

INFORMES TÉCNICOS REDUCIDOS

R-02/2013 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA -
MISTRAL EXPRESS
R-26/2013 RITA CUATRO
R-32/2013 BÁRBARA DE ESTEPONA
R-36/2013 EL PEÑÓN
R-41/2013 CHONA

R-18/2013 IAIO PACURRI
R-27/2013 LORE TRES
R-33/2013 JESÚS Y MARÍA
R-39/2013 PICA II

2013



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA DE FOMENTO

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

Informes técnicos reducidos 2013

R-02/2013 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA - MISTRAL EXPRESS

R-18/2013 IAIO PACURRI

R-26/2013 RITA CUATRO

R-27/2013 LORE TRES

R-32/2013 BÁRBARA DE ESTEPONA

R-33/2013 JESÚS Y MARÍA

R-36/2013 EL PEÑÓN

R-39/2013 PICA II

R-41/2013 CHONA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA DE FOMENTO

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-13-191-4

La versión electrónica de este informe puede consultarse en la página web www.ciaim.es

COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

Tel.: +34 91 597 71 41
Fax: +34 91 597 85 96

E-mail: ciaim@fomento.es
<http://www.ciaim.es>

Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid (España)



ADVERTENCIA

Estos informes han sido elaborados 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.

Las investigaciones recogidas en estos informes han sido efectuadas 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 las investigaciones 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 los accidentes o incidentes, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

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





ÍNDICE

R-02/2013 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA - MISTRAL EXPRESS 11

R-18/2013 IAIO PACURRI 15

R-26/2013 RITA CUATRO 17

R-27/2013 LORE TRES..... 19

R-32/2013 BÁRBARA DE ESTEPONA 21

R-33/2013 JESÚS Y MARÍA..... 23

R-36/2013 EL PEÑON..... 27

R-39/2013 PICA II..... 29

R-41/2013 CHONA 33

* * *





R-02/2013 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA - MISTRAL EXPRESS



Buque de pasaje y carga rodada LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.



Buque de pasaje y carga rodada MISTRAL EXPRESS.

Investigación

A las 22:04 horas locales del día 7 de septiembre de 2012, durante la maniobra de atraque del buque de pasaje y carga rodada de bandera española LAS PALMAS DE GRAN CANARIA en el puerto de Nador (Marruecos), se bloquearon en posición de avance las palas de la hélice de babor. En estas condiciones el buque no paró ni giró cuando se accionaron los mandos de control en el alerón de estribor, y siguió adelante. El buque colisionó con la esquina del muelle, que le produjo una grieta de 6 m en la amura de estribor, y posteriormente abordó al buque de pasaje y carga rodada de bandera marroquí MISTRAL EXPRESS, que estaba atracado en el mismo puerto. En el abordaje el buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA golpeó la rampa de popa del buque MISTRAL EXPRESS, a la que produjo desperfectos leves. Como consecuencia del abordaje resultaron dañados 2 m² de plancha, con sus refuerzos correspondientes, en la proa del buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

Como consecuencia del accidente no hubo daños personales ni contaminación.



Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
7 de septiembre de 2012, 22:04 horas locales.
- ❖ Lugar:
Puerto de Nador (Marruecos).
- ❖ Tipo de accidente:
Colisión y abordaje.
- ❖ Consecuencias:
No hubo daños personales ni contaminación.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:
Grieta en la amura de estribor de 6 m, producida en la colisión con el muelle, y 2 m² de plancha deformada, con sus refuerzos correspondientes, en la proa.

MISTRAL EXPRESS:
Daños mínimos en la rampa de popa.
- ❖ Clasificación:
Accidente leve.
- ❖ Buques:

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:
Buque de pasaje y carga rodada con bandera de España, de la compañía Acciona Trasmediterránea, de 101,83 m de eslora entre perpendiculares, 20,7 m de manga y 11032 GT, construido en 1992. Dispone de dos motores de 2640 kW cada uno y dos hélices con palas de paso controlable, además de una hélice de maniobra en proa. Está clasificado por Bureau Veritas. En los últimos cinco años ha tenido cinco inspecciones del MOU de París, encontrándose en dos de ellas deficiencias relacionadas con el sistema de propulsión, la maquinaria y la sala de máquinas.

MISTRAL EXPRESS:
Buque de pasaje y carga rodada con bandera de Marruecos, de la compañía Comanav, de 144 m de eslora total, 22 m de manga y 20220 GT, construido en 1981.
- ❖ Certificados:
Todos los certificados del buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA estaban en vigor.

Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente, según los datos de AEMET y de la boya costera más próxima, eran:

- ❖ Viento de componente ENE, con velocidades entre 7 y 10 nudos (fuerza 3 en la escala de Beaufort).
- ❖ En la zona de recalada del puerto, marejadilla y mar de fondo del NE con olas de 1 m de altura significativa.
- ❖ Cielo cubierto de nubes bajas. Visibilidad regular por bruma, con alcance horizontal entre 7 y 8 km.



Análisis y conclusiones

El sistema hidráulico de control del paso de la hélice de babor del buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, alojado en el núcleo de la hélice, tenía desgastes y fugas internas que ocasionaban alarmas reiteradas además de ralentizar la respuesta de la hélice. Si estas alarmas no son correctamente reiniciadas, el control de paso de la hélice se bloquea y no puede ser transferido a uno de los alerones, tal como ocurrió en el momento del accidente.

El reinicio rutinario de una alarma reiterada puede provocar que la tripulación se familiarice con el hecho, sin que necesariamente perciban el peligro subyacente por lo frecuente del hecho. Se deben, por tanto, solucionar los problemas que generan las alarmas lo antes posible.

En el momento del accidente el capitán y el primer oficial de cubierta se encontraban en el alerón de estribor y no había nadie en la consola central en el puente, que hubiese podido reiniciar la alarma y evitar el accidente.

Se concluye que la causa del accidente fue que el capitán estaba intentando maniobrar controlando el paso de las hélices desde la consola de maniobra de estribor, situada en el alerón de dicha banda, sin que se hubiese realizado adecuadamente la transferencia del control desde la consola central del puente. El capitán creía que el control estaba transferido, pero no era así porque el control de paso de dicha hélice estaba bloqueado, en modo de emergencia, porque no se había concluido el reinicio de una alarma del sistema de control de paso de la hélice de babor. La activación de la alarma se debía a fugas internas de aceite en el sistema hidráulico de control de paso alojado en el núcleo de la hélice, que habían provocado alarmas reiteradas. Se achaca el accidente a un error humano al que han contribuido la aparición reiterada de una misma alarma sin que se corrigiese su causa y el hecho de que no hubiese nadie en la consola central del puente durante la maniobra.

