



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-21/2020

Pérdida de control y embarrancada de la embarcación de pesca MARINA en Cabo de Creus (Girona), el 26 de enero de 2020.

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado 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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.



Figura 1. E/P MARINA



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 26 de enero de 2020 alrededor de las 12:20 horas UTC, la embarcación de pesca (E/P) MARINA, con dos tripulantes a bordo, tuvo un fallo en el motor cuando estaban navegando, cerca de la costa, de regreso a puerto.

Al quedar sin gobierno, y con las condiciones meteorológicas reinantes, la embarcación empezó a derivar hacia las rocas.

El patrón dio alerta de la emergencia y trató de detener la embarcación largando el rezón, sin éxito, pues esta garreaba en el fondo.

El CCS¹ Barcelona recibió la alerta y movilizó a la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALNILAM. Esta, no pudo asistir a la E/P MARINA, que ya había encallado, ni rescatar a la tripulación del islote en el que se encontraban, por el peligro que suponía acercarse con la embarcación a las rocas.

Finalmente, el CCS Barcelona solicitó la movilización del helicóptero del grupo de actuaciones especiales (GRAE) de los Bomberos de la Generalitat de Cataluña, que rescató a los tripulantes ilesos y los trasladó a Port de la Selva.

La E/P MARINA permaneció encallada varios días. Una semana después del accidente pudo ser puesta a flote con la ayuda de boyas, y remolcada a puerto para su reparación y puesta en servicio.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 26 de enero 2020. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente muy grave" y se acordó la apertura de una investigación. Posteriormente, al conocerse que la embarcación se pudo recuperar, se cambió la calificación a "accidente grave". El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad. El presente informe fue revisado por el pleno de la CIAIM en su reunión de 10 de diciembre de 2020 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2021.

¹ Centro de coordinación y salvamento.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	MARINA
Pabellón	España
Identificación	Matrícula: 3ª-BA-6-2361 MMSI: 225979560
Tipo	Pesquero de artes menores en el Mediterráneo. Pesca local limitada a navegaciones inferiores a 3 millas de la costa.
Características principales	Eslora total: 7,20 m Manga: 2,50 m Arqueo bruto: 1,46 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel MWM DITER modelo D202 3, de 22,06 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 100% del patrón al mando el día del accidente.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida en el año 1987 por particular en Roses (Gerona)
Dotación mínima de seguridad	1 tripulante
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Port de la Selva y llegada prevista al mismo puerto.
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	60 litros de combustible.
Dotación	2 tripulantes, con los títulos y certificados exigibles.
Documentación	El pesquero disponía de un certificado de conformidad para embarcaciones de pesca sin caducidad por ser su eslora "L", menor de 6 m. La última resolución de despacho emitida para la embarcación daba por caducado el mismo en fecha 6 de marzo de 2019 por falta de tripulación.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Fallo del motor propulsor, pérdida de control y embarrancada de la embarcación.
Fecha y hora	26 de enero de 2020 a las 12:20 horas UTC
Localización	42° 20,9' N; 3° 13,5' E, muy cerca de la costa
Operaciones del buque	En navegación de regreso a puerto
Lugar a bordo	Local del motor Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Avería en el motor Rotura del casco bajo la flotación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del norte de aproximadamente 20 nudos, fuerza 3 a 4 en la escala Beaufort
Estado de la mar	Marejadilla a marejada
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR. Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Barcelona Policía local Grupo de actuaciones especiales (GRAE) de los Bomberos de la Generalitat.
Medios utilizados	E/S SALVAMAR ALNILAM Helicóptero de los Bomberos de la Generalitat
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento y helicóptero Coordinación de las comunicaciones
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos

2.1. Otros datos

Para la redacción de este informe se han empleado los siguientes documentos:

- Certificados, resolución de despacho y rol de la embarcación.
- Protesta de mar
- Informe general de la emergencia, documentación de seguimiento y fotografías aportados por Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC.

El día 26 de enero de 2020 a las 12:29 horas el CCS Barcelona recibió aviso de la E/P MARINA, que se encontraba sin motor y derivando hacia las piedras cerca del Cabo de Creus. El CCS movilizó a la E/S SALVAMAR ALNILAM.

A las 12:51 horas la E/S SALVAMAR ALNILAM salió de su base y a las 13:08 horas llegó a la zona. Las condiciones meteorológicas, indicadas por la tripulación de la embarcación de salvamento en ese momento eran de viento fuerza 3 y marejadilla. Observaron que la E/P MARINA estaba sobre las piedras y que los dos tripulantes se encontraban a salvo en tierra (ver Figura 3).



Figura 3. E/P MARINA tras la embarrancada

A las 13:18 horas la E/S SALVAMAR ALNILAM informó al CCS Barcelona, de que no les era posible evacuar a los dos tripulantes porque se encontraban en un islote y ellos no podían acercarse con la embarcación a las rocas.

A las 13:21 horas el CCS Barcelona solicitó a los bomberos la evacuación de los tripulantes por helicóptero. Los Bomberos de la Generalitat de Cataluña movilizaron al Grupo de actuaciones especiales (GRAE).

