

## INFORME CIAIM-33/2014

---

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

### 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.

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---



Figura 1. Pesquero SANTA ANA



Figura 2. Zona del accidente

### 1. SÍNTESIS

En la madrugada del 10 de marzo de 2014 el buque pesquero (B/P) de bandera portuguesa SANTA ANA embarrancó en los bajíos de la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias). El impacto ocasionó graves daños estructurales y la rápida inundación del pesquero. No hay constancia de que se realizase ninguna llamada de socorro desde el pesquero pero se activó automáticamente la radiobaliza satelitaria de localización de siniestros. Sólo un tripulante de las nueve personas embarcadas logró ponerse a salvo en una balsa salvavidas, de donde fue rescatado por el pesquero MARESCO. Meses después el buque siniestrado fue reflotado, trasladado a puerto y desguazado.

#### 1.1. Investigación

El presente informe es el resultado de la investigación conjunta del accidente liderada por la CIAIM con la colaboración del *Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos* (GPIAM) del Gobierno de Portugal.

La CIAIM recibió la notificación del suceso el 10 de marzo 2014. 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 12 de marzo de 2014. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 16 de diciembre de 2014 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo del 2015.

\* \* \*

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	SANTA ANA
Pabellón / registro	Portugal
Identificación	Número IMO: 7813303 Matrícula: L-524-C Puerto de registro: Leixões Indicativo de llamada: CUUM MMSI: 263457000
Tipo	Pesquero de altura
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 35 m</li> <li>• Manga: 7,8 m</li> <li>• Puntal: 5,7 m</li> <li>• Arqueo bruto (GT): 301,39</li> <li>• Tonelaje de registro bruto: 199,86 TRB</li> <li>• Material de casco: acero</li> <li>• Propulsión: motor diésel de 1081,7 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	Pescas Balayo, Unipessoal Lda.
Pormenores de construcción	Construido en 1980 por el astillero FOZNAVE - ESTALEIROS NAVAIS DA FIGUEIRA DA FOZ, LDA., en Figueira da Foz (Portugal), fue sometido a una reforma importante en 2011 por el astillero LAGO-ABEIJÓN, S.L., en Outes (A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	Siete tripulantes: patrón, oficial de puente, jefe de máquinas, tres marineros y un engrasador

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida	Avilés (Asturias)
Tipo de viaje	Pesca
Información relativa a la carga	Aparejos de pesca
Dotación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La dotación del pesquero estaba compuesta por ocho tripulantes: patrón al mando, segundo patrón, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, contramaestre, dos marineros y cocinero. Asimismo, a bordo iba embarcado un alumno en prácticas de formación profesional náutico-pesquera.</li> <li>• Sólo dos de los ocho tripulantes disponían de los</li> </ul>

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

	títulos profesionales de pesca y los certificados de especialidad preceptivos para ejercer las funciones que realizaban en el buque de bandera portuguesa. El resto se encontraba embarcado de forma irregular, lo que será analizado en un apartado específico.
Documentación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El pesquero había sido despachado con ocho tripulantes el 6 de marzo de 2014 en el Distrito Marítimo de Ondárroa (Vizcaya).</li> <li>• El alumno fue enrolado el mismo día del accidente, en hora inhábil, por lo que aún no se había presentado a la Capitanía Marítima de Avilés una nueva Lista de Tripulantes que recogiese dicho cambio.</li> <li>• Los certificados reglamentarios estaban en vigor y disponía de una licencia para la pesca de arrastre de fondo en el Caladero Nacional Cantábrico-Noroeste, en virtud de los acuerdos de pesca suscritos entre España y Portugal, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1 del Reglamento (UE) nº 1380/2013, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común.</li> </ul>

