



INFORME CIAIM-23/2015

Hundimiento del pesquero TONETI DOS a 3 millas al nordeste de Santander (Cantabria), el 7 de abril 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. E/P¹ TONETI DOS



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 7 de abril de 2015 a las 15:30 horas la embarcación de pesca (E/P) TONETI DOS regresaba a puerto tras finalizar las labores de pesca, cuando se produjo un corrimiento de la carga hacia la banda de babor, posiblemente al fallar la encajonada de madera de esa banda que la mantenía sujeta. La pronunciada escora causó la inundación masiva de la embarcación.

Sus dos tripulantes fueron rescatados por un pesquero cercano. La E/P TONETI DOS se hundió, a 56 m de profundidad, tras intentar ser remolcada.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 7 de abril de 2015. 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 de 14 de octubre de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en noviembre de 2015.

* * *

¹ Embarcación de pesca

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	TONETI DOS
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª-ST-4-3-00 Número de identificación de buque: 223767
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 8,50 m • Eslora (L): 6,80 m • Manga: 2,49 m • Puntal: 1,13 m • Calado medio a plena carga: 0,67 m • Arqueo bruto: 3,44 GT • Material de casco: P.R.F.V. • Propulsión: motor diésel de 33 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón al mando.
Construcción	Construida el año 2000 en Astilleros PESBO, S.A., Lejona (Vizcaya)
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: Patrón de pesca local y marinero.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Santander y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas.
Tipo de viaje	Pesca local.
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos.
Dotación	2 tripulantes: patrón y marinero. Disponían de los títulos y certificados de especialidad exigible, a excepción del patrón, que no disponía de certificado de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.
Documentación	El pesquero disponía de los certificados exigibles en vigor. El pesquero no estaba correctamente despachado al no tener el patrón el certificado de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

INFORME CIAIM-23/2015

Hundimiento del pesquero TONETI DOS a 3 millas al nordeste de Santander (Cantabria),
el 7 de abril de 2015

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco y posterior hundimiento
Fecha y hora	7 de abril de 2015, 10:30 hora local
Localización	43° 31,323' N; 003° 43,786' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	Cubierta
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 herido leve
Contaminación	No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 4 (11 a 16 nudos) del ENE
Estado de la mar	Fuerte marejada
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR Servicio de emergencias 112 de Cantabria
Medios utilizados	E/S ² SALVAMAR DENE B Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización embarcaciones e intento de remolque.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes, uno de ellos herido leve y el otro ileso. Recuperación de la balsa salvavidas y de la radiobaliza.

