruña NAVTEX, Finisterre Radio MF, La Coruña Radio MF, Cabo Ortegale VHF, La Coruña VHF, y Finisterre VHF.

El buque STAR LEADER continuó su viaje y llegó al puerto de Amberes el día 7 de febrero de 2014.

3.2 Pesquero ASTELEHENA

El día 27 de marzo de 2014 a las 06:45 horas, la E/P ASTELEHENA salió del puerto de Bermeo (Vizcaya) con dos tripulantes a bordo en dirección a su caladero de pesca, al norte del puerto de Elanchove (Vizcaya), para pescar verdel y caballa con anzuelo.

A las 07:20 horas, el pesquero se encontraba navegando con ayuda del piloto automático con rumbo E, a una velocidad de unos ocho nudos, cuando los tripulantes notaron un fuerte golpe en la proa. El patrón al mando redujo la velocidad y se acercó a la zona del impacto. Observó que por el costado de babor de la embarcación había un contenedor de color blanco semihundido. El otro tripulante se encontraba en la popa del pesquero. En un primer momento no detectaron vías de agua. A los pocos minutos comenzó a sonar la alarma de alto nivel de agua en la sentina y pusieron en marcha las dos bombas de achique de las que disponía la embarcación. En este momento la embarcación se encontraba en la posición 43°25,750'N, 002°38,533'W.

A las 07:30 horas, el patrón del pesquero solicitó ayuda por el canal 69 de VHF, al ser éste el canal por el que se comunicaba con otras embarcaciones de pesca, facilitando su posición y posteriormente, a las 07:36 horas, la E/P CARABA pidió ayuda a la patrullera de la Guardia Civil RÍO NERVIÓN usando el canal 16 de VHF.

La E/P ASTELEHENA puso rumbo W hacia el puerto de Bermeo. Las embarcaciones que se encontraban en la zona acudieron en su ayuda.

⁴Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid

⁵Centro de Coordinación de Salvamento.

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

En las proximidades de la isla de Ízaro, a las 07:40 horas, el compartimento del motor propulsor de la embarcación quedó anegado y éste se paró, quedando la embarcación a la deriva.

A las 07:40 horas, la patrullera RIO NERVIÓN llegó al lugar donde se encontraba la E/P ASTELEHENA, proporcionándoles remolque para intentar conducirla a puerto.

A las 07:55 horas, la patrullera RIO NERVIÓN informó al CCS Bilbao que estaba dando remolque a la E/P ASTELEHENA, y solicitó la asistencia de salvamento marítimo para hacerse cargo del pesquero una vez en puerto.



Figura 7. Zona de la colisión del pesquero con el contenedor.

A las 08:04 horas, en las proximidades de la bocana del puerto de Bermeo, 43°25,253'N, 002°42,457'W, la patrullera de la Guardia Civil se abarló al pesquero para la entrada a puerto, pero la embarcación comenzó a escorarse a estribor y a hundirse por popa. El patrón del pesquero logró saltar y embarcarse en la patrullera, pero el otro tripulante no pudo hacerlo por lo que uno de los guardias civiles acudió en su auxilio. El pesquero aumentó su escora lo que provocó que la patrullera empezara a escorar a babor. Ante el riesgo de hundimiento de la patrullera, picaron las amarras que les mantenían unidos al pesquero.

El pesquero se hundió por popa, quedando en el agua el tripulante del pesquero y el guardia civil, que mantenía sujeto al anterior para evitar que se ahogara, al no saber nadar. Desde la patrullera arriaron la embarcación auxiliar y rescataron al tripulante y al guardia civil que se encontraban en el agua.

A las 08:13 horas, la E/S SALVAMAR MONTE GORBEA salió de su base.

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

A las 08:15 horas, la patrullera informó al CCS de Bilbao del hundimiento del pesquero a la entrada del puerto de Bermeo, aproximadamente a un cable (alrededor de 200 m) al este de la bocana. La sonda en el lugar era de 15 a 16 m. También informó que sus dos tripulantes habían sido rescatados por la patrullera.

A las 08:18 horas, el CNCS en Madrid recibió la alerta de la radiobaliza de la E/P ASTELEHENA.

A las 08:30 horas, los tripulantes de la E/P ASTELEHENA desembarcaron en el puerto de Bermeo sin daños físicos, mientras que la E/S SALVAMAR MONTE GORBEA recogía restos en la zona del hundimiento: tablas, cajas de plástico y la balsa salvavidas que se encontraba abierta.