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Embarrancamiento
Fecha y hora	10 de marzo de 2014, 05:17 hora local
Localización	43° 39,9' N; 005° 52,0' W
Operaciones del buque	En navegación hacia el caladero
Lugar a bordo	Zona de proa de la obra viva
Daños sufridos en el buque	Pérdida total del buque
Heridos, desaparecidos o fallecidos	Un herido y ocho fallecidos
Contaminación	Vertido del gasoil y aceite lubricante que llevaba el buque en los tanques, y restos del naufragio
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	De componente W y fuerza 2 en la escala Beaufort (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Mar rizada, con mar de fondo del WNW con una altura significativa de ola de unos 3 m.
Visibilidad	Buena
Marea	La bajamar fue a las 05:38 hora local

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

Organismos intervinientes	Capitanía Marítima de Avilés, CCS <sup>1</sup> Gijón, CCR <sup>2</sup> La Coruña, CNCS <sup>3</sup> Madrid, MRCC <sup>4</sup> Lisboa, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Servicio 112 Asturias, Cruz Roja y Bomberos de Asturias
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR RIGEL</li> <li>• E/S SALVAMAR CAPELLA</li> <li>• Lancha de salvamento (L/S) GIJON I</li> <li>• Patrullera RIO NALON</li> <li>• Patrullera RIO MIÑO</li> <li>• Remolcador ALONSO DE CHAVES</li> <li>• Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 203</li> <li>• Helicóptero de Bomberos de Asturias</li> <li>• Buques y embarcaciones de pesca</li> </ul>
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios aeromarítimos de Salvamento Marítimo, Guardia Civil, Cruz Roja y Bomberos de Asturias, y coordinación de la operación de rescate con ayuda de los pesqueros que se encontraban en la zona
Resultados obtenidos	Rescate de un tripulante herido, recuperación del cuerpo de seis tripulantes fallecidos y del alumno, así como de los restos mortales de un octavo tripulante. También se recuperó la radiobaliza satelitaria.

\* \* \*

<sup>1</sup> Centro de Coordinación de Salvamento

<sup>2</sup> Centro de Comunicaciones Radiomarítimas

<sup>3</sup> Centro Nacional de Coordinación de Salvamento

<sup>4</sup> *Maritime Rescue Coordination Centre*, Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

