

## Informe técnico S-29/2013

# Colisión y hundimiento del pesquero SIEMPRE REINARE a 3,5 millas al Nordeste de la isla de Deva (Asturias) el 28 de marzo de 2013

### 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 acciden-



## 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 28 de marzo de 2013 a las 10:00 horas, la embarcación de pesca (E/P) SIEMPRE REINARE salió del puerto de Avilés con dos tripulantes a bordo en dirección a sus caladeros de pesca habituales frente a la Isla de Deva, en Asturias.

Poco antes de las 11:00 horas, todavía en ruta y navegando a unos 6 o 7 nudos, los tripulantes notaron un fuerte golpe en la quilla que hizo escorar la embarcación a estribor, adrizándose después y continuando su marcha. Al notar el golpe los tripulantes se dirigieron al tambucho de proa para acceder al interior de la embarcación, comprobando que había entrado agua.

Acto seguido comprobaron el compartimento del motor advirtiéndole que se encontraba inundado. No vieron de donde procedía el agua. No pudieron acceder a la popa del compartimento para comprobar si había vía de agua en esa zona por la poca altura libre del compartimento del motor a popa (alrededor de 60 cm) y por estar situados los depósitos de combustible también a popa, uno a cada banda.

La alarma de alto nivel de sentina se disparó y las dos bombas de achique de sentina automáticas de que disponía la embarcación arrancaron y comenzaron a achicar. Según las declaraciones, el segundo patrón dispuso la bomba de baldeo, achique y contra incendios (C.I.) para que también achicara del interior de la embarcación, pero la cantidad de agua que entraba era mayor que la que podían achicar conjuntamente las tres bombas. Cuando el nivel del agua causó la parada del motor principal, la bomba de baldeo, achique y C.I. dejó de funcionar.

Los tripulantes lanzaron la balsa salvavidas y realizaron una llamada de socorro por VHF.

A las 11:01 horas el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Gijón escuchó a través del canal 16 de VHF a la E/P SIEMPRE REINARE emitir un MAYDAY informando de que la embarcación se estaba hundiendo y que procedían a largar la balsa salvavidas.

A las 11:02 horas el CCS Gijón movilizó al H/S HELIMER 203.

A las 11:04 horas el CCS Gijón comunicó el suceso a las embarcaciones de la zona.

A las 11:32 horas el H/S HELIMER 203 tuvo a bordo a los dos tripulantes ilesos y procedió al puerto de El Musel en Gijón.

A las 11:34 horas la E/P SIEMPRE CAMPOEDER informó del hundimiento de la E/P SIEMPRE REINARE, recogiendo la balsa salvavidas y un aro. La embarcación se hundió en la posición 43° 38,98' N; 005° 59,66' W a 65 m de profundidad.

A las 12:35 horas la E/S SALVAMAR CAPELLA se encontraba en la zona recogiendo los restos del naufragio. No se observaron restos de contaminación por hidrocarburos.

