



INFORME CIAIM-12/2015

Hundimiento del pesquero EL SIEMPRE CACHARELOS a unas 12 millas al Norte del Puerto de Navia (Asturias), el 26 de agosto de 2014

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. EL SIEMPRE CACHARELOS



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 26 de agosto de 2014, alrededor de las 15:00 hora local, la embarcación de pesca (E/P) EL SIEMPRE CACHARELOS volcó en una posición de latitud 43° 46' N y longitud 006° 39' W, a unas 12 millas al N del puerto de Navia (Asturias), con seis tripulantes a bordo.

El patrón tuvo tiempo de hacer una llamada por radio que fue recibida por otro pesquero, que avisó al servicio 112 por teléfono. A las 15:25 horas, el Centro de Coordinación de Salvamento de Gijón (CCS Gijón) recibió una llamada del servicio 112 informando del suceso. Se emitió un aviso de socorro y se activó un dispositivo de búsqueda. A las 15:45 horas, un pesquero rescató a los naufragos sin que ninguno hubiese resultado herido y los trasladó al puerto de Luarca (Asturias).

A las 19:10 horas, el pesquero siniestrado se fue a pique a unos 125 m de profundidad activándose la radiobaliza en una posición de latitud 43° 46,447' N y longitud 006° 36,093' W. No hay constancia de que la balsa salvavidas saliera a flote.

Tras el hundimiento del pesquero se apreciaron signos de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (gasoil) y del aceite lubricante que llevaba en los tanques y los restos del propio naufragio.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 26 de agosto de 2014. 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 22 de abril de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en mayo de 2015.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

| | |
|------------------------------|---|
| Nombre | EL SIEMPRE CACHARELOS |
| Pabellón / registro | España |
| Identificación | Matrícula de Luarca. 3ª-GI-8-2-04 Número de Identificación de Buque (NIB): 294994 |
| Tipo | Embarcación de pesca de artes menores |
| Características principales | <ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 14,48 m • Manga: 4,2 m • Arqueo bruto: 15,19 GT • Material de casco: acero • Propulsión: Motor diésel de 110,29 kW a 1330 rpm |
| Propiedad y gestión | La embarcación era propiedad al 50% de dos particulares |
| Pormenores de construcción | Construida el año 2004 en los Astilleros La Veneciana, S.L. en Puerto de Vega (Asturias), España |
| Dotación mínima de seguridad | 2 tripulantes: Patrón polivalente y marinero |

Tabla 2. Pormenores del viaje

| | |
|--------------------------------------|--|
| Puertos de salida / escala / llegada | Salida de Luarca y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas |
| Tipo de viaje | Pesca local |
| Información relativa a la carga | Capturas: 9 cajas de merluza (120 kg) Hielo: 200-300 kg Aparejos: entre 80 y 90 piezas (1 t) |
| Dotación | Seis 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 suceso | Vuelco y posterior hundimiento |
| Fecha y hora | 26 de agosto de 2014, 15:00 hora local |
| Localización | 43° 46,0' N; 006° 39,0' W |
| Operaciones de la embarcación y tramo del viaje | Cobrando el arte de volanta |
| Lugar a bordo | No aplicable |

INFORME CIAIM-12/2015

Hundimiento del pesquero EL SIEMPRE CACHARELOS a unas 12 millas al Norte del Puerto de Navia (Asturias), el 26 de agosto de 2014

| | |
|--|---|
| Daños sufridos en la embarcación | Hundimiento de la embarcación |
| Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo | No |
| Contaminación | Leve. Derrame del combustible (gasoil) y del aceite lubricante que llevaba en los tanques y los restos del propio naufragio |
| Otros daños externos a la embarcación | No |
| Otros daños personales | No |

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

| | |
|------------------|---|
| Viento | Beaufort fuerza 4 a 5 (11 a 21 nudos) del W |
| Estado de la mar | Marejada, con mar de fondo del NW con 2,3 m de altura significativa de ola y 10,6 s de período. |
| Visibilidad | Buena con intervalos de regular, en torno a 3000 m en períodos de lluvia. |