### 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.

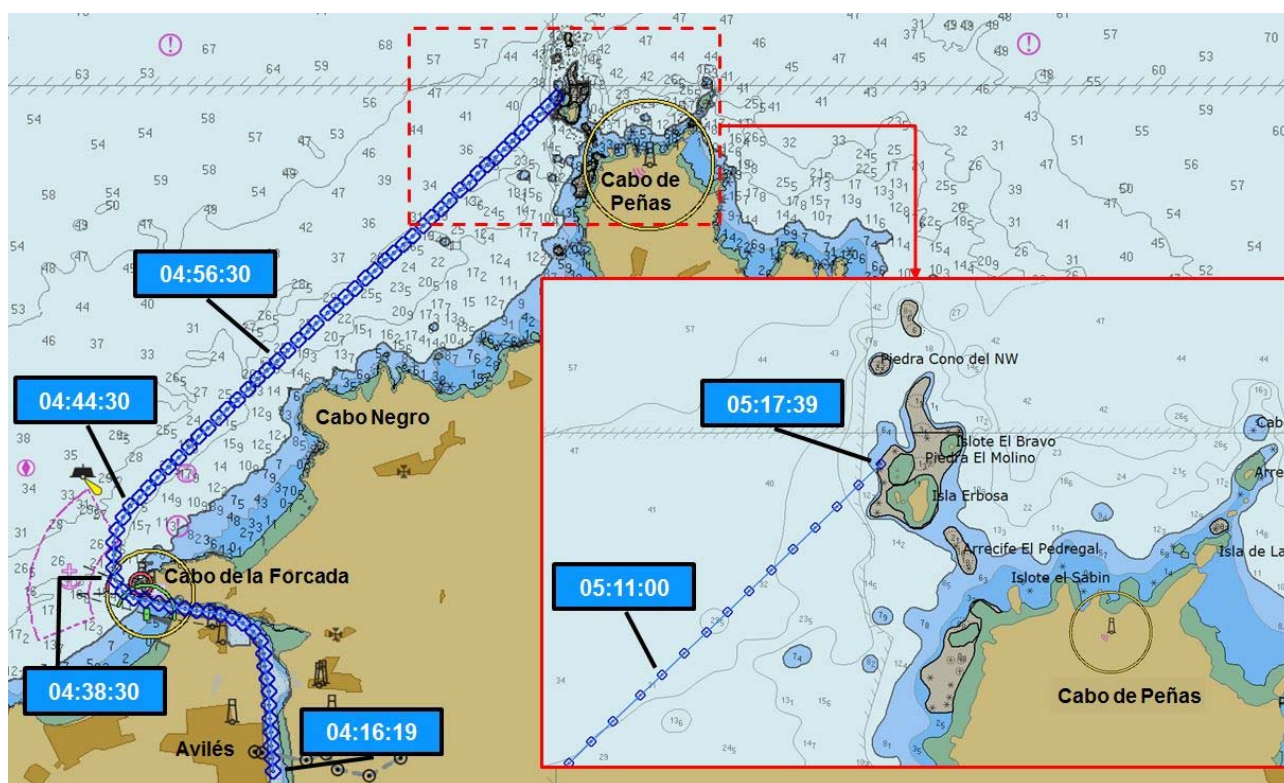


Figura 3. Reconstrucción de la derrota realizada por el pesquero, a partir de los datos transmitidos por el AIS<sup>5</sup> del pesquero

El 10 de marzo de 2014, sobre las 04:15 horas, el B/P SANTA ANA zarpó del puerto de Avilés para ir a faenar al arrastre de fondo. A bordo del pesquero iban ocho tripulantes y un alumno de formación profesional náutico-pesquera que estaba realizando las prácticas necesarias para la obtención del título de Patrón de Litoral.

Durante la maniobra de salida de la ría de Avilés, en el puente de gobierno se encontraban el patrón al mando, el segundo patrón, el cocinero y el alumno. La presencia del cocinero era debida a que este tripulante también realizaba guardias de navegación.

<sup>5</sup> *Automatic Identification System*, Sistema de Identificación Automático

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

A las 04:36 horas, cuando el pesquero navegaba a la altura del faro de Avilés, situado en la entrada a la ría, el segundo patrón se retiró a su camarote a descansar, estando previsto que quedara de guardia el patrón al mando.

El pesquero fue bordeando el cabo de la Forcada hasta que a las 04:45 horas, puso un rumbo al NE, que dio como resultante un rumbo efectivo de 047° y se mantuvo prácticamente constante hasta las 05:17:39 horas, momento en el que se recibió la última señal del AIS del pesquero (ver *figura 3*).

El segundo patrón del B/P CIDADE DE ALBUFEIRA, que navegaba a varios cables por la amura de babor del B/P SANTA ANA, se percató de que el otro pesquero navegaba derecho hacia la rompiente, por lo que intentó contactar con él por varios medios. Primero llamó con el equipo de radiotelefonía, por el canal 13 de VHF que empleaban como canal de trabajo, sin obtener respuesta. Después llamó por teléfono móvil al teléfono del segundo patrón y al teléfono del pesquero, pero la compañía operadora le dio el mensaje de que el teléfono del segundo patrón estaba "inoperativo" y que el teléfono del buque estaba "apagado o fuera de cobertura". Poco después dejó de recibirse en el B/P CIDADE DE ALBUFEIRA la señal del AIS del B/P SANTA ANA. El B/P CIDADE DE ALBUFEIRA dio la vuelta en previsión de que pudiera haberse producido un accidente, pues según su patrón "*no tenía sentido que estando más cerca de la línea de costa no tuvieran cobertura telefónica*".

Por su parte, el segundo patrón del B/P SANTA ANA declaró que se encontraba durmiendo en su camarote cuando sintió dos fuertes golpes que lo lanzaron fuera de la litera.

