



## INFORME CIAIM-20/2014

---

### Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 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.

Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 de octubre de 2013

---



Figura 1. Embarcación LEAL



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

A las 11:20 horas del día 1 de octubre de 2013, la embarcación de pesca (E/P) LEAL, salió del puerto de Avilés para regresar a Cudillero, tras haber descargado la pesca del día.

Poco después de las 12:00 horas la embarcación embarrancó en una zona rocosa de bajos que en ese momento cubría la marea. Empezó a hacer agua y tardó pocos minutos en irse a pique.

En ese intervalo de tiempo, los tripulantes pudieron hacer una llamada por el canal de trabajo de VHF de los pesqueros de la zona, para avisar de la emergencia. También pulsaron el botón de *distress* (socorro) del dispositivo de llamada selectiva digital (LSD) del equipo de VHF. A continuación de esto, echaron la balsa al agua y saltaron a ella.

Los tripulantes fueron recogidos ilesos de la balsa salvavidas por un pesquero de la zona y trasladados a Cudillero.

La embarcación fue reflotada días después y llevada a varadero para su reparación.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 2 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 aprobado por la CIAIM en su reunión de 15 de julio de 2014 y publicado en noviembre de 2014.

\* \* \*

Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 de octubre de 2013

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	LEAL
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Gijón 3ª-GI-4-2177
Tipo	Pesquero de artes menores.
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total 9,21 m</li> <li>• Manga 2,46 m</li> <li>• Puntal 1,14 m</li> <li>• Arqueo bruto 5,16 TRB</li> <li>• Material de casco: madera</li> <li>• Propulsión: motor diésel de 30,88 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 50 % de los dos tripulantes.
Pormenores de construcción	Construida el año 1989 en Alicante.
Dotación mínima de seguridad	O bien un patrón y un mecánico (dos tripulantes); o bien un único tripulante con título de patrón-mecánico simultáneo (Según Resolución de tripulación mínima de fecha 27 de junio de 2013)

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Cudillero - Avilés - Cudillero
Tipo de viaje	Pesca local.
Información relativa a la carga	Aparejos de pesca, palangre de fondo. Aproximadamente unos 100 l de gasóleo.
Dotación	Dos tripulantes. Ambos disponían de todos los títulos y certificados 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 hundimiento
Fecha y hora	1 de octubre de 2013, 12:00 hora local
Localización	43° 35,39' N; 006° 00,80' W (aproximada)
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación de regreso a puerto, después de descargar la pesca.
Lugar a bordo	Obra viva de la embarcación, en popa-babor y

Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 de octubre de 2013

	cuaderna maestra-babor.
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 2 (4 a 6 nudos) del NW
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del W de altura significativa de oleaje inferior a 1 m.
Visibilidad	De 4000 a 6000 m
Marea	En fase creciente, altura aproximada 2,5 m

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

Organismos intervinientes	Sociedad de salvamento y seguridad marítima (SASEMAR)
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E/S<sup>1</sup> SALVAMAR CAPELLA</li> <li>• Pesqueros de la zona: E/P SIEMPRE MARIA, E/P SIEMPRE TAMAR</li> </ul>
Rapidez de la intervención	Inmediata por parte de las embarcaciones que se encontraban en las inmediaciones del lugar del accidente.
Medidas adoptadas	Movilización de embarcaciones y coordinación con los pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

\* \* \*

<sup>1</sup> E/S: embarcación de salvamento

Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 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 relatadas son locales.

Aproximadamente a las 04:30 horas de la madrugada del día 1 de octubre de 2013 la E/P LEAL salió del puerto de Cudillero, con dos tripulantes a bordo, para realizar las faenas de pesca del día. Al finalizar descargaron las capturas en el puerto de Avilés. A las 11:20 horas, salieron del puerto de Avilés para regresar a Cudillero.

Poco después de las 12:00 horas, navegando a una velocidad de 7 nudos, la embarcación embarrancó en una zona rocosa de bajos muy cercana a la costa, que en ese momento se encontraba cubierta por la proximidad de la pleamar. Empezó a hacer agua y tardó unos cinco minutos en irse a pique.

En esos cinco minutos, los tripulantes pudieron hacer una llamada por el canal 71 de VHF, canal de trabajo de los pesqueros de la zona, para avisar de la emergencia. También pulsaron el botón de *distress* del dispositivo de LSD del equipo de VHF. A continuación, echaron la balsa al agua y saltaron a ella.

