

INFORME CIAIM-26/2014

Hundimiento del pesquero RIAS BAIXAS UN a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde), el 18 de octubre de 2013

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

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

Hundimiento del pesquero RIAS BAIXAS UN a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde), el 18 de octubre de 2013



Figura 1. Pesquero RIAS BAIXAS UN



Figura 2. Localización del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del 18 de octubre de 2013, el buque pesquero (B/P) RIAS BAIXAS UN sufrió una inundación cuando navegaba para largar el palangre, a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde). La inundación progresiva de la cámara de máquinas no pudo ser controlada con los medios de achique disponibles a bordo. Tras realizar una llamada de socorro en la frecuencia 2.182 kHz de Onda Media y activar la radiobaliza de localización de siniestros por satélite, los tripulantes abandonaron el pesquero en tres balsas salvavidas y fueron rescatados ilesos por otro pesquero de la zona. El B/P RIAS BAIXAS UN finalmente se hundió.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el 19 de octubre 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. El presente informe fue revisado por el Pleno de la CIAIM en su reunión del 15 de octubre de 2014 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en noviembre de 2014.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	RIAS BAIXAS UN
Pabellón / registro	España
Identificación	NIB: 228925 Matrícula: 3ª-AL-2-1-00
Tipo	Pesquero de gran altura al palangre
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 26,40 m • Manga: 6,40 m • Arqueo bruto: 178 GT • Material de casco: acero • Propulsión: motor diésel de 330,88 kW
Propiedad y gestión	PESQUERA CARMAR, S.L.
Pormenores de construcción	Construido en el año 2000 por el astillero MONTAJES CÍES, S.L., en Vigo (Pontevedra, España)
Dotación mínima de seguridad	Seis tripulantes: patrón, un oficial de puente, jefe de máquinas, dos marineros y un engrasador

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida	Mindelo (Isla de São Vicente, Cabo Verde)
Tipo de viaje	Pesca
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	<p>La dotación del pesquero estaba compuesta por diez tripulantes: patrón al mando, segundo patrón, jefe de máquinas, contramaestre, cuatro marineros, engrasador y cocinero.</p> <p>No se ha acreditado que todos los tripulantes dispusiesen de los títulos y certificados necesarios.</p>
Documentación	El pesquero tenía el despacho caducado.

INFORME CIAIM-26/2014

Hundimiento del pesquero RIAS BAIXAS UN a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde), el 18 de octubre de 2013

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Inundación y posterior hundimiento
Fecha y hora	18 de octubre de 2013, 08:42 hora UTC
Localización	05° 44,3' N, 022° 01,2' W
Operaciones del buque	En navegación hacia el caladero
Lugar a bordo	Zona indeterminada bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Pérdida del buque
Heridos, desaparecidos o fallecidos	No
Contaminación	No consta. El buque llevaba 35.000 l de gasoil y 300 l de aceite
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento del SE fuerza Beaufort 3 (7 a 10 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del SE de altura significativa de oleaje 1,5 m
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	CNCS ¹ Madrid, MRCC ² Dakar, MRCC Gris-Nez, MRCC Falmouth, MRCC Norfolk
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Avión de la Armada francesa• Buques mercantes y de pesca
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de un avión francés desde Dakar (Senegal) y coordinación de la operación de rescate con ayuda de buques mercantes y de pesca en la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los diez tripulantes ilesos y recuperación de la radiobaliza satelitaria y tres balsas salvavidas

¹ Centro Nacional de Coordinación de Salvamento

² Centro de Coordinación de Rescate Marítimo

2.1. Otros datos

Títulos y certificados de la tripulación

El patrón al mando disponía de un título profesional de pesca de patrón costero polivalente que le habilitaba para mandar buques de pesca de bandera española hasta 60 millas de la costa, titulación que no le habilitaba para ejercer la función del patrón en la zona donde se produjo el accidente. Además, no estaba en posesión del certificado de especialidad de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo que es preceptivo para los patrones y oficiales encargados de la guardia de navegación de buques civiles acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo en cualquier zona de navegación.