Poco después, el pesquero comenzó a escorar a babor y el motor propulsor se paró, apagándose las luces del sistema de alumbrado. Las luces del sistema de emergencia, que funcionaban con las baterías que estaban situadas sobre el puente de gobierno, se encendieron, pero sólo estuvieron en funcionamiento unos segundos antes de que se apagarán también.

Cuando el segundo patrón abrió la puerta del camarote el pasillo estaba inundándose rápidamente y olía a gasoil, sin que pudiera determinar por dónde entraba el agua.

Ante la imposibilidad de salir buceando por la puerta que daba acceso a la cubierta y el progresivo hundimiento de popa del pesquero, el segundo patrón entró nadando al camarote que se encontraba frente al suyo, en el que se alojaba el cocinero. Con gran dificultad, logró abrir y salir por el portillo del camarote, situado en el costado de estribor, y cayó al agua.

Después de dos intentos, consiguió embarcar en una de las balsas salvavidas, localizó el cuchillo del equipo de supervivencia de la misma y cortó la boza que estaba hecha firme al pesquero.

A las 05:30 horas, el CCS de Gijón recibió una llamada del patrón al mando del B/P CIDADE DE ALBUFEIRA informando de que el B/P SANTA ANA no contestaba a sus llamadas y de la posibilidad de que se estuviese hundiendo.

El CCS Gijón llamó seguidamente al CCR A Coruña para que emitiese un mensaje de socorro, y movilizó a la E/S SALVAMAR RIGEL y al H/S HELIMER 203. La patrullera RIO NALON del Servicio

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

Marítimo de la Guardia Civil y otros pesqueros que se encontraban en la zona, también pusieron rumbo en demanda del pesquero siniestrado para colaborar en el rescate.

A las 05:49 horas, el CNCS de Madrid recibió una alerta del sistema Cospas-Sarsat por la emisión de la señal de alarma de la radiobaliza del pesquero siniestrado.

A las 05:58 horas, el B/P MARESCO rescató al segundo patrón del B/P SANTA ANA de la balsa salvavidas en la que se encontraba y lo evacuó al puerto de Luanco, desde donde fue trasladado en ambulancia a un centro hospitalario en Avilés.

En la zona del accidente se estableció un dispositivo de búsqueda y rescate de otros posibles supervivientes con resultado negativo. El pesquero se hundió de popa quedando apoyado sobre el fondo y la proa velando sobre la superficie del agua, en una zona de rompientes, lo que impidió el acceso al mismo de las embarcaciones de socorro y la inmersión de los equipos de buceo de Salvamento Marítimo y de la Guardia Civil.

En las primeras horas fueron recuperados flotando en el agua los cuerpos del patrón al mando y del cocinero. En los días posteriores, los equipos de buceo recuperaron del interior del pesquero los cuerpos de los dos marineros, del primer oficial de máquinas y del alumno, así como parte de los restos mortales del jefe de máquinas. El cuerpo del contramaestre apareció en la playa de Tagle (Cantabria).

El 19 de mayo de 2014, el pecio del pesquero fue reflatado con ayuda de flotadores y remolcado hasta el puerto de El Musel-Gijón (Asturias), en donde una vez izado a tierra, se procedió a su desguace.

\* \* \*



## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

### 4. ANÁLISIS

Los pesqueros SANTA ANA y CIDADE DE ALBUFEIRA salieron juntos del puerto de Avilés para faenar juntos, pero cada uno con su aparejo, en la pesca de caballa o "xarda", en una modalidad denominada "baka". En concreto, se dirigían a un punto de latitud 43° 52,045' N y longitud 005° 33,878' W, situado en el caladero denominado Playa del Agudo, fuera del mar territorial español.