Recomendaciones de seguridad

Teniendo en cuenta que la compañía Acciona Trasmediterránea ya ha planteado unas acciones correctivas, contenidas en su documento "tratamiento de acciones correctivas y preventivas", consistentes en una mayor vigilancia del sistema de control de paso de la hélice de babor y la reparación de las fugas internas en el núcleo de la hélice en su próxima puesta en seco en abril de 2013, esta Comisión formula la siguiente recomendación de seguridad:

Que hasta que se repare la avería del sistema de control de paso de la hélice de babor, se sitúen en lugares bien visibles en el puente avisos e instrucciones para la transferencia del control de la hélice desde el puente a los alerones y permanezca un miembro de la tripulación en la consola central del puente en todo momento.

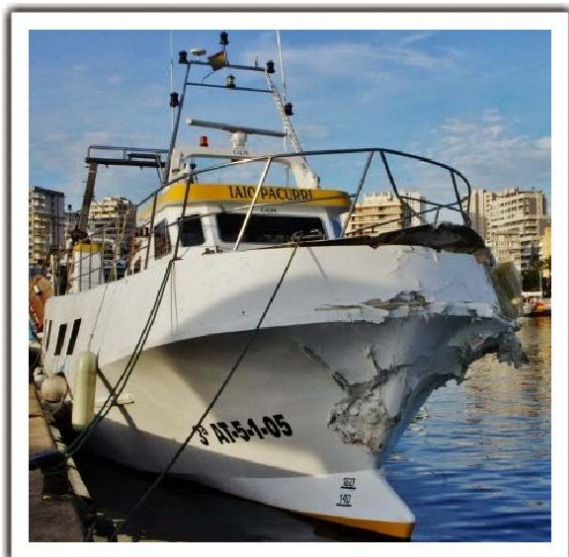
Documentación de trabajo

- ❖ Compañía Acciona Trasmediterránea:
Notificación del accidente marítimo.
Notificación e informes de incumplimientos, no conformidades, accidentes y circunstancias potencialmente peligrosas (INC's).
Diario de navegación del buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.
Tratamiento de acciones correctivas y preventivas.
- ❖ Dirección general de la marina mercante:
Documentación del buque LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

* * *



R-18/2013 IAIO PACURRI



Daños en el B/P IAIO PACURRI

Investigación

El día 19 de diciembre de 2012, poco antes de las 5:30 hora local, el buque pesquero (B/P) IAIO PACURRI, partió como de costumbre del puerto de Calpe (Alicante), con destino al caladero de pesca situado a unas 10 millas de distancia.

A bordo se hallaban, el patrón al mando, un mecánico y 3 marineros.

En torno a las 5:40 el pesquero se hallaba navegando en modo de gobierno manual a una velocidad de unos 11,5 nudos, bordeando la costa del peñón de Ifach y manteniendo una separación de ésta de unos 50 o 60 metros por su costado de babor.

Instantes después el pesquero colisionó con su proa contra la costa. El patrón y el marinero que le acompañaba en el puente resultaron heridos. El pesquero sufrió daños en la proa y en la amura de babor por encima de la línea de flotación.

Tras comprobar que la colisión no había originado vías de agua que pusieran en peligro la flotabilidad del pesquero, el patrón puso rumbo al puerto de Calpe. Al llegar al puerto, el patrón se dirigió al hospital de Denia donde quedó ingresado.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
19 de diciembre de 2012, 5:40 hora local.
- ❖ Lugar:
Peñón de Ifach (Alicante).
- ❖ Tipo de accidente:
Colisión.
- ❖ Consecuencias:
Un herido grave y un herido leve. Daños en la proa del pesquero.
- ❖ Buque:
IAIO PACURRI:
Buque de pesca de arrastre con bandera de España, de 19,98 m de eslora total, 5,17 m de manga y 45,91 GT, construido en 2005 en Águilas (Murcia). Dispone de un motor diésel de 97,06 kW, de marca GUASCOR y modelo FBC240TASP.
- ❖ Certificados:
Los certificados del buque estaban en vigor.
- ❖ Tripulación:
La tripulación disponía de los títulos y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones a bordo.



Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente, según datos de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), eran:

- ❖ Viento del NW, con fuerza Beaufort 1-2 (1 a 6 nudos).
- ❖ Mar rizada.
- ❖ Buena visibilidad.

Análisis y conclusiones

La tripulación informó de que un fallo del motor hizo que el pesquero quedara sin propulsión instantes antes de la colisión; y que durante los intentos para arrancar de nuevo el motor el pesquero colisionó contra el peñón.

No se han encontrado evidencias del fallo del motor, aunque no se pudo descartar que éste se produjera. Los daños en la proa del pesquero parecen apuntar a que el buque llevaba cierta arrancada en el momento de la colisión. Si el buque hubiera estado sin arrancada, únicamente sometido a la deriva y abatimiento del viento y el oleaje, dadas las condiciones meteorológicas y marítimas reinantes es improbable que pudiera haber golpeado la costa con violencia necesaria para causar los daños ocurridos.

De ello se deriva que el pesquero llevaba arrancada cuando se produjo la colisión, y por tanto el supuesto fallo del motor se produjo mientras el pesquero navegaba muy cerca de la costa. En caso contrario, el pesquero habría reducido significativamente su arrancada antes de la colisión.

En definitiva, se puede concluir que el accidente fue causado por una navegación excesivamente cercana a la costa, dejando sin margen de maniobra a la tripulación para evitar una colisión en caso de cualquier imprevisto.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.



Reconstrucción aproximada de la derrota del pesquero

* * *



R-26/2013 RITA CUATRO



Embarcación de pesca RITA CUATRO

Investigación

El día 21 de febrero de 2013, alrededor de las 18:00 hora local, la embarcación de pesca (E/P) RITA CUATRO se hallaba faenando, con su patrón como único tripulante a bordo, en las inmediaciones de la Punta del Canabal (A Coruña).

El patrón estaba cobrando uno de los palangres que había calado el día anterior, cuando un cabo del aparejo de pesca se enredó en la hélice, ocasionando la parada de su motor fuera borda.

El patrón basculó el motor para intentar deshacer el enredo al igual que en otras ocasiones, pero al estar muy cerca de las rocas, y ante el peligro de colisionar contra ellas, saltó al agua con el chale-

co salvavidas y nadó hasta la orilla. La embarcación golpeó contra las rocas en sucesivas ocasiones.

El patrón avisó a la Guardia Civil y a Salvamento Marítimo, estos intentaron sin éxito recuperar al pesquero.

Al día siguiente la compañía de seguros, envió una embarcación para llevar a cabo el rescate en aquella zona de bajos.

