



## INFORME CIAIM-07/2017

Inundación y hundimiento del pesquero ANTONIO Y ANITA a 3 millas al nornoreste del puerto de Carboneras (Almería), el 1 de octubre 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/P ANTONIO Y ANITA



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

El 1 de octubre de 2015, sobre las 22:00 hora local, se declaró una vía de agua en la embarcación de pesca (E/P) ANTONIO Y ANITA, cuando navegaba rumbo al puerto de Carboneras (Almería), en una posición aproximada de latitud 37° 01,9' N y longitud 001° 52,0' W, frente a la Hondura del Río, en la playa del Algarrobico.

La embarcación se hundió y los dos tripulantes quedaron a la deriva durante unos 30 minutos, hasta que fueron rescatados por otro pesquero que se encontraba en la zona.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 2 de octubre 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 del 15 de marzo de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en mayo de 2017.

\* \* \*

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	ANTONIO Y ANITA
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª-CT-1-1068
Tipo	Figura en el censo de flota pesquera operativa como pesquero de artes menores en el Mediterráneo. Figuraba en los censos de la Junta de Andalucía de pesqueros dedicados al marisqueo con rastro y pulpo con nasas.
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 8,17 m</li> <li>• Manga: 2,77 m</li> <li>• Arqueo bruto: 2,52 GT</li> <li>• Material de casco: PRFV</li> <li>• Propulsión: motor diésel IVECO modelo N67 28.30 de 22,06 kW a 2000 rpm. Reductora TECHNO DRIVE modelo TM-265A con relación de reducción 2,09:1</li> </ul>
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de la madre del patrón.
Detalles de construcción	La embarcación fue regularizada en el año 2010 y no se dispone de detalles de su construcción. La embarcación a la que sustituyó la accidentada fue construida en el año 1984 en Garrucha, en madera, con una eslora total de 6,58 m.
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: Patrón de pesca local y un marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Llegada al puerto de Carboneras procedente del caladero.
Tipo de viaje	Pesca local.
Información relativa a la carga	Aparejos de pesca y capturas.
Dotación	Dos tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero fue regularizado con fecha 08/06/2010. En septiembre de 2015 le había sido expedido el Certificado de Conformidad tras superar un reconocimiento de renovación por parte de la Capitanía Marítima de Almería. El pesquero estaba correctamente despachado.

**Tabla 3. Información relativa al suceso**

Tipo de suceso	Inundación, vuelco y hundimiento
Fecha y hora	1 de octubre de 2015, 22:00 hora local
Localización	37° 01,9' N; 001° 52,0' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	Compartimento del motor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No se detectó. La embarcación llevaba a bordo 300 l de gasoil
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 SW
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NE con altura significativa de oleaje de 1 m aproximadamente.
Visibilidad	Buena

**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"> <li>• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALGENIB</li> <li>• E/P PLAYA DE LANCON</li> </ul>
Rapidez de la intervención	Inmediata una vez conocido el hecho por parte de SASEMAR, lo que se produjo aproximadamente media hora después del hundimiento.
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos por otro pesquero de la zona.

## 2.1. Otros datos

La embarcación fue regularizada en el año 2010. Los datos disponibles apuntan a que se sustituyó la embarcación original de madera por otra, de mayor eslora, de PRFV. Aunque la embarcación regularizada fue inspeccionada por la Administración Marítima, no consta fecha o astillero de construcción de la embarcación regularizada.

### 3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones del patrón ante la Capitanía Marítima y otros informes disponibles. La CIAIM no ha podido tomar declaración al patrón al estar ilocalizable. Las horas referidas son locales.



Figura 3. Punto del hundimiento

Según la declaración del patrón a las 22:00 horas aproximadamente, mientras navegaba rumbo al puerto de Carboneras, a la altura de la playa del Algarrobrico sonó la alarma de sentinas. Redujo la velocidad y abrió el tambucho del cuarto del motor. En ese momento el barco escoró hacia babor zozobrando rápidamente y finalmente se hundió.

El patrón no tuvo tiempo de activar la radiobaliza ni de realizar ninguna llamada por VHF. Los tripulantes no soltaron de forma manual la balsa salvavidas y se desconoce si se soltó la zafa hidrostática de forma automática y salió la balsa a flote.

Sobre las 22:30 horas, uno de los tripulantes alcanzó a nado el bote de luz de la E/P PLAYA DE LANCÓN, que estaba próximo, y el otro, que se encontraba agarrado a una boya, fue rescatado por el mismo pesquero.

A las 22:33 horas el CCR<sup>1</sup> Valencia recibió la llamada por VHF de la E/P PLAYA DE LANCÓN informando del rescate de los dos tripulantes y del hundimiento del pesquero ANTONIO Y ANITA en las proximidades, en posición latitud 37° 01,9' N y longitud 001° 52,0' W. La E/P PLAYA DE LANCÓN se dirigió al puerto de Carboneras con los dos tripulantes del pesquero hundido, que no requirieron atención médica.