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"> • Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 211 • Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA • Buque de salvamento (B/S) ALONSO DE CHAVES • Pesqueros de la zona |
| Rapidez de la intervención | Inmediata |
| Medidas adoptadas | Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona |
| Resultados obtenidos | Rescate de los tripulantes ilesos por otro pesquero. Recogida de los restos a flote del pesquero y dispersión mecánica de los hidrocarburos derramados |

* * *

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 3. Detalle del punto del accidente

El día 26 de agosto de 2014 alrededor de las 02:00 horas, la E/P EL SIEMPRE CACHARELOS salió del puerto de Luarca con seis tripulantes a bordo rumbo al caladero de La Vaguada, frente al Cabo de San Agustín (Navia) en Asturias. El pesquero faenaba al día, es decir a diario volvía al puerto de Luarca.

Una vez en la zona de pesca, durante las primeras horas largaron dos volantas por la popa, cada una compuesta por 40 paños de red de 50 m, con una longitud total de unos 2.000 m.

A partir de las 07:30 horas comenzaron a cobrar el primer aparejo, lo que hicieron sin novedad capturando unos 40 kg de merluza.

Después de comer sobre las 13:30 horas comenzaron a virar el segundo aparejo. A las 15:00 horas aproximadamente cuando habían izado a bordo la mitad de la longitud total, el patrón se encontraba en el puente de gobierno, un marinero se encargaba del manejo del halador, dos marineros recogían las capturas y otros dos se encontraban en popa, para la estiba del arte.

Súbitamente el patrón oyó gritar a los dos marineros de la estiba que le advertían de que había una gran cantidad de agua en popa, al tiempo que la embarcación se escorbaba

Hundimiento del pesquero EL SIEMPRE CACHARELOS a unas 12 millas al Norte del Puerto de Navia (Asturias), el 26 de agosto de 2014

pronunciadamente hacia babor. El patrón ordenó al marinero que atendía el halador “picar el aparejo” para descargar peso del lado de babor, y a todos los tripulantes que subieran a la cubierta superior.

El patrón hizo una llamada por radio a la E/P NAVEOTE, que patroneaba su hijo, avisándole de la fuerte escora que tenía la embarcación. La E/P NAVEOTE comunicó el aviso a la E/P MADRE RAFAELA, que faenaba en las proximidades.

Cuando el marinero consiguió picar el aparejo se asomó a la cámara de máquinas, informando al patrón que estaba seca. En ese momento el patrón metió todo el timón a estribor para intentar desalojar el agua de la cubierta por dicha banda, y la embarcación volcó en unos segundos en la posición indicada en la figura 3.

Los tripulantes no llevaban puestos los chalecos salvavidas, pero como se encontraban en la cubierta superior pudieron saltar al agua, que siendo verano no estaba muy fría (21,2°C según la boya de Cabo de Peñas, de la red de boyas de Puertos del Estado), lo que facilitó su supervivencia. La balsa no se abrió, o no se zafó por lo que hubieron de agarrarse a un aro salvavidas y a otros objetos diversos que flotaban.

El patrón quedó encerrado en el puente al no darle tiempo a salir, y dado que la embarcación zozobró sobre el costado de babor, la banda en la que se situaba la única puerta del puente, la presión del agua impidió su apertura hasta que el puente se inundó completamente, y al igualarse la presión consiguió abrirla y nadar hasta la superficie.



Figura 4. Imagen de la E/P EL SIEMPRE CACHARELOS momentos antes del hundimiento

INFORME CIAIM-12/2015

Hundimiento del pesquero EL SIEMPRE CACHARELOS a unas 12 millas al Norte del Puerto de Navia (Asturias), el 26 de agosto de 2014

A las 15:25 horas, el Centro de Coordinación de Salvamento de Gijón (CCS Gijón) recibió una llamada del servicio 112 Asturias, comunicando que el patrón del pesquero NAVEOTE les había informado del accidente. Inmediatamente se emitió un aviso de socorro y se activó un dispositivo de búsqueda, movilizándose al H/S HELIMER 211, la E/S SALVAMAR CAPELLA y el B/S ALONSO DE CHAVES, al que se sumaron varios pesqueros que se encontraban en la zona.