A las 08:50 horas, el patrón de la E/P ASTELEHENA informó al CCS de Bilbao de que la vía de agua se había producido al colisionar con un contenedor que se encontraba entre dos aguas, en la posición 43°25,750'N, 002°38,533'W.

A las 08:57 horas, la E/S SALVAMAR MONTE GORBEA localizó y recogió la radiobaliza de la embarcación de pesca ASTELEHENA.

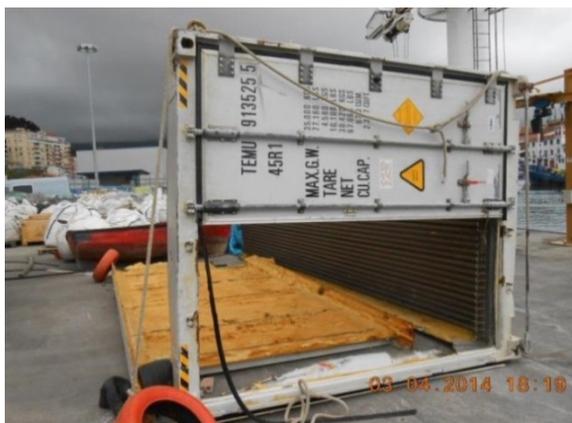


Figura 8. Contenedor TEMU 913525-5

A las 08:58 horas el pesquero ALMIKEKO AMA avistó un objeto metálico de grandes dimensiones y color blanco en la posición 43°29,8'N, 002°38,8'W. A las 09:06 horas, el CCR⁶ de A Coruña informó al CCS de Bilbao de este hecho y se ordenó a la E/S SALVAMAR MONTE GORBEA que rastreara la zona para intentar localizarlo.

A las 09:37 horas, se movilizó la L/S BERMEO I para que rastrease la zona del hundimiento.

A las 13:30 horas, un helicóptero Eurocopter EC 135 movilizado por SOS Deiak y perteneciente a la

Ertzaintza informó de que había localizado el contenedor en la posición 43°26,507'N, 002°36,605'W.

A las 14:40 horas, la E/S SALVAMAR MONTE GORBEA hizo firme el remolque al contenedor encontrado en las inmediaciones de la posición facilitada por el helicóptero y puso rumbo a Bermeo.

A las 18:38 horas, en el puerto de Bermeo, se sacaron del agua los restos del contenedor. Correspondían a un contenedor para transporte de carga refrigerada de 40 pies, con número de identificación TEMU 913525-5.

El día 28 de marzo de 2014 a las 11:33 horas, SOS Deiak informó al CCS de Bilbao de la aparición de dos planchas de contenedor similares a las del contenedor reflotado en Bermeo en sendas playas de Vizcaya y que procedían a su recogida.

⁶ Centro de comunicaciones radiomarítimas

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

Durante los días transcurridos desde el hundimiento, el pesquero se desplazó unos 200 m desde un lecho de arena a uno de rocas, sufriendo importantes daños adicionales en el casco que fueron constatados en diferentes inmersiones realizados por los buzos al pecio.

El 5 de abril de 2014 se reflató el pesquero y fue declarado por la compañía de seguros como «pérdida total».

4 ANÁLISIS

4.1 Sistema de estiba y trincaje de los contenedores

La localización de cada contenedor a bordo de un buque portacontenedores suele identificarse usando el sistema *Bay-Row-Tier*:

- *Bay* (bahía): Es la posición longitudinal del contenedor. Se numera de proa a popa utilizando los números pares para los contenedores de 40 pies y los números impares para los de 20 pies.
- *Row* (fila): Es la posición lateral del contenedor. Se numera del centro a babor utilizando los números pares y del centro a estribor los impares.
- *Tier* (altura): Es la posición vertical del contenedor. Se numera de abajo hacia arriba, utilizando únicamente números pares. La numeración se inicia desde el fondo de la bodega con el número 02 y desde la tapa de escotilla con el número 82.



Figura 9. Bahía donde estaban estibados los contenedores perdidos.

En el caso del buque STAR LEADER, la capacidad de carga es de:

- ocho bahías de 40 pies, numeradas de 02 a 30,
- diez filas, numeradas de 01 a 09 en estribor y de 02 a 10 en babor, y
- cinco alturas sobre la cubierta, numeradas de 82 a 90.