<sup>1</sup> Centro de comunicaciones radiomarítimas

Inundación y hundimiento del pesquero ANTONIO Y ANITA a 3 millas al nornoreste del puerto de Carboneras (Almería), el 1 de octubre de 2015

---

Más tarde el CCS<sup>2</sup> Almería contactó con el patrón de la E/P ANTONIO Y ANITA para confirmar el estado de salud de los tripulantes.

La embarcación tenía a bordo 300 l de gasoil.

A las 8:11 horas del día 2 de octubre la E/S SALVAMAR ALGENIB salió de su puerto base alcanzando el punto de hundimiento a las 08:56 horas, sin observar ningún resto a flote. No se localizó la balsa salvavidas. No se recibió ninguna señal procedente de la radiobaliza satelitaria del pesquero, que tampoco se encontró.

#### 4. ANÁLISIS

Según la declaración del patrón ante Capitanía Marítima, y debido a que se activó la alarma de sentinas, el hundimiento se produjo por la inundación del espacio de máquinas, de manera que la zozobra fue tan rápida que no permitió a los tripulantes activar la radiobaliza, desplegar la balsa salvavidas ni llamar por VHF.

Ninguno de los tripulantes vio el origen de la inundación. Dado que se produjo la pérdida total de la embarcación y ésta no pudo recuperarse se desconocen los motivos de la inundación. Del análisis de otras inundaciones sufridas por pesqueros de pequeña eslora se conoce que las causas más frecuentes de inundación son las siguientes:

- Golpe contra un objeto flotante o semisumergido. El patrón no refiere ningún golpe previo a la inundación, de la que fue consciente al escuchar la alarma de alto nivel de agua en la sentina.
- Rotura de algún componente o tubería del servicio de agua de mar: La rotura de algún elemento del servicio de agua de mar da lugar a una inundación progresiva. Según refiere el patrón, el pesquero zozobró muy rápidamente, por lo que cuando se detectó el agua en el cuarto del motor debía haber una cantidad significativa, como para formar una carena líquida con influencia negativa en la estabilidad de la embarcación.
- Fallo estructural: En pesqueros de madera algunos accidentes han sido debidos al desprendimiento de tablas por un mal estado de la madera o su clavazón que no ha sido detectado. En pesqueros de acero se pueden producir fenómenos de corrosión local. No obstante, en pesqueros de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) no son comunes los fallos estructurales por deterioro del material del casco. Además, el pesquero había sido inspeccionado en seco apenas un mes antes de su accidente, encontrándose su casco en estado satisfactorio.

Con la información disponible, no es posible establecer la causa de la vía de agua que dio lugar al hundimiento del pesquero.

##### 4.1. Equipos de achique y de salvamento de la embarcación

De acuerdo con el certificado de conformidad, la embarcación estaba provista de una bomba centrífuga de accionamiento eléctrico para el servicio de achique y contraincendios, sin que

---

<sup>2</sup> Centro de coordinación de salvamento

Inundación y hundimiento del pesquero ANTONIO Y ANITA a 3 millas al noreste del puerto de Carboneras (Almería), el 1 de octubre de 2015

---

consten más datos de la misma. La instalación eléctrica a bordo era de 12V de corriente continua.

La embarcación también debía llevar los siguientes equipos de salvamento:

- Una balsa salvavidas con zafa hidrostática.
- Chalecos salvavidas de trabajo.
- Radiobaliza satelitaria SIMRAD EG50 AUTO, equipada con GPS y con zafa hidrostática.

Todos estos elementos habían sido inspeccionados en el 2015, encontrándose en estado satisfactorio.

## 5. CONCLUSIONES

La embarcación zozobró por su precaria estabilidad causada, probablemente, por una incorrecta distribución de pesos a bordo, y por el efecto de las superficies libres del agua embarcada en el cuarto del motor. Se desconocen las causas de la entrada del agua en el cuarto del motor, siendo lo más probable la rotura de una tubería de refrigeración del motor.

Se desconocen los motivos por los que la balsa salvavidas y la radiobaliza satelitaria no se activaron tras el hundimiento.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

## 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

En caso de hundimiento rápido en el que no hay tiempo para desplegar los dispositivos de salvamento es esencial que dichos dispositivos estén correctamente instalados y operativos en todo momento, de manera que puedan desplegarse o activarse sin intervención de los tripulantes.

En este accidente la radiobaliza no se activó y la balsa no se desplegó, por tanto los dos tripulantes acabaron en el agua, sin que los servicios de Salvamento Marítimo recibieran ninguna señal de alerta del accidente. Estas personas salvaron su vida porque afortunadamente pudieron localizar una embarcación cercana, y nadar hasta ella. En otras circunstancias, muy probablemente ambos habrían fallecido.

Por ello, los patrones de los pesqueros deben asegurarse de que las balsas salvavidas están correctamente instaladas y pueden liberarse en caso de disponer de zafas hidrostáticas. Asimismo, es esencial que las radiobalizas satelitarias estén operativas y puedan activarse y liberarse automáticamente en caso de hundimiento.

\* \* \*