La radiobaliza no se activó hasta que la embarcación se hundió definitivamente, 4 horas después. El patrón de la E/P NAVEOTE había comunicado las dificultades de la embarcación siniestrada a la E/P MADRE RAFAELA que se encontraba en la misma zona. La E/P MADRE RAFAELA pudo rescatar a los seis tripulantes aproximadamente una hora después del naufragio, desembarcándolos en el puerto de Luarca a las 17:30 horas.

A las 19:10 horas, el pesquero siniestrado se fue a pique en una posición de latitud 43° 46,447' N y longitud 006° 36,093' W, en sondas de 125 m, activándose la radiobaliza. No hay constancia de que la balsa salvavidas saliera a flote.

La radiobaliza fue recuperada por la E/P SALVAMAR CAPELLA. Tras el hundimiento se detectaron en la zona restos del naufragio y manchas de gasóleo que fueron dispersadas mecánicamente por la E/P SALVAMAR CAPELLA

* * *

4. ANÁLISIS

En la figura 5 puede verse el alzado de la E/P EL SIEMPRE CACHARELOS. En la figura 6 se muestra la misma fotografía de la figura 1, ampliada.

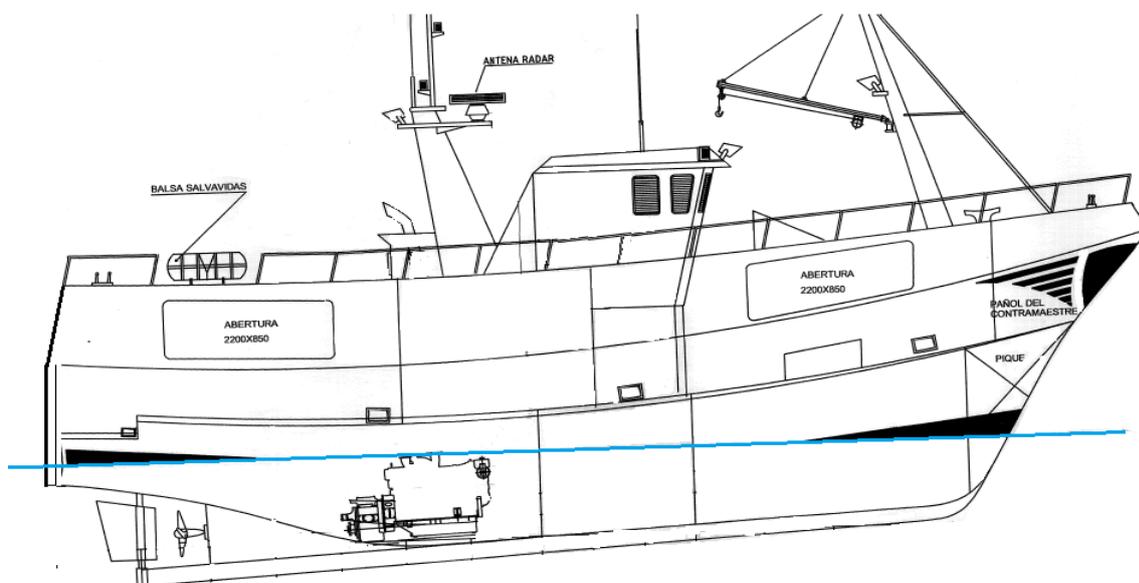


Figura 5. Alzado de la embarcación E/P EL SIEMPRE CACHARELOS



Figura 6. Pesquero en servicio, donde se aprecian los portalones laterales abiertos, y se advierte el de popa, también abierto

El pesquero tenía cinco aberturas en la superestructura, dos a cada banda y una en popa, dotadas de sendos portalones para su cierre, que se abatían alrededor de bisagras dispuestas en su parte superior (ver figura 6). El pesquero también disponía de cuatro portas de desagüe a cada banda (ver figura 5, no se aprecian en la figura 6), con un área total en cada banda de $0,325\text{m}^2$, por encima de los $0,26\text{m}^2$ exigidos por la normativa.