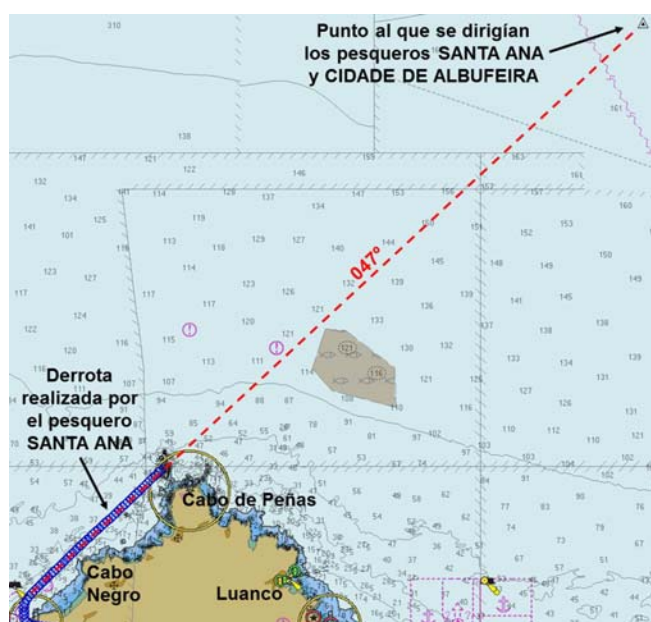


Figura 4. Derrota previsible

El B/P SANTA ANA realizó la maniobra de salida de la ría de Avilés gobernado a mano y con la ayuda de los dos radares que tenía, en los que se habían seleccionado las escalas de 1,5 millas y de 0,75 millas.

Pasada la bocana del puerto, el B/P CIDADE DE ALBUFEIRA adelantó al B/P SANTA ANA por la banda de babor y, tras rebasar el cabo de la Forcada, navegó al rumbo efectivo 040° para mantenerse apartado de los bajos del cabo de Peñas y, posteriormente, cambiar el rumbo al necesario para llegar al caladero.

Sin embargo, el B/P SANTA ANA, tras rebasar también el cabo de la Forcada, siendo las 04:44:30 horas, y encontrándose en una posición de latitud 43° 36,4629' N y longitud 005° 56,9429' W, comenzó a navegar al rumbo

047°, coincidente con el rumbo directo al punto de destino en el caladero al que se dirigían ambos pesqueros (ver figuras 3 y 4).

Según se desprende de las averiguaciones realizadas, las derrotas de las travesías no solían planificarse con antelación. En su lugar, el encargado de la guardia de navegación hacía una estimación del rumbo necesario y gobernaba con el piloto automático, pero no se trazaban los rumbos en las cartas náuticas.

La posición y la derrota realizada por el pesquero se representaban en el sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE, también conocido como ECDIS, por sus siglas en inglés) que llevaba por duplicado, en el que además de la posición del buque, se podían mostrar los datos de los sistemas de identificación automática y de seguimiento de blancos móviles, así como la profundidad registrada por la sonda.

Dado que el único superviviente del accidente se retiró del puente de navegación antes del último cambio de rumbo, no es posible conocer cómo se determinó la derrota que debía realizar

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

el pesquero y la razón de que la persona encargada de la guardia de navegación no comprobara el rumbo seguido y la situación durante la media hora previa al accidente.

Como consecuencia del impacto contra las rocas del pesquero, que navegaba a 9 nudos de velocidad, se produjo una grieta en el casco de 1 m de largo por 0,30 m de ancho a la altura del camarote de babor de la cubierta inferior, pero es posible que se produjeran también daños en la quilla y en otras zonas del casco. Seguidamente, comenzó a escorar a babor y a inundarse.

Como ya se indicó anteriormente, el segundo patrón logró salir de la zona de alojamiento a través de un portillo del camarote que se encontraba frente al suyo, en el que se alojaba el cocinero, que previamente tuvo que abrir con gran dificultad (ver *figura 5*).