² Embarcación de salvamento

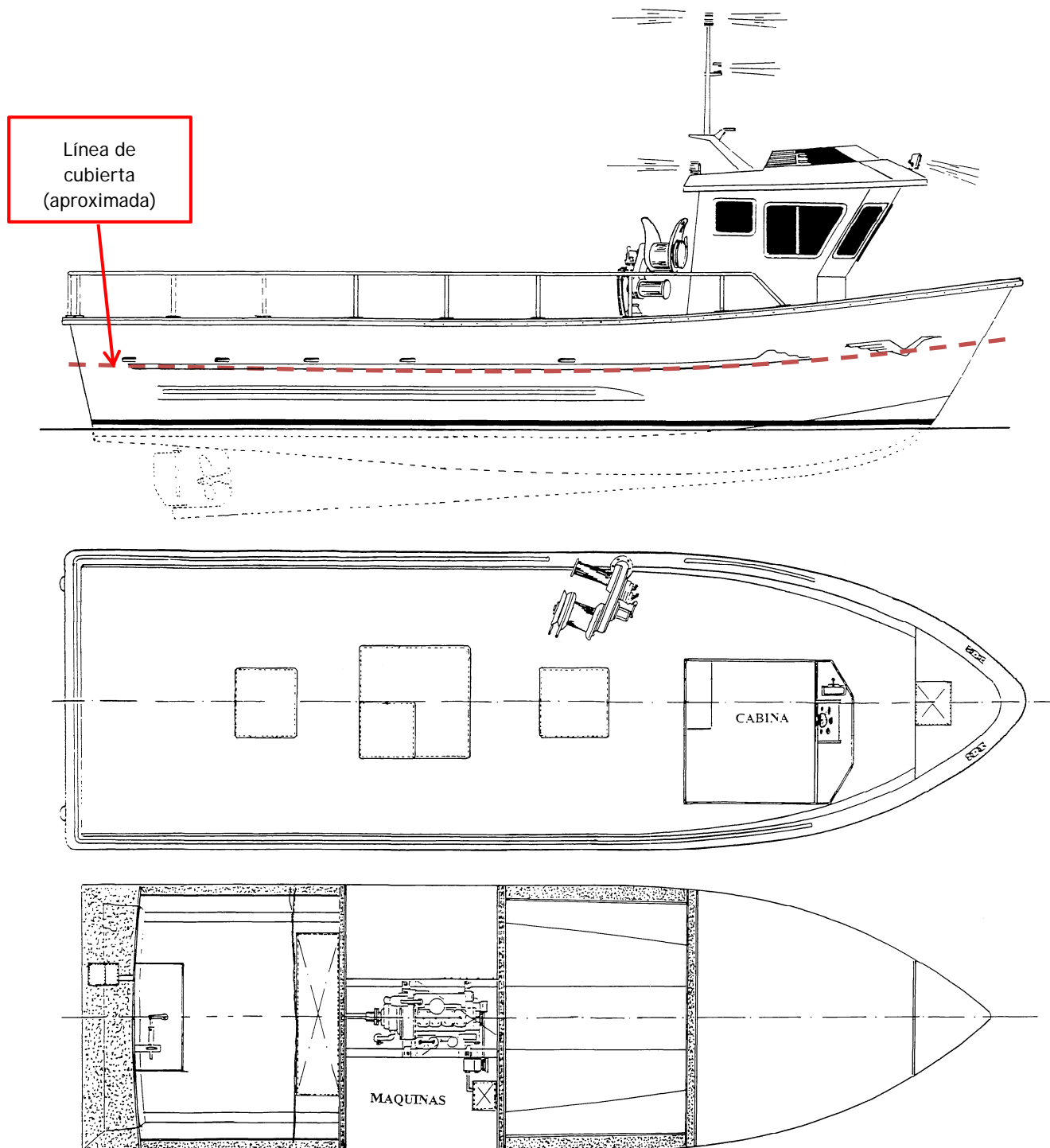


Figura 3. Disposición general de la E/P TONETI DOS

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.

El día 7 de abril de 2015 a las 06:00 horas, la E/P TONETI DOS partió de Santander a pescar verdel a unas 7 millas al norte del Cabo Quintres, con sus dos tripulantes a bordo, un patrón y un marinero.

A las 07:45 horas, llegaron al caladero y estuvieron faenando hasta las 09:30 horas. Pescaron alrededor de 2100 kg de pescado que estibaron sobre la cubierta, 1600 kg a popa de la caseta de gobierno distribuido principalmente en cajas estibadas entre dos encajonadas de madera. Por encima de las cajas se dispuso también pescado a granel. A proa de la caseta de gobierno llevaban unos 500 kg de pescado también a granel estibados en dos pozos de cubierta.

A las 09:30 horas, una vez finalizadas las labores de pesca la E/P TONETI DOS emprendió su regreso a puerto. Las condiciones meteorológicas empeoraron. Tras una hora de navegación, a una velocidad de unos 6 nudos, el pesquero se encontraba a unas 4 millas de la costa, en las cercanías del Cabo Galizano, navegando con el oleaje incidiendo por la aleta de babor. El movimiento era de cuchareo, con movimientos pesados y lentos. El patrón estaba en la caseta de gobierno y el marinero en cubierta, apoyado en la puerta de dicha caseta.

Repentinamente el barco adquirió una fuerte escora a babor. El marinero y parte de las capturas cayeron al agua, mientras que el patrón quedó atrapado en la caseta. Tras recuperar la posición de adrizado el pesquero quedó hundido de proa, al haber entrado gran cantidad de agua en la caseta. El patrón ayudó al marinero a subir al barco e intentó solicitar ayuda, pero los equipos de radiocomunicaciones habían dejado de funcionar.

Intentaron achicar el agua embarcada pero las bombas de achique tampoco funcionaban. El barco se encontraba hundido de proa quedando la hélice fuera del agua. Lanzaron al agua la balsa salvavidas y embarcaron en ella.