Las aberturas de la obra muerta debían ser permanentes según la modificación del proyecto realizada y aprobada por la Inspección de Buques de la DGMM para disminuir el arqueo bruto (GT) de la embarcación, pero estas aberturas fueron dotadas de portalones para su cierre.

En el momento del naufragio estos cuatro portalones laterales estaban cerrados permaneciendo abierto el de popa.

Los aparejos suelen fondearse entre las rocas y la zona arenosa que es "*donde se encuentra más pescado*", en el caso que nos ocupa a una profundidad de unos 125 m. Esta situación tiene como consecuencia que sea relativamente fácil que los aparejos puedan quedar enganchados en las rocas durante su virado.

El virado de los aparejos se realiza utilizando el halador situado en la zona de proa en la banda de babor. El aparejo se pasa hacia la zona de popa con la ayuda de un dispositivo hidráulico, y en el recorrido hacia popa se recoge el pescado en la bandeja longitudinal situada en el costado de babor (figura 7).

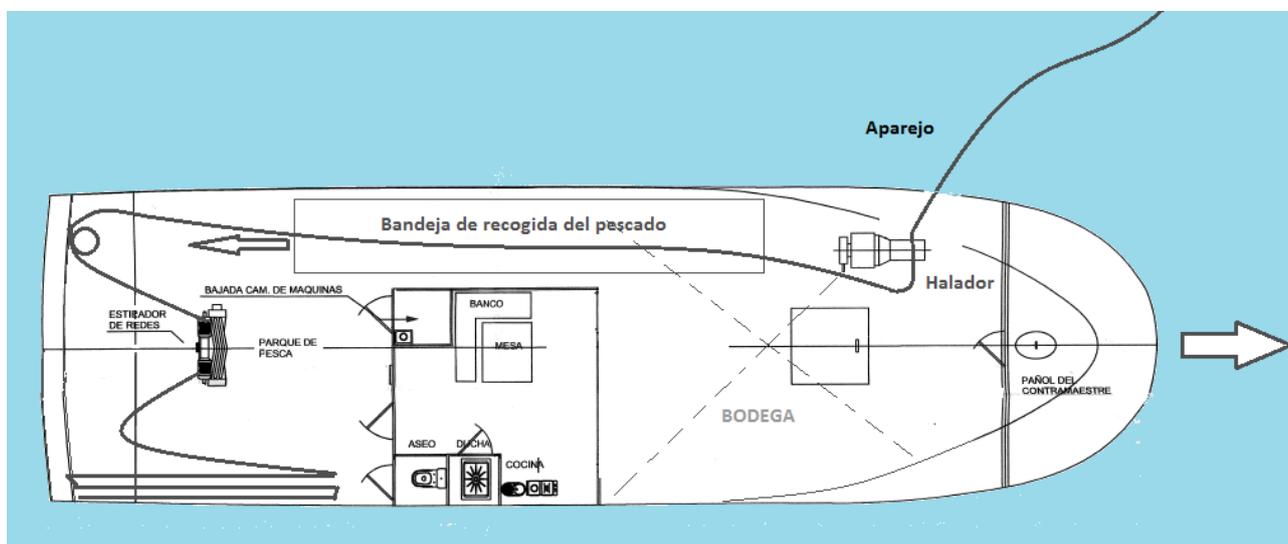


Figura 7. Virado del aparejo y recogida de las capturas

Este proceso se realiza con la ayuda de la máquina propulsora con arrancadas avante para reducir la tensión del aparejo en el halador. En condiciones de mal tiempo, al menos en este pesquero, siempre viraban el aparejo popa a la mar, porque en sentido contrario el aparejo se puede romper con facilidad.

