

Informe técnico S-08/2011

Investigación del hundimiento del buque pesquero ALONSO OCAÑA, ocurrido el día 23 de abril de 2009 en aguas de Almería

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos graves y muy graves para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



EL ACCIDENTE



Figura 1. Localización del accidente

Todas las horas referidas en este informe son locales.

El día 23 de abril de 2009, aproximadamente a las 11:00 horas, el buque pesquero ALONSO OCAÑA salió del puerto de Adra con destino a Almería, con tres tripulantes a bordo. La razón del viaje no era la pesca sino realizar el cambio del puerto base, de Adra a Almería.

Antes de salir, mientras estaban amarrados en el puerto de Adra, la tripulación comprobó los niveles de combustible y de aceite y agua del motor.

Según las declaraciones de la tripulación, en lugar de navegar desde el puerto de Adra al puerto de Almería por la ruta más directa, se alejaron de

la costa hasta aguas con una profundidad de entre 150 y 200 m, para probar el funcionamiento de los equipos de navegación y pesca.

Alrededor de las 12:45 horas, cuando el buque se encontraba a 6,3 millas al sur de Punta de Baños, el patrón advirtió que la temperatura del motor principal estaba en torno a los 100°C, superior a la temperatura normal de funcionamiento que era de unos 80° C. Instantes después el motor empezó a perder potencia y el patrón bajó, acompañado por el mecánico, a la sala de máquinas, donde observaron que el motor estaba parado y casi cubierto por el agua. Intentaron achicar la sala de máquinas pero no lo consiguieron porque la bomba de achique proporcionaba poco caudal. El mecánico, según sus declaraciones, supuso que la falta de caudal se debía a que la aspiración de la bomba de achique estaba obstruida.

Creiendo que el buque se hundía irremisiblemente, el patrón ordenó abandonar el barco saltando a la embarcación auxiliar, mientras él accionaba el botón de Llamada Selectiva Digital (LSD) de socorro del equipo de radio. Al abandonar el buque, sus tripulantes llevaron consigo un equipo de radio VHF portátil.

A las 12:52 horas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) recibió la alerta del dispositivo de LSD del buque ALONSO OCAÑA, pero ésta no estaba completa ya que la transmisión no incluía la posición del accidente. Una vez identificado el barco mediante su MMSI (número que identifica a cada buque y que se transmite automáticamente con la LSD) se pudo conocer su puerto base. SASEMAR movilizó inmediatamente al helicóptero de salvamento HELIMER/207 y a la embarcación de salvamento SALVAMAR DENÉBOLA, para que acudieran al rescate.

El Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Málaga pudo contactar por VHF con los naufragos a las 13:00 horas. En el CCS Málaga se obtuvo de manera aproximada la posición de la em-

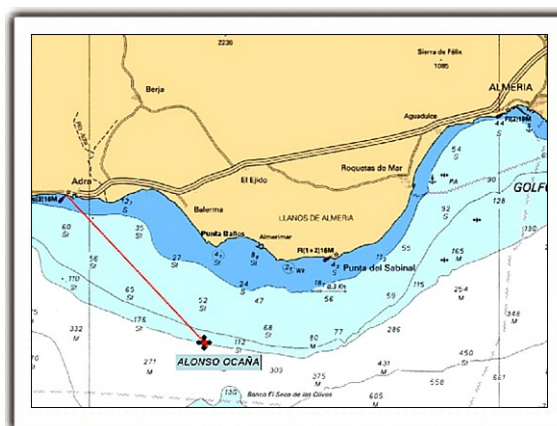


Figura 2. Punto de hundimiento



barcación auxiliar mediante triangulación de la señal emitida por el equipo de radio VHF portátil que llevaba la tripulación del buque accidentado.

A las 14:00 horas el helicóptero de salvamento HELIMER H/207 localizó la embarcación auxiliar en la posición 36° 36,5' N 002° 50,6' W. A las 14:03 horas, la SALVAMAR DENÉBOLA llegó a donde estaba la embarcación auxiliar y a las 14:06 horas rescató a los 3 tripulantes, todos ellos en buen estado.

A las 14:42 horas la SALVAMAR DENÉBOLA notificó el hundimiento del ALONSO OCAÑA en la posición 36° 35,6' N 002° 50,7' W, a una profundidad aproximada de 187 metros.

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 3. Buque pesquero ALONSO OCAÑA

El buque

El buque pesquero ALONSO OCAÑA era un buque dedicado a la pesca de cerco. Tenía una eslora total de 16,20 m y un arqueo bruto de 26,68 GT.

Fue construido en acero, en el año 1996, en ASTILLEROS LA PARRILLA S. A., en San Esteban de Pravia, Asturias. No hay constancia de que se realizara reforma alguna desde su entrega.

El buque estaba registrado a nombre de Maria del Carmen Chaves Pomares, empresaria individual que lo adquirió en el año 2007.

El puerto base fue variando, entre Adra y Almería, a lo largo de la vida del buque. Estaba despachado para realizar pesca local y tenía licencia para trabajar en el Caladero Nacional Mediterráneo.