Al cabo de unos 30 minutos observaron que la E/P BERRIZ ISTURIZ acudía en su auxilio.

A las 11:10 horas, la E/P BERRIZ ISTURIZ informó a SASEMAR, por el canal 16 de VHF que la E/P TONETI DOS había volcado y que habían rescatado a sus dos tripulantes. SASEMAR movilizó a la E/S SALVAMAR DENEBA.

Cuando la embarcación de salvamento llegó al lugar del accidente, intentaron dar remolque al pesquero. El patrón de la E/P TONETI DOS saltó a bordo de su embarcación y amarró el cabo de remolque a la bita de proa, y se dirigió a la caseta para poner el timón a la vía.

A las 11:45 horas, la E/S SALVAMAR DENEBA informó que al templar el cabo que daba remolque a la embarcación, ésta comenzó a inundarse por el costado de babor, comenzando a escorar. El patrón embarcó nuevamente en la E/P BERRIZ ISTURIZ.

INFORME CIAIM-23/2015

Hundimiento del pesquero TONETI DOS a 3 millas al nordeste de Santander (Cantabria),
el 7 de abril de 2015

A las 12:00 horas, la E/S SALVAMAR DENEZ informó que el pesquero se encontraba inundado, aflorando únicamente la proa. La balsa salvavidas de la E/P TONETI DOS fue recogida por la E/P FRANCISCO PADRE.

La E/P BEARRIZ ISTURIZ trasladó a puerto a los tripulantes de la E/P TONETI DOS.

A las 12:20 horas, la E/P BEARRIZ ISTURIZ informó que el patrón de la E/P TONETI DOS se había golpeado la espalda y el cuello. Se movilizó una ambulancia a través del servicio de emergencias 112 de Cantabria para su traslado al centro sanitario cuando llegaron a puerto.

A las 13:15 horas, se comunicó que la ambulancia ya había trasladado al patrón al hospital.

A las 13:20 horas, la E/S SALVAMAR DENEZ informó de que había faltado el cabo en el remolque cuando se encontraban en la posición 43°31' N, 003°43,4' W.

A las 15:30 horas, la E/S SALVAMAR DENEZ, notificó que la E/P TONETI DOS, se había hundido a 56 m de profundidad, en la posición 43°31,323' N, 003°43,786' W.

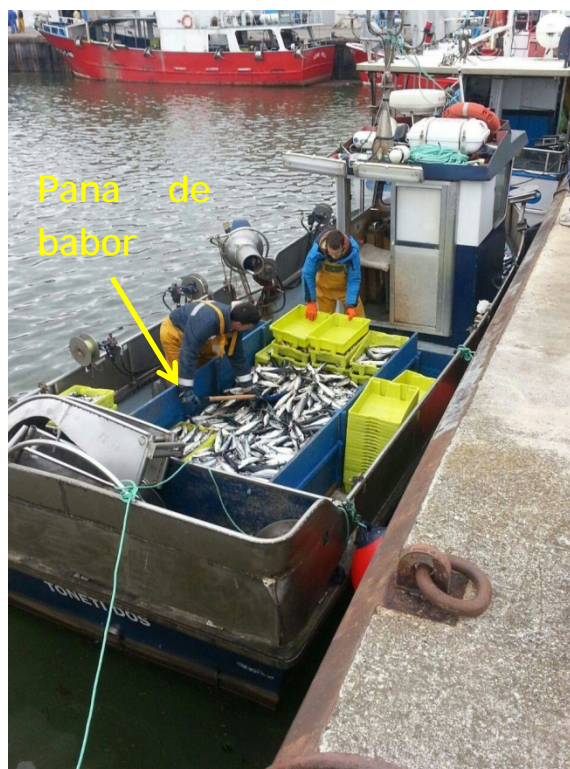


Figura 4. E/P TONETI DOS

* * *

4. ANÁLISIS

Según las declaraciones, instantes antes de que el pesquero escorase hacia la banda de babor, el marino escuchó un chasquido proveniente de popa, lo que le indujo a pensar que se había roto una pana de babor de la encajonada, provocando el corrimiento de la carga y la consiguiente escora hacia esa banda.