4.1. Condiciones meteorológicas y marítimas

Según informe de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) había las siguientes condiciones en la zona:

- Cielo cubierto con precipitaciones intermitentes.
- Visibilidad buena con intervalos de regular, en torno a 3000 m en periodos de lluvia.
- Viento del 280 de fuerza Beaufort 4 a 5 con un valor medio de 15 nudos.
- Oleaje: Marejada, con mar de fondo superpuesta del NW con 2,3 m de altura significativa de ola y 10,6 s de periodo.
-

Los datos de viento de algunas estaciones meteorológicas en la costa (Cabo Busto) indican más velocidad de viento por efecto orográfico, siendo el dato más relevante el de la boya de Puertos del Estado 'Cabo de Peñas', muy próxima al lugar del accidente (43°44' N, 006°10' W), que registró una velocidad media de 17 nudos a las 13:00 UTC así como la evolución del viento en superficie que indican un régimen de poniente con chubascos pero sin alteración significativa del campo de viento en el intervalo temporal próximo.

4.2. Estudio de la pérdida de estabilidad por inundación

En la figura 8 obtenida del proyecto definitivo de la embarcación, después de eliminar los cierres laterales para disminuir el arqueo bruto (GT), podemos observar que el francobordo en la zona del espejo de popa, era de 1396 mm. La abertura en la popa se extendía prácticamente de banda a banda, tal como puede apreciarse en la figura 6.

Por lo que, teniendo en cuenta la altura significativa de ola en el momento del accidente, es factible que la embarcación embarcara una elevada cantidad de agua por la abertura de la popa, considerando que para la recogida del aparejo ponía popa a la mar.

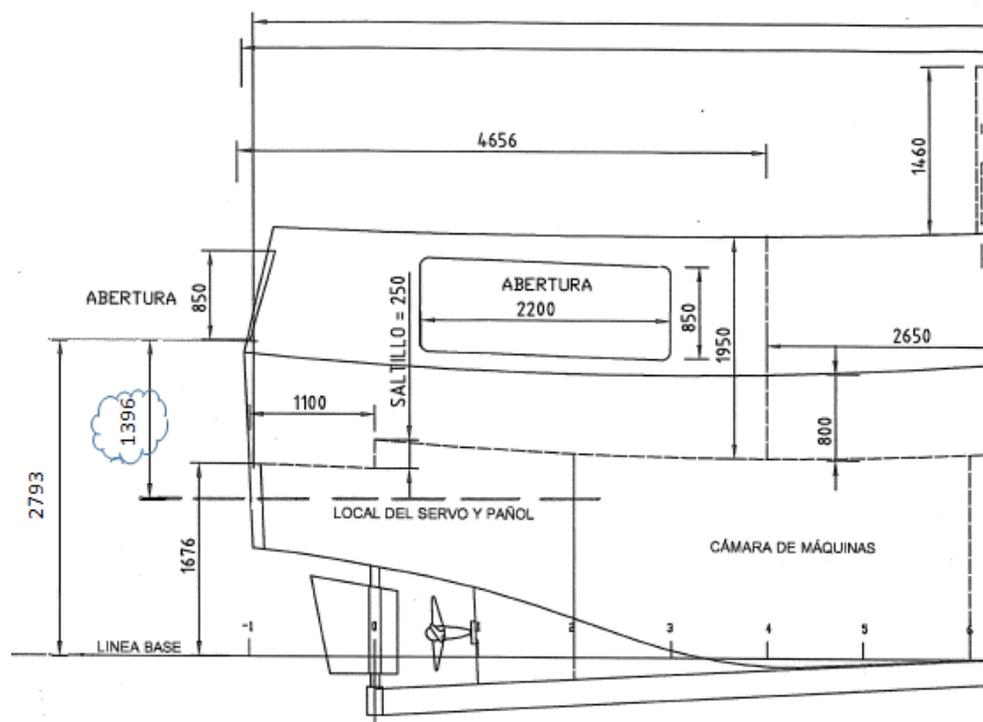


Figura 8. Cotas significativas de la zona de popa de la embarcación

En estas condiciones, el agua se acumularía en la banda de babor. Se ha realizado una simulación de la estabilidad de la embarcación con ayuda de programas de arquitectura naval, que arroja los siguientes datos:

- Una cantidad de agua de 5,5 t sobre cubierta era suficiente para iniciar una inundación progresiva a través del acceso al compartimento del motor, situado en el mamparo de popa de la superestructura (ver figura 7). Con esta cantidad de agua en cubierta, el pesquero alcanzaría una escora permanente de $8,2^\circ$.

En esta posición de escora permanente, el agua embarcada no podría salir rápidamente por las portas de desagüe, a ras de agua y probablemente obstruidas por el arte de volanta que se estaba virando.

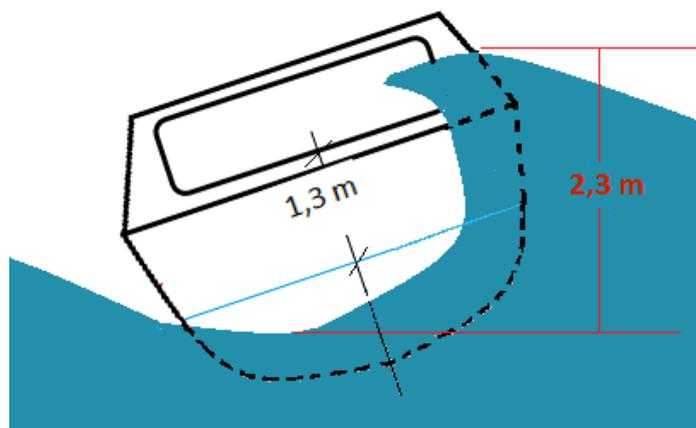


Figura 9. Probable embarque de agua por la abertura de popa en la E/P EL SIEMPRE CACHARELOS

La secuencia del vuelco de la embarcación se representa gráficamente en 4 pasos, que se reflejan en la figura 10.

1. En la posición inicial, el pesquero presenta una cierta escora a babor, por el peso del aparejo que están virando, produciéndose la entrada de agua por la abertura de popa.
2. Como consecuencia de la escora mencionada el agua embarcada se acumula a su vez en la banda de babor, por la que en ese momento se vira el arte, dificultando la salida de agua por las portas y aumentando la escora.
3. El aumento de la escora facilita a su vez la entrada de más agua al disminuir el francobordo. En este momento el patrón ordena picar el aparejo, siendo ya crítico para la estabilidad el ángulo de escora, por el exceso de agua acumulada y la embarcación no se adriza.
4. En este momento el patrón "mete todo el timón" a estribor para intentar desalojar el agua embarcada, que al deslazarse más hacia babor por efecto centrífugo, y no poder ser desalojada por las aberturas, provoca el vuelco de la embarcación.