El segundo patrón, de nacionalidad portuguesa, disponía de un título profesional de Capitán de pesca de altura y de los certificados de especialidad de formación básica y de operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo, todos ellos expedidos en Portugal, que le habilitaban para ejercer como oficial en buques de pesca de bandera de dicho Estado sin limitación de eslora ni geográfica. Sin embargo, para poder ejercer estas funciones en un buque de pesca español con un título expedido por un estado miembro del Espacio Económico Europeo, precisaba del reconocimiento de su título, que se habría formalizado mediante la expedición del correspondiente refrendo por la Administración. En cuanto a los certificados de especialidad, al haber sido expedidos por Portugal, que es Parte en el Convenio STCW, se aceptan para el embarque en buques civiles españoles.

El jefe de máquinas, un marinero y el cocinero disponían de los títulos profesionales de pesca y los certificados de especialidad necesarios. No se ha acreditado que el contraemaestre, el engrasador y tres marineros dispusiesen de los títulos profesionales de pesca y los certificados de especialidad necesarios.

Documentación y equipamiento del buque

El pesquero tenía el despacho caducado desde el 15 de abril de 2011 y la relación de tripulantes embarcados de que disponía la Administración marítima estaba sin actualizar.

El reconocimiento intermedio del certificado de conformidad del pesquero había sido realizado en el puerto de Mindelo (Cabo Verde), con fecha 16 de septiembre de 2013. Dicho reconocimiento y el correspondiente refrendo del certificado de conformidad fueron realizados por la organización autorizada Bureau Veritas en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante y en cumplimiento del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

El pesquero no disponía de un sistema de identificación automática (SIA/AIS), pese a estar obligado a disponer de dicho equipo no más tarde del 31 de mayo de 2012, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 bis y el calendario establecido en la parte I del anexo II del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC (tiempo universal coordinado).