La E/P RITA CUATRO, fue remolcada hasta el puerto de Sada y puesta en seco. Posteriormente se solicitó su desguace al presentar daños muy graves.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
21 de febrero de 2013, 18:00 hora local.
- ❖ Lugar:
Inmediaciones de la Punta del Canabal (A Coruña).
- ❖ Tipo de accidente:
Colisión.
- ❖ Consecuencias:
Daños muy graves en la embarcación por lo que se solicitó su desguace.
- ❖ Buque:
RITA CUATRO:
Embarcación de pesca local, artes menores, con bandera de España, de 4,88 m de eslora total, 1,97 m de manga y 1,17 T.R.B, construido en 1994 en los astilleros Álvaro González Ferradas en Vilaboa (Pontevedra). Dispone de un motor fuera borda de 10 CV, de la marca EVINRUDE, modelo HE10RSLD.
- ❖ Certificados:
Los certificados del buque estaban en vigor.
- ❖ Resolución de despacho y tripulación:
La última resolución de despacho de la embarcación fue emitida por el Distrito Marítimo de Corme el día 14 de enero de 2013 con validez hasta el 14 de abril de 2013. En las observaciones al despacho indicaba que la Resolución autorizaba a la navegación para la pesca local, sin alejarse más de una milla de la costa, siempre que se realizara la navegación y fae-



nas de pesca en grupo con otras embarcaciones. En la citada resolución aparecían como número de tripulantes a bordo 2 personas. En el momento del accidente solo se encontraba a bordo de la embarcación el patrón al mando, que disponía de todos los títulos necesarios para el desempeño de sus funciones a bordo.

El accidente aconteció dentro de los límites de Punta Herminia y Punta del Seixo Blanco, zona establecida para embarcaciones con un solo tripulante, según informó la Capitanía Marítima de A Coruña.

Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente, según datos de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), eran:

- ❖ Viento del Sur, con fuerza 3 en la escala Beaufort (7 a 10 nudos).
- ❖ Estado del mar: marejadilla. Mar de fondo del Oeste, con altura significativa de ola de 1,5 metros.
- ❖ Buena visibilidad.

Análisis y conclusiones

El patrón era el único tripulante que se encontraba a bordo de la embarcación por lo que debía simultanear las actividades propias de pesca con el gobierno de la embarcación, lo cual dificultaba su trabajo.

No era la primera vez que se le enredaba el aparejo en la hélice, problema que resolvía basculando el motor y desenredándolo de esta. No obstante, el día del accidente, debido a la proximidad que se encontraba de la costa no le dio tiempo a desenganchar el aparejo de la hélice y ante el riesgo de colisión saltó al agua. El patrón manifestó que el enredo del aparejo en la hélice fue consecuencia de un despiste.



Localización del accidente

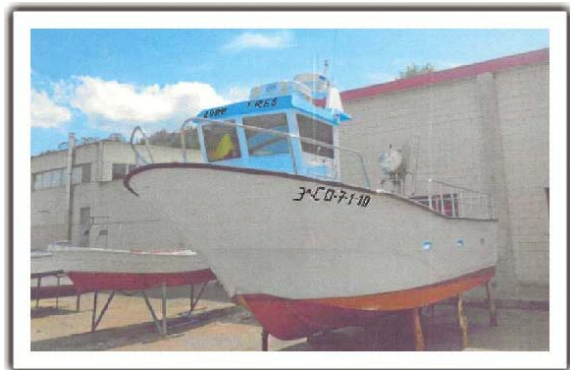
Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

* * *



R-27/2013 LORE TRES



Embarcación de pesca LORE TRES

Investigación

El día 6 de enero de 2013, alrededor de las 14:00 hora local, la embarcación de pesca (E/P) LORE TRES, se hallaba faenando, con su patrón y un marinero a bordo, en las inmediaciones de la Punta Insúa (A Coruña, posición 42°46,3'N 009° 07,6' W).

Estaban calando los últimos paños del trasmallo en una zona con sondas entre 6 y 8 m cuando la hélice y la pala del timón se enredaron, presumiblemente con un aparejo de pesca.

Los intentos del patrón por liberar la hélice y el timón resultaron infructuosos, y la embarcación quedó sin propulsión ni gobierno. La embarcación

fue derivando hacia una zona de rompientes, y dos golpes de mar la hicieron volcar, siendo lanzados los dos tripulantes al agua.

Instantes después la balsa salvavidas se abrió y se infló automáticamente, permitiendo a los marineros agarrarse a ella. Otra embarcación de pesca que faenaba en las inmediaciones recogió a los naufragos, y su patrón avisó a SASEMAR, que movilizó la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS.

El marinero rescatado resultó con una costilla fracturada, hipotermia y diversas contusiones. La E/P LORE TRES no se pudo recuperar. El casco de la embarcación apareció el siguiente día en la cercana playa de Lariño, pero no la hélice ni el timón.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
6 de enero de 2013, 14:00 hora local.
- ❖ Lugar:
Inmediaciones de la Punta Insua (A Coruña), en la posición 42°46,3'N 009°07,6'W.
- ❖ Tipo de accidente:
Pérdida de control
- ❖ Consecuencias:
Embarcación perdida y un tripulante con heridas leves.
- ❖ Embarcación:
LORE TRES:
Embarcación de pesca local, artes menores, con bandera de España, de 7,2 m de eslora (L), 2,55 m de manga y 3,73 T.R.B, construida en 2010 en los astilleros A.P.CIPLAS S.L. en Cambados (Pontevedra). Disponía de un motor diésel de 14,7 kW de potencia.
- ❖ Certificados:
Los certificados de la embarcación estaban en vigor.
- ❖ Los dos tripulantes (patrón y marinero) disponían de todos los títulos y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones a bordo.

Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran:



- ❖ Viento del Sur, con fuerza 2 en la escala Beaufort (4 a 6 nudos).
- ❖ Estado del mar: marejadilla. Mar de fondo del NW, con altura significativa de oleaje de 1 m.
- ❖ Buena visibilidad.

Análisis y conclusiones

No se ha podido determinar la causa que provocó la pérdida de gobierno de la embarcación, aunque según todo apunta a que la hélice y la pala del timón se enredaron con un arte de pesca.

Dada la escasa sonda de la zona donde estaba faenando la embarcación, no se descarta que pudiera haberse enredado con aparejos de pesca calados por otras embarcaciones. Según declaraciones de personas de la zona, no es infrecuente que se calen aparejos que permanecen sin señalizar durante el fin de semana para eludir los controles de las autoridades de inspección pesquera.

Tuvo especial contribución en el accidente el hecho de encontrarse la embarcación faenando en una zona de rompientes. A pesar de que las condiciones marítimas y meteorológicas eran de cierta bonanza, en la zona del accidente había olas rompientes que pudieron alcanzar alturas de ola de entre 2 a 3 m.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.



Embarcación accidentada

* * *



R-32/2013 BÁRBARA DE ESTEPONA



Embarcación de pesca BÁRBARA DE ESTEPONA.

Investigación

Durante la mañana del día 5 de julio de 2013 un tripulante de la embarcación de pesca (E/P) BÁRBARA DE ESTEPONA que pasaba por la dársena pesquera del puerto de Algeciras junto al lugar donde se hallaba atracada la embarcación, advirtió que el pesquero estaba parcialmente hundido.

