



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-19/2020

Embarrancada y posterior pérdida de la embarcación pesquera GERMANS PERIS en el puerto pesquero de Peñíscola (Castellón), el 15 de octubre de 2018

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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.



Figura 1. Embarcación GERMANS PERIS



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 15 de octubre de 2018, sobre las 15:45 hora local, la embarcación de pesca (E/P) GERMANS PERIS, con cuatro tripulantes a bordo, volvía al puerto pesquero de Peñíscola después de haber estado faenando frente a las costas de la provincia de Castellón. Según los datos del sistema de identificación automática (SIA), el pesquero no maniobró para entrar por la bocana del puerto, mantuvo el rumbo fijo, y embarrancó en la escollera del dique de protección del puerto.

La dotación del pesquero pudo abandonar la embarcación y saltar a la escollera con ayuda de varias personas que se encontraban en tierra. Ninguno de los tripulantes tuvo heridas de consideración.

La embarrancada ocasionó una vía de agua en el casco del pesquero, inundando parcialmente los espacios bajo cubierta. La embarcación, que quedó encallada sobre la escollera, no fue reflotada y las malas condiciones meteorológicas en la zona durante los días posteriores al accidente hicieron que se perdiera por completo.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 15 de octubre de 2018. 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 10 de diciembre de 2020 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2021.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	GERMANS PERIS
Pabellón / registro	España / Vinaroz
Identificación	Matrícula 3ª-CP-3-9-04 NIB 292838 / MMSI 224298620 / Distintivo de llamada EA7702
Tipo	Pesquero litoral de arrastre
Características principales	Eslora total: 17,97 m Eslora entre perpendiculares: 15,19 m Manga: 4,65 m Arqueo bruto: 27,86 GT Material de casco: Plástico reforzado con fibra de vidrio Propulsión: motor diésel CATERPILLAR modelo 3406TA-2D
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón y el mecánico a partes iguales
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 2004 por Astilleros ASFIBE en Benicarló (Castellón)
Dotación mínima de seguridad	- Patrón, mecánico y un marinero. O bien, - Patrón con titulación polivalente para ejercer jefatura de máquinas y dos marineros
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Peñíscola (Castellón) y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca litoral, arrastre
Información relativa a la carga	Capturas (alrededor de 115 kg de pescado), arte de pesca. 400 litros de combustible y 200 litros de aceite (estimado por el armador)
Dotación	Cuatro tripulantes, con las titulaciones y los certificados exigibles
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Embarrancada / colisión con la escollera del muelle
Fecha y hora	15 de octubre de 2018, 15:45 hora local
Localización	40° 21,32'N, 000° 24,34'E
Operaciones del buque	Navegando hacia puerto después de haber estado faenando
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente a los hidrocarburos a bordo.
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del S, 4-10 nudos con rachas de 11-16 nudos
Estado de la mar	Marejada, altura significativa de ola 0,5-0,6 m Mar de fondo del SE. Altura significativa de ola combinada de 0,8 m
Visibilidad	Buena, superior a 10 km
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Salvamento de Castellón (CCS Castellón) ¹ Bomberos de Benicarló Policía Local de Peñíscola
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ACHERNAR ¹ Embarcación semirrígida SALVADA 2, de los bomberos de Benicarló
Rapidez de la intervención	Inmediata, el CCS Castellón inició un operativo de salvamento al recibir la notificación
Medidas adoptadas	Movilización de embarcaciones
Resultados obtenidos	Los tripulantes pudieron abandonar la embarcación y llegaron a tierra antes de que los servicios de emergencia intervinieran

¹ Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.

El día 15 de octubre de 2018, sobre las 06:15 horas, la embarcación pesquera GERMANS PERIS salió del puerto pesquero de Peñíscola para faenar a la pesca de arrastre. A bordo del pesquero iban cuatro tripulantes: patrón, mecánico y dos marineros.

Después de dos lances, y dando por finalizadas las faenas de pesca, el patrón puso rumbo al puerto de Peñíscola y activó el piloto automático seleccionando un punto del puerto en el monitor del sistema de visualización de cartas electrónicas. Durante la travesía de vuelta al puerto el patrón iba en el puente de la embarcación, encargado de la guardia de navegación, y los dos marineros y el mecánico iban clasificando el pescado en la cubierta de trabajo, a popa del puente.

