

INFORME CIAIM-02/2014

Embarrancada e inundación del pesquero INMACULADA SEGUNDO,
en la ría de Santoña, el 20 de abril de 2013

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.

Embarrancada e inundación del pesquero INMACULADA SEGUNDO, en la ría de Santoña, el 20 de abril de 2013



Figura 1. Pesquero INMACULADA SEGUNDO (foto del Censo de Flota Pesquera Operativa)



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 20 de abril de 2013 el buque pesquero (B/P) INMACULADA SEGUNDO embarrancó a la salida del puerto de Santoña al tratar de maniobrar a unos deportistas que se encontraban practicando *paddle-surf* en la canal de salida. El pesquero no pudo salir de la embarrancada por sus propios medios y quedó escorado. Durante la pleamar siguiente el buque aumentó su escora, se inundó y quedó apoyado sobre su costado de estribor. Ningún tripulante resultó afectado. El pesquero fue reflotado cuatro días después.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 21 de abril 2013. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente 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 22 de mayo de 2013. El presente informe fue aprobado por la CIAIM en su reunión de 15 de enero de 2014 y publicado en abril de 2014.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	INMACULADA SEGUNDO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula 3ª-GI-3-2-98
Tipo	Pesquero de volanta
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 21,5 m • Manga: 5,3 m • Arqueo bruto 94,33 GT • Material de casco: acero • Propulsión: motor diésel de 125,2 kW
Propiedad y gestión	El buque es propiedad de dos empresarios individuales
Pormenores de construcción	Construido el año 1999 en Astilleros La Parrilla en Muros de Nalón (Asturias), España
Dotación mínima de seguridad	Cuatro tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Santoña
Tipo de viaje	Pesca litoral
Información relativa a la carga	Sin carga
Dotación	Nueve tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Embarrancada y posterior inundación
Fecha y hora	20 de abril de 2013, 17:30 hora local
Localización	43° 26,5' N; 003° 27,9' W, a la salida del puerto pesquero de Santoña
Operaciones del buque y tramo del viaje	En aguas portuarias, a la salida de puerto
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Inundación de la embarcación y daños materiales graves por el agua embarcada
Heridos / desaparecidos / fallecidos	No

Embarrancada e inundación del pesquero INMACULADA SEGUNDO, en la ría de Santoña, el 20 de abril de 2013

a bordo	
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del NE
Estado de la mar	Mar rizada en el interior de la ría
Visibilidad	Buena
Marea	Bajando, cuatro horas después de la pleamar, y dos horas antes de la bajamar

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

Organismos intervinientes	Protección Civil y Emergencias 112 de Cantabria, SASEMAR, Cruz Roja Española, Cofradía de Pescadores de Santoña
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALCYONE (SASEMAR) Lancha de salvamento (L/S) PERSEO (Cruz Roja)
Rapidez de la intervención	Inmediata tras recibir la llamada del patrón a las 21:35 horas
Medidas adoptadas	Despliegue de barreras anticontaminación
Resultados obtenidos	Prevención de la contaminación

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 18 de abril de 2013, el buque pesquero (B/P) INMACULADA SEGUNDO, llegó al puerto pesquero de Santoña para reparar una de las maquinillas de pesca.

Dos días más tarde, el 20 de abril de 2013 a las 17:30 horas, tras haber realizado la reparación, el pesquero partió del puerto, con sus 9 tripulantes a bordo. El barco estaba enfilando la canal de salida, cuando descubrió que la estaban cruzando un grupo de entre 7 y 10 personas practicando *paddle-surf*¹. El patrón manifestó que los diques-muelles que limitan la bocana le impidieron ver a los deportistas con mayor antelación.

¹ Paddle-Surf: deporte acuático en el que un navegante utiliza un remo para desplazarse por el agua mientras permanece de pie en una tabla de surf.

Embarrancada e inundación del pesquero INMACULADA SEGUNDO, en la ría de Santoña, el
20 de abril de 2013

Según el patrón, la intención de los deportistas era entrar en el puerto pesquero por el lado de babor del barco. Uno de los deportistas se cayó de la tabla delante de la proa del buque. Para evitar el abordaje, el patrón cayó a estribor y desembragó el motor; tras esquivar al deportista y su tabla, se produjo la embarrancada del pesquero. Al ser el fondo arenoso, el barco no sufrió daños, únicamente una ligera escora a estribor. El patrón intentó salir por sus propios medios, dando toda máquina atrás, pero al no conseguirlo, decidió esperar a la pleamar.

Al subir la marea, la embarcación no se adrizó, sino que aumentó su escora a estribor, comenzando a embarcar agua, por lo que cerraron todas las puertas estancas de acceso y comunicaciones con el mar. El patrón ordenó a la tripulación que subiera a la cubierta superior.

A las 21:35 horas, el servicio de Protección Civil y Emergencias 112 de Cantabria, al recibir una llamada del patrón del B/P INMACULADA SEGUNDO solicitando ayuda, contactó con el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de SASEMAR en Bilbao. El patrón les informó que tras la embarrancada, el barco fue escorando hacia la banda de estribor, comenzado a embarcar agua hasta quedar apoyado sobre su costado de estribor. También indicó, que por el momento, la tripulación no estaba en peligro, al haber poca profundidad y solicitó la asistencia de un barco que les pudiera dar remolque.

Embarrancada e inundación del pesquero INMACULADA SEGUNDO, en la ría de Santoña, el 20 de abril de 2013

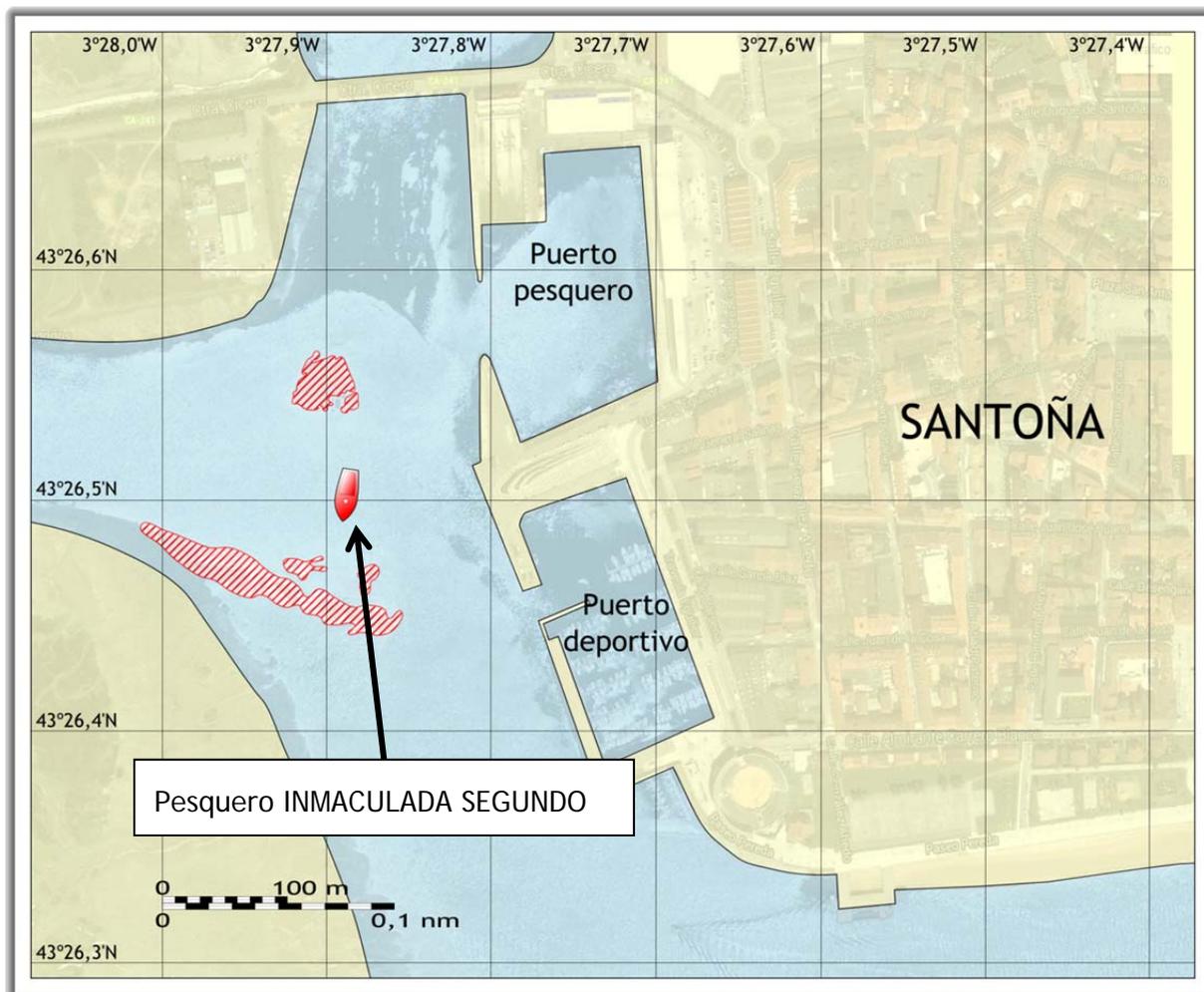


Figura 3. Lugar donde se produjo la embarrancada del B/P INMACULADA SEGUNDO

A las 21:42 horas, los tripulantes del pesquero fueron evacuados por una embarcación de recreo y llevados a Santoña.

A las 22:24 horas, la lancha de salvamento (L/S) PERSEO llegó al lugar del accidente, comprobaron que el barco estaba apoyado sobre su costado de estribor, frente a la bocana del puerto pesquero, con la proa hacia la ría de Colindres. El pesquero estaba parcialmente inundado, por lo que decidieron no remolcarlo.

El barco fue reflotado el día 24 de abril de 2013 por una compañía privada contratada por el armador.

4. ANÁLISIS

La Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Puerto de Santoña, con anterioridad a que se produjera la embarrancada del B/P INMACULADA SEGUNDO, había puesto en conocimiento de distintos organismos los problemas a los que se enfrentaba la flota pesquera, como consecuencia de la escasez de calado en la entrada de la bahía de Santoña. El último de estos escritos, corresponde al día 8 de abril de 2013, en el aparecen recogidos textualmente, los siguientes puntos:



Figura 4. Pesquero apoyado en el fondo

- *El primer problema de importancia es la barra que se forma a la entrada de la Bahía. Desde que se construyó el puerto nuevo de Laredo, las corrientes arrastran arena que se deposita formando una barra a la entrada de la Bahía. Esta barra de arena dificulta mucho la maniobra de entrada y salida de los barcos. Hay apenas un canal por el que pueden pasar los barcos cuando la marea está baja, e incluso estando media marea, si la mar está movida, hay un gran riesgo de que los barcos toquen abajo, o incluso que se puedan quedar varados (...)*
- *Que estos peligros se incrementan mucho para los barcos cuyos patrones no conocen la entrada (...)*
- *Que si el barco queda varado, (...), al perder el gobierno, queda a merced de las corrientes y la marea, y se puede acabar dando la vuelta con el peligro que supondría, no solo para todo el valor del barco, sino para las vidas de los marineros que van a bordo. (...)*
- *Que la barra se cierra rápidamente, por lo que un dragado puntual no soluciona el problema y las tripulaciones siguen jugándose la vida durante el resto del año. Por ello consideramos imprescindible que se acometa un dragado permanente y se estudie un balizado del canal de salida. Mediante boyas de entrada y salida.*

En la embarrancada del B/P INMACULADA SEGUNDO, fueron relevantes alguno de los aspectos puestos de manifiesto por la cofradía de pescadores previamente, ya que habían influido en accidentes anteriores. Los aspectos intervinientes en el presente accidente fueron los siguientes:

- Era la primera vez que el patrón salía del muelle pesquero de Santoña ejerciendo el mando del buque, aunque el patrón manifestó que conocía perfectamente la entrada del mismo, al haber accedido otras veces como marinero y disponer de un anuario oficial de mareas.
- El canal de acceso al muelle pesquero no estaba balizado. Según las declaraciones del patrón del pesquero, el canal presentaba a ambos lados del mismo, una disminución en su calado muy pronunciada y poco perceptible.

Embarrancada e inundación del pesquero INMACULADA SEGUNDO, en la ría de Santoña, el
20 de abril de 2013

- Las personas que estaban realizando *paddle-surf*, invadieron el canal de acceso al muelle pesquero, ya que pretendían acceder a tierra desde este, según las declaraciones del patrón.

4.1. Servicios de salvamento y rescate

El patrón del pesquero solicitó ayuda a los servicios Protección Civil y Emergencias (112) de Cantabria, quienes le pusieron en contacto con el CCS Bilbao. Aunque este hecho no tuvo consecuencias en este caso, no siguió los procedimientos establecidos por el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), pese a que disponía la titulación necesaria para ello.

La alerta fue dada 4 horas después de que se produjera la embarrancada. Cuando se produjo el accidente habían transcurrido más de 4 horas desde la pleamar y quedaban menos de 2 horas para la bajamar. Según las declaraciones, en un primer momento el barco presentaba una ligera escora a estribor, que fue aumentando a medida que subía la marea. Este aumento paulatino de la escora del pesquero fue debido al desequilibrio de pesos del buque una vez que su quilla apoyó sobre el fondo y estuvo favorecido por un embarque de agua a través de las portas de desagüe, un corrimiento de los pertrechos y aparejos de pesca, y las características de la zona del canal en la que se produjo el accidente. Durante este tiempo el barco fue escorando poco a poco hasta que finalmente quedó apoyado sobre su costado, siendo imposible ser remolcado por los servicios de salvamento, cuando fueron alertados.

5. CONCLUSIONES

Del análisis anterior se han identificado los siguientes eventos accidentales y factores contribuyentes causantes del accidente:

1. El patrón del pesquero cambió de rumbo en aguas poco profundas, saliéndose de la zona en la que había calado suficiente. Como factores contribuyentes se han identificado los siguientes:
 - a. El pesquero navegaba en una canal de profundidad reducida que no estaba balizada.
 - b. Había personas obstaculizando el trayecto del buque.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al organismo Puertos de Cantabria:

1. Que balice el canal de acceso al muelle pesquero de Santoña.

A la Capitanía Marítima de Santander:

2. Que regule la práctica de actividades deportivas marítimas en los accesos a los puertos pesquero y deportivo de Santoña.