La embarcación pudo ser reflotada el mismo día por una empresa contratada por el armador. Posteriormente fue remolcada hasta un varadero, puesta en seco e inspeccionada.

Durante la inspección se comprobó la existencia de una fuga de agua en el cierre mecánico de la bomba de baldeo por donde pu-

do producirse la inundación. La embarcación había quedado atracada el día anterior sin que se cerrasen los dos grifos de fondo.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
5 de julio de 2013, 9:00 hora local.
- ❖ Lugar:
Dársena pesquera del puerto de Algeciras (Cádiz).
- ❖ Tipo de accidente:
Inundación.
- ❖ Consecuencias:
Hundimiento parcial de la embarcación y daños materiales a la misma causados por el agua. No hubo daños personales ni contaminación.
- ❖ Clasificación:
Accidente grave.
- ❖ Embarcación:
Embarcación de pesca de artes menores de 9,28 m de eslora total y arqueo bruto 33,3 GT. Construida en 1997 en San Carlos de la Rápita en PRFV. Cuenta con un motor diésel IVECO-AIFO de 33,09 kW de potencia.

Condiciones meteorológicas y marítimas

En el interior de la dársena pesquera había viento moderado de dirección E y mar rizada.

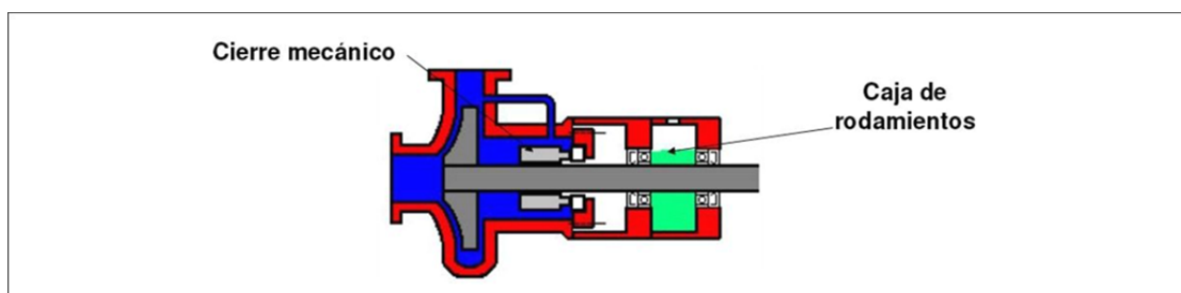
Análisis y conclusiones

La E/P BARBARA DE ESTEPONA, el día anterior al accidente, alrededor de las 16:00 horas y tras finalizar las labores de pesca, había quedado atracada en la dársena pesquera de Algeciras, sin que su tripulación observase ningún problema. Los dos grifos de fondo de la embarcación se dejaron abiertos.

Una vez reflotado el pesquero y trasladado al varadero, se le efectuó la siguiente prueba hidráulica: se llenó el interior del casco de la embarcación con agua hasta la cubierta, cerrando los dos grifos



de fondo, sin que se observase ninguna fuga de agua. Al abrir los grifos de fondo se observó que salía agua por los mismos, llegando más tarde a la conclusión de que la fuga se hallaba localizada en la bomba de baldeo, concretamente en el elemento que constituye el cierre mecánico de dicha bomba.



Vista esquemática del cierre mecánico de una bomba

De esto se desprenden dos factores que, de manera conjunta, motivaron el hundimiento del pesquero. Por una parte un defecto en el funcionamiento del cierre mecánico de la bomba de baldeo que no fue advertido previamente por la tripulación. Por otra, la omisión bien por descuido o por rutina, del cierre de los grifos de fondo después de finalizar las labores de pesca y de quedar la embarcación amarrada a puerto.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones.

* * *



R-33/2013 JESÚS Y MARÍA



Embarcación de pesca JESUS Y MARÍA

Investigación

El día 30 de mayo de 2013 la embarcación de pesca E/P JESÚS Y MARÍA, salió del puerto de Algeciras a las 05:34 hora local. A bordo iban cuatro tripulantes.

El buque estaba autorizado por la Capitanía Marítima a efectuar navegaciones de pesca local en el interior de la bahía de Algeciras

Durante su ruta habitual hacia el caladero la embarcación sufrió un fuerte golpe por estribor y comenzó a entrar agua en el interior de la embarcación. El patrón, conocedor de la zona, advirtió que se encontraban muy cerca de unas lajas y convencido del inminente hundimiento de la embarcación

puso proa a las mismas, con la intención de quedar encima y poder así recuperarla más adelante.

La embarcación quedó encallada de proa.

A las 06:16 horas la E/P ALÚA informó por el canal 74 de VHF del hundimiento del pesquero JESÚS Y MARÍA. Los cuatro tripulantes fueron rescatados ilesos por la E/S DUBHE movilizada por SASEMAR.

El pesquero fue reflatado durante la tarde del mismo día y llevado a varadero para su reparación.

Datos factuales

- ❖ Fecha y hora:
30 de mayo de 2013, alrededor de las 06:10 hora local.
- ❖ Lugar:
Inmediaciones de la Punta Carnero (Cádiz), en la posición 36° 04,6' N; 005° 25,4' W.
- ❖ Tipo de accidente:
Colisión
- ❖ Consecuencias:
Embarcación hundida y reflatada. Sin daños personales ni contaminación
- ❖ Embarcación:
Embarcación de pesca local, artes menores, con bandera de España, de 8,1 m de eslora total, 2,35 m de manga y arqueo 2,84 GT, construida en madera en 1930 en los astilleros Egaña M. Disponía de un motor diésel de 49,26 kW de potencia.
- ❖ Certificados, dotación y despacho:
Los certificados de la embarcación estaban en vigor. Los cuatro tripulantes disponían de todos los títulos y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones a bordo. La embarcación estaba despachada para navegación en aguas del interior de la Bahía de Algeciras.

Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran:

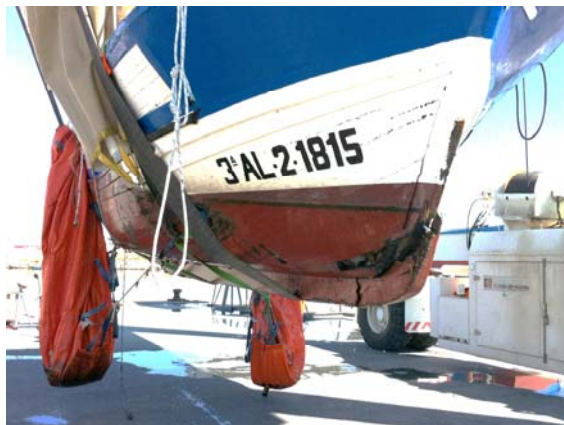
- ❖ Viento del WNW de fuerza 2 en la escala Beaufort (3 a 6 nudos).
- ❖ Marejadilla.
- ❖ Bruma, con visibilidad reducida a unos 8 o 9 km.



