



Informe técnico S-42/2013

Vuelco de la embarcación HERMANOS POLA frente a la playa de Xagó (Asturias), el 22 de abril de 2013, con resultado de fallecimiento de un tripulante

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 documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El día 22 de abril de 2013 a las 07:15 horas, la embarcación de pesca (E/P) HERMANOS POLA, partió del puerto de Avilés para recoger los miños¹ calados el día anterior entre la playa de Xagó y Cabo Negro. A bordo del pesquero iban el patrón y un marinero.

Viraron las dos primeras tandas de miños caladas de Oeste a Este. Por último, se dirigieron a recoger la tercera tanda de miños situada paralelamente a la playa de Xagó. Siguiendo el mismo procedimiento, recogieron una de las boyas y comenzaron el virado del aparejo. El pesquero avanzaba con poca máquina. El patrón viraba el arte mientras que el marinero extraía el pescado de las redes, que venían enredadas al haber algo de resaca.

de las redes, que venían enredadas al haber algo de resaca.

A las 12:36 horas, cuando ya estaban a bordo la mitad de los miños de la última tanda, el patrón observó a pocos metros una ola inusualmente alta. El patrón dio un grito al marinero para que se ocupara del guiado de la red a bordo, mientras que él se dirigía al puente para aumentar la velocidad del pesquero y situarlo proa a la ola. El patrón se disponía a entrar en el puente cuando la ola impactó contra el costado de estribor de la embarcación, provocando una gran escora a babor y el embarque de gran cantidad de agua que originó el vuelco del pesquero. El marinero cayó al mar el patrón fue empujado por la ola al interior del puente, del que tuvo que salir buceando tras el vuelco. Ninguno de los dos llevaba puesto el chaleco salvavidas.

Unas personas que se hallaban en la orilla, al advertir lo ocurrido, llamaron al Centro de Coordinación de emergencias 112 Asturias, quienes movilizaron a los equipos de rescate para que acudieran en ayuda de los naufragos. A las 12:38 horas, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) recibió la señal de la radiobaliza del pesquero, en la posición 43° 36,47' N y 005° 55,20' W.

El patrón consiguió salir buceando a la superficie y agarrarse a la embarcación que se encontraba quilla al sol. Seguidamente, comenzó a buscar a su compañero, encontrándolo minutos más tarde, flotando inconsciente y boca abajo. El patrón le dio la vuelta, y le arrastró a nado hasta la orilla.

A las 12:56 horas, los naufragos llegaron a la playa de Xagó, donde fueron atendidos por los servicios de emergencia y posteriormente trasladados al hospital. El patrón presentaba síntomas de hipotermia. El marinero falleció días más tarde en el hospital por las consecuencias del ahogamiento.

La embarcación quedó destrozada por los golpes de mar, sin posibilidad de ser recuperada. No se registró contaminación.

¹ Miño: arte de enmalle fijo al fondo formado por paños de red de forma rectangular, constituido por una o varias piezas unidas entre sí y caladas verticalmente



DATOS OBJETIVOS



Figura 2. E/P HERMANOS POLA

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	HERMANOS POLA
País de bandera	España
Tipo	Embarcación de pesca
Lugar de construcción	Astillero Guillermo Fernández García en Castropol (Asturias)
País de construcción	España
Año de construcción	1994
Propietario	En el momento del accidente la embarcación era propiedad de un empresario individual, quién además ejercía la explotación comercial del pesquero como armador
Matrícula	3ª GI-8-3-94
Puerto base	Gijón
Material del casco	Madera
Eslora total	9,5 m
Manga	2,8 m
Puntal	0,9 m
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	5,57
Arqueo bruto (GT)	3,52
Propulsión	Motor diésel con hélice convencional
Potencia máxima	18,38 kW
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes (1 patrón-mecánico simultáneo y 1 marinero)



Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida	Avilés
Puertos de escala	No aplicable
Puerto de llegada	Llegada prevista a Avilés
Tipo de viaje	Pesca local
Carga	Pesca del día
Dotación	2 tripulantes (1 patrón -mecánico simultaneo, 1 marinero). Ambos contaban con las titulaciones y certificados de especialidad exigibles.
Documentación	La embarcación estaba correctamente despachada y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente	Vuelco	
Clasificación	Muy grave	
Fecha	22 de abril de 2013	
Hora	12:36 hora local	
Localización del accidente	43° 36,47' N; 5° 55,20' W	
Entorno exterior	Viento	Viento del WNW con fuerza Beaufort 3 (7 a 10 nudos)
	Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NW con altura significativa de ola superior a 2 m y periodo medio de 10,5 s
	Visibilidad	Sin restricciones
Operación de la embarcación	Virando el arte de pesca	
Consecuencias	Un tripulante fallecido. Pérdida de la embarcación	