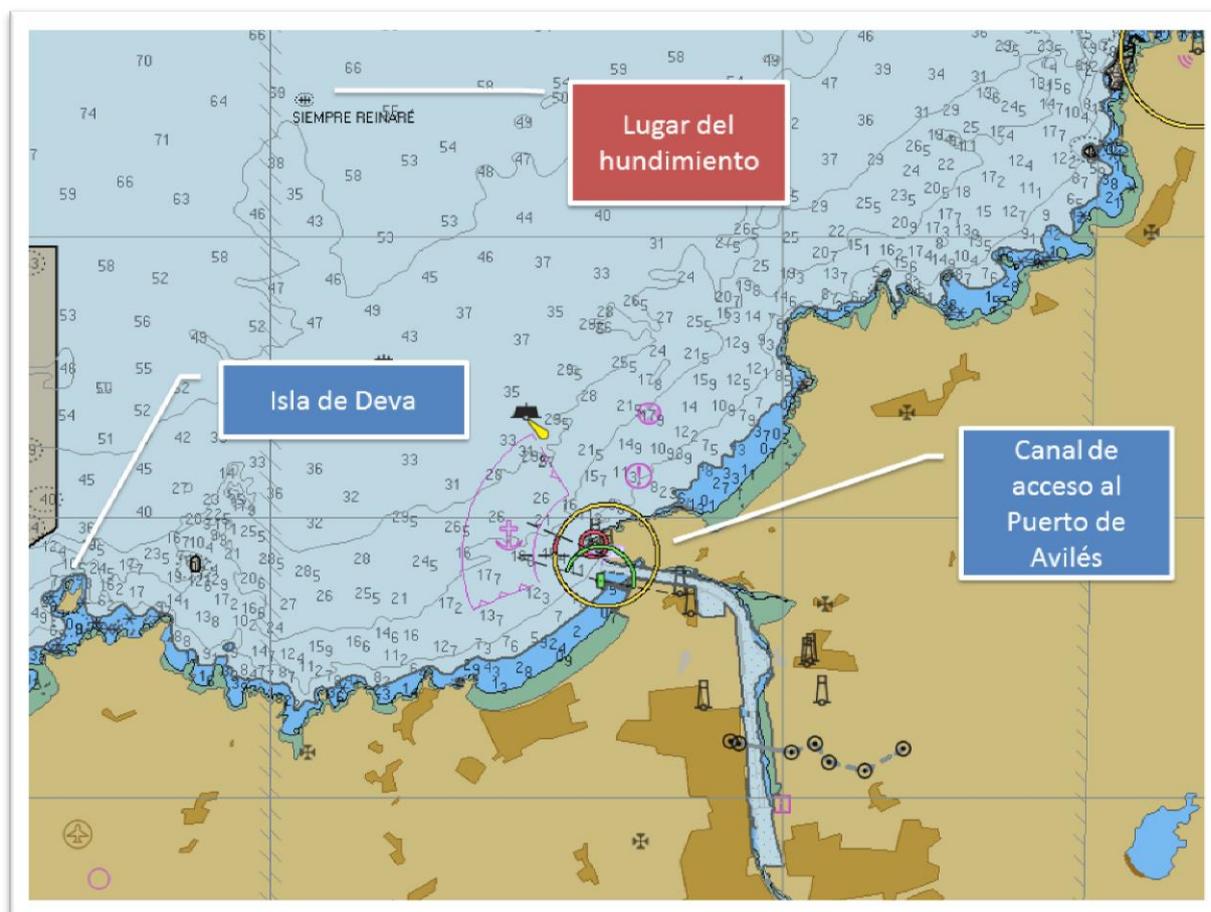


Figura 2. Zona del accidente

### Detalles de la investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 28 de marzo 2013. 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 en su reunión de 16 de abril de 2013.

El presente informe fue aprobado por la CIAIM en su reunión de 15 de octubre de 2013 y publicado en noviembre de 2013.

Para la realización del informe se ha contado con la siguiente documentación:

- Protesta de averías.
- Informe de los hechos realizado por la Capitanía Marítima de Avilés.
- Informe de actuaciones de emergencia de SASEMAR.
- Informe de la compañía aseguradora.
- Datos de la embarcación y de sus tripulaciones, obrantes en bases de datos y registros de la Dirección General de la Marina Mercante.
- Proyecto de construcción de la embarcación.
- Noticias de prensa

\* \* \*



## DATOS OBJETIVOS



Figura 3. E/P RIEMPRE REINARÉ

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	SIEMPRE REINARÉ
País de bandera	España
Tipo	Embarcación de pesca de artes menores
Lugar de construcción	Rianxo (A Coruña)
Astillero	Astilleros Iglesias Carracedo S.L.
País de construcción	España
Año de construcción	2002
Matrícula	3ª -GI-4-3-02
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de uno de sus tripulantes y su esposa (Registro de bienes muebles de Gijón)
Material del casco	Madera
Eslora total	8 m
Manga	2,58 m
Arqueo bruto (GT)	2,61
Propulsión	Motor diésel
Potencia máxima	36,03 kW
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: Patrón de pesca local o mecánico de litoral y marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Avilés, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Carga	Capturas y aparejos
Dotación	Dos tripulantes (patrón-mecánico simultáneo, y segundo patrón). Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor



**Tabla 3. Información relativa al suceso**

Tipo de accidente o incidente	Colisión contra un objeto
Fecha y hora	28 de marzo de 2013, 11:00 hora local
Localización	43° 38,98' N; 005° 59,66' W
Operaciones de la embarcación y tramo del viaje	En navegación hacia el caladero
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco debajo de la línea de flotación
Daños sufridos en la embarcación	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos a la embarcación	No
Otros daños personales	No

**Tabla 4. Condiciones meteorológicas y marítimas**

Viento	Beaufort fuerza 2 (4 a 6 nudos)
Oleaje	Marejadilla
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	H/S HELIMER 203 Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de la balsa salvavidas y un aro salvavidas

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### Naturaleza del golpe

Tras el golpe, la embarcación escoró unos grados a estribor recuperando al momento su posición adrizada y siguió su marcha. Esto parece indicar que la embarcación golpeó contra un objeto que se encontraba flotando entre aguas. La tripulación en ningún momento vio objeto alguno.

La CIAIM ha indagado si se produjeron alertas o avisos referentes a objetos flotantes peligrosos para la navegación, echazones, pérdidas de contenedores, etc. para la zona y fecha del accidente. No se produjeron alertas o avisos. Tampoco los tripulantes del helicóptero que efectuó el salvamento, ni los de la embarcación que llegó posteriormente a la zona para controlar la posible contaminación, advirtieron la presencia de objetos flotantes que pudieran haber causado el accidente.

El pecio no ha sido recuperado por lo que no existen elementos suficientes que permitan formular hipótesis sobre el origen del golpe que dio lugar a la inundación.

### Magnitud de la vía de agua

La alarma de la sentina así como el sistema de achique funcionaron correctamente. La embarcación disponía de dos bombas automáticas de achique, que junto con la bomba de baldeo no eran capaces de contener la inundación.

Según el proyecto de construcción la embarcación disponía de una bomba centrífuga, autocebada, para achique, baldeo y C.I. accionada por una toma de fuerza desde el motor principal, capaz de proporcionar un caudal de 10 m<sup>3</sup>/h a una presión de 4 kg/cm<sup>2</sup>. Además, disponía también de una bomba manual de pistón para achique de emergencia.

La CIAIM no ha encontrado información adicional que permita precisar la capacidad de achique de las otras dos bombas que estaban instaladas en la embarcación. En el Anexo sobre “Información técnica para embarcaciones de menos de 24 m de eslora (L)” del Certificado de Conformidad emitido a la E/P SIEMPRE REINARÉ no aparecen registrados, entre otros, ni el número ni las características de estos equipos instalados en esta embarcación.

La embarcación se fue hundiendo por la proa y escorada a estribor. En el momento en que los tripulantes pasaron a la balsa salvavidas ya no se veía la numeración del folio de la embarcación pintado a esa banda.

La embarcación tardó en hundirse después del golpe aproximadamente treinta minutos.

De las observaciones anteriores sólo se puede deducir que la embarcación se hundió por pérdida de la flotabilidad y que la vía de agua fue importante, pero no su magnitud ni origen.

### Conclusiones

Con los datos disponibles La CIAIM no ha podido establecer una hipótesis para explicar el hundimiento del pesquero.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones sobre seguridad.

\* \* \*