Análisis y conclusiones

Los daños del barco fueron, según informe de la Capitanía Marítima de Algeciras:

1. El pie de roda recibió un golpe frontal que produjo varias roturas de la roda.
2. Las tablas de fondo a ambas bandas junto al pie de roda se rompieron en una extensión de 700 cm aproximadamente
3. En la zona de estribor, a proa del mamparo de proa del espacio de máquinas, la tablazón estaba dañada en una superficie de 1 m² aproximadamente. También rompieron unos cuatro genoles (uniones de varenga con cuaderna) asociados a dicha tablazón. La rotura de los genoles provocó la rotura del durmiente de estribor y de la vagra bajo dicho durmiente.
4. El mamparo de proa de la cámara de máquinas se deformó en el accidente.
5. En estribor, a la altura de la cámara de máquinas una tabla se rompió provocando una vía de agua.
6. Como consecuencia del accidente parte de la tablazón cercana a los varios golpes se desplazó perdiendo su estanqueidad.
7. En la quilla y el resto del casco se produjeron otros desperfectos de escasa importancia.



Daños en la roda y en el costado de estribor

En la foto que sigue se muestran enmarcados en amarillo los daños sufridos por la embarcación en la tablazón de estribor. Los mismos son compatibles con la declaración del patrón acerca de haber sentido un golpe por estribor, aunque también se pudieron haber producido, o haberse agravado los daños existentes, a consecuencia del embarrancamiento.

En la parte de babor, se produjeron daños en el pie de roda y zona conexas a consecuencia del embarrancamiento; no se apreciaron daños en el costado.

Se ha recabado de la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía un extracto de los movimientos que realizó la embarcación el día del accidente y en días anteriores y que fueron registrados por la "caja verde"¹ con que iba dotada la E/P JESUS Y MARIA. El estudio de los datos disponibles de ese día permite asegurar que el patrón efectuó una navegación similar a la de días anteriores, hasta el instante en que se produjo el golpe, aproximadamente a las 06:10 horas.



Daños en la tablazón de estribor

¹ Denominación por la que se conoce el sistema de localización y seguimiento de embarcaciones pesqueras andaluzas (SLSEPA), instalado a bordo de cada buque pesquero con puerto base en la Comunidad Autónoma de Andalucía, que transmite a intervalos regulares los siguientes datos: identificación del buque, posición geográfica, rumbo y velocidad, y fecha y hora de la posición geográfica (Decreto de la Junta de Andalucía número 64/2012).



De los datos de la caja verde se tiene constancia de que se produjo una reducción de la velocidad en un intervalo de tres minutos², pasando de 6,3 a 3,5 nudos, con un cambio de rumbo de 53° a estribor pasando del rumbo 201,2° al 254,2°. Desde el punto en que se inició el desvío hasta la posición del embarrancamiento la embarcación recorrió una distancia de 164 metros.

Según los datos de las cartas náuticas de la zona, la embarcación navegaba por zonas con sonda suficiente para asegurar que el golpe no se produjo contra una roca.

Según manifestó el patrón la embarcación iba siendo gobernada a mano y no se produjo fallo alguno del timón.

Todo lo anterior apunta a que la embarcación golpeó contra un objeto flotante. No existe constancia de que se hubieran difundido radioavisos náuticos ni avisos a los navegantes en la fecha y zona del accidente y que fueran pertinentes al caso.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

* * *

² Los datos de la caja verde se registraron con una cadencia de tres minutos.



R-36/2013 EL PEÑON

Investigación

El día 26 de julio de 2013 a las 17:49 horas locales, la embarcación de pesca (E/P) EL PEÑON, se hundió en el puerto de Motril, cuando estaba atracada y amarrada a puerto. La tripulación se encontraba todavía a bordo tras haber realizado las faenas de pesca de ese día. Estaban descargando el pescado cuando el patrón advirtió que la embarcación se estaba hundiendo. Al momento se intentó achicar con baldes, ya que la bomba de sentina automática que llevaba instalada no tenía capacidad suficiente para el caudal de agua que entraba. En ese momento no se pudo identificar el punto de inundación. La embarcación tardó aproximadamente 30 minutos en hundirse.



E/P EL PEÑON

El Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Almería movilizó a la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR HAMAL, atracada en ese mismo puerto. Mediante un camión con grúa y con ayuda de la motobomba de la E/S SALVAMAR HAMAL la embarcación fue reflotada. A las 19:40 horas finalizaron las operaciones de achique y la embarcación quedó a flote.

Datos objetivos

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	EL PEÑON
País de bandera	España
Tipo	Pesca - Artes menores
Lugar de construcción	Águilas
Astillero	Astilleros Carrasco, C.B.



País de construcción	España
Año de construcción	1982
Matrícula	3-CT-2-1071
Puerto de matrícula	Águilas
Material del casco	Madera
Eslora total	7,28 m
Manga	2,71 m
Puntal	0,95 m
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	1,97
Arqueo bruto (GT)	2,59
Propulsión	Motor
Potencia máxima	22,08 kW

Tabla 2. Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente	Inundación
Clasificación	Accidente grave
Fecha	26/07/2013
Hora	17:49 horas
Localización del accidente	Puerto de Motril (36° 43,3' N, 003° 31,4' W)
Entorno exterior	Visibilidad buena - Mar en calma
Operación de la embarcación	En puerto
Consecuencias	Hundimiento y posterior recuperación de la embarcación

Tabla 3. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	E/S SALVAMAR HAMAL
Resultados obtenidos	Recuperación de la embarcación

Análisis y conclusiones

Tras reflotar la embarcación, se pudo comprobar que el colector que unía la toma de fondo con la aspiración de la bomba de servicios generales, se había soltado de la aspiración de la bomba. La bomba de servicios generales estaba situada en una posición más alta y, por lo tanto, el colector cayó al fondo de la embarcación, entrando el agua directamente al interior de la misma a través del colector y del grifo de fondo abierto.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