En la protesta de mar presentada en capitanía marítima, el patrón expuso que, llegado el momento de cambiar de rumbo para enfilarse por la bocana del puerto, redujo la velocidad y procedió a desconectar el piloto automático para recuperar el gobierno de la embarcación. Sin embargo, el timón no respondió en modo manual, estando totalmente bloqueado, por lo que la embarcación siguió rumbo al dique del puerto.

El patrón volvió a poner el piloto automático para intentar de nuevo su desconexión, pero tampoco consiguió tomar el control del gobierno de la embarcación. Repitió esta operación varias veces sin obtener éxito, por lo que la embarcación siguió a rumbo de colisión con la escollera.

Finalmente, debido a la cercanía a la que se encontraba del dique, el patrón dio la voz de alarma al resto de los tripulantes y procedió a dar atrás toda, lo que provocó la parada del motor de la embarcación.



Figura 3. Estado en el que quedó la embarcación pesquera GERMANS PERIS justo después de haberse producido el accidente

La arrancada de la embarcación hizo que chocara contra el dique, encallando en las rocas de la escollera y quedando escorada sobre su costado de babor (ver figura 3), a unos 200 metros de la luz verde del dique (ver figura 4). El impacto con las rocas abrió en el casco del GERMANS PERIS una gran vía de agua por la que empezaron a inundarse los espacios bajo cubierta.

Los cuatro tripulantes pudieron saltar a tierra con ayuda de otras personas que había en el puerto. Ninguno de los tripulantes tuvo heridas de consideración más allá de algún rasguño o contusión leve debido a las caídas posteriores al impacto.