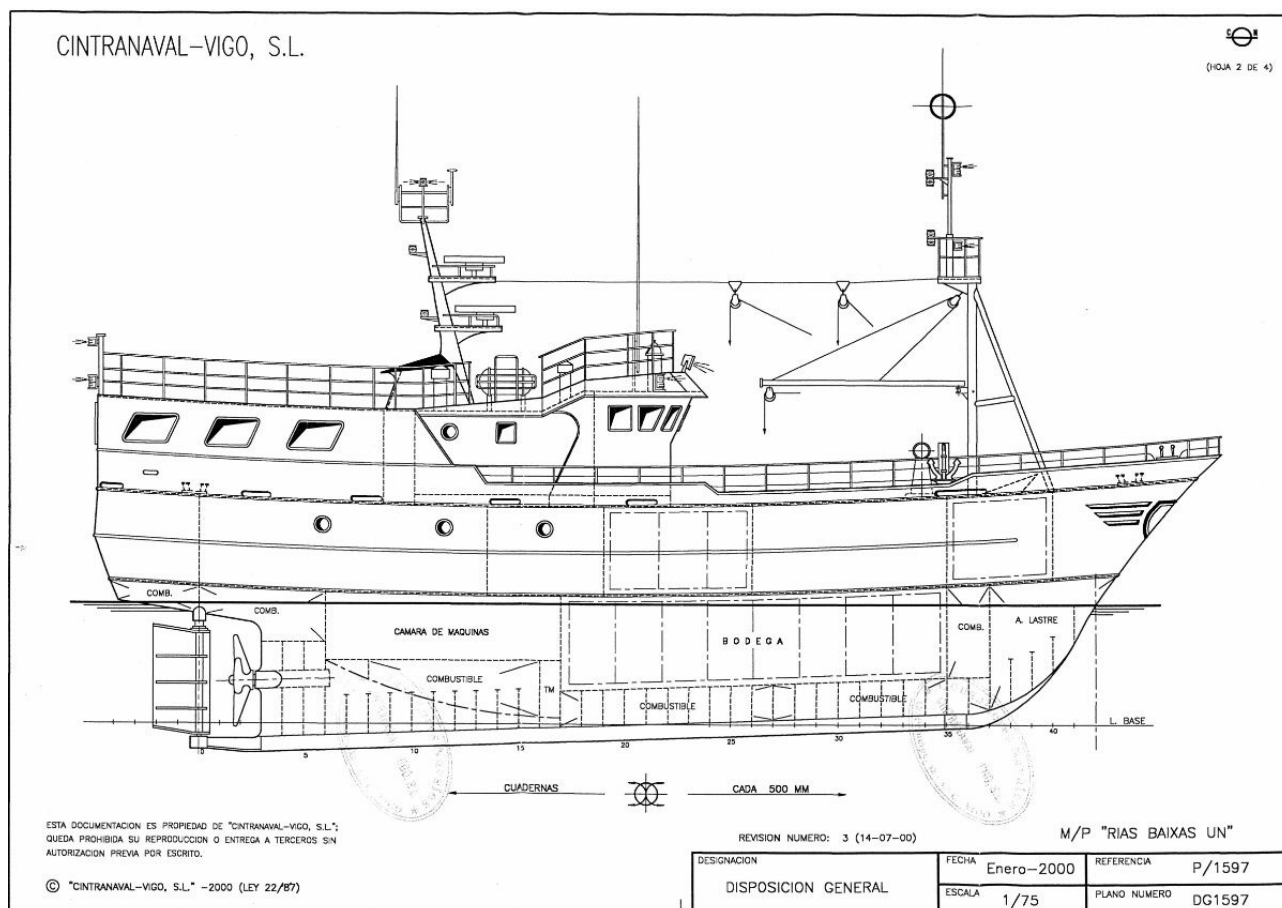


Figura 3. Plano de disposición general

El 18 de octubre de 2013, a las 08:21 horas, el pesquero RIAS BAIXAS UN navegaba para largar el palangre, con rumbo sur y una velocidad de 6 nudos, encontrándose en una posición de latitud 05° 46,4' N y longitud de 022° 01,2' W, a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde).

Alrededor de las 08:30 horas, varios tripulantes sintieron dos golpes fuertes en el casco del pesquero. El patrón al mando, que se encontraba de guardia en el puente de navegación, desembragó el motor propulsor. Inmediatamente saltó la alarma de la sentina de la cámara de máquinas y a continuación el motor propulsor se paró. Cuando llegó el jefe de máquinas a la cámara de máquinas observó en el cuadro de alarmas que estaba encendido el testigo de la sentina de proa y puso en funcionamiento la bomba de achique de ésta, pero seguidamente se

Hundimiento del pesquero RIAS BAIXAS UN a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde), el 18 de octubre de 2013

encendió el testigo de la sentina de popa y puso en funcionamiento una segunda bomba de achique. A continuación informó al patrón de que había una vía de agua en la cámara de máquinas sin poder precisar dónde estaba localizada.

Pasados diez minutos, la inundación fue en aumento y cuando el nivel del agua subió por encima de las planchas de la cámara de máquinas, un bandazo a babor provocó que el agua golpease contra el costado y mojara las electrobombas de achique, inutilizándolas.

El patrón, ante la imposibilidad de controlar la inundación con los medios disponibles a bordo, realizó una llamada de socorro en la frecuencia 2.182 kHz de Onda Media y activó manualmente la radiobaliza de localización de siniestros por satélite. Al tiempo, el resto de tripulantes se pusieron los chalecos salvavidas, hicieron acopio de agua y víveres y arriaron las tres balsas salvavidas que había para abandonar el pesquero.