* * *

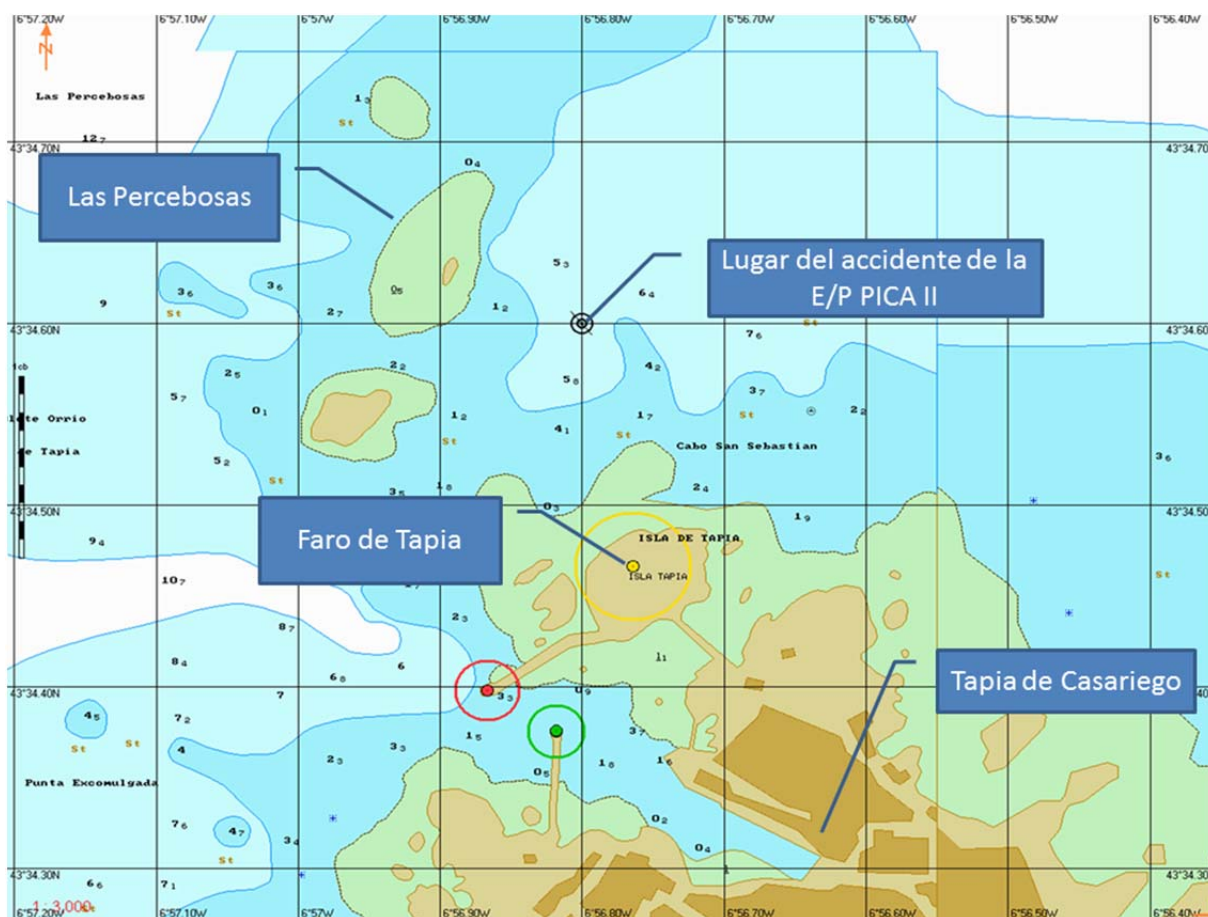


R-39/2013 PICA II

Investigación

El día 31 de mayo de 2013, poco antes de las siete de la mañana (hora local), la embarcación de pesca (E/P) PICA II salió del puerto de Tapia de Casariego (Asturias) con dos tripulantes a bordo, un patrón y un marinero. La embarcación estaba autorizada para pescar marisco con nasas en aguas del Principado de Asturias. Ese día no llevaban nasas a bordo. Antes del accidente habían levantado y vuelto a largar dos caceas (grupo de nasas) y se dirigían a levantar una tercera cerca del Faro de Tapia.

Alrededor de las 08:30 horas locales, navegando entre 4 y 5 nudos, y teniendo el mar de través, una ola rompiente embarcó una gran cantidad de agua a bordo. El motor se paró instantes después debido a la inundación y la embarcación quedó prácticamente llena de agua. Según declaraciones, la ola rompió encima de forma tan repentina que no dio tiempo a maniobrar para encararla de proa, con el resultado que la E/P PICA II quedó inundada y semihundida.



Lugar del hundimiento (frente al faro de Tapia) de la E/P PICA II

El patrón tuvo tiempo de llamar por el canal de trabajo de VHF (canal 10) a la E/P ROCIN que faenaba cerca. Los tripulantes se mantuvieron a bordo de la embarcación todo el tiempo que les fue posible intentando salvarla. Largaron el rezón para intentar mantener la posición de la embarca-



ción, sin resultado satisfactorio. Finalmente, tuvieron que saltar al agua porque sin motor ni gobierno, la embarcación se iba contra las rocas.

En el instante en que tuvieron que saltar al agua se aproximaban las embarcaciones E/P ROCIN y E/P FARO DE TAPIA. Estas consiguieron rescatar a los dos tripulantes prácticamente ilesos, que fueron llevados al puerto de Tapia de Casariego y trasladados en ambulancia al Hospital de Jarrio.

Secuencia de actuaciones de salvamento

A las 08:35 horas el Centro de Coordinación y Salvamento (CCS) de Gijón recibió aviso de Emergencias 112, de que se había hundido la E/P PICA II cerca de Tapia de Casariego con dos personas a bordo. No consta quien avisó al 112.

A las 08:40 horas el CCS Gijón movilizó a la lancha de salvamento (L/S) NEREIDA de la Cruz Roja y a la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA. Entre las 9 y las 9:05 horas ambas embarcaciones salieron hacia la zona del hundimiento.

A las 09:46 horas la E/S SALVAMAR CAPELLA informó de que ni ellos ni la L/S NEREIDA localizaban los restos del naufragio. Tampoco había rastros de contaminación ni artes de pesca u otros restos de la embarcación.

Datos objetivos



E/P PICA II



Tabla 4. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	PICA II
País de bandera	España
Tipo	Pesca - Artes menores en el Cantábrico NW
País de construcción	España
Año de construcción	1979
Matrícula	3-GI-4-2067
Puerto de matrícula	Gijón
Material del casco	Madera
Eslora total	8,45 m
Manga	2,33 m
Puntal	1,16 m
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	4,81
Arqueo bruto (GT)	3,27
Propulsión	Motor
Potencia máxima	15,44 kW
Tripulación máxima	3 personas
Tripulación mínima de seguridad	2 personas

Tabla 5. Pormenores del viaje

Puerto de salida / Llegada	Tapia de Casariego
Tipo de viaje	Pesca local
Dotación	2 personas. Contaban con las titulaciones y certificados de especialidad marítima exigibles.
Documentación	La embarcación contaba con los certificados exigibles en vigor y estaba despachada para pesca local, autorizada para navegar hasta 10 millas de la costa.