En el momento del accidente, todavía no se había emitido el Certificado de Navegabilidad del buque, aunque a mediados de febrero de 2009 había pasado satisfactoriamente una inspección. Por tanto, el buque se encontraba despachado sobre la base de un informe de inspección en el que constaba su validez por un período de tres meses.

La tripulación

El día del accidente la tripulación la conformaban un patrón de pesca local, un mecánico de litoral y un marinero.

La tripulación era nueva en el barco. El marinero llevaba enrolado en el ALONSO OCAÑA desde poco más de un mes antes del día del accidente. El patrón y el mecánico se habían enrolado por primera vez en el ALONSO OCAÑA el día 20 de abril de 2009, tres días antes del accidente.

El cambio de la tripulación se debió, según el armador, a razones económicas ya que la tripulación existente no estaba conforme con el cambio del puerto base, de Adra a Almería, que se iba a efectuar el día del accidente, por lo que el armador contrató a una nueva tripulación.

La tripulación disponía de los títulos y certificados requeridos, en vigor, a excepción de los siguientes:

- El patrón carecía del certificado de operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
- El marinero carecía del certificado de formación básica.

Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas en el momento del rescate eran:

- Viento procedente del ENE, de entre 7 y 10 nudos, con ráfagas de 14 nudos, correspondiente a fuerza 4 de la escala Beaufort (bonancible/ brisa moderada).
- Altura del oleaje en torno a los 0,4 m, que corresponde al grado 2, marejadilla, de la escala de Douglas, con dirección de procedencia E.
- Temperatura ambiente en torno a 28° C.



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Una vez analizados los hechos ocurridos durante el accidente se considera, como hipótesis más verosímil, que la causa del hundimiento fue la inundación de la sala de máquinas producida por una vía de agua en el circuito de refrigeración del motor principal, entre la toma de mar y el intercambiador de calor. Este hecho justificaría:

- El calentamiento del motor, al no llegar agua fría al intercambiador.
- La acumulación de agua en la cámara de máquinas.
- Los tiempos del hundimiento relatados por la tripulación, coherentes con los calculados para el caso de una rotura de la tubería que une la toma de mar y el intercambiador de calor.

La compañía de seguros en la que estaba asegurado el B/P ALONSO OCAÑA intentó reflotarlo, pero no lo consiguió debido a la profundidad a la que se encontraba hundido. Al no haberse podido inspeccionar el buque después del accidente los datos disponibles son escasos y poco concluyentes, por lo que esta Comisión sostiene como hipótesis de lo sucedido, la anteriormente expuesta por ser la más acorde con lo relatado por la tripulación.

Se considera relevante destacar que:

- El circuito de refrigeración estaba hecho con tubería de acero, excepto las uniones al motor principal que eran de goma armada con lona, por lo que la rotura del circuito no era muy verosímil. No se han podido determinar las causas de la rotura.
- Para probar el funcionamiento de los equipos de navegación y pesca no era necesario cambiar la ruta habitual desde Adra a Almería, ni ir a aguas más profundas. El exceso de distancia recorrida por este motivo puede estimarse en 4 millas, que se tardaría en recorrer algo menos de media hora.
- El B/P ALONSO OCAÑA llevaba una alarma de nivel de sentinas, cuyo funcionamiento se había comprobado en la inspección realizada en febrero de 2009. Esta alarma era la encargada de activar la bomba de achique en caso de necesidad. Por tanto, si la alarma hubiese funcionado, tendría que haber sonado mucho antes de que el agua llegase a cubrir el motor principal. Sin embargo la tripulación no comentó en su relato de los acontecimientos que la alarma hubiese sonado.
- La última inspección realizada al buque ALONSO OCAÑA se hizo en febrero del 2009, para la renovación del Certificado de Navegabilidad y de Seguridad Radioeléctrica, no encontrando defectos reseñables excepto: "soltar las portas de desagües pegadas con la pintura", que era un defecto fácil de subsanar. El inspector propuso en su informe el despacho del barco por tres meses.
- La alerta enviada por el equipo de radio dotado con la función de LSD no estaba completa ya que la transmisión no incluía la posición geográfica del accidente. El Certificado de Seguridad Radioeléctrica se emitió en marzo de 2009 tras pasar la inspección en febrero de 2009 y en el momento de realizar la inspección, los equipos funcionaban correctamente. Como el equipo de GPS, que tenía que facilitar la posición al dispositivo de LSD, no es una antena activa, cabe pensar que éste pudo permanecer desconectado durante la navegación o que no funcionase adecuadamente.
- Se puede descartar que la tripulación estuviera fatigada, tanto física como mentalmente, ya que era una tripulación nueva y no había estado faenando ese día.



RECOMENDACIONES

A los armadores de buques de pesca:

1. Que conciencien a sus tripulaciones sobre la importancia del correcto mantenimiento de los elementos de seguridad marítima, la comprobación de las alarmas y la práctica de ejercicios de abandono, independientemente de si el tipo de pesca es local o litoral.

A la Dirección General de la Marina Mercante:

2. Que aumenten el número de inspecciones no programadas, para asegurarse de que el mantenimiento de los barcos es correcto en todo momento y no solamente de forma puntual cuando se realizan las inspecciones.
3. Que extreme los controles internos para que no se realice el despacho de buques cuyas tripulaciones no dispongan de todos los certificados requeridos.

* * *