



INFORME CIAIM-24/2015

Embarrancada y pérdida del pesquero SAMARI en Punta de la Rubia (Asturias), el 1 de julio 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/P¹ SAMARI



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 1 de julio de 2015 la E/P SAMARI partió del puerto de Ribadeo (Asturias), con sus dos tripulantes a bordo, para pescar pulpo con nasas cerca de la costa. A las 11:00 hora local, cuando recogían las últimas nasas un golpe de mar hizo que uno de los tripulantes, el marinero, cayera al agua. El patrón se lanzó al agua y ayudó al marinero a llegar a nado a la orilla. El pesquero fue arrastrado hacia la costa y quedó destrozado como consecuencia de los impactos sufridos contra las rocas.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 2 de julio de 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 de 14 de octubre de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en noviembre de 2015.

* * *

¹ Embarcación pesquera

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	SAMARI
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3 ^a -GI-7-2-93 Número de identificación de buque: 37634
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 8,52 m • Manga: 2,63 m • Arqueo bruto: 2,98 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel 18,38 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos empresarios
Construcción	Construida el año 1993 por el Carpintero de Ribera Francisco Vega Fernandez en Luanco (Asturias), España
Dotación mínima de seguridad	1 tripulante

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Ribadeo y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas
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
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	1 de julio de 2015, 11:00 hora local
Localización	43° 33,65' N; 007° 00,7' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Recogida de las últimas nasas antes de regresar a puerto.
Lugar a bordo	Casco de la embarcación.

INFORME CIAIM-24/2015

Embarrancada y pérdida del pesquero SAMARI en Punta de la Rubia (Asturias), el 1 de julio de 2015

Daños sufridos en el buque	Pérdida de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Contaminación por gasoil que dio lugar a una mancha de entre 300 y 400 m de longitud, dispersada por la dinámica marina
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 2-3 (3 a 10 nudos) de componente E
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NW de 1,5m de altura significativa de ola
Visibilidad	Buena
Marea	Próxima a la bajamar empezando la fase creciente encontrándose el nivel del mar a 1,2m respecto a la bajamar escorada

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA
Rapidez de la intervención	Inmediata al recibir la llamada telefónica del patrón.
Medidas adoptadas	Movilización de la embarcación de salvamento.
Resultados obtenidos	Comprobación de la dispersión de la contaminación.

* * *

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

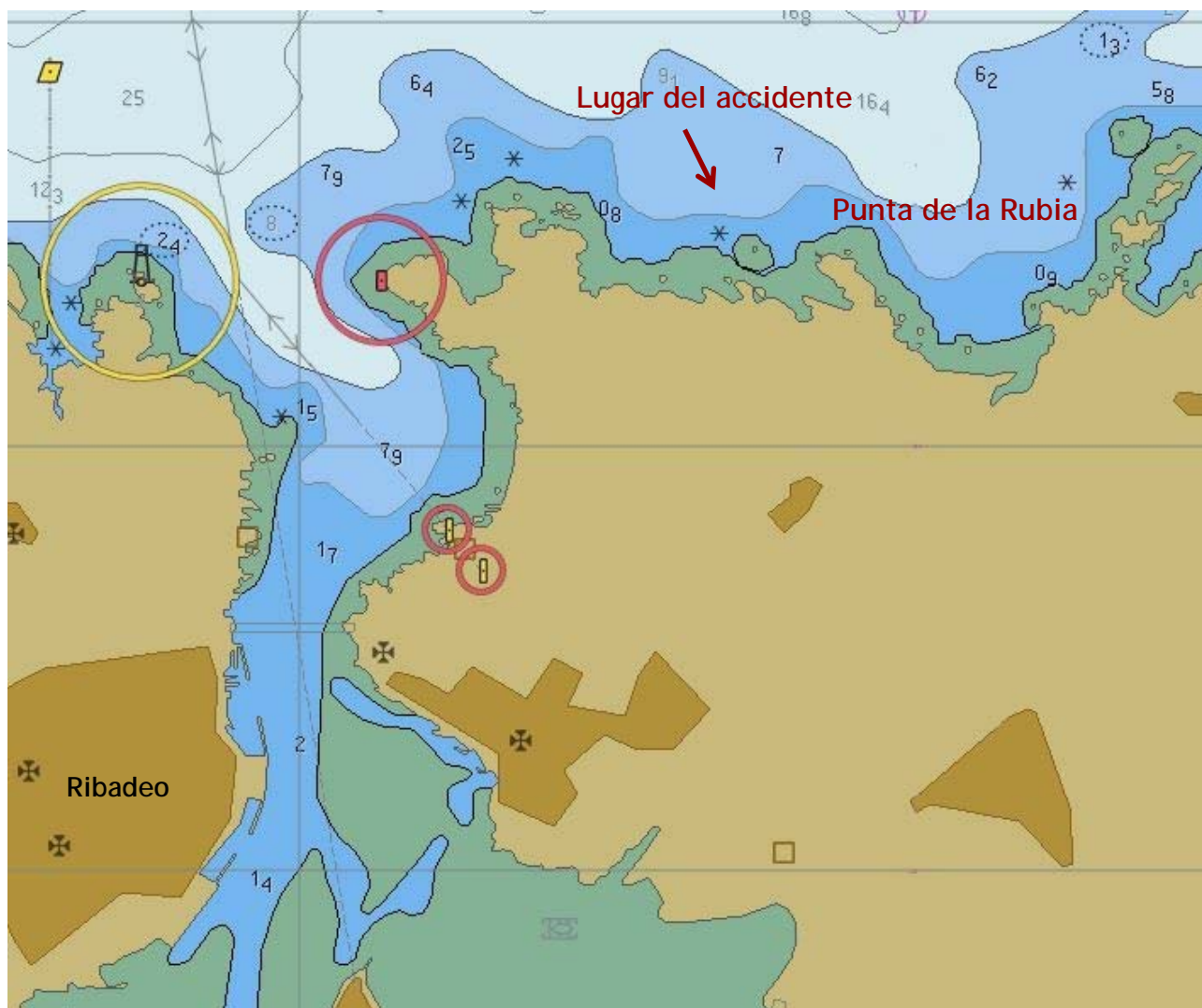


Figura 3. Lugar del accidente

El presente informe está basado en los informes y declaraciones disponibles. Los datos horarios están referidos al horario oficial de España peninsular.

El día 1 de julio de 2015 a las 08:30 horas, la E/P SAMARI salió del puerto de Ribadeo, con dos tripulantes a bordo, un patrón y un marinero, para pescar pulpo con nasas.

A las 11:00 horas, estando cerca de Punta de la Rubia, el marinero se encontraba al lado del halador en la amura de babor recogiendo las últimas nasas, mientras que el patrón estaba en el puente. Había mar de fondo incidiendo por el través de estribor. Según las declaraciones vinieron una serie de olas de mayor tamaño por el través, que al alcanzar la embarcación la balancearon, provocando la caída del marinero al mar. La embarcación tocó los bajos. El patrón abandonó el puente y picó el aparejo, para alejarla de los bajos. Observó que el marinero tenía

problemas para nadar por lo que se lanzó al agua en su auxilio. Tras quitarle las botas, nadaron unos 20 minutos hasta alcanzar la costa.

Ninguno de los dos llevaba puesto el chaleco salvavidas.

El patrón dejó al marinero en la orilla y fue a buscar ayuda. Desde una casa cercana informó del accidente a SASEMAR y a la Guardia Civil.

A las 11:45 horas, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Gijón movilizó a la E/S SALVAMAR CAPELLA.

Un informante llamó al 112 para comunicar la existencia de una mancha de contaminación de 300 a 400 m de longitud.

A las 12:52 horas, la embarcación de salvamento llegó al lugar del accidente sin observar ningún resto de contaminación.

La E/P SAMARI quedó destrozada por los impactos sufridos contra las rocas.

4. ANÁLISIS

El mar incidía en la embarcación por el costado de estribor, cuando una ola de mayor tamaño, hizo que el marinero cayera al agua mientras recogía las últimas nasas. Al estar faenando cerca de la costa, las corrientes generadas por la rotura de las olas más altas en los bajos de la zona dificultaron el gobierno de la embarcación arrastrándola contra las rocas. El patrón, aunque consiguió picar el aparejo, no pudo evitar que la embarcación golpeará contra las rocas.

Aunque en este accidente no tuvo consecuencias, hay que destacar el hecho de que ambos tripulantes no llevaran puestos los chalecos salvavidas. El marinero tenía dificultades de mantenerse a flote por encontrarse en estado de *shock* y con las ropas de agua entorpeciendo sus movimientos. El patrón se lanzó al agua y ayudó al marinero a llegar a la orilla.

5. CONCLUSIONES

El accidente se produjo como consecuencia de estar faenando el pesquero en las proximidades de la costa en condiciones marítimas adversas para embarcaciones de este porte y por la mar de fondo existente. La inadecuada percepción del riesgo de la navegación cerca de la costa en condiciones marítimas adversas parece el principal factor contribuyente del accidente, como pone de manifiesto el hecho de que ninguno de los dos tripulantes llevara un chaleco salvavidas de trabajo.

* * *

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de embarcaciones de artes menores deben de ser conscientes de los riesgos que conlleva faenar en condiciones marítimas adversas cerca de la costa en zona de rompientes.

La incidencia de las condiciones meteorológicas y marítimas en estas embarcaciones de pequeño tamaño es muy elevada, y los riesgos a que se ven sujetas se acentúan cuando, por las condiciones de mar y viento existente, se encuentran sometidas a los vaivenes de las olas rompientes que aumentan al acercarse a costa. Las corrientes generadas en su rotura y el aumento de los efectos de succión por fondo con la reducción del calado dificultan el gobierno de cualquier embarcación. Además, al faenar en las cercanías de la costa, el tiempo que se dispone para evitar la embarrancada es escaso.

En dichas condiciones, todos los tripulantes de a bordo deberían llevar puesto un chaleco salvavidas de trabajo.

* * *