



INFORME CIAIM-01/2017

Abordaje entre los pesqueros PLAYA DE MOTRIL y QUISO DIOS a 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería), el 2 de diciembre de 2015

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.

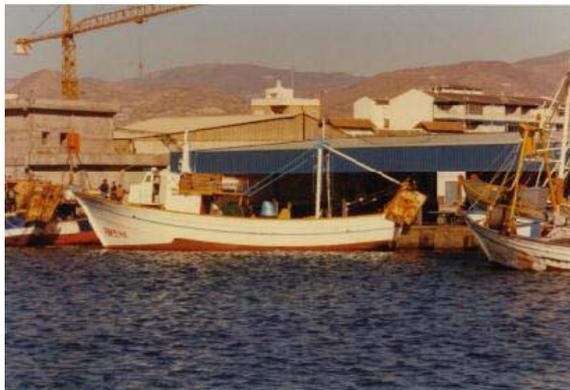


Figura 1. Embarcación PLAYA DE MOTRIL



Figura 2. Embarcación QUISO DIOS



Figura 3. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 2 de diciembre de 2015, sobre las 05:40 hora local, se produjo un abordaje entre la embarcación de pesca (E/P) PLAYA DE MOTRIL y la E/P QUISO DIOS a 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería).

Como consecuencia del suceso se produjo una vía de agua incontrolada en el pesquero QUISO DIOS, que provocó su hundimiento con 100 l de gasoil.

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 02 de diciembre de 2015. 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 18 de enero de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2017.

* * *

Abordaje entre los pesqueros PLAYA DE MOTRIL y QUIISO DIOS a 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería), el 2 de diciembre de 2015

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de las embarcaciones

| Nombre | PLAYA DE MOTRIL | QUIISO DIOS |
|------------------------------|--|---|
| Pabellón / registro | España | España |
| Identificación | Matrícula: 3 ^a -AM-3-1140 | Matrícula 3 ^a -HU-2-1489 |
| Tipo | Pesca litoral | Pesca litoral |
| Características principales | <ul style="list-style-type: none"> Eslora total: 20 m Manga: 5,96 m Arqueo bruto: 91,86 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel 147,06 kW | <ul style="list-style-type: none"> Eslora total: 10,35 m Manga: 2,90 m Arqueo bruto: 4,41 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel 66,18 kW |
| Propiedad y gestión | Embarcación propiedad de Miguel Rubiño Domínguez | Embarcación propiedad de Concepción Ferrón Berruezo |
| Pormenores de construcción | Construida en 1980 por el Astillero de D. Joaquin Gonzalez Fernandez, en Motril (Granada). | Construida en 1956. No consta astillero en la hoja de asiento. |
| Dotación mínima de seguridad | <p>Navegaciones inferiores a 14 horas:</p> <p>Patrón, jefe de máquinas y dos marineros.</p> <p>Navegaciones superiores a 14 horas:</p> <p>Patrón, primer oficial, jefe de máquinas y dos marineros.</p> | <p>4 tripulantes: Patrón de 2º de pesca litoral, 1 mecánico naval de segunda clase y 2 marineros.</p> <p>Para pesca local en inmediaciones de la costa dos tripulantes: Patrón / mecánico (simultáneo) y un marinero.</p> |

Tabla 2. Pormenores del viaje

| Nombre | PLAYA DE MOTRIL | QUIISO DIOS |
|--------------------------------------|---|---|
| Puertos de salida / escala / llegada | Adra/ Caladero | Adra/ Caladero |
| Tipo de viaje | Pesca | Pesca |
| Información relativa a la carga | Aparejos de pesca | Aparejos de pesca |
| Dotación | <p>4 tripulantes.</p> <p>Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.</p> | <p>3 tripulantes.</p> <p>Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.</p> |

INFORME CIAIM-01/2017

Abordaje entre los pesqueros PLAYA DE MOTRIL y QUISO DIOS a 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería), el 2 de diciembre de 2015

| | | |
|---------------|--|--|
| Documentación | El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor. | El despacho tenía validez únicamente hasta el 26/11/2015. Disponía de los certificados exigibles en vigor. |
|---------------|--|--|

Tabla 3. Información relativa al suceso

| | | |
|--|--|------------------------------|
| Nombre | PLAYA DE MOTRIL | QUISO DIOS |
| Tipo de accidente o incidente | Abordaje | |
| Fecha y hora | 02 de diciembre de 2015, 05:40 hora local | |
| Localización | 36° 43,67' N y 002° 59,767' W | |
| Operaciones del buque y tramo del viaje | En navegación hacia caladero | En navegación hacia caladero |
| Lugar a bordo | Proa estribor | Popa babor |
| Daños sufridos en el buque | Daños en la roda y amura de babor consistentes en tablas partidas y tres vías de agua. | Vía de agua y hundimiento |
| Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo | No | No |
| Contaminación | Si (aprox. 100 l de gasoil) | |
| Otros daños externos a los buques | No | |
| Otros daños personales | No | |