Nada más llegar el B/P CIDADE DE ALBUFEIRA a la zona del accidente, aparecieron flotando los cadáveres del patrón al mando, que era la persona que estaba realizando la guardia de navegación, y del cocinero, que debía estar descansando en su camarote. Teniendo en cuenta el estado en el que los miembros de las Unidades Subacuáticas de la Guardia Civil encontraron las aberturas del casco, es probable que el primero de ellos saliera del puente de gobierno por la puerta de babor y el segundo lo hiciera por la puerta estanca situada en la banda de babor de la cubierta principal. El contraestre, cuyo cuerpo apareció en la playa de Tagle (Cantabria), también debió salir por esta puerta, pues el resto de accesos al interior del pesquero fueron encontrados cerrados.

Al quedar abierta esta segunda puerta, habrían comenzado a inundarse el pasillo y los camarotes de la cubierta principal y, a través de la puerta de acceso al tronco de la escalera, también los de la cubierta inferior. Esta situación coincidiría con la que el segundo patrón declaró encontrarse cuando salió de su camarote.

Los cuerpos de los otros tripulantes fueron localizados en la cubierta inferior. Un marinero y parte de los restos mortales del jefe de máquinas, en el parque de pesca, probablemente al intentar escapar por la escalera situada en la banda de babor de dicho espacio. El primer oficial de máquinas, en la zona del comedor, y un marinero y el alumno, en sendos camarotes.

### 4.1. Dotación del pesquero

De los ocho tripulantes del pesquero, dos eran de nacionalidad portuguesa, el patrón al mando y el contraestre, dos de nacionalidad indonesia, el primer oficial de máquinas y un marinero, y cuatro de nacionalidad española, el segundo patrón, el jefe de máquinas, el cocinero y un marinero. El alumno en prácticas también era de nacionalidad española.

En colaboración con el *Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM)*, órgano de la Administración marítima portuguesa homólogo a la CIAIM, se ha podido concluir que los cargos que desempeñaban los seis tripulantes no portugueses no se correspondían con los que habían sido inscritos en el rol de tripulación del pesquero, ni con los que figuraban en las listas de tripulantes presentadas con las solicitudes de despacho en los puertos de Pasajes (Guipúzcoa), el 10 de febrero de 2014, y de Ondárroa (Vizcaya), el 6 de marzo de 2014.