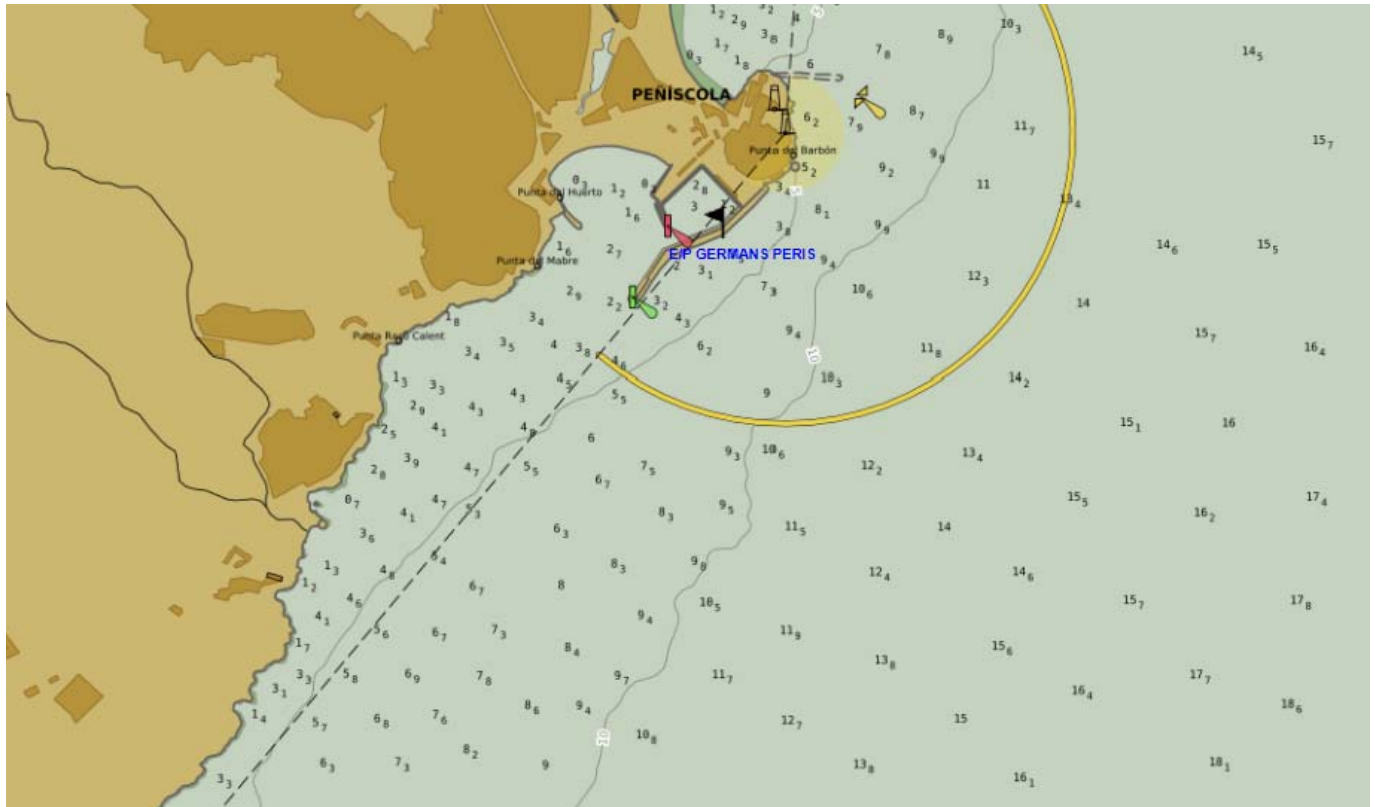


Figura 4. Lugar del accidente de la E/P GERMANS PERIS (visualizador del Instituto Hidrográfico de la Marina)

Aproximadamente a las 16:00 horas, el patrón de la cofradía de pescadores de Peñíscola comunicó el suceso a la tripulación de la embarcación de salvamento SALVAMAR ACHERNAR, que informó al CCS Castellón y salió inmediatamente hacia la zona.

El CCS Castellón informó del suceso a la policía local de Peñíscola, para solicitar que enviaran una patrulla al puerto pesquero, y contactó con los bomberos de Benicarló para que movilizarán la embarcación semirrigida SALVADA 2.

La E/S SALVAMAR ACHERNAR llegó a las 16:46 horas al dique del puerto de Peñíscola, donde podía observarse la presencia de hidrocarburo en la superficie del agua. La tripulación de la E/S SALVAMAR ACHERNAR pudo comprobar que las dimensiones de la vía de agua del GERMANS PERIS eran suficientemente grandes como para poner en riesgo la seguridad de la embarcación durante una hipotética operación de salvamento y su posterior remolque.

Debido al oleaje en la zona, no fue posible desplegar una barrera anticontaminación para contener el hidrocarburo, que estaba siendo batido por las olas. La mancha se fue dispersando poco a poco con el movimiento de la superficie del agua hasta que dejó de apreciarse la presencia de hidrocarburo.

El personal de SASEMAR, el personal de la Capitanía Marítima, el patrón de la cofradía de pescadores de Peñíscola y el patrón de la embarcación con el asesoramiento de un técnico del astillero constructor de la embarcación, estuvieron barajando varias opciones para intentar salvar la embarcación y posteriormente llevarla a varadero.

En la tarde del 15 de octubre se consideró que la opción más factible de salvar el pesquero era la de remolcarlo con la SALVAMAR ACHERNAR, con la ayuda de otros dos pesqueros del Puerto de Peñíscola que, abarloados al GERMANS PERIS, contribuyeran a mantenerlo a flote. Las partes acordaron que si durante las operaciones de

salvamento no fuera posible mantener el pesquero a flote para remolcarlo hasta el varadero, el pesquero sería hundido con dos condiciones impuestas por Capitanía Marítima: no poner a personas en peligro bajo ningún concepto y evitar el hundimiento de la embarcación dentro del puerto. Debido al carácter inminente de las operaciones, Capitanía Marítima no exigió un plan de rescate por escrito.

Sin embargo, sobre las 19:00 horas, el técnico del astillero comunicó al personal de SASEMAR que, dado que quedaban pocas horas de luz y que el oleaje había disminuido, iban a retrasar el comienzo de las operaciones de rescate hasta el día siguiente.