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

| | |
|------------------|---|
| Viento | Del N con Beaufort fuerza 1 a 2 (entre 1 y 6 nudos) |
| Estado de la mar | Mar rizada |
| Visibilidad | Buena. Cielo con abundantes nubes medias |

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

| | |
|----------------------------|---|
| Organismos intervinientes | Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). |
| Medios utilizados | Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 201 Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR HAMAL Pesqueros de la zona (PLAYA DE MOTRIL y MIGUEL RUBIÑO) |
| Rapidez de la intervención | Inmediata. |

INFORME CIAIM-01/2017

Abordaje entre los pesqueros PLAYA DE MOTRIL y QUISO DIOS a 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería), el 2 de diciembre de 2015

| | |
|----------------------|---|
| Medidas adoptadas | Movilización de helicóptero y embarcación. Comunicación con pesqueros de la zona. |
| Resultados obtenidos | Rescate de los tripulantes ilesos. |

2.1.Otros datos

El patrón de la E/P PLAYA DE MOTRIL estaba enrolado en el pesquero desde el 19 de octubre de 2015.

El patrón de la E/P QUISO DIOS estaba enrolado en el pesquero desde el 10 de julio de 2015.

* * *

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.

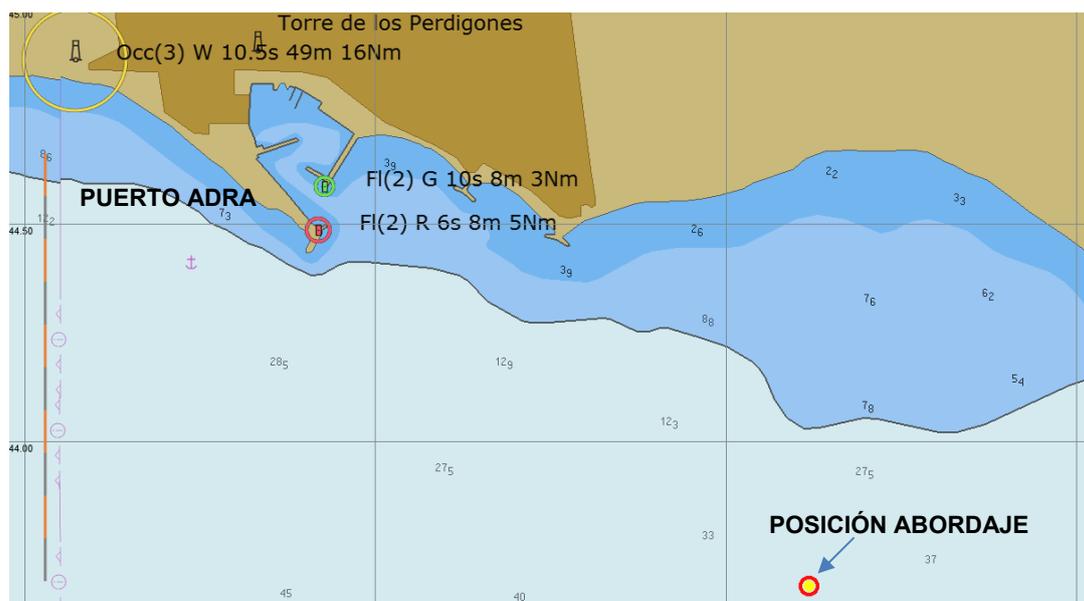


Figura 4. Punto de abordaje de las embarcaciones

El día 2 de diciembre de 2015, alrededor las 5:40 horas, se produjo un abordaje entre el E/P PLAYA DE MOTRIL y la E/P QUISO DIOS a unas 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería).

De acuerdo con las declaraciones de los patrones de ambas embarcaciones, la proa de la E/P PLAYA DE MOTRIL golpeó en la aleta de babor de la E/P QUISO DIOS. Como consecuencia del suceso se produjo una vía de agua incontrolada en el pesquero QUISO DIOS, que rápidamente se hundió.

La tripulación de la E/P PLAYA DE MOTRIL salió a cubierta desde donde pudieron observar los restos del naufragio y varias personas pidiendo auxilio desde el agua. Rescataron a uno de los tripulantes del pesquero hundido, mientras que los otros dos tripulantes fueron rescatados por la E/P MIGUEL RUBIÑO, que se encontraba en las proximidades.

Tras comprobar que los tripulantes de la E/P QUISO DIOS estaban a salvo, el oficial de máquinas de la E/P PLAYA DE MOTRIL observó que tenían una vía de agua por la amura de babor por debajo de la línea de flotación. Emplearon las bombas de achique e intentaron taponar la vía de agua con una turafalla¹. Procedieron al Puerto de Adra quedando varado en la explanada del puerto a las 07:30 horas. La E/P MIGUEL RUBIÑO también se dirigió al puerto de Adra.