A las 08:42 horas, el pesquero español GENE acusó recibo de la llamada de socorro y puso rumbo en demanda del pesquero siniestrado. Asimismo, a las 08:55 horas, el CNCS Madrid recibió el aviso de la emisión de la señal de alarma de una radiobaliza con un número de identificación del servicio móvil marítimo, pero sin indicar la posición. Consultada la base de datos de la Dirección General de la Marina Mercante se comprobó que pertenecía al pesquero RIAS BAIXAS UN pero el número telefónico que figuraba era el de un armador que había vendido el pesquero en el año 2006, por lo que contactaron con el Centro de Seguimiento de Pesca, dependiente de la Secretaría General de Pesca, que informó de la posición del pesquero y del número de teléfono satelitario del equipo de comunicaciones Inmarsat Mini-M instalado a bordo. Finalmente lograron comunicarse con el pesquero siniestrado, que informó de que el pesquero GENE se dirigía a su encuentro y que estaban abandonando el buque en las balsas salvavidas. Posteriormente se recibieron señales de la radiobaliza satelitaria indicando su posición.

El CNCS Madrid se hizo cargo de coordinar la operación de rescate con la ayuda de otros centros de coordinación de rescate marítimo (MRCC Gris-Nez, MRCC Dakar, MRCC Falmouth y MRCC Norfolk) y de varios buques mercantes y de pesca que se encontraban en la zona. En concreto, el MRCC Gris-Nez movilizó un avión de la Armada francesa desde Dakar (Senegal), que a las 14:50 horas localizó a las tres balsas salvavidas y pudo contactar con los náufragos por VHF.

A las 15:45 horas, el pesquero EXPLORER TRES rescató ilesos a los náufragos y recogió las balsas salvavidas y la radiobaliza. El pesquero RIAS BAIXAS UN ya se había hundido como consecuencia de la inundación en la posición 05°44,3'N 022°01,2'W, a unos 4000 m de profundidad.

A las 18:30 horas, los náufragos fueron trasbordados del pesquero EXPLORER TRES al pesquero GENE, que los trasladó al puerto de Mindelo (Isla de São Vicente, Cabo Verde), a donde llegaron el día 23 de octubre.

4. ANÁLISIS

Durante la toma de declaraciones, varios tripulantes manifestaron que la vía de agua pudo producirse como consecuencia de una colisión con algún objeto a la deriva. Si se analizan los planos del pesquero se observa que la cámara de máquinas se encontraba situada en la zona de

Hundimiento del pesquero RIAS BAIXAS UN a unas 540 millas al sur del puerto de Praia (Isla de Santiago, Cabo Verde), el 18 de octubre de 2013

los finos de popa del casco, colindante con la bodega, y protegida por varios tanques de combustible en los flancos y la zona de popa, la quilla y el codaste proel (ver figuras 3 y 4). Además, no se apreció ninguna fuga de combustible durante la inundación de la cámara de máquinas. Es por ello que resulta improbable una colisión con un objeto a la deriva que causara una vía de agua en la cámara de máquinas, más aún si se tiene en cuenta que el buque iba navegando con marcha avante y que el casco era de acero.