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

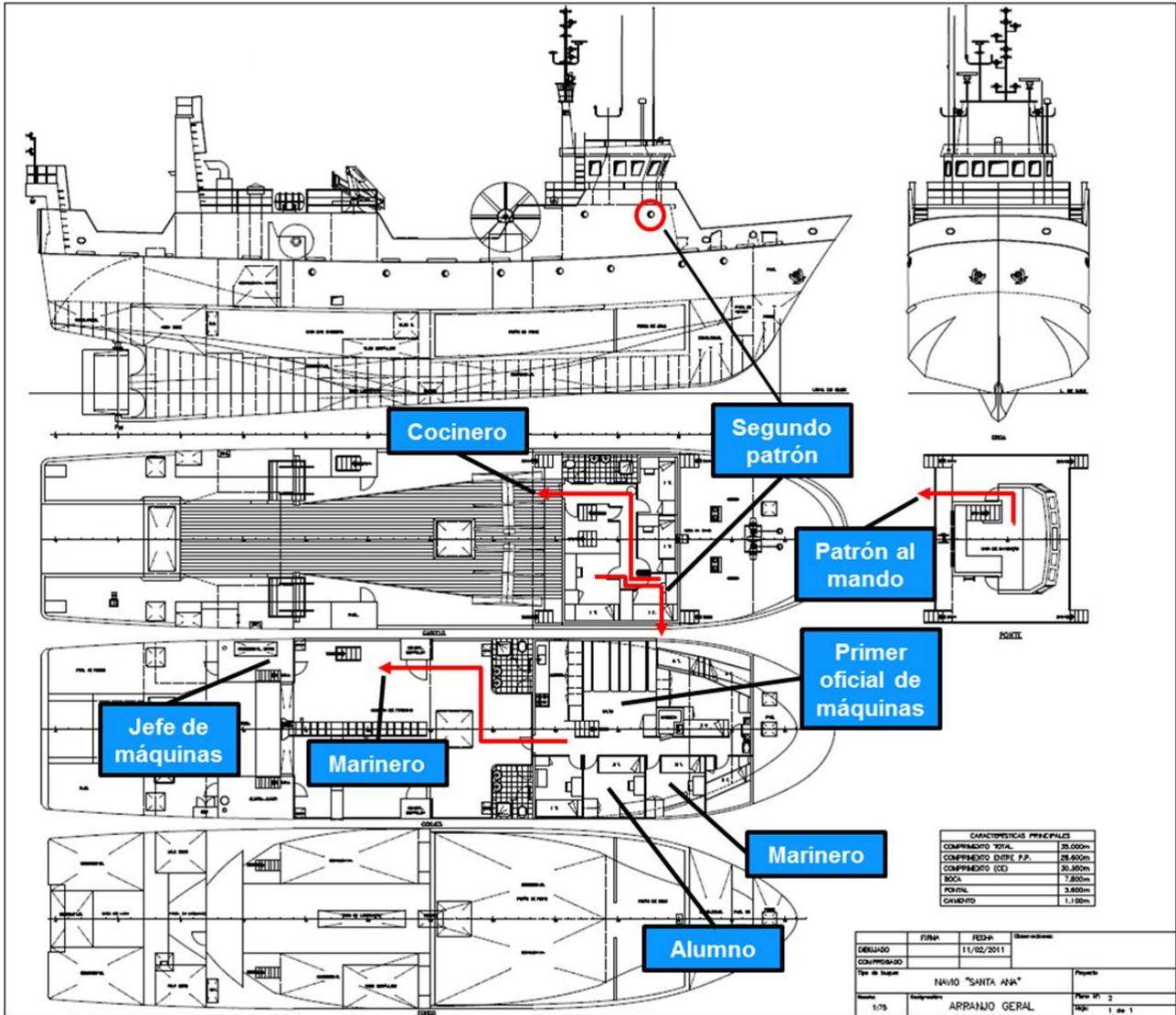


Figura 5. Localización de los tripulantes del pesquero y posible trayectoria realizada por alguno de ellos (en rojo)

Para el embarque en pesqueros portugueses de tripulantes cuyo título profesional haya sido expedido por la Administración de otro Estado, es preceptivo realizar una solicitud a la *Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)* para que extienda un refrendo dando fe del reconocimiento del título y de sus atribuciones, tal y como se indica en el artículo 35 y siguientes del Capítulo VI, sobre reconocimiento de certificados, y en el artículo 3 del Anexo V del *Decreto-Lei 280/2001, de 23 de octubre*, por el que se establecen las normas reguladoras de las actividades profesionales ejercidas a bordo de la flota civil portuguesa. Este procedimiento de reconocimiento de títulos extranjeros es similar al requerido para el embarque

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

en pesqueros españoles, descrito en los artículos 25, 26 y 27 del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

Dicho lo anterior, se ha podido concluir también que, de los seis tripulantes no portugueses embarcados, sólo uno tenía un título profesional refrendado y, tanto éste como otros tres, realizaban funciones que excedían de las atribuciones que les conferían sus respectivas titulaciones nacionales y/o carecían de alguno de los certificados de especialidad requeridos, por lo que el pesquero no contaba con la dotación mínima de seguridad aprobada por la *Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)* desde diciembre de 2013. Ver tabla resumen en el Anexo.

Estas irregularidades no fueron detectadas por la Capitanía de Puerto de Leixões, órgano de la Administración marítima portuguesa en el puerto de registro del buque, al que la empresa armadora del pesquero comunicaba el embarque y desembarque de cada tripulante para efectos de registro, mediante el envío de una copia de la hoja del rol de tripulación con la inscripción correspondiente, en cumplimiento de los artículos 5.4 y 12.2 del Anexo V del citado *Decreto-Lei 280/2001* de la normativa marítima portuguesa.