¹ Disco de fieltro u otro material atravesado por un eje roscado con un brazo transversal rebatible en su extremo, utilizado para taponar pequeñas vías de agua

INFORME CIAIM-01/2017

Abordaje entre los pesqueros PLAYA DE MOTRIL y QUIISO DIOS a 1,5 millas al sureste del puerto de Adra (Almería), el 2 de diciembre de 2015

A las 5:46 horas el Centro Nacional de Control de Salvamento (CNCS) de Madrid recibe la alerta de la radiobaliza de la E/P QUIISO DIOS y procede a informar al Centro de Control de Salvamento de Almería (CCS Almería). Se solicita información de contacto del patrón de la embarcación a la cofradía de pescadores y a otros pesqueros de la zona y se contacta con la Guardia Civil de Adra para que se desplacen al puerto de Adra y comprobar si el pesquero está atracado.

A las 6:14 horas se moviliza el H/S HELIMER 201.

A las 6:22 horas el Centro de Coordinación de Salvamento de Almería recibe la confirmación de la Guardia Civil de Adra del hundimiento de la E/P QUIISO DIOS y del rescate de todos sus tripulantes. Se recibe la posición actualizada a milla y media al sureste de Adra (36° 43,73'N 002° 59,90'W). A las 6:30 horas el CCS Almería cancela el MAYDAY RELAY y la orden de salida del H/S HELIMER 201.

A las 6:45 horas el CCS Almería moviliza la E/S SALVAMAR HAMAL. A las 7:00 horas el patrón de la E/P QUIISO DIOS facilita al CCS Almería la posición del hundimiento (36° 43,67'N 002° 59,77'W, a una profundidad de 25-30 m), que se comunica a la E/S SALVAMAR HAMAL que se encontraba saliendo de su base. A las 7:37 horas la E/S SALVAMAR HAMAL recupera la radiobaliza de la E/P QUIISO DIOS.

El pesquero PLAYA DE MOTRIL quedó varado en la explanada del puerto de Adra, a la espera de ser reparado.

Tras el hundimiento del pesquero se produjo un episodio de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (aproximadamente 100 l de gasoil) y del aceite que llevaba en los tanques.



Figura 5. Daños sufridos por la E/P PLAYA DE MOTRIL

* * *

4. ANÁLISIS

Según la declaración del patrón del pesquero PLAYA DE MOTRIL se encontraba en el puente, navegando a una velocidad de 8 nudos hacia levante y a 1 milla al este del puerto de Adra, sin faenar, cuando sintió un impacto por proa y el barco realizó una virada brusca. Manteniéndose en el puente y virando el barco a su antiguo rumbo, observó por proa el hundimiento de otro barco (E/P QUIISO DIOS).

El patrón de la E/P QUIISO DIOS declara que se encontraban navegando hacia levante, sin faenar, cuando un tripulante de su embarcación le alerta de que otro barco se les echaba por la popa. Abandona el puente y en ese momento sufre un fuerte impacto por la popa y, como consecuencia, cae al agua al igual que los otros dos tripulantes de su embarcación.

Existen declaraciones de otros testigos del suceso, incluyendo el patrón de la E/P MIGUEL RUBIÑO, que navegaba a poca distancia de los dos pesqueros accidentados y que observó el abordaje.

No existe un listado de posiciones de ambas embarcaciones que permita reconstruir su derrota con precisión. No obstante, a la vista de las declaraciones de los testigos y de las circunstancias del suceso, se infiere que se produjo una situación de alcance de la E/P PLAYA DE MOTRIL a la E/P QUIISO DIOS, situación de la que ninguno de los dos patrones fue consciente hasta que se produjo el abordaje.

Teniendo en consideración las buenas condiciones de visibilidad y que la E/P PLAYA DE MOTRIL dispone de un radar no-SOLAS SIMRAD de 9410 MHz el patrón tendría que haber detectado la presencia de la E/P QUIISO DIOS y que estaba navegando a rumbo de colisión.

Así mismo, la E/P PLAYA DE MOTRIL incumplió los requerimientos del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (en adelante RIPA) en cuanto a la velocidad de seguridad y evaluación del riesgo de abordaje, por ello no tuvo posibilidad de efectuar ninguna maniobra para evitar el abordaje colisionando finalmente con la E/P QUIISO DIOS que produjo el hundimiento de ésta.

* * *

5. CONCLUSIONES

El abordaje fue consecuencia de un error del patrón de la E/P PLAYA DE MOTRIL, que no mantuvo en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva utilizando todos los medios disponibles que le eran apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje. Dicho error está asociado a una falta de percepción del riesgo del patrón.

Dicha conducta, además, supone un incumplimiento de las disposiciones del RIPA por parte del patrón de la E/P PLAYA DE MOTRIL al ser la embarcación que alcanza.

6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones alcanzadas, no se formula ninguna recomendación de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesca no deberán desatender las obligaciones impuestas por el RIPA lo que incluye, además de mantener una vigilancia eficaz, hacer buen uso de los equipos de navegación.

* * *