Tabla 6. Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente	Hundimiento	
Clasificación	Muy grave	
Fecha	31 de mayo de 2013	
Hora	Aproximadamente a las 08:30 hora local	
Localización del accidente	43° 34,6' N 006° 56,8' W	
Entorno exterior	Viento	Viento del NW de 11 nudos (fuerza 4 en la escala Beaufort)
	Estado de la mar	En aguas profundas había marejada y mar de fondo del NW de 1,5 a 2 metros de altura significativa de oleaje. Estas condiciones se modifican en la proximidad de costa debido a la disposición del fondo, la presencia de pequeñas islas y la configuración de la costa con relación al oleaje exterior.
	Marea	En fase creciente oscilando en el entorno del accidente entre los 3.30 y 3.60 m respecto a la bajamar
	Visibilidad	Cielo nuboso con brumas - Visibilidad estimada entre 8 y 10 km
Operación de la embarcación	En ruta	



Consecuencias	Hundimiento y pérdida total de la embarcación
---------------	---

Tabla 7. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	SASEMAR. Emergencias 112. Cruz Roja. Embarcaciones de la zona
Medios utilizados	E/S SALVAMAR CAPELLA (SASEMAR) y L/S NEREIDA (Cruz Roja)
Rapidez de reacción	Inmediata tras recibir la notificación
Resultados obtenidos	Rescate de los dos tripulantes

Análisis y conclusiones

La E/P PICA II era una embarcación sin cubierta. Este tipo de embarcación no dispone de portas de desagüe, por lo tanto una vez embarcada el agua no tiene manera de salir, a no ser mediante bombas de achique, o por achique manual. Por ello estas embarcaciones son especialmente sensibles a los embarques de agua.

Según los certificados, la embarcación disponía de una bomba de achique, arrastrada por el motor principal, y de un balde para achique manual. No obstante, al quedar la embarcación sin motor no se pudo utilizar la bomba para achicar la embarcación. El achique manual mediante baldes también resultó ineficaz, por la cantidad de agua embarcada y el poco tiempo disponible dada la cercanía de la costa.

El puntal de la E/P PICA II era de 1,16 m y su calado máximo de servicio admisible de 0,615 m. A este calado máximo correspondía un francobordo mínimo de 0,545 m. En el momento del accidente la embarcación no tenía nasas a bordo y llevaban poco combustible en el tanque, por lo que presumiblemente el francobordo real era superior al mínimo. Este francobordo resultó insuficiente para evitar el embarque de agua. El patrón habló de una ola rompiente repentina de 2 a 3 m de altura, muy superior al francobordo de la embarcación, que la inundó. Esta apreciación coincide en parte con el estado de la mar en la zona. La embarcación se encontraba en plena zona costera, rodeado de bajos e islotes. En zonas de éstas características, con un oleaje en rotura e incidencia oblicua se produce un apilamiento de agua en la línea de costa, cuya necesaria evacuación origina una circulación transversal (corrientes de retorno o *rip currents*) que fluye entre la línea de costa y la zona de rompientes (*surf*). Bajo estas condiciones, la embarcación sin gobierno fue arrastrada mar adentro, dentro de la zona *surf*, a los bajos cercanos.

Debido a la inundación el motor se paró totalmente, dejando a la embarcación a la deriva. Los marineros largaron el rezón para intentar mantener la embarcación en su posición, sin conseguirlo.

Las causas por las que al largar el rezón éste no trabajó pudieron ser:

- La naturaleza del fondo era de piedra, tal y como se muestra en la carta náutica de la zona, lo que significa que era mal tenedero y que el rezón bien pudo arrastrarse sin llegar a clavarse en el fondo.
- La distancia a la que se encontraba la embarcación de las rocas pudo ser insuficiente para que el rezón aguantase y la embarcación hiciese cabeza.

Hay que concluir que el accidente fue ocasionado al navegar con una embarcación especialmente sensible a los embarques de agua en una zona donde las condiciones marítimas eran excesivamente adversas para la embarcación.

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

* * *



R-41/2013 CHONA

Investigación

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.

El día 10 de septiembre de 2013, aproximadamente a las 20:00 horas, la embarcación de pesca (E/P) CHONA, salió del puerto de A Coruña con dos tripulantes a bordo, un patrón y un marinero. La embarcación estaba autorizada para pescar en el caladero nacional Cantábrico con artes menores y se dedicaba a la pesca con nasas. Esa tarde-noche, estuvieron levantando y calando nasas por la Ría de A Coruña.

Instantes antes del accidente, sobre la 01:00 horas del día 11, los marineros se encontraban en la popa levantando una de las andanas de nasas. En un momento dado, varias olas seguidas embarcaron agua por la popa, de tal forma que ésta quedó a ras del agua. Entonces, los marineros picaron el aparejo para que su peso no sumergiera más la popa. Las bombas de achique no tenían capacidad suficiente y los tripulantes intentaron achicar con baldes, sin éxito. Los esfuerzos acometidos por la tripulación fueron vanos y la popa de la embarcación quedó completamente sumergida.

El patrón tuvo tiempo de llamar por teléfono a la E/P FUXA OS VENTOS que faenaba muy cerca. La E/P FUXA OS VENTOS, acudió enseguida y los dos tripulantes de la E/P CHONA saltaron a ella. Dieron un cabo a la E/P CHONA para intentar remolcarla pero debido a la gran cantidad de agua embarcada y a su considerable escora decidieron picar el cabo. En cuanto picaron el cabo la embarcación se fue a pique, en la posición 43°23,33'N 008°22,33'W y a unos 15 m de profundidad. Los marineros pudieron recuperar algunos enseres personales, un tanque de gasolina y algunos cabos y boyas que quedaron flotando.



Embarcación de pesca CHONA

**Datos objetivos****Tabla 8. Características principales de la embarcación**

Nombre de la embarcación	CHONA
País de bandera	España
Tipo	Pesca - Artes menores
Astillero	Desconocido
País de construcción	España
Año de construcción	1956
Matrícula	3-CO-2-2570
Puerto de matrícula	A Coruña
Material del casco	Madera
Eslora total	7,70 m
Manga	2,36 m
Puntal	0,66 m
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	0,91
Arqueo bruto (GT)	1,39
Propulsión	Motor
Potencia máxima	22,06 kW
Tripulación máxima	6 personas

Nota: Hay diferentes datos de dimensiones relativas a esta embarcación, esto se debe a que estaba en proceso de regularización, según la Ley 9/2007, que en principio se le había denegado. No obstante la embarcación estaba despachada y autorizada para pescar³.

Tabla 9. Pormenores del viaje

Puerto de salida	A Coruña
Puerto de destino	A Coruña
Tipo de viaje	Pesca
Dotación	2 personas

³ El objeto de la Ley 9/2007, de 22 de junio es la regularización y actualización de las inscripciones en el Registro de Buques y Empresas Navieras, dependiente del Ministerio de Fomento, así como en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de aquellas embarcaciones de pesca en las que el material del casco, la potencia propulsora o los valores de eslora, manga, puntal o arqueo no coincidan con sus correspondientes datos registrales.