El nuevo plan de rescate, en el que se preveía utilizar los remolcadores de salvamento PUNTA MAYOR y SAR MESANA, debería presentarse en Capitanía Marítima antes del comienzo de las operaciones para su aprobación. Sin embargo, el día 16 de octubre, el personal técnico contratado por la compañía de seguros del armador comunicó a Capitanía Marítima que habían descartado el plan de rescate previsto y que estaban trabajando en otros planes de rescate.



Figura 5. Remoción de los restos de la E/P GERMANS PERIS frente al dique

Dos días después, el 18 de octubre, un temporal en la zona del accidente dañó severamente a la embarcación GERMANS PERIS, que acabó por hundirse en frente al dique en el que estaba encallada. Los restos de la embarcación fueron recuperados (ver figuras 5 y 6) días después.



Figura 6. Parte recuperada del casco del GERMANS PERIS

4. ANALISIS

4.1. Reconstrucción y análisis de la derrota de la embarcación

La figura 7 muestra los datos de posición rumbo y velocidad obtenidos del SIA de la embarcación GERMANS PERIS minutos antes del accidente.

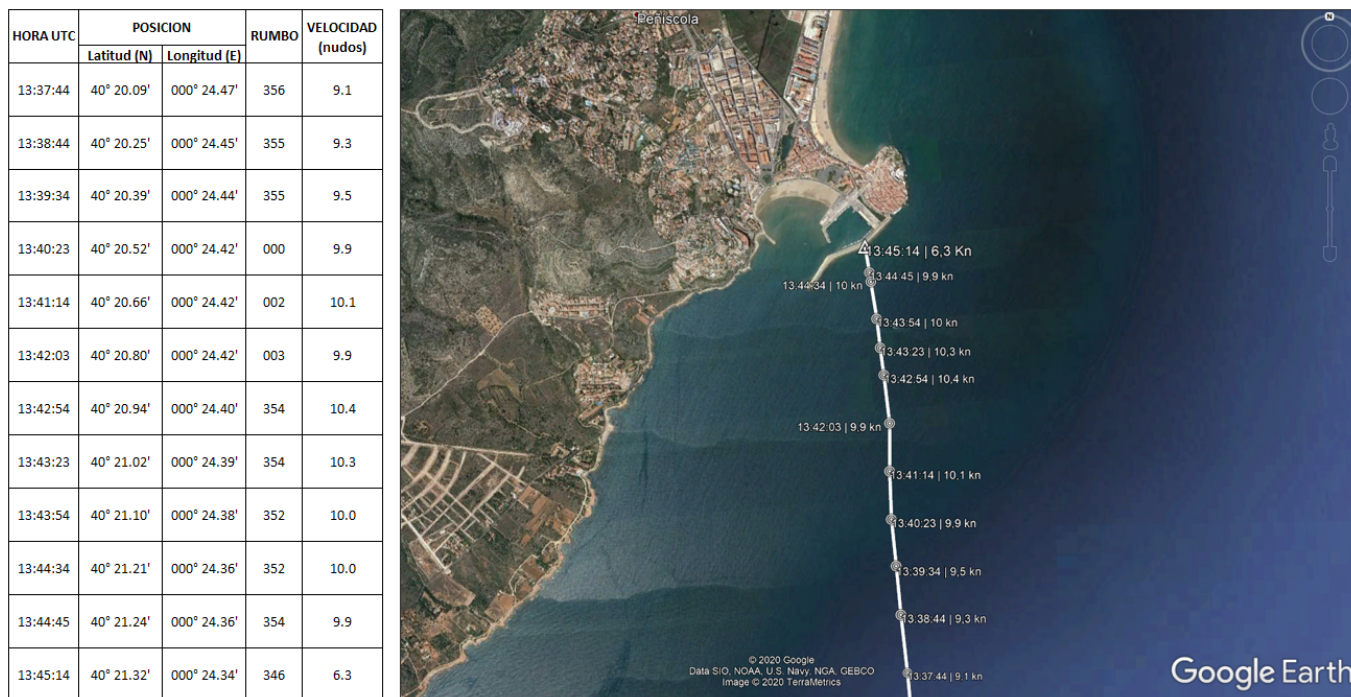


Figura 7. Datos del SIA y representación de las posiciones del GERMANS PERIS antes del accidente. Horas UTC

En la figura 7, tanto los datos SIA, como la representación de la derrota del pesquero, reflejan que el rumbo y la velocidad del GERMANS PERIS se mantuvieron constantes hasta el momento de la colisión. La embarcación se dirigía a un punto que habría seleccionado el patrón al conectar el piloto automático, cuando se disponía a volver del caladero. Las pequeñas variaciones del rumbo corresponden a las actuaciones del piloto automático sobre el sistema de gobierno, necesarias para compensar la deriva debida al oleaje y el viento.