En respuesta a la llamada realizada por VHF acudieron varios pesqueros.

A las 12:16 horas el CNCS<sup>2</sup> recibió la alerta de la radiobaliza de la E/P LEAL.

A las 12:23 horas el CCS<sup>3</sup> Gijón recibió por el canal 10 de VHF una llamada de la E/P SIEMPRE MARÍA informando del accidente de la E/P LEAL, y de que sus dos tripulantes se encontraban a salvo, a bordo de una balsa salvavidas. En las cercanías del lugar del naufragio se encontraba también el B/P SIEMPRE TAMAR que acudía en su auxilio. El CCS Gijón movilizó a la E/S CAPELLA.

A las 12:30 horas la E/P SIEMPRE TAMAR informó al CCS Gijón que los dos tripulantes ya se encontraban a bordo del pesquero SIEMPRE TAMAR, en buen estado y sin necesidad de evacuación inmediata.

Los restos de la embarcación que quedaron a flote fueron recogidos por la E/P SIEMPRE TAMAR, así como la radiobaliza que se activó y salió a flote al hundirse la embarcación.

Los naufragos fueron transbordados a la E/S SALVAMAR CAPELLA. A las 13:56 horas la E/S SALVAMAR CAPELLA atracó en Cudillero donde los rescatados, sanos y salvos, desembarcaron.

No se observaron rastros de contaminación en la zona del naufragio.

No existe constancia de la recepción de la LSD proveniente de la E/P LEAL.

La E/P LEAL fue reflotada días después y llevada a varadero para su reparación.

---

<sup>2</sup> Centro Nacional de Coordinación y Salvamento, de SASEMAR.

<sup>3</sup> Centro de Coordinación y Salvamento.

## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Daños en la embarcación

La embarcación fue reflotada unos días después. Los daños se pueden ver en las fotografías de las figuras 3 y 4, que fueron tomadas el día en el que fue reflotada. El casco se abrió en la banda de babor a la altura del timón y cerca de la cuaderna maestra.



Figura 3. Daño en popa-babor



Figura 4. Daño en cuaderna maestra-babor

### 4.2. Lugar del accidente

Cuando ocurrió el accidente, la E/P LEAL iba de regreso a su puerto base, Cudillero, desde Avilés. Iba sin carga, ya que la pesca había sido descargada en Avilés, navegando a una velocidad aproximada de 7 nudos.

Las condiciones meteorológicas (véase Tabla 4) no parece que tuvieran influencia en el accidente.

El viaje entre Avilés y Cudillero era habitual, y ese día aprovecharon el regreso para ir observando las zonas en las cuales iban a pescar al día siguiente. Para ello decidieron navegar más próximos a la costa de lo normal. La zona en la que se hundió la embarcación figura en las cartas náuticas como "Morro de la Vidria".

Ese día había poco oleaje en la zona y la tripulación no advirtió en ningún momento señales de rocas próximas bajo la superficie del agua. Ello probablemente contribuyó a que se confiaran y se acercaran a la costa más de lo que sería aconsejable. Según sus declaraciones, estaban habituados a que, con mar más picada, el aspecto del movimiento del agua sobre las rocas delatara la presencia de éstas con la suficiente antelación como para evitarlas.

Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 de octubre de 2013

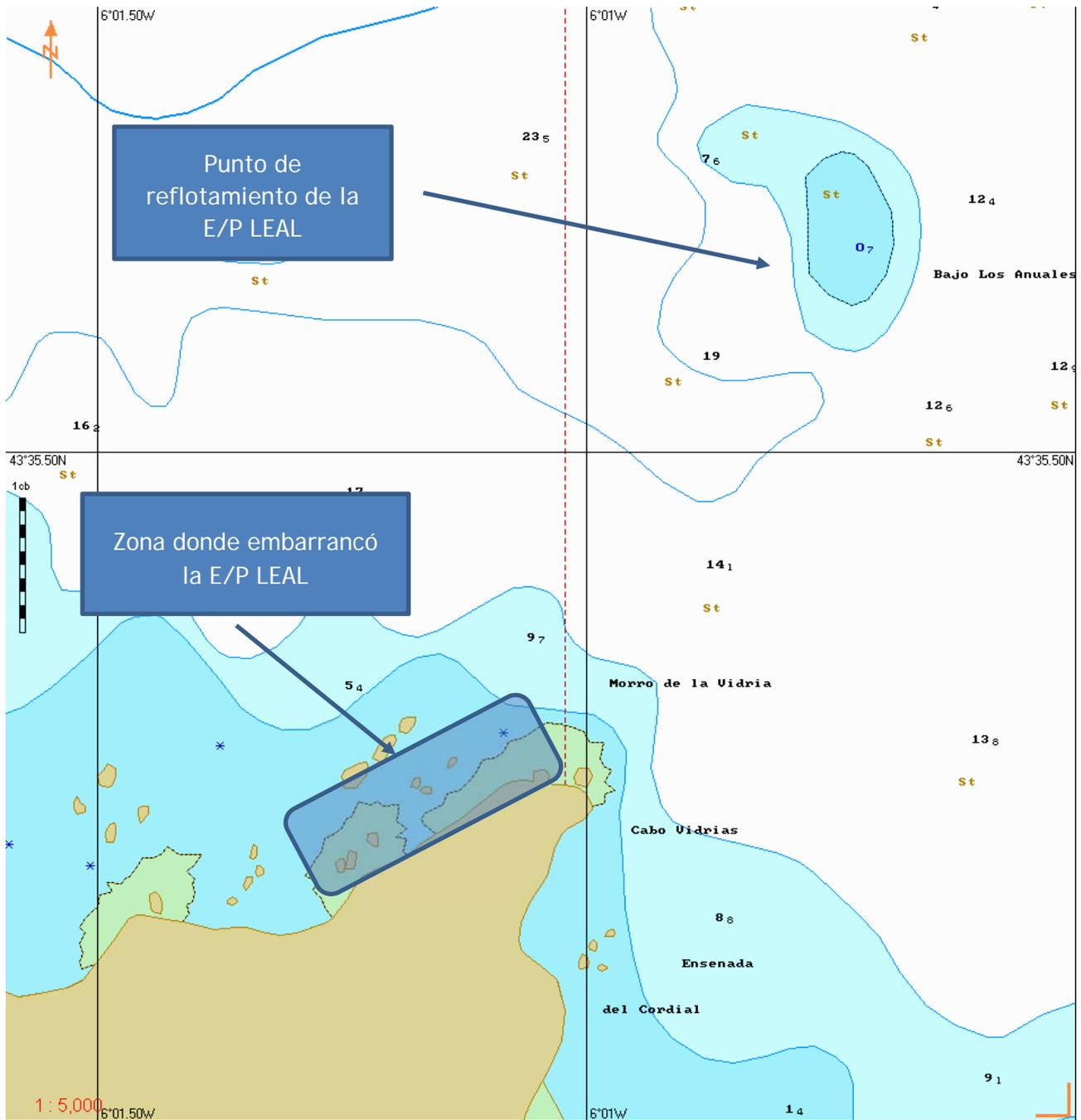


Figura 5. Zonas donde embarrancó y fue reflotada la E/P LEAL.

Según estimaciones realizadas por la CIAIM<sup>4</sup> la altura de la marea en el momento del accidente debía estar en torno a 1,2 m sobre la bajamar de ese día.

<sup>4</sup> Cálculo realizado para el puerto de Avilés, no se tuvo en cuenta la corrección por puerto patrón ni por presión atmosférica.

Embarrancada y hundimiento de la embarcación de pesca LEAL en los alrededores del Morro de la Vidria (Asturias), el 1 de octubre de 2013

---

Suponiendo un calado máximo<sup>5</sup> del barco de 80 cm, el choque y posterior naufragio de la E/P LEAL se produjo en la zona inter-mareal del Morro de Vidria, en una zona donde la roca sobre la que embarrancó, debía tener una altura de 20 a 30 cm sobre el nivel de la bajamar en mareas como la del día en que se produjo el accidente.

## 5. CONCLUSIONES

No hubo factores atmosféricos ni fallos de equipos que pudieran haber incidido en el desarrollo de los acontecimientos. Por tanto el accidente se produjo por un error del patrón al acercarse demasiado a la parte rocosa de la zona inter-mareal, motivado por un exceso de confianza.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

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

## 7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Aun conociendo perfectamente la zona de navegación y pesca, los patrones deben utilizar todos los medios de ayuda a la navegación de que dispongan, extremando la atención a la navegación en zonas de riesgos como las que encontró esta embarcación.

\* \* \*

---

<sup>5</sup> Estimación basada en la información disponible. La embarcación tenía un puntal de 1,14 m por lo que su calado sería inferior a 1 m.