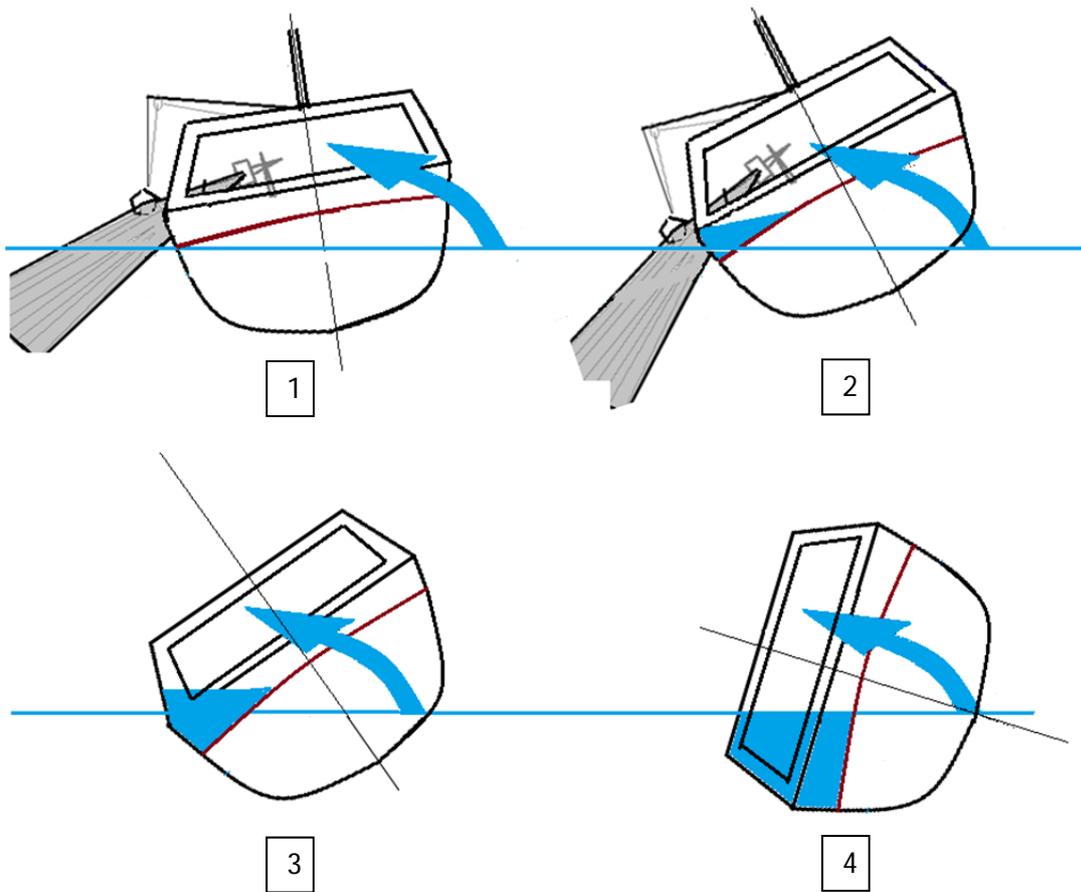


Figura 10. Secuencia del vuelco de la embarcación

Aunque el pesquero cumplía con los criterios de estabilidad reglamentarios, la cantidad de agua embarcada por la popa fue excesiva para su estabilidad. El hecho de embarcar una gran cantidad de agua de forma repentina tiene las siguientes consecuencias:

- El pesquero queda con escora permanente y sobrecalado.
- Las portas de desagüe no tienen capacidad de evacuar rápidamente grandes cantidades de agua.
- Las portas de desagüe probablemente quedaron parcialmente obstruidas por el aparejo de volanta que se estaba virando en el momento del accidente.
- El agua inundará el pesquero por cualquier abertura que permanezca abierta al nivel de la cubierta, causando una inundación progresiva.

En general un pesquero, al embarcar una gran cantidad de agua sobre cubierta, se encontrará en una situación de gran vulnerabilidad. Por tanto es preciso evitar el embarque de agua, o proveer medios más eficaces para su evacuación rápida.

5. CONCLUSIONES

El procedimiento de levantamiento del arte implicaba que la embarcación faenara con la popa hacia la mar, lo que facilitó el embarque de agua por la abertura de popa, que se encontraba abierta.

El embarque de agua y la imposibilidad para evacuarla con rapidez hicieron que el pesquero quedara con escora permanente y sobrecalado, facilitando la entrada de más agua hasta la pérdida total de estabilidad, vuelco, y posterior hundimiento de la embarcación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Los patrones de pesca deberían ser conscientes del riesgo de faenar con mal tiempo con mar de popa con las aberturas de popa abiertas.

Es de la máxima importancia mantener las portas de desagüe totalmente operativas y despejadas, procurando que no puedan quedar bloqueadas en caso de escora por los aparejos o enseres que se lleven en cubierta.

* * *