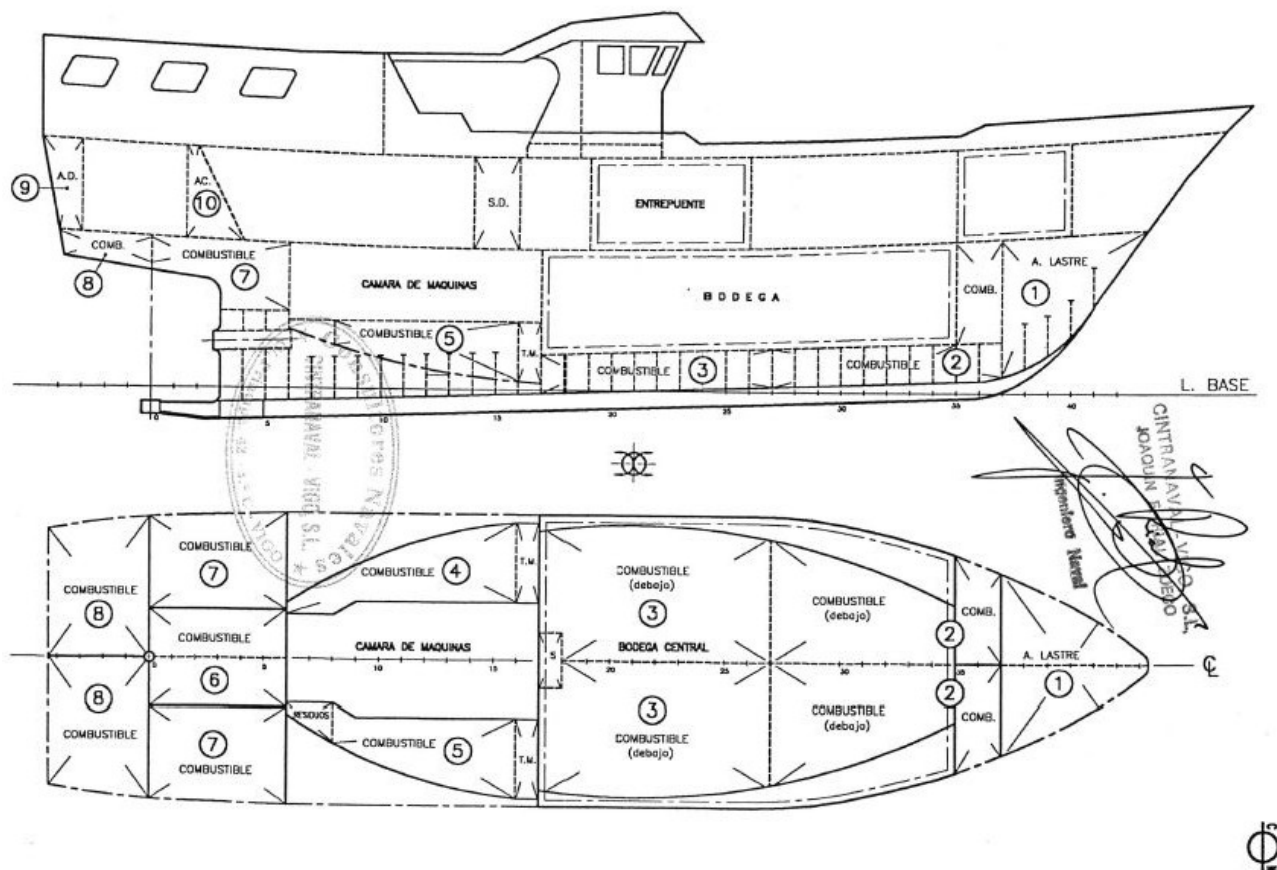


Figura 4. Esquema de tanques

El jefe de máquinas descartó la posibilidad de que la vía de agua hubiese tenido lugar en la bocina del eje de la hélice porque la alarma que sonó en primer lugar fue la de la sentina de proa y no tuvo sensación de ello cuando bajó a la cámara. Así pues, la inundación habría tenido otro origen, siendo más probable, por descarte, que estuviera en el circuito de refrigeración del motor propulsor o en las tomas de mar o descargas del mismo, situadas en la zona de proababor. De ser así, la rotura o suelta de algún elemento que golpease con estrépito zonas próximas del pesquero podría haber sido interpretada por los tripulantes que oyeron dos golpes en el casco como el resultado del choque del pesquero contra algún objeto.

A falta de datos o evidencias concretas sobre lo sucedido, y ante la imposibilidad de recuperar el pecio, no es posible establecer con mayor precisión las causas que provocaron la inundación de la cámara de máquinas del pesquero.

5. CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye que la causa del hundimiento del buque pesquero fue la entrada de agua en la cámara de máquinas por una vía no identificada, sin que los tripulantes pudiesen controlar la inundación.

Sin aparente relación con el accidente, deben hacerse constar las irregularidades detectadas en la titulación de parte de la tripulación y en el despacho. Similarmente, debe hacerse constar que el pesquero no llevaba equipo AIS pese a estar obligado a ello, y que el Bureau Veritas refrendó su certificado de conformidad en una fecha posterior a la fecha límite para la instalación de dicho equipo a bordo.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas no formula recomendaciones de seguridad que puedan contribuir a que este tipo de accidentes no se vuelva a repetir.

* * *