Tabla 10. Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente	Hundimiento
Clasificación	Muy grave
Fecha	11/09/2013
Hora	01:00 hora local
Localización del accidente	Entre el Bajo Yacentes y la Boya del Chino (Ría de A Coruña), en posición 43°23,33'N 008°22,33'W
Viento	NE fuerza Beaufort 4
Estado de la mar	Entre marejada y fuerte marejada
Visibilidad	Buena
Operación de la embarcación	Recogiendo aparejo
Consecuencias	Hundimiento y pérdida de la embarcación

Análisis y conclusiones

La E/P CHONA, tenía licencia de pesca en vigor y los títulos de los tripulantes eran válidos para la zona de pesca. La última resolución de despacho de que se tiene constancia era del día 17 de enero de 2013 y era válido hasta el día 17 de julio de 2013. Este despacho estaba caducado en el momento del accidente.

En esta resolución de despacho de la embarcación, se establece una limitación de la zona autorizada para pescar: *"... se autoriza la navegación para la PESCA LOCAL, sin disponer de balsa salvavidas a bordo, en las aguas de la Ría de A Coruña por dentro de la línea que une Punta Herminia a Punta del Seixo Blanco"* como se puede apreciar en la figura siguiente. En la imagen, el punto señalado con el triángulo azul es aproximadamente el sitio del hundimiento según han manifestado los tripulantes, aunque no se ha podido determinar de forma precisa. Lo que se puede apreciar es que la embarcación se encontraba en el límite de la zona autorizada.

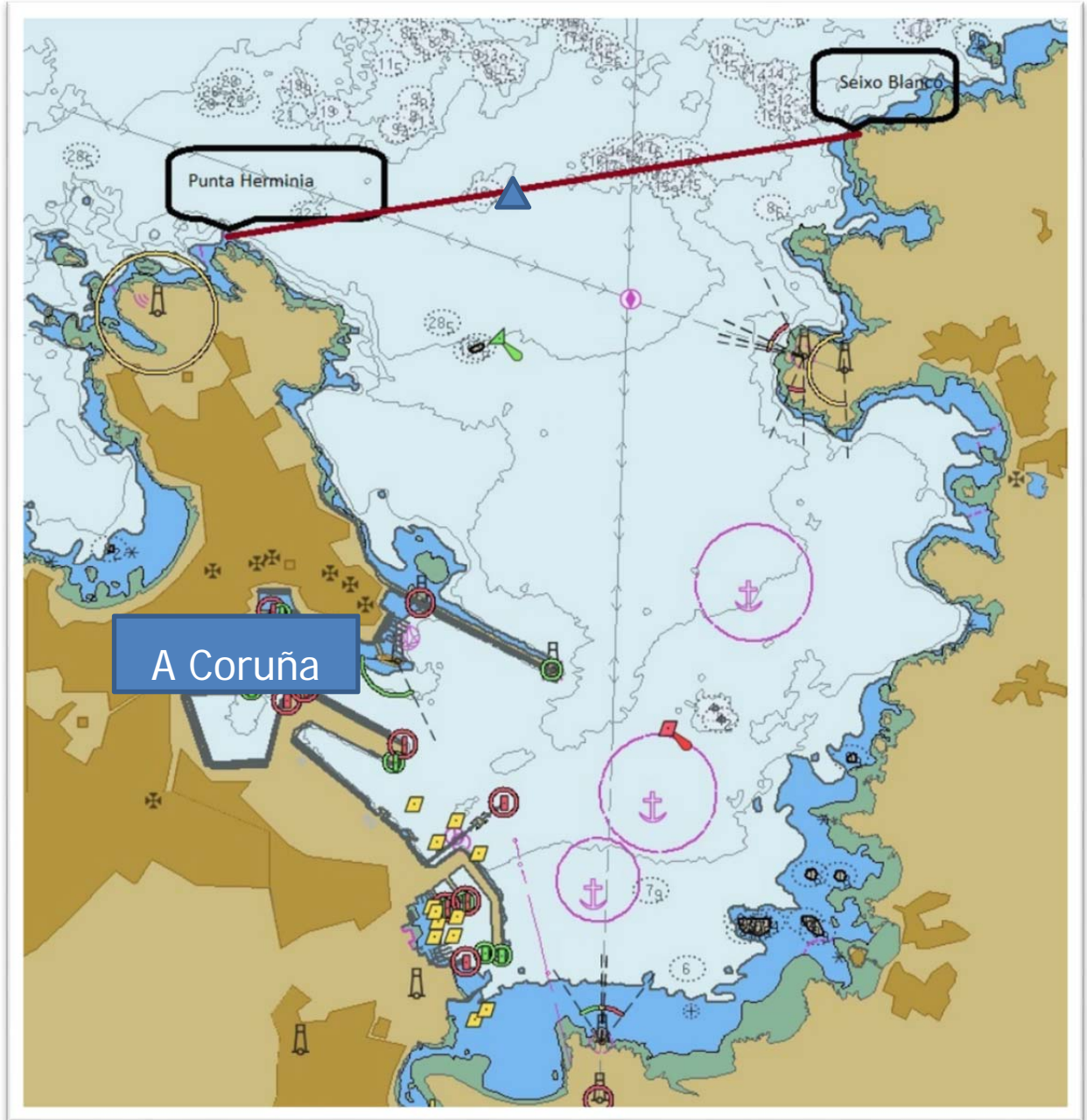
La E/P CHONA era una embarcación sin cubierta. Este tipo de embarcación no dispone de portas de desagüe, por lo tanto una vez embarcada el agua no tiene manera de salir, a no ser mediante bombas de achique o manualmente.

Llevaba dos bombas eléctricas que podían achicar un caudal de 13,2 m³/hora cada una. Probablemente funcionaron en un primer momento, pero las baterías que las alimentaban estaban situadas en la popa de la embarcación, y al entrar el agua quedarían inservibles. Por otro lado el caudal de achique no es suficiente en caso de una entrada masiva de agua, ya que su capacidad de achique está calculada para una cantidad pequeña de agua, como la que entra en una sentina en condiciones normales.

El puntal de la E/P CHONA era de 0,66 m. Su calado era desconocido. Según declaraciones de la tripulación la embarcación ya estaba asentada de popa además de encontrarse los dos pescadores en la misma zona y al mismo tiempo estar virando el aparejo desde esta zona. Como resultado de lo anterior, el francobordo de la embarcación por popa se reduciría considerablemente.

Por otro lado, la embarcación recibía el viento del NE de aproximadamente 16 nudos (en el límite superior de fuerza 4 de la escala de Beaufort). Según informe de AEMET en la zona había mar entre marejada y fuerte marejada, y mar de fondo de componente N de altura de ola significativa de aproximadamente 1,3 m y periodo medio 5 segundos.

De lo anterior hay que concluir que la embarcación naufragó al enfrentarse a condiciones meteorológicas de una severidad excesiva para el tipo de embarcación.



Zona autorizada de pesca para la E/P CHONA y punto aproximado en donde se hundió, marcado con un triángulo azul

Recomendaciones de seguridad

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

* * *



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES