



INFORME CIAIM-29/2014

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el artículo 265 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobada 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.

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013



Figura 1. Embarcación MAR DE MEDIO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

A las 03:00 horas del día 4 de octubre de 2013, la embarcación de pesca (E/P) MAR DE MEDIO, salió del puerto de Avilés con rumbo Norte para realizar la faena del día. A bordo iban tres tripulantes, un patrón y dos marineros. Sobre las 04:00 horas, el patrón escuchó la alarma de la sentina. Al mirar en el compartimento del motor vio que tenían una vía de agua.

En seguida avisó a los pesqueros que estaban cerca y pulsó el botón de *distress* del dispositivo de llamada selectiva digital (LSD).

A la llamada acudió en primer lugar la E/P SIEMPRE MARIA que tardó en llegar unos 20 minutos. También acudió al rescate la E/P NOVAS TERAN. Los tripulantes del pesquero accidentado se trasladaron a la E/P SIEMPRE MARIA y permanecieron en la zona del accidente hasta que se hundió la embarcación.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 4 de octubre 2013. 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 15 de octubre de 2014 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en noviembre de 2014.

Para la realización del informe se ha contado con la siguiente documentación:

- Informe de actuaciones de emergencia de SASEMAR.
- Datos de la embarcación y de sus tripulaciones, disponibles en bases de datos y registros de la Dirección General de la Marina Mercante.
- Declaración firmada del patrón y marineros de la embarcación.

* * *

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	MAR DE MEDIO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Gijón 3ª-GI-7-2-94
Tipo	Pesquero de artes menores en el Cantábrico NW. Palangre de fondo
Características principales (según el certificado de conformidad)	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 13,3 m • Manga 3,6 m • Arqueo bruto 11,98 GT • Puntal 1,5 m • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel 44,20 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 100% de un particular, mientras que su gestión era efectuada por 3 personas distintas del anterior.
Pormenores de construcción	Construida el año 1994 en Cudillero
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes: 1 Patrón de pesca local, 1 mecánico de litoral o patrón local de pesca y 1 marinero.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Avilés
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Aparejos de pesca, palangre de fondo. Aproximadamente 500 l de gasóleo.
Dotación	3 tripulantes. Todos disponían de todos los títulos y certificados necesarios en vigor. La embarcación cumplía con la resolución de tripulación mínima y el patrón estaba autorizado para simultanear las funciones de patrón y mecánico.
Documentación	El pesquero estaba despachado hasta el día 10 de octubre de 2013 y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Inundación y hundimiento
Fecha y hora	4 de octubre de 2013, 04:10 hora local
Localización aproximada	43° 40' N, 005° 54' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia caladero.
Lugar a bordo	En la obra viva.
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No observada
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento del WSW con fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla Mar de fondo del W con 1,3 m de altura significativa de ola
Visibilidad	Sin restricciones
Marea	Decreciente, próxima a la Pleamar de 4,40 m de ese día

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • E/S SALVAMAR RIGEL • Pesqueros de la zona: E/P SIEMPRE MARIA, E/P NOVAS TERAN
Rapidez de la intervención	Inmediata por parte de las embarcaciones que se encontraban en las inmediaciones del lugar del accidente.
Medidas adoptadas	Movilización de la E/S SALVAMAR RIGEL. Comunicaciones en todo momento con los pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

* * *

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013

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.

La embarcación se encontraba navegando hacia caladero con el patrón en el puente cuando, a las 04:10 horas aproximadamente según las declaraciones, el patrón notó un golpe que no pudo distinguir bien debido al ruido del motor. Al mirar en el compartimento del motor se dio cuenta de que tenían una vía de agua. Avisó rápidamente a los dos marineros, que estaban descansando en el sollado. Después, el patrón llamó primero a las embarcaciones de pesca que tenían cerca por el canal 71 de VHF, que era el canal de trabajo que utilizaban los pesqueros de la zona. A continuación echaron la balsa salvavidas al agua y recogieron la radiobaliza satelitaria. Más tarde pulsó el botón de *distress* del dispositivo de Llamada Selectiva Digital.

A las 04:31 horas el CCS¹ GIJÓN, tuvo conocimiento de esta emergencia a través de la escucha de la estación radio costera de Navia hablando con la E/P SIEMPRE MARIA. En ese momento esta embarcación comunicaba que se dirigía a asistir a la E/P MAR DE MEDIO, encontrándose a unos 4 minutos del pesquero accidentado.

A las 4:32 horas el CCR² CORUÑA informó al CCS GIJÓN, vía teléfono, que la E/P MAR DE MEDIO había emitido una LSD, en posición 43° 40' N, 005° 54' W.

A las 04:34 horas el CCR CORUÑA contactó con las embarcaciones involucradas para ofrecer ayuda, a lo cual respondieron que ellos se encargaban.

El CCS GIJON permaneció a la escucha de las comunicaciones entre los pesqueros en el lugar del accidente.

A las 04:38 horas la E/P SIEMPRE MARIA se dirigía a abarloarse al costado de la E/P MAR DE MEDIO.

A las 04:44 horas los tripulantes se transbordaron directamente desde la embarcación accidentada a la E/P SIEMPRE MARIA. La E/P SIEMPRE MARIA informó al CCS GIJON de que tenían a bordo a los tripulantes de la E/P MAR DE MEDIO y que estos se encontraban bien. La embarcación accidentada aún no se había hundido pero estaba llena de agua por lo que no se pudo remolcar. La E/P SIEMPRE MARIA se mantuvo en la zona hasta que la embarcación se hundió. Posteriormente se dirigieron al puerto de Cudillero.

El CCS GIJON movilizó a la Embarcación de Salvamento (E/S) SALVAMAR RIGEL, que estuvo supervisando la zona para comprobar que no hubiera restos de contaminación.

¹ Centro de Coordinación de Salvamento

² Centro de Comunicaciones Radiomarítimas

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013

4. ANÁLISIS

4.1. Localización del accidente.

Cuando ocurrió el accidente, la E/P MAR DE MEDIO se dirigía a realizar la faena del día. Había transcurrido una hora aproximadamente desde su salida del puerto de Avilés.

El puntal de la embarcación era de 1,5 m. El calado no figura en los documentos de los que ha podido disponer la CIAIM. En cualquier caso, en la zona en la que se encontraba no había bajos o rocas emergentes con las que pudiera haber colisionado.

La posición que indicaba la LSD es la que se muestra en la imagen de la figura 5. La embarcación se encontraba en una zona de sonda aproximada de 50 m, sin peligros alrededor.

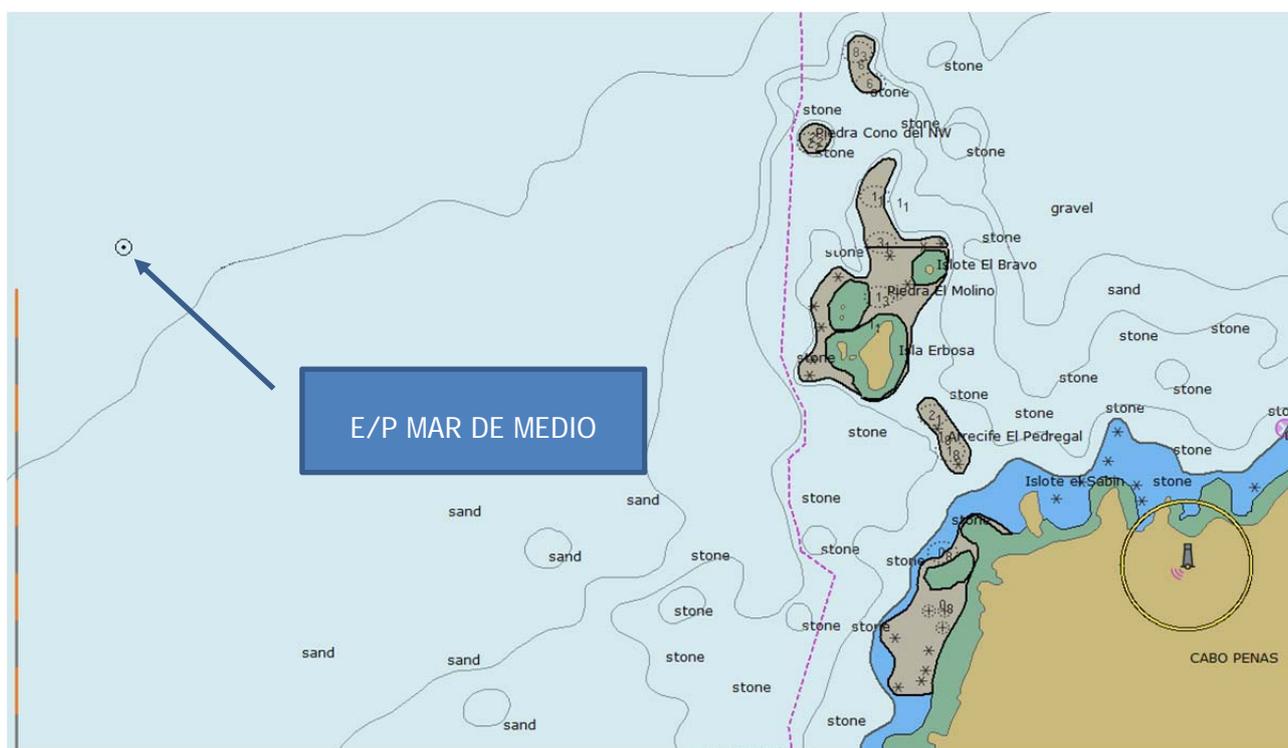


Figura 5. Zona en la que se hundió la E/P MAR DE MEDIO.

4.2. Estado previo del casco de madera de la embarcación.

La embarcación había sido reconocida en los meses previos al accidente en varias ocasiones por inspectores de la Capitanía Marítima de Avilés.

El armador solicitó la realización de las inspecciones para la renovación del Certificado de Conformidad, que caducaba el día 20 de agosto de 2013.

Los reconocimientos resultaron satisfactorios, tanto en el reconocimiento en seco (efectuado el día 7 de mayo de 2013), como en el reconocimiento a flote (efectuado el día 20 de agosto de 2013) habiéndose declarado la embarcación apta para el despacho.

Inundación y hundimiento de la embarcación de pesca MAR DE MEDIO en los alrededores de Cabo Peñas (Asturias), el 4 de octubre de 2013

Por esto, se ha de suponer que el casco de madera de la embarcación se hallaba en buen estado.

5. CONCLUSIONES

No hubo factores atmosféricos o marítimos, ni fallos de equipos que pudieran haber incidido en el desarrollo de los acontecimientos.

Sobre la carta náutica, en la zona en la que se produjo el accidente no se aprecian bajos de poco fondo o rocas emergentes con los que pudiera haber impactado la embarcación de forma accidental.

El casco de la embarcación se había reconocido en seco, cinco meses antes del accidente, encontrándose supuestamente en buen estado.

De acuerdo con todo ello, aunque se considera posible que la embarcación hubiera sufrido una colisión contra un objeto flotante que hubiera causado una vía de agua, tal como declaró el patrón, con la información disponible, y al no haber sido recuperada la embarcación, la CIAIM no ha podido determinar las causas técnicas de la inundación y hundimiento de esta embarcación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones, no se efectúan recomendaciones de seguridad.

* * *