Tampoco fueron detectadas durante los despachos efectuados en la Capitanía Marítima de Pasajes, el 10 de febrero de 2014, y en el Distrito Marítimo de Ondárroa, el 6 de marzo de 2014.

El artículo 2.k) del Reglamento sobre Despacho de Buques aprobado mediante Orden de 18 de enero de 2000, define como despacho "*la comprobación por la Autoridad Marítima de que los buques a los que les sea aplicable el Reglamento cumplen los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico, y cuentan con las oportunas autorizaciones para poder efectuar las navegaciones y actividades a las que se dedican o pretendan dedicarse*". Sin embargo, y en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 25.1 del Reglamento, para el despacho de salida de los buques de pesca extranjeros sólo se exige la presentación de la *Declaración general del capitán* y de la *Lista de tripulantes*, además de la *Notificación reducida sobre desechos generados por los buques de pesca fresca* que dispone el artículo 6.4 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

A la vista de la documentación aportada, y no habiendo ninguna sospecha fundada sobre la veracidad de la información contenida en la misma que motivase el requerimiento de documentación complementaria, como el rol de tripulantes del buque o los documentos de identidad marítima, los títulos profesionales y los certificados de especialidad de los tripulantes, en ambos casos tanto la Capitanía Marítima de Pasajes como el Distrito Marítimo de Ondarroa entregaron las correspondiente autorizaciones de salida.

\* \* \*

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

### 5. CONCLUSIONES

De acuerdo con los datos objetivos y circunstancias que han sido analizados en el presente accidente, no se aprecian causas técnicas desencadenantes del embarrancamiento del pesquero SANTA ANA, siendo las causas más probables del mismo:

- La falta de planificación de la travesía
- La falta de atención de la persona encargada de la guardia de navegación

En segundo lugar, aun no siendo causa ni factor contribuyente del accidente pero teniendo una relación directa con la seguridad marítima, cabe destacar que el pesquero navegaba sin contar con la dotación mínima de seguridad establecida por las Autoridades marítimas portuguesas.

En tercer lugar, aun tampoco siendo causa ni factor contribuyente del accidente pero teniendo también una relación directa con la seguridad marítima, cabe destacar la falta de controles eficaces de la Administración marítima portuguesa sobre la titulación profesional de los tripulantes extranjeros embarcados en los buques de pesca que enarbolan su pabellón, y de la Administración marítima española sobre las dotaciones de los buques de pesca extranjeros que recalán en los puertos españoles.

\* \* \*

## Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

---

### 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al armador del pesquero SANTA ANA, Pescas Balayo, Unipessoal Lda.:

1. Que se asegure de que el número de miembros de la dotación de sus buques y sus titulaciones profesionales son las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente estén establecidos.

A la Direção Geral de Autoridade Marítima, del Gobierno de Portugal:

2. Que valore la conveniencia de establecer controles eficaces sobre la titulación profesional de los tripulantes extranjeros que forman parte de las dotaciones de los buques de pesca abanderados en Portugal.

A la Dirección General de la Marina Mercante:

3. Que valore la conveniencia de modificar el Reglamento sobre Despacho de Buques aprobado mediante Orden de 18 de enero de 2000, al objeto de que se establezcan controles eficaces sobre la titulación profesional de los tripulantes que forman parte de las dotaciones de todos los buques de pesca extranjeros que despachan las Capitanías y los Distritos Marítimos en los puertos españoles.

\* \* \*

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

**ANEXO. Cuadro de tripulación, titulaciones y certificados**

Nº	Cargo a bordo (Rank of rating as crew list)		Nacionalidad	Formación Básica <sup>6</sup>	Operador GMDSS <sup>7</sup>	Titulación profesional y atribuciones: • <i>Deck: skipper, first officer, second officer</