A las 13:48 horas la Sala Central de Bomberos informó al CCS Barcelona de que su helicóptero estaba a cinco minutos de la zona.

A las 13:55 horas la E/S SALVAMAR ALNILAM informó al CCS Barcelona de que los bomberos estaban en la zona y que también había personal en tierra valorando la situación.

A las 14:12 horas evacuaron a uno de los tripulantes y el helicóptero se dirigió a dejarlo en Port de la Selva. En la zona del accidente quedaban un bombero y el otro tripulante. A las 14:17 horas el helicóptero rescataba al segundo tripulante.

La E/S SALVAMAR ALNILAM contactó con el patrón de la E/P MARINA que les indicó que la embarcación tenía un agujero en el casco y que era imposible realizar el remolque en ese momento.

A las 15:10 horas el CCS Barcelona confirmó que los dos tripulantes habían sido atendidos por la policía local y los bomberos en Port de la Selva, se encontraban bien y no necesitaban atención médica.

En los días posteriores al accidente, la E/S SALVAMAR ALNILAM realizó un seguimiento en la zona a requerimiento de la Capitanía Marítima de Palamós. Comprobaron que el pesquero se encontraba en las mismas condiciones y que no había restos a la deriva ni contaminación.

Por otro lado, el propietario de la E/P MARINA se encargó de la retirada de los equipos, baterías y todo el gasoil que había a bordo y se preparó la embarcación con varias boyas (ver Figura 4) para que pudiera ser remolcada a puerto.

El día 03 de febrero de 2020 a las 11:44 horas la E/S SALVAMAR ALNILAM, tras conseguir desencallar la E/P MARINA, inició su remolque hacia Port de la Selva.

El remolque transcurrió sin incidencias, a una velocidad media de 2 nudos y a las 12:35 horas la E/P MARINA quedó atracada en el muelle de la grúa del Náutico de Port de la Selva.



Figura 4. E/P MARINA reflotamiento en Port de la Selva.

4. ANÁLISIS

4.1. Embarcación y tripulación

La E/P MARINA era una embarcación de pesca local de artes menores, con navegación limitada a menos de 3 millas de la costa. Disponía de un certificado de conformidad para embarcaciones de pesca sin caducidad por ser su eslora "L", menor de 6 m.

El propietario era el patrón al mando. La había adquirido seis meses antes del accidente, en julio de 2019. Disponía del título de Patrón costero polivalente obtenido en junio de 2017. Estaba en posesión del título de operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima, y había realizado los cursos de supervivencia en la mar (básico), y de formación básica en seguridad marítima; disponiendo de los correspondientes certificados de especialidad.

4.2. El accidente

El día del accidente iban a bordo el patrón y propietario de la embarcación y un marinero. Se encontraban navegando de regreso a puerto, cuando el motor propulsor se detuvo. El patrón fue al recinto del motor para comprobar cuál era el problema, pero no llegó a detectarlo.

La parada del motor pudo ser debida, a un fallo en el propio motor o bien, en algunos casos de embarcaciones similares de artes menores, faenando o navegando cerca de la costa, estudiados anteriormente por la CIAIM, la parada del motor propulsor, resulta ser consecuencia de enredarse cabos o restos de artes de pesca en la hélice.



Figura 5. E/P MARINA brecha en el casco tras encallar.

Al quedar sin propulsión, el viento y el oleaje empujaron a la embarcación rápidamente hacia las rocas. El patrón trató de detener la embarcación con el rezón que llevaba a bordo. Al ver que esta medida no era efectiva, pues el rezón garreaba en el fondo, dio alerta de la situación.

La embarcación acabó encallando en las rocas y los dos tripulantes saltaron a tierra. Ambos tripulantes llevaban puestos los chalecos salvavidas inflables como se puede comprobar en las fotografías tomadas el día del accidente desde la E/S SALVAMAR ALNILAM.

La embarcación estuvo sobre las piedras desde el día del accidente hasta que fue remolcada el día 3 de febrero más de una semana después. Durante esos días estuvo completamente inundada debido a la grieta en el casco (ver Figura 5) y sometida a los embates de la mar, por lo que la causa de la avería inicial del motor no pudo ser detectada.

4.3. Condiciones meteorológicas

Las condiciones meteorológicas en la zona el día del accidente eran de viento del norte de 20 nudos, fuerza 3 a 4 en la escala Beaufort, con estado de la mar de marejadilla a marejada y buena visibilidad.

El patrón en su relato del accidente refirió que había "un poco de Tramontana que les empujaba hacia la costa", lo que es coherente con la previsión meteorológica para la zona y con la indicada por los medios de salvamento que acudieron al rescate.

Dichas condiciones no eran especialmente adversas para la navegación, pero dada la pérdida de control y que el viento y oleaje reinantes les llevaron directamente a las rocas, se consideran en este caso como un factor contribuyente a la varada de la embarcación.

5. CONCLUSIONES

De lo expuesto anteriormente se concluye que la varada de la embarcación fue probablemente debida del fallo en el motor propulsor, y tuvo como factor contribuyente las condiciones marítimas y meteorológicas existentes.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se formulan.