Tabla 4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Emergencias del 112 Asturias, SASEMAR, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Capitanías Marítimas de Avilés y Gijón, Prácticos de Avilés
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • H/S² HELIMER 203, de SASEMAR • Helicóptero de Bomberos del Principado, • Lancha de prácticos de Avilés, • Patrullera RIO NALON, de la Guardia Civil • E/S³ SALVAMAR CAPELLA, de SASEMAR • UVI⁴ móvil, del servicio 112 Asturias
Rapidez de reacción	Inmediata
Medidas adoptadas	Inspección de los restos y búsqueda de la radiobaliza. Atención y cuidado de los naufragos y su traslado al hospital
Resultados obtenidos	Recuperación de la radiobaliza y de algunas pertenencias de los naufragos

² H/S: Helicóptero de salvamento³ E/S: Embarcación de salvamento⁴ UVI: Unidad de vigilancia intensiva



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Condiciones marítimas y meteorológicas

Para el estudio de las causas del accidente se encargó al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) un informe de las condiciones meteorológicas y marítimas en el accidente. Las siguientes conclusiones se han extraído de ese informe:

- El nivel del mar en el periodo temporal próximo al vuelco se encontraba en fase creciente, próximo al nivel medio de la onda de marea de ese día, y era de aproximadamente de 2,9 m.
- Los valores de altura de ola significativa (entre 2,0 y 3,0 m), y periodo de pico (en torno a 15,0 s) existentes en el transcurso del accidente son característicos de un mar de fondo que al propagarse por zonas de poco calado, con incidencia normal a la topografía marina, como ocurría el día del accidente en la zona por donde transcurrió la navegación, experimentan un fuerte asomeramiento que reduce la longitud de onda provocando un paulatino incremento del peralte de las olas. A medida que la profundidad disminuye, y antes de alcanzar el punto de rotura, las olas pierden su simetría con respecto al nivel medio, presentando crestas más pronunciadas y cortas y senos menos profundos y más largos que los correspondientes a la onda sinusoidal produciéndose una asimetría de las olas, que, para esta clase de embarcaciones son altamente peligrosas.
- La evolución del estado de la mar y del campo de viento hasta el instante del accidente, es congruente con las declaraciones del tripulante en las que manifestaba que en la zona por donde navegaban el oleaje no rompía, aunque sí lo hacía en zonas próximas, y el estado de la mar, que al comienzo de la ruta no era excesivamente adverso, fue empeorando sorprendiendo a la tripulación, impidiendo su gobierno y provocando el vuelco de la embarcación.

Operaciones a bordo durante el accidente

El virado del último tramo del arte se realizó con mar de través, lo que supuso un mayor riesgo de pérdida de estabilidad para una embarcación de pequeño porte cuando las condiciones marítimas son adversas y se opera en zonas de poco fondo. El pesquero navegaba con el piloto automático, al estar los dos tripulantes de la embarcación realizando labores de pesca, por lo que el patrón no tuvo tiempo a variar el rumbo de la embarcación cuando observó que se acercaba una ola de mayor altura que las demás.

En el momento del accidente los tripulantes no llevaban puestos los chalecos salvavidas.



Figura 3. Restos de la E/P HERMANOS POLA

La balsa salvavidas, estaba ubicada en la parte superior de la caseta del puente (Figura 3) y no hubo tiempo de desplegarla cuando el pesquero se perdió.

Conclusiones

El vuelco y posterior hundimiento de la E/P HERMANOS POLA, fue debido a una pérdida de estabilidad del pesquero cuando estaban virando el aparejo de pesca por el costado de babor en una zona con profundidad entre 5 y 10 m, mientras que el oleaje les impactaba por el costado de estribor.

Contribuyeron al accidente y sus consecuencias los siguientes eventos:

- La decisión de faenar con mar de fondo de través en una zona de escasa profundidad donde la mar de fondo incidente incrementa su escarpadura.
- El hecho de que el patrón se concentrara en las tareas de pesca descuidando la navegación.
- El hecho de no llevar puestos los chalecos salvavidas de trabajo.

Como factores subyacentes a este accidente se pueden apuntar los siguientes:

- Falta de percepción del riesgo de faenar en zonas con condiciones meteorológicas y marítimas adversas descuidando la navegación.
- Insuficiente número de tripulantes a bordo.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio del vuelco de la E/P HERMANOS POLA la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos formula las siguientes recomendaciones de seguridad:

A la Dirección General de la Marina Mercante:

1. Que promueva la modificación del RD 543/2007 para que el uso del chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático sea obligatorio en todo momento para las personas que están trabajando en cubierta.

Al armador del pesquero:

2. Que, cuando el pesquero faene en las cercanías de la costa en condiciones marítimas adversas, incorpore a bordo la tripulación suficiente para poder realizar las faenas de pesca sin que el patrón descuide la navegación.

* * *