



Informe técnico S-22/2012

Investigación de la varada del buque de pesca LA POLAR, en la playa de Frejulfe de Navia (Asturias), el día 7 de octubre de 2011

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente 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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos 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 accidentes graves y 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.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

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.



DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros elementos documentales. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Hacia las 05:10 horas el pesquero navegaba a una velocidad aproximada de 8 nudos, cuando repentinamente su motor propulsor se paró en las cercanías de la playa de Frejulfe de Navia. Según las declaraciones del patrón, la sonda en ese momento era de 15 a 17 m. El patrón bajó a la sala de máquinas para intentar solucionar el problema. Al no oír el ruido del motor, el jefe de máquinas se despertó y se dirigió también a la sala de máquinas. Comprobaron los indicadores de presión y temperatura, miraron los filtros y el decantador, purgaron el circuito de combustible y comprobaron las baterías, pero no pudieron esclarecer las causas de la parada.

Según las declaraciones del patrón y del jefe de máquinas, habían transcurrido aproximadamente 20 minutos, cuando alrededor de las 05:30 horas sintieron un fuerte golpe en el costado de babor. Rápidamente el patrón y el jefe de máquinas subieron al puente para ver lo que había sucedido. Observaron que el pesquero había embarrancado en un fondo rocoso en el extremo oeste de la playa de Frejulfe, en la posición $43^{\circ} 33,70'N$, $006^{\circ} 41,60' W$. Buscaron refugio en el puente porque la mar entraba por la popa del barco y barría la cubierta.

El patrón avisó al resto de la tripulación haciendo sonar la alarma y salió del puente para asegurarse de que los tripulantes subían a la cubierta superior y llevaban puestos los chalecos salvavidas.

Cronología de los hechos

El accidente

El día 7 de octubre de 2011, en torno a las 00:00 horas, el buque de pesca LA POLAR salió de Puerto de Vega (Asturias) con cinco tripulantes a bordo.

Navegaron hasta su caladero habitual, a 7 u 8 millas de la costa pero, al no conseguir capturas, el patrón decidió ir a otro caladero más cerca de la costa. En la ruta comprendida entre ambos caladeros la tripulación aprovechó para descansar en el camarote situado debajo de la cubierta principal, quedando de guardia únicamente el patrón al mando, que se encontraba en el puente.

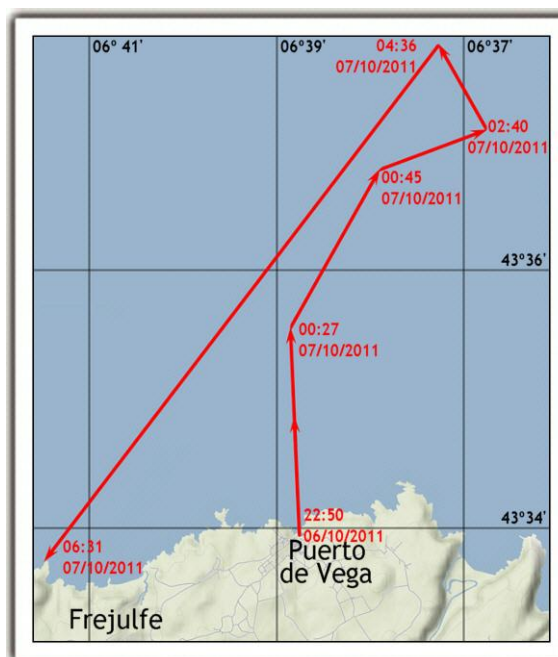


Figura 2. Trayectoria aproximada seguida por el buque LA POLAR según su caja azul



Cuando el patrón estaba ayudando a un tripulante a salir del camarote, por la escotilla que a tal efecto existía en la cubierta, un golpe de mar hizo que el patrón se resbalara y cayera sobre la brazola de la escotilla, lo que le produjo la rotura de varias costillas y perforación pulmonar. El jefe de máquinas utilizó el equipo de VHF para alertar a los pesqueros de la zona; a esta llamada contestó, entre otros, el buque pesquero ISTILLARTY.

El rescate

A las 05:37 horas, se recibió en el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de SASEMAR en Gijón una llamada por el canal 10 de VHF procedente del pesquero ISTILLARTY, en la que informaba que el pesquero LA POLAR había varado y que varios pesqueros acudían en su ayuda. El CCS movilizó a la embarcación de salvamento SALVAMAR CAPELLA y al helicóptero de salvamento HELIMER 206, ambos de SASEMAR.

La embarcación SALVAMAR CAPELLA llegó al lugar del accidente a las 06:34 horas y seis minutos más tarde lo hizo el helicóptero HELIMER 206. El buque LA POLAR estaba embarrancado en el bajo conocido como El Picón, en el extremo oeste de la playa de Frejulfe, entre Puerto de Vega y Navia, tenía la proa hacia la costa y recibía el mar por la aleta de estribor. En esos momentos la marea estaba subiendo.

Aproximadamente a las 07:09 horas, los cinco tripulantes se encontraban a bordo del helicóptero, siendo el patrón el primero en ser rescatado, por estar herido.

El helicóptero HELIMER 206 aterrizó en su base del puerto de El Musel en Gijón alrededor de las 07:32 horas, donde estaban esperando dos ambulancias. Una de ellas trasladó al patrón al hospital Central de Asturias, en Oviedo, y otra al resto de los tripulantes al hospital de Jove, en Gijón.

Alrededor de las 08:50 horas se empezó a observar contaminación en la zona del accidente. La cantidad de combustible a bordo era de unos 4000 l de gasoil. Tras valorar la situación, los bomberos consideraron que la extracción de combustible por tierra era muy complicada, por estar el barco en una zona de acantilados y ser la marea creciente.

A las 10:28 horas, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo de SASEMAR recibió la señal de activación de la radiobaliza del pesquero LA POLAR.

Hacia las 12:00 horas, el buque comenzó a moverse de su posición de embarrancamiento por efecto de la marea que estaba próxima a su estado de pleamar. La marea y el oleaje desplazaron el buque aun más hacia el interior de las rocas, girándolo hasta cambiar la banda expuesta a la mar, movimiento que se puede apreciar en la secuencia de la figura 4.

Aproximadamente a las 13:00 horas el buque se posicionó en la parte más interior de las rocas en las que había embarrancado. En esa posición recibía fuertes golpes de mar por la banda de babor que golpeaban el puente, cuya puerta estaba abierta, e inundaban el buque que se escoraba cada vez más a babor. Los pertrechos que había en la cubierta fueron barridos por la mar y esparcidos por las inmediaciones. Cuando la bajamar lo permitió algunos pescadores de Puerto de Vega colaboraron recogiendo pertrechos y equipos del buque.



Figura 3. Buque LA POLAR después del accidente

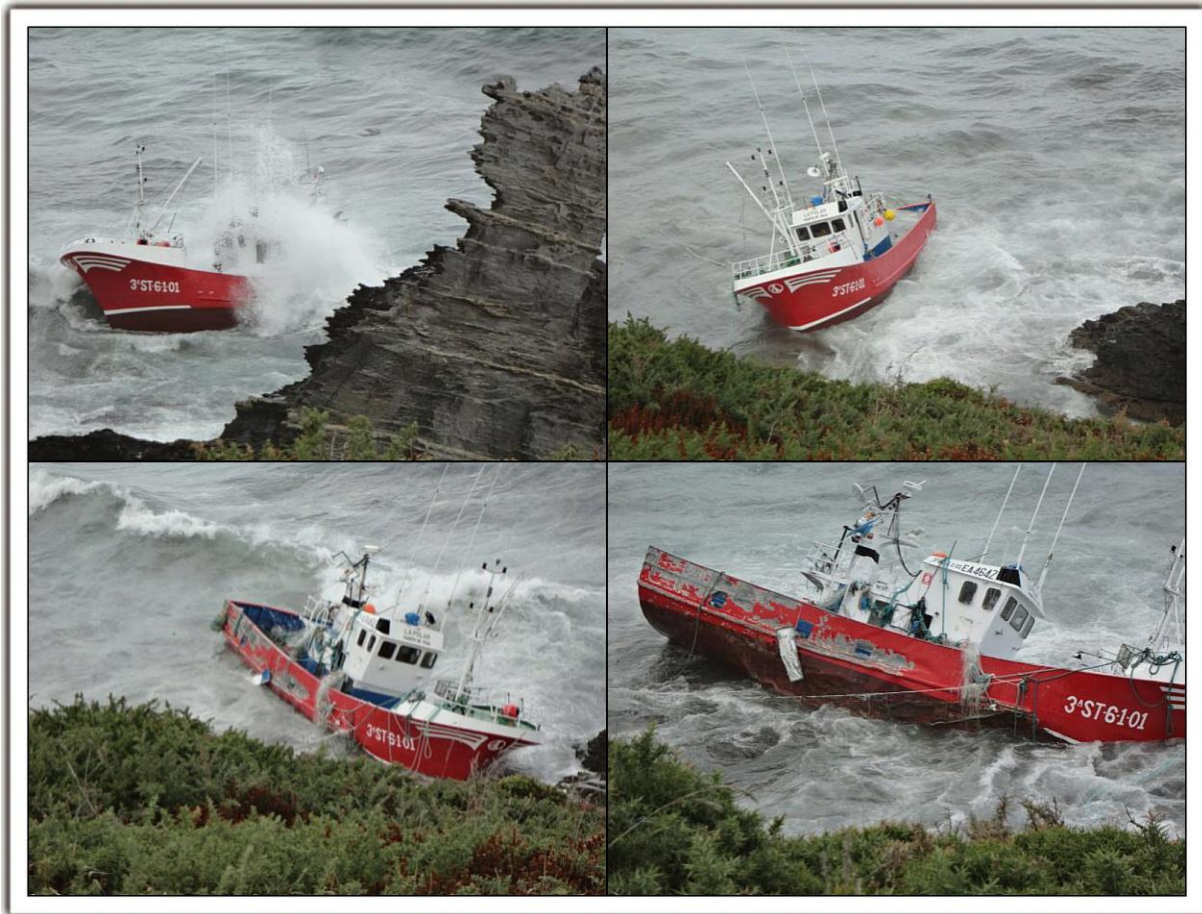


Figura 4. Secuencia del giro de la embarcación LA POLAR por efecto de la marea y el oleaje

A las 18:45 horas buceadores de la empresa ÍNDICO S.L.L. inspeccionaron el interior del pesquero. Observaron que la sala de máquinas y la bodega estaban inundadas, y que las cuadernas de estribor y el tanque de combustible estaban deformados. La unión de la cubierta con los costados del buque mostraba roturas y a lo largo del casco se apreciaban vías de agua.

Teniendo en cuenta el difícil acceso a la zona en la que estaba el buque y al estado en que éste se encontraba, no se contempló su reflotamiento. En los días siguientes al accidente se vaciaron sus tanques y el buque permaneció sobre las rocas. En las figuras 5 y 6 se puede observar el buque LA POLAR sobre las rocas dos meses después del accidente.

Detalles de la investigación

La compañía ATC Brokers & Surveyors S.L. elaboró, con fecha 10 de octubre de 2011, un informe de daños, a requerimiento de la Sociedad de Seguros Mutuos Marítimos de Vigo, que fue facilitado a la CIAIM.



El 1 de diciembre de 2011, una vez que el patrón se recuperó y fue dado de alta, un investigador de la CIAIM entrevistó al patrón y al jefe de máquinas del buque LA POLAR en la Cofradía de Pescadores de Puerto de Vega.



Figura 5. Buque LA POLAR sobre las rocas dos meses después del accidente



Figura 6. Detalle del buque LA POLAR dos meses después del accidente

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos del buque

El buque LA POLAR, cuyas características principales se representan en la tabla 1, era un buque dedicado a la pesca litoral.

Fue construido en Cudillero (Asturias) en el año 2001. En el momento del accidente era propiedad de 3 empresarios individuales, que lo adquirieron en julio de 2011, sometiéndolo a una inspección completa tanto de casco como de máquina. Uno de los propietarios era el patrón del buque en el momento del accidente.



Figura 7. Buque pesquero LA POLAR

Tabla 1. Características principales del buque

Nombre del buque	LA POLAR
País de bandera	España
Tipo	Buque de pesca litoral
Lugar de construcción	Cudillero (Asturias)
País de construcción	España
Año de construcción	2001
Astillero	Andrés Cajearo
Identificativo	EA4642
Matrícula	3ª ST-6-1-01
MMSI	224048830
Puerto base	Puerto de Vega (Asturias)
Material del casco	Acero
Eslora total	19,00 m
Eslora entre perpendiculares	15,48 m
Manga de trazado	5,40 m
Puntal de trazado	2,40 m
Nº máximo de personas a bordo	7
Dotación mínima de seguridad (navegación < 14 horas)	3
Dotación mínima de seguridad (navegación > 14 horas)	4
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	40,66
Arqueo bruto (GT)	52,49
Propulsión	Motor diesel y hélice convencional
Potencia máxima	123,53 kW

En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor.



Pormenores del viaje

El pesquero había salido de Puerto de Vega, donde tenía previsto regresar. En el momento del accidente navegaba sin pesca en ruta al caladero y su tripulación estaba formada por las 5 personas siguientes:

- 1 patrón al mando
- 1 jefe de máquinas
- 3 marineros

El buque disponía de una resolución de Tripulación Mínima de Seguridad de fecha 14 de abril de 2005, emitida por las Dirección General de la Marina Mercante, en la que se indicaba que:

- Para navegaciones inferiores a 14 horas debería llevar al menos un patrón, un jefe de máquinas y un marinero.
- Para navegaciones superiores a 14 horas la tripulación mínima debería de ser de 4 personas, estando compuesta por un patrón, un primer oficial, un jefe de máquinas y un marinero. El jefe de máquinas podía ser sustituido por un marinero si el patrón o el primer oficial disponían de la titulación suficiente para ejercer la jefatura de máquina.

Por tanto, se cumplía con la tripulación mínima exigida de 4 personas, al ser la navegación superior a 14 horas, y no se excedía la tripulación máxima permitida de 7 personas. Todos los miembros de la tripulación estaban en disposición de las titulaciones y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones.

Información relativa al accidente o incidente marítimo

El accidente del pesquero LA POLAR, ocurrido el 7 de octubre de 2011 alrededor de las 05:30 horas, se clasifica como varada y accidente grave. El buque quedó en una zona de difícil acceso no pudiendo ser recuperado. No hubo pérdidas humanas pero sí un herido grave y se vertieron al mar aproximadamente 4000 l de gasoil.

El embarrancamiento se produjo en la posición 43° 33,7' N, 006° 41,06' W. En el momento del accidente el patrón y el jefe de máquinas se encontraban en la sala de máquinas y el resto de los marineros estaban descansando en el camarote.

Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones océano-meteorológicas en el momento y lugar del accidente eran las siguientes:

Viento: Del NW con una velocidad media de 12 nudos, fuerza 4 en la escala de Beaufort.

Estado de la mar: Marejada con mar de fondo del NW y altura significativa de ola de 2 m aproximadamente.

Visibilidad: Reducida por la lluvia, entre 6 y 8 km aproximadamente.

Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

El Centro de Coordinación de Salvamento de SASEMAR en Gijón fue informado acerca del accidente del buque pesquero LA POLAR por el buque pesquero ISTILLARTY, a través del canal 10 de VHF, el día 7 de octubre de 2011 a las 05:37 horas, movilizándolo inmediatamente a la embarcación de salvamento SALVAMAR CAPELLA y al helicóptero de salvamento HELIMER 206.



La embarcación SALVAMAR CAPELLA llegó al lugar del accidente a las 06:34 horas y el helicóptero HELIMER 206 a las 06:40 horas.

Aproximadamente a las 07:09 horas, los cinco tripulantes del pesquero LA POLAR habían sido rescatados y se encontraban a bordo del helicóptero HELIMER 206. El primer tripulante rescatado fue el patrón, que estaba gravemente herido.

El helicóptero de Salvamento Marítimo aterrizó en su base alrededor de las 07:32 horas, desde donde una ambulancia trasladó al patrón al hospital Central de Asturias, en Oviedo, y otra al resto de los tripulantes al hospital de Jove, en Gijón.

En la zona del accidente, alrededor de las 08:50 horas se empezó a observar contaminación. La cantidad de combustible a bordo era de unos 4000 l de gasoil. Tras valorar la situación, los bomberos, consideraron que la extracción de combustible por tierra era muy complicada, por estar el barco en una zona de acantilados y ser la marea creciente. En los días siguientes al accidente una embarcación de SASEMAR accedió a la zona para vaciar los tanques de combustible del buque siniestrado, pero en su interior ya no quedaba nada de gasoil.

Tras analizar el difícil acceso a la zona del naufragio y los daños observados, la compañía que tenía asegurado el buque descartó su rebotamiento y posterior reparación.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Causas del accidente

La varada del buque de pesca LA POLAR se produjo como consecuencia de la parada del motor y de una falta de vigilancia en el puente, al no encontrarse ningún tripulante en el mismo cuando se produjo el accidente. No se valoraron de forma conveniente los peligros externos existentes, las condiciones meteorológicas y marítimas, las condiciones de visibilidad y la proximidad a la costa, dejando el barco a la deriva, sin fondear y sin ningún tripulante de guardia en el puente.

En el momento del accidente había marejada y fuerza de viento 4 en la escala de Beaufort. La mar y el viento arrastraron al pesquero hacia las rocas, en las que embarrancó.

La tripulación no ha podido concretar las causas técnicas de la parada repentina del motor propulsor en su navegación al caladero, a pesar de que nada más producirse ésta el patrón y el jefe de máquinas bajaron a la sala de máquinas a intentar arrancarlo.

Esta Comisión no ha podido tener acceso al buque después del accidente, por estar parte del mismo inundado y encallado en una zona de acantilados de difícil acceso. Por tanto, tras haber analizado toda la información de que se dispone, esta Comisión no ha podido determinar las causas técnicas de la parada repentina del motor del pesquero, que se pudo deber tanto a un fallo mecánico del motor propulsor como a que la hélice se hubiese quedado atorada, por múltiples causas o circunstancias, impidiendo el giro del motor.

La voz de alarma la dio el jefe de máquinas porque el patrón estaba herido. El jefe de máquinas se puso en contacto con otros barcos pesqueros utilizando el equipo de VHF, siendo estos los que alertaron al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de SASEMAR en Gijón.

Factor humano

En este accidente se produjo el siguiente suceso relacionado con el factor humano:

- El patrón y el jefe de máquinas para intentar solucionar el problema lo más rápidamente posible, bajaron a la sala de máquinas, quedando el pesquero sin personal de guardia en el puente y a la deriva. El Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar establece, en su regla 5, que todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva. El patrón conocía esta regla pero abandonó el puente, creyendo que solucionaría el problema con rapidez.

Este hecho se clasifica de acuerdo con el modelo GEMS (*Generic Error Modeling System*) como una transgresión de rutina. Las causas subyacentes a esta transgresión son:

- De tipo individual, relacionadas con una inadecuada percepción del riesgo.
- De tipo individual, relacionadas con un juicio erróneo de la posición en la que se encontraban respecto a la costa y el tiempo que tardarían en llegar a la costa con las condiciones océano-meteorológicas existentes.
- De tipo individual, relacionadas con una excesiva confianza en la capacidad para resolver el problema que existía con la máquina.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio del accidente del buque de pesca LA POLAR, el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos propone las siguientes recomendaciones de seguridad para evitar que ocurran accidentes similares:

- A las cofradías de pescadores:
 1. Que realicen campañas preventivas en las que se alerte a las tripulaciones sobre los peligros de dejar desatendido el puente de gobierno, la importancia del fondeo del buque cuando exista peligro de ser arrastrados hacia la costa por el mar y el viento.

* * *