El patrón declaró que, cuando ya se encontraba en las cercanías del puerto, intentó tomar el control de la embarcación y redujo la velocidad del pesquero. Sin embargo, de los datos SIA disponibles, se puede concluir que la velocidad del GERMANS PERIS se mantuvo constante en los momentos previos al accidente, sobre los 10 nudos, hasta el punto en el que se produjo la embarrancada.

El equipo del SIA del GERMANS PERIS emitió última señal a las 15:45 horas desde la escollera del dique, momento en el que la velocidad del pesquero era de 6,3 nudos². Aproximadamente medio minuto antes del impacto, el pesquero se encontraba a unos 140 metros de las rocas y la velocidad seguía siendo de 10 nudos.

Hay que concluir que el patrón no se dio cuenta de que iba a producirse el accidente hasta el último momento, lo que constituye un incumplimiento del Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes³ (RIPA) en lo relativo a la vigilancia de la navegación, ya que el patrón era el encargado de la guardia de navegación.

Regla 5.-Vigilancia. Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento. para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

² La velocidad transmitida por el SIA e indicada por el GPS del buque, se calcula a partir de varias posiciones en un intervalo de pocos segundos. Por tanto, se acerca al valor medio de las velocidades que la embarcación llevaba justo antes de la embarrancada (aproximadamente 10 nudos) y después de la embarrancada (0 nudos)

³ Ver BOE-A-1977-15605. Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.



Figura 8. Trayectoria del GERMANS PERIS antes de la colisión. Horas locales

Profundizando en los datos SIA del GERMANS PERIS es posible analizar la trayectoria de la embarcación y cómo podría haber sido la maniobra de entrada al puerto.

El patrón debería haber intentado tomar el control de la embarcación no más tarde de las 15:42 horas (punto A en la figura 8) para enfilarse la bocana sin tener que caer a babor en exceso, estando a unos 500 metros de la punta del dique del puerto.

De esta manera, en el supuesto de que en un primer intento el patrón no hubiera podido desconectar el piloto automático, habría tenido un margen de dos minutos para haber intentado recuperar el gobierno de la embarcación en repetidas ocasiones. En cualquier caso, el patrón podría haber detenido la embarcación antes

de las 15:44 horas (punto B de la figura 8), en la que el pesquero habría alcanzado un punto límite para no pasar la bocana del puerto, a 400 metros del punto en el que finalmente colisionó.

Sin embargo, el GERMANS PERIS siguió en rumbo de colisión y sin disminuir la velocidad. La única explicación a este hecho es que la dotación del pesquero no estaba prestando la necesaria atención a la navegación.

4.2. El sistema de gobierno y el piloto automático de la embarcación

Los tripulantes del GERMANS PERIS declararon que nunca habían tenido problemas con el sistema de gobierno de la embarcación y que el piloto automático siempre había funcionado correctamente.

Los restos de la embarcación fueron recuperados unos días después del accidente, en un estado en el que hacía imposible conocer el estado del sistema de gobierno y el funcionamiento del piloto automático el día del accidente.

No ha podido demostrarse el mal funcionamiento del sistema de gobierno o del piloto automático.

5. CONCLUSIONES

De lo expuesto en este informe se deduce que la causa más probable del accidente del GERMANS PERIS fue la falta de vigilancia visual efectiva de la navegación por parte de la dotación del pesquero, especialmente del patrón al ser el encargado de la guardia de navegación.

Con las declaraciones de los tripulantes y las informaciones disponibles, no ha sido posible identificar los factores que contribuyeron a que el patrón no prestara la debida atención durante la guardia de navegación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han emitido recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Queda de manifiesto la importancia de mantener en todo momento una vigilancia visual eficaz durante la navegación.