



INFORME CIAIM-22/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero AURELIA MARÍA a unas 3,5 millas al N de Llanes (Asturias), el 16 de octubre 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. Embarcación de pesca AURELIA MARÍA



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 16 de octubre de 2014 la embarcación de pesca (E/P) AURELIA MARIA sufrió una inundación en el cuarto del motor. Los tripulantes lanzaron al agua y dispararon la balsa salvavidas, y solicitaron ayuda a la E/P JJ GAS que se encontraba faenando cerca.

Todos los intentos que hicieron de achicar el agua entrante con los medios de a bordo resultaban insuficientes por lo que el patrón resolvió pedir remolque a la E/P JJ GAS, con la esperanza de llegar al puerto más cercano antes de que la embarcación se hundiera.

El remolque faltó y la E/P AURELIA MARÍA se hundió a unas 3,5 millas al N de Llanes (Asturias) en la posición 43°28,8'N, 004°45,8'W, a unos 70 m de profundidad, siendo rescatados los naufragos por la E/P JJ GAS y llevados a puerto.

Según las declaraciones de ambos patrones, el accidente se produjo al engancharse en el eje propulsor una estacha flotante, causando la parada brusca del motor propulsor. La inundación se produjo por la bocina del eje propulsor.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 16 de octubre 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 16 de septiembre de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en octubre de 2015.

Para la realización de este informe se ha contado con las declaraciones del patrón de la embarcación, además de los siguientes informes y consultas realizadas:

INFORME CIAIM-22/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero AURELIA MARÍA a unas 3,5 millas al N de Llanes (Asturias), el 16 de octubre de 2014

- Informe técnico sobre la detección de una alerta COSPAS-SARSAT en el tiempo y en la zona en que se produjo el hundimiento de la E/P AURELIA MARIA, emitido por la Estación Espacial de Maspalomas (SPMCC)¹.
- Inspección de la balsa salvavidas recuperada tras el accidente, efectuada por técnicos de la Capitanía Marítima de Gijón.
- Consulta a SASEMAR sobre la existencia en el lugar y momento del accidente de cualquier radioaviso náutico sobre obstrucciones u objetos a la deriva en la zona.

No se dispone de datos AIS (*Automatic Identification System*, Sistema de Identificación Automático por sus siglas en inglés) ni de la caja azul de pesca, por no ser exigibles a las embarcaciones referidas en este informe por razón de su eslora.

* * *

¹ Esta estación actúa como Centro de Control de la Misión del sistema COSPAS_SARSAT, y se identifica como SPMCC en dicho sistema.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	AURELIA MARIA
Pabellón / registro	España / Noia (A Coruña)
Identificación	Matrícula; 3ª-CO-7-1-96 MMSI 225973720
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 10,5 m • Manga: 2,9 m • Arqueo bruto: 4,84 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel de 11,76 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de tres particulares y era explotada en cesión de uso desde 2013 por tres socios, uno de ellos parte de la propiedad. El patrón era uno de los que compartía la cesión de uso.
Construcción	Construida el año 1996 en Astilleros Iglesias Carracedo, S.L. en Rianxo (A Coruña), España
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Llanes con llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Dos tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor, con excepción del certificado del SMSSM ² exigido al patrón por el artículo 53 ³ del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, para buques de este tipo.
Documentación	El pesquero había sido despachado con la deficiencia anterior. Los certificados exigibles al pesquero estaban en vigor.

² Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

³ Operador General (COG), Operador Restringido (COR) o equivalente aprobado por la Administración.

INFORME CIAIM-22/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero AURELIA MARÍA a unas 3,5 millas al N de Llanes (Asturias), el 16 de octubre de 2014

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Daño a la embarcación, vía de agua y hundimiento
Fecha y hora	16 de octubre de 2014, 06:00 hora local (estimada)
Localización	43° 28,8' N; 004° 45,8' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia caladero
Lugar a bordo	Codaste
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 herido leve
Contaminación	No se ha detectado
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 2-3 (4 a 10 nudos) del SE
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NW con altura significativa de ola entre 2 y 3 m
Visibilidad	Visibilidad temporalmente regular por lluvia intermitente

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

Organismos intervinientes	SASEMAR y servicio 112-Asturias, tras llamada de la E/P JJ GAS
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SANT CARLES
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Seguimiento, apoyo y coordinación de acciones. Ante la cercanía del puerto, la E/P JJ GAS realizó el traslado a puerto de los naufragos, siendo escoltado por la E/S SANT CARLES. Traslado del herido a un centro hospitalario.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes. Se recuperó la balsa salvavidas. Tras dejar los naufragos en el muelle la E/P JJ GAS volvió a la zona de faena de la E/P AURELIA MARIA y recogió los aparejos (miños) que había dejado largados la embarcación hundida.

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 mañana del día 16 de octubre de 2014 la E/P AURELIA MARIA se disponía a volver al puerto de Llanes tras una primera largada de sus aparejos. A bordo se encontraban el patrón y su hijo, enrolado como marinero.

Al encontrarse a unas 5 millas al norte de Llanes, aproximadamente a las 06:00 horas de la mañana sintió un temblor muy fuerte y seguidamente se paró el motor. Pasó a popa a ver lo que sucedía, advirtiendo que una estacha gruesa, "de las usadas en marina mercante", salía de la zona de la hélice.

Tras intentar infructuosamente retirar la estacha de la hélice, en torno a las 06:30 horas, llamó a un pesquero que estaba faenando por la zona, a unas cinco millas al N, comunicando lo sucedido y solicitando remolque. Era la E/P JJ GAS, que en ese momento estaba lanzando sus artes a la mar.

Tras comunicar su situación a la E/P JJ GAS, el patrón de la E/P AURELIA MARÍA fue al cuarto del motor a ver el estado del motor propulsor, preocupado por la parada tan brusca que había sufrido. En ese momento se apercebó de que estaba entrando gran cantidad de agua, llegando a la altura de la puesta en marcha del motor, unos 50 cm sobre las planchas de la sala.

El patrón alineó y arrancó las dos bombas de achique eléctricas de que disponía la embarcación, una con una capacidad de 2000 l/hora y otra de 2500 l/hora. Ambas bombas eran insuficientes para desalojar el agua que estaba entrando en el recinto.

Seguidamente el patrón llamó a la E/P JJ GAS para indicarle que se diera la máxima prisa en llegar, ya que debido a la gran cantidad de agua existente empezó a temer que no pudieran llegar a tiempo a puerto con la embarcación a flote. Ambos tripulantes se pusieron los chalecos salvavidas y el patrón ordenó al marinero que lanzara la balsa salvavidas al agua y la disparara, como precaución por si la embarcación se iba a pique antes de que llegara el auxilio. La embarcación iba hundiéndose paulatinamente.

Al recibir esta última llamada, el patrón de la E/P JJ GAS ordenó cortar los aparejos de su embarcación y puso rumbo a la E/P AURELIA MARIA a toda máquina. Mientras procedía al lugar, trató de tranquilizar a la otra embarcación comunicándose por VHF en numerosas ocasiones.

Cuando la E/P JJ GAS llegó a donde se encontraban, su patrón notó a la E/P AURELIA MARÍA "bastante calado", dio el remolque y los remolcó hasta que, tras recorrer aproximadamente un cuarto de milla⁴, la tensión del remolque arrancó la bita del costado de estribor donde estaba hecho firme. En ese momento la embarcación "estaba ya bastante entregada, llegando el agua a tapar la mitad de la máquina".

Tras dar por segunda vez el remolque y recorrer aproximadamente una milla, la embarcación, muy hundida ya, sumergió la proa dentro del agua barriendo la cubierta y arrastrando al patrón y

⁴ 463 metros.

INFORME CIAIM-22/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero AURELIA MARÍA a unas 3,5 millas al N de Llanes (Asturias), el 16 de octubre de 2014

al marinero. En ese momento decidieron tirarse al agua para embarcar en la balsa, encontrándose con que ésta estaba desinflada. Desde el agua pudieron subir a bordo de la E/P JJ GAS con ayuda de su tripulación.

Viendo que la E/P AURELIA MARIA estaba prácticamente sumergida se procedió a picar el remolque ante el riesgo que tenía la situación para la propia E/P JJ GAS. LA E/P AURELIA MARIA se hundió en la posición 43°28,8'N, 004°45,8'W, a unos 70 m de profundidad.

A continuación se resume el contenido más relevante, a los efectos de este informe, del registro de actuaciones y comunicaciones de los servicios de SASEMAR:

07:00 La E/P JJ GAS informó al CCS⁵ Gijón de que se encontraba remolcando a la E/P AURELIA MARIA, con dos personas a bordo, y con una vía de agua. Estaban a unas 3,5 millas al NNW del puerto de Llanes, en posición 43°28,8'N, 004°45,8'W.

07:03 Se movilizó la embarcación de salvamento (E/S) SANT CARLES.

07:05 La E/P JJ GAS comunicó al CCS Gijón que había faltado el remolque.

07:23 112-Asturias informó que tenían una llamada de la E/P JJ GAS informando que tenían un naufragio a bordo con un golpe en el pecho y que estaban contactando con el servicio médico del SAMU.

07:28 112-Asturias confirmó que tenían una ambulancia movilizada y avisada a la Policía Local de Llanes. Seguidamente, CCS Gijón contactó con la E/P JJ GAS, al que confirmaron que efectivamente la E/P AURELIA MARÍA se había hundido aproximadamente en la posición del primer contacto. Tenían a bordo a los dos tripulantes, uno de ellos tenía un golpe en el pecho, de ahí la llamada al 112.

07:35 E/S SANT CARLES al costado de la E/P JJ GAS, confirmando hundimiento del pesquero. Se le indicó que debido a la poca distancia que faltaba a puerto no transbordara a los naufragos y que estos fueran llevados al puerto pesquero. Se le instruyó a que fuera al datum del accidente a inspeccionar la zona.

08:02 El patrón de la E/P JJ GAS informó al CCS Gijón que los naufragos estaban siendo desembarcados en Llanes, donde los esperaba la ambulancia.

08:08 La E/S SANT CARLES informó que se encontraba en la zona del accidente y que había recogido 2 boyas y unos boyarines, no viéndose más restos del naufragio ni contaminación alguna. La balsa fue recogida por la E/S JJ GAS.

09:10 La E/S SANT CARLES informó que se encontraba en la zona con el pesquero JJ GAS, que estaba cobrando los aparejos (miños) largados por la E/P AURELIA MARIA.

* * *

⁵ Centro de coordinación de salvamento

4. ANÁLISIS

Además de lo manifestado por el patrón de la E/P AURELIA MARIA, se cuenta con el testimonio del patrón de la embarcación que acudió en su auxilio, la E/P JJ GAS, y que tras dar remolque sin éxito, y mientras se encontraba recogiendo a los dos tripulantes del agua, observó hundirse la embarcación “de proa, dejando visible totalmente la popa, viendo la estacha enganchada, el zapatón o codaste partido, y el eje fuera”.

La CIAIM ha consultado con SASEMAR la emisión de Radioavisos náuticos que informaran de la existencia de objetos a la deriva en la zona, con resultado negativo.

La CIAIM ha preguntado al patrón si escuchó o no la alarma de sentinas, señal de que se estaba produciendo una inundación del cuarto del motor y que a todos los efectos hubiera supuesto una alerta temprana de lo que estaba sucediendo. La respuesta fue que no⁶.

No obstante, del estudio de los hechos se han encontrado dos aspectos de seguridad sobre los que es preciso reflexionar:

- 1) La comunicación de la emergencia y disparo de alertas.
- 2) Los daños en la balsa salvavidas, que provocaron su desinflado.

4.1. La comunicación de la emergencia y disparo de alertas

4.1.1. Uso del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

El patrón de la E/P AURELIA MARIA no hizo uso de los protocolos de llamadas y alertas de socorro mediante los sistemas de que disponía a bordo.

Cuando se dio cuenta de la avería que acontecía en su embarcación, el patrón llamó por VHF a la embarcación que se encontraba más cercana, cuyo patrón era conocido suyo, y que a la sazón se encontraba con el aparejo calado, la E/P JJ GAS, avisando de las dificultades que estaba atravesando. Más tarde, cuando las circunstancias empeoraron, urgió a esta embarcación a que viniera en su ayuda. En ningún momento comunicó a los servicios de rescate, por ningún medio de los disponibles a bordo⁷, de los problemas que tenía ni, posteriormente, de la urgencia de su situación y de la necesidad de socorro.

La E/P JJ GAS llegó a cortar su aparejo para acudir en ayuda de la E/P AURELIA MARIA. En estos momentos de máximo nerviosismo si cualquier cosa hubiera salido mal⁸, por ejemplo, que también se le enredara la hélice en el aparejo con que estaba trabajando o que la embarcación no se pudiera acercar por existir obstrucciones alrededor de los naufragos, la E/P JJ GAS no

⁶ Entendible por cuanto en la emergencia dicha alarma se confundiría con el resto de alarmas provocadas por la parada forzada del motor.

⁷ Llamadas de socorro, urgencia y seguridad realizadas por fonía en VHF, y alertas de socorro a través del dispositivo de Llamada Selectiva Digital de que disponía la embarcación. También existiría la posibilidad de iniciar una alerta manual con la radiobaliza satelitaria.

⁸ Una circunstancia parecida se produjo en el caso del hundimiento del B/P FICHA SEGUNDO, cuyo informe, con referencia A-10/2010, puede obtenerse en la página web de la CIAIM www.ciaim.es.

habría podido rescatar con prontitud a los naufragos, disminuyendo sus probabilidades de supervivencia.

Más adelante, con los naufragos a bordo, fue el patrón de la propia E/P JJ GAS quien comunicó el accidente a SASEMAR.

Del estudio de la documentación se desprende que el patrón no disponía de certificado alguno del SMSSM⁹ y, por tanto, podría no tener la formación necesaria para valerse en emergencias de los dispositivos que tenía a bordo. El despacho realizado a la embarcación no detectó esta carencia.

Tampoco el patrón de la E/P JJ GAS usó los procedimientos ni mecanismos del SMSSM para notificar el accidente hasta que los naufragos fueron rescatados. Es más, para la evacuación del herido que llevaban a bordo prefirió contactar con el servicio de emergencias 112 y no con SASEMAR.

4.1.2. La radiobaliza satelitaria

La radiobaliza satelitaria no disparó aparentemente señal alguna de alerta.

La embarcación llevaba una radiobaliza satelitaria COSPAS SARSAT de marca Mc MURDO, modelo G5 SMARTFIND PLUS. El certificado de revisión anual de la radiobaliza había caducado 15 días antes, el 1/10/2015. Sin embargo, las baterías instaladas caducaban en octubre de 2016.

Según su patrón, la radiobaliza estaba situada arriba, en la cubierta de abrigo, en la forma en que fue instalada de origen. Al ser preguntado si alguna vez había realizado alguna prueba del dispositivo contestó que no, que "no se atrevía".

La CIAIM ha solicitado informe a la Estación Espacial de Maspalomas acerca de si se había disparado alguna radiobaliza en el tiempo y zona objeto de este informe, siendo el resultado negativo.

Dado que no es posible acceder al pecio, la CIAIM no puede determinar las causas por las que este dispositivo no cumplió su cometido. Causas probables pueden ser: avería, estiba incorrecta, dispositivo de zafado en mal estado (por ejemplo, por encontrarse pintado¹⁰), atrapamiento de la radiobaliza dentro de las formas de la embarcación al volcar, etc.

4.2. Daños en la balsa salvavidas.

Según manifestaron los tripulantes y corroboró el patrón de la E/P JJ GAS, la balsa se encontraba desinflada cuando los naufragos abandonaron la embarcación. Debido a ello, saltaron al agua y de allí fueron rescatados por la E/P JJ GAS.

La embarcación disponía de una balsa salvavidas marca CRV, modelo QJF-U, con 6 plazas de capacidad. El certificado de reconocimiento e inspección de balsas salvavidas, de validez anual, caducaba el 18/10/2014, dos días después del accidente. La CIAIM confirmó con la estación de reconocimiento de balsas la realización de su revisión anual el día 17/10/2013.

⁹ Disponía del antiguo certificado de radiotelefonista naval restringido.

¹⁰ Extremo este descartado por el patrón.

INFORME CIAIM-22/2015

Vía de agua y posterior hundimiento del pesquero AURELIA MARÍA a unas 3,5 millas al N de Llanes (Asturias), el 16 de octubre de 2014

La CIAIM solicitó a la Capitanía Marítima de Gijón que un técnico de la Capitanía inspeccionara los restos de la balsa salvavidas y poder así determinar la causa de sus roturas. Los hallazgos de la inspección muestran "cortes limpios en ambos flotadores y localizados en la misma zona".

El marinero arrojó el contenedor de la balsa al agua y la disparó cobrando la driza según el procedimiento. Los tripulantes insisten en que la balsa se desplegó totalmente tras su disparo.

Por las conversaciones mantenidas con los tripulantes, la balsa se arrojó por barlovento (por babor, según las manifestaciones) por resultar más practicable según se encontraba la embarcación en ese momento. A continuación, una vez que supuestamente habían asegurado su medio de abandono, se desentendieron de la balsa siguiendo con los esfuerzos para achicar el agua del cuarto del motor.

Al ser arrojada por barlovento, el viento debió arrastrar la balsa sobre la embarcación. Ya que ésta se iba hundiendo gradualmente, es probable que la balsa rozara e impactara no solo con el costado sino con los aparejos que se encontraban en la cubierta, produciendo cortes en ambos flotadores. Esto podría explicar los cortes encontrados por la inspección.

Pese a resultar más practicable lanzar la balsa por barlovento, los tripulantes debieron haberla arrojado por sotavento; decisión que se puede achacar al nerviosismo del momento.

* * *

5. CONCLUSIONES

Sin posibilidad de acceder al pecio y teniendo en cuenta las declaraciones de los patrones de ambas embarcaciones, la vía de agua en el pesquero se pudo producir a través de la bocina o de la estructura circundante, al enganchar en el eje un cabo o estacha. La inundación en una extensión indeterminada pero suficiente para que el ingreso progresivo de agua no pudiera ser achicado con los medios de a bordo y que al final, produjo el hundimiento de la E/P AURELIA MARIA.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Insistir en la necesidad de que se cumplan en toda circunstancia, a todos los niveles y desde el primer momento, los procedimientos establecidos para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, con especial atención sobre la formación. A este respecto, no debe ser ajeno el procedimiento de despacho al exigir la necesaria titulación.

Si bien en este caso pudiera estar justificado el despliegue de la balsa salvavidas por barlovento por coincidir con la banda por la que está previsto realizar el abandono, se advierte de las consecuencias que tiene o puede tener tal decisión, tal y como se ejemplifica en este informe.

* * *