A causa de la escora, el agua entró en los compartimentos situados por debajo de la cubierta principal, a través de la caseta de gobierno. Al no ser estancas las divisiones de estos compartimentos, el agua se extendió rápidamente de uno a otro, provocando el hundimiento del pesquero cuando se intentó remolcar.

4.1. Estabilidad y ángulo de escora

La información contenida en el acta de estabilidad de la E/P TONETI DOS permite hacer una estimación de la escora producida por el desplazamiento lateral de un peso de 2 t una distancia estimada entre 0,5 y 0,8 m. Este cálculo es meramente estimativo, pues para calcular la escora de equilibrio con precisión sería necesario conocer otros datos del pesquero no disponibles. Los cálculos efectuados indican que el pesquero pudo alcanzar una escora instantánea de entre 20° y 30°, en función de su condición de carga.

Dicha escora podría favorecer la inundación del pesquero, bien al sumergir el trancañil, bien al permitir el embarque de agua sobre cubierta a causa del oleaje reinante. Por tanto, se considera verosímil la hipótesis de rotura de la pana de babor de la encajonada y el corrimiento de la carga hacia esa banda.

Según el acta de estabilidad de la E/P TONETI DOS para embarcaciones de nueva construcción de menos de 20 toneladas de registro bruto, expedida en Bilbao el 16 de mayo de 2000, el desplazamiento del pesquero a plena carga era de 5t. En el apartado de corrección a la condición de plena carga de la citada acta, se indicaba como pesos ausentes en la experiencia de estabilidad (gasoil, agua, carga), estimando su peso en 1,48t. El día del accidente la E/P TONETI DOS, según las declaraciones transportaba 2,1t de pescado en la cubierta principal.

Esto no significa necesariamente que la embarcación estuviera sobrecargada, pues se desconoce la condición de carga durante la prueba de estabilidad. En este sentido, la asunción de que la carga máxima era igual a 1,48t es una hipótesis. No obstante, la imposibilidad de determinar la carga máxima refleja la dificultad a la que se enfrentan los patrones para gestionar la estabilidad de las embarcaciones. De hecho, el patrón no fue capaz de establecer la capacidad máxima de carga de su pesquero, afirmando que normalmente llevaban las mismas capturas, en torno a 2000 kg.

En todo caso, los cálculos efectuados indican que la posible sobrecarga no habría tenido una influencia decisiva en la pérdida del pesquero. Esto es, si la carga de pescado hubiera sido de 1,48t, la escora permanente habría estado entre 15° y 25°, inferior a la estimada para la carga declarada pero muy comprometida también.

4.2. Rotura de la pana

El corrimiento de la carga situada en popa hacia la banda de babor posiblemente se debió a la rotura de una de las panas de babor que la sujetaban. La rotura estuvo propiciada por los impactos de la carga sobre la tablazón como consecuencia de la fuerte marejada.

La pana que probablemente se rompió, estaba sometida al desgaste y a los impactos durante las tareas de estiba y desestiba del pescado y a los golpes de la carga por los movimientos de la embarcación. En esas condiciones, la pana de babor podría haber dado una falsa impresión de resistencia y seguridad. El pintado y repintado de estos elementos sin una inspección y evaluación previa contribuye a enmascarar problemas existentes.

El Real Decreto 1837/2000 de 10 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles no cita expresamente las panas de las encajonadas como elemento objeto de inspección. Todo lo más, este reglamento establece en el artículo 6 (Contenido de las actividades inspectoras), párrafo 2.h, determinados equipos que deben ser objeto de inspección: *"todo el resto de aparatos, elementos, materiales y equipos del buque que influyan en las condiciones de seguridad o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino"*. Visto que la falta de esta tablazón puede contribuir a un accidente muy grave como el presente, conviene que la Administración establezca criterios para la inspección de esos elementos.

* * *

5. CONCLUSIONES

La E/P TONETI DOS se hundió tras sufrir una escora pronunciada probablemente a consecuencia del corrimiento de la carga por la rotura de una pana de babor de la encajonada de la carga.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. Que regule, por el medio más conveniente, la inspección de los elementos de estiba de la carga en pesqueros, tales como las panas.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones y armadores deben prestar atención preferente a los elementos estructurales de estiba de la carga.

* * *