El contenedor contra el que colisionó el pesquero era el siguiente:

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

Identificación	Bay	Row	Tier	Tamaño (pies)	Peso (t)	Carga	Posición del barco en el momento de la caída
TEMU 913525-5	26	09	84	40	23,54	Piña fresca	43° 39,5' N, 009° 25,7' W

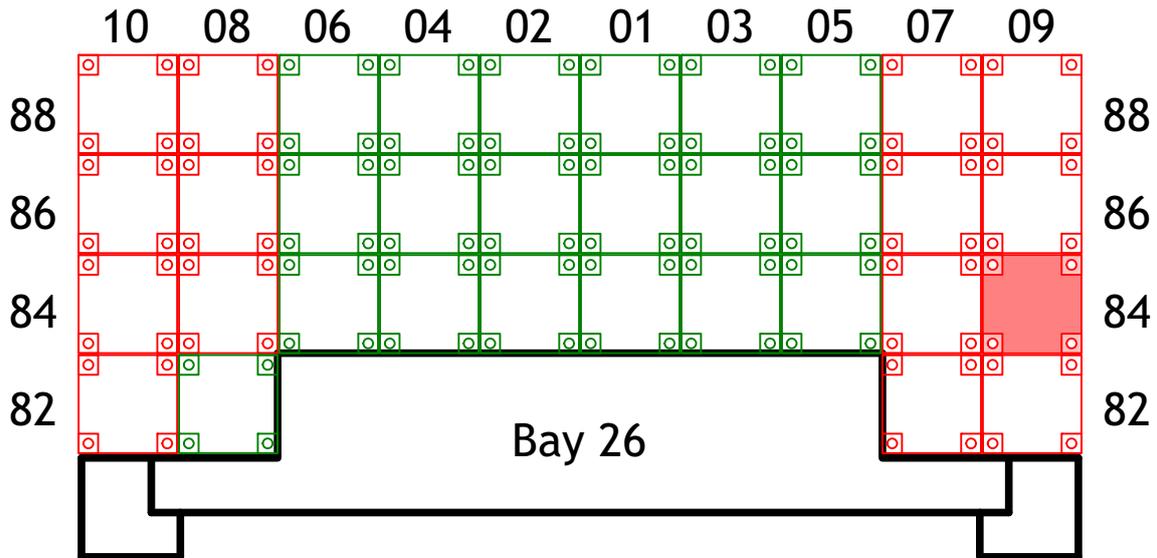


Figura 10. Contenedores perdidos.

En la figura 10 se indican en rojo los contenedores que cayeron al mar, y más destacado, con color sólido, el contenedor contra el que colisionó la E/P ASTELEHENA.

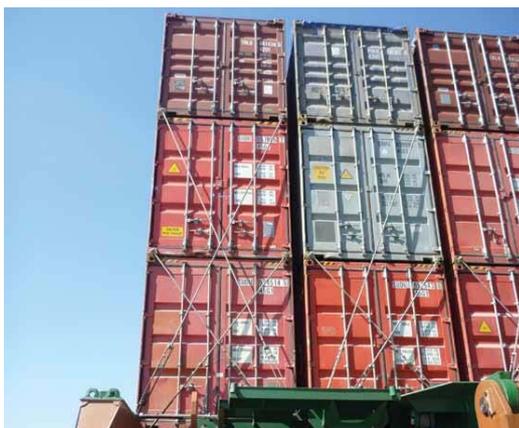


Figura 11. Sistemas de anclaje a bordo: barras / tensores, y *twistlocks* (derecha).

Los contenedores deben ir unidos unos a otros en vertical mediante el uso de cierres de giro o *twistlocks*. Además deben ir sujetos a la cubierta del buque formando bloques mediante barras y tensores.

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero
ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de
2014

4.2 Pérdida de los contenedores

Los contenedores se perdieron durante la madrugada del día 5 de febrero. Según el diario de navegación del B/M STAR LEADER y la protesta de mar de su capitán, había viento del WSW con fuerza Beaufort 8 (34 a 40 nudos) y mar arbolada (Douglas 7, altura de ola 6 a 9 m). El buque experimentaba fuertes balances y cabeceos y las olas rompían sobre cubierta y sobre los contenedores a lo largo de toda la eslora. El capitán redujo máquina limitando las revoluciones del motor a 78, y anotó una velocidad media durante la primera mitad del día de entre 12,75 y 13,5 nudos.

De acuerdo con un informe emitido por AEMET⁷, había viento del WSW de fuerza Beaufort 8, mar arbolada y mar de fondo del WNW de entre 6 y 7,5 m de altura significativa de oleaje. Estos datos coinciden sustancialmente con los registrados en el diario de navegación.

Parece posible que los contenedores cayeran al agua a causa de los fuertes movimientos del buque y al recibir el impacto del oleaje.

4.3 Estructura del contenedor

La embarcación de salvamento marítimo recuperó los restos de un contenedor en los que se apreciaban abolladuras y restos de pintura del mismo color que la embarcación de pesca ASTELEHENA.

Al ser un contenedor frigorífico sus mamparos tenían una estructura tipo *sandwich* que incorporaban en su parte central una capa de material plástico/espuma termoaislante que dotaba al panel de mayor flotabilidad. Es posible que el conjunto del contenedor se mantuviera unido hasta el momento del accidente disgregándose en partes a consecuencia del impacto. Esta apreciación se deriva de la aparición simultánea de varios restos del contenedor en una zona de costa próxima al accidente



Figura 12. Detalles de la zona de impacto del contenedor con la embarcación ASTELEHENA

⁷ Agencia Estatal de Meteorología

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero
ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de
2014

4.4 Detección del contenedor

El día 27 de marzo de 2014 el orto se produjo a las 07:03 horas en el lugar del accidente. Cuando éste sucedió eran las 07:20 horas y la embarcación de pesca ASTELEHENA navegaba con el piloto automático a 8 nudos con rumbo E. La elevación del observador sobre el nivel del mar era reducida, dadas las dimensiones del pesquero, que navegaba poco después del orto y con rumbo E, factores todos ellos que pudieron reducir la posibilidad de detectar el contenedor.

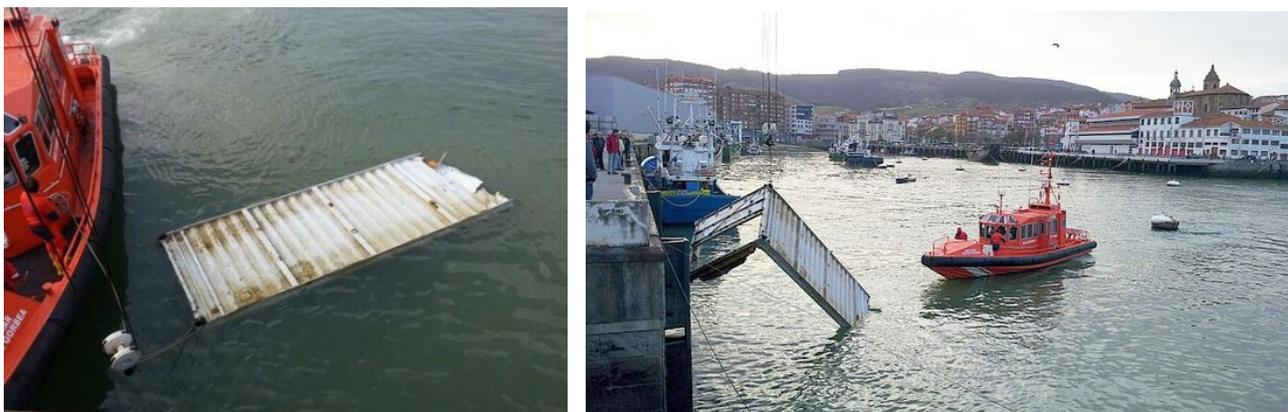


Figura 13. Llegada a puerto del contenedor remolcado.

El contenedor a la deriva estaba semisumergido, lo que hacía difícil su localización (ver Figura 13). A estas dificultades para localizar el contenedor hay que añadir la práctica habitual de simultanear las labores de guardia de navegación con otras tareas. Estas prácticas son consecuencia de la elevada carga de trabajo antes de la pesca y del reducido número de personas que forman la tripulación.

A pesar de que se cumplía con los requisitos de tripulación mínima, parece que estos requisitos estaban otorgados sin tener en cuenta las necesidades reales de navegación y pesqueras de la embarcación.

4.5 Alerta de la emergencia

Aunque afortunadamente en este caso no tuvo ninguna consecuencia para el desarrollo de la emergencia, la voz de alarma fue dada por el patrón del pesquero ASTELEHENA en un primer momento en el canal de trabajo que utilizaban las embarcaciones de la zona y no fue hasta más tarde cuando una de estas embarcaciones (la E/P CARABA) hizo uso del canal 16 de VHF para dar aviso de la emergencia. En ningún momento se hizo uso de la llamada selectiva digital (LSD).

El hecho repetido de que bastantes tripulaciones no hagan uso ni del canal 16 de VHF ni de la LSD hace pensar en una falta de conocimiento de los sistemas de comunicación del SMSSM⁸, lo que a su vez es consecuencia de una falta de familiaridad con los equipos y una falta de

⁸ Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero
ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de
2014

formación en general, aunque los patrones, como es el caso, dispongan de las titulaciones necesarias para el ejercicio de sus funciones.

4.6 Inundación de la embarcación ASTELEHENA

A consecuencia de la colisión el casco de la embarcación de pesca pudo sufrir más de una vía de agua entre la amura de babor y el costado por debajo de la flotación, como se aprecia en la figura 14.



Figura 14. Daños en el costado de babor de la embarcación ASTELEHENA.

La tripulación intentó volver al puerto de Bermeo y accionó las bombas de achique después de que sonara la alarma de alto nivel de sentina, pero no consiguió localizar los puntos de entrada del agua. La inundación fue aumentando hasta que se quedaron sin propulsión una vez que el agua anegó el compartimento del motor.

Momentos antes de poder llegar a puerto el pesquero se hundió después de haber recorrido algo más de 3,5 millas náuticas desde el momento de la colisión y habiendo sido remolcado durante parte del recorrido por una patrullera de la Guardia Civil que acudió a prestar ayuda desde las 07:40 horas.

4.7 Abandono de la embarcación

Los tripulantes de la embarcación de pesca dispusieron de unos 55 minutos desde el momento de la colisión hasta el momento del hundimiento. Durante todo este tiempo los tripulantes de la embarcación de pesca no se pusieron los chalecos salvavidas en ningún momento. Finalmente este hecho no tuvo ninguna consecuencia fatal en el desenlace de la emergencia, ya que ambos tripulantes fueron rescatados ilesos por la Guardia Civil. Uno de los tripulantes tenía dificultades para nadar, por lo que un agente de la Guardia Civil tuvo que auxiliarle en el agua para evitar su ahogamiento.

INFORME CIAIM-27/2014

Colisión contra un contenedor flotante y posterior hundimiento del pesquero ASTELEHENA en la bocana de entrada del puerto de Bermeo (Vizcaya) el 27 de marzo de 2014

Es importante resaltar la vital importancia del uso de los chalecos salvavidas en general cuando se trabaja en cubierta y en especial en estas situaciones, más aún cuando no se sabe nadar o se tienen dificultades para mantenerse a flote.

La orden FOM/2296/2002 que regula la obtención del certificado de formación básica indica que a los aspirantes se les evaluará sobre su capacidad para mantenerse a flote sin chaleco salvavidas.

5 CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye que probablemente la causa de la pérdida de los contenedores a bordo del buque STAR LEADER fue la sucesión de golpes de mar y los fuertes balances experimentados en el buque por las malas condiciones meteorológicas y marítimas. No parece que la navegación del buque fuera adecuada a las condiciones de mar y viento.

La causa del hundimiento de la embarcación ASTELEHENA fue la colisión contra un contenedor flotante que provocó una vía de agua bajo la flotación que no pudo ser contenida con los medios de achique disponibles a bordo. La colisión pudo ocurrir al no ser detectado el contenedor por su escasa visibilidad y por una vigilancia ineficaz por parte del patrón de la embarcación al abandonar el puente de gobierno para dedicarse a las tareas de preparación de la pesca.

Para la petición de auxilio no se siguieron los procedimientos del SMSSM. Para el abandono de la embarcación los tripulantes no hicieron uso de los chalecos salvavidas.

* * *

6 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al patrón y armador de la embarcación de pesca ASTELEHENA:

1. Que utilice los procedimientos de llamada selectiva digital establecidos en el SMSSM para la gestión de llamadas de socorro.
2. Que promueva entre sus tripulantes el uso del chaleco salvavidas mientras se esté en cubierta, cualquiera que sea la actividad realizada y las condiciones de la mar.
3. Que enrole a los tripulantes suficientes para realizar las labores de pesca sin que el patrón tenga que abandonar la guardia de navegación.

A la Dirección General de la Marina Mercante:

4. Que proponga la realización de campañas informativas y de mentalización para que los patrones y demás personas encargadas de las guardias de navegación estén familiarizados y utilicen los procedimientos del SMSSM.
5. Que estudie la conveniencia de hacer obligatorio el chaleco salvavidas mientras se esté en cubierta, cualquiera que sea la actividad realizada y las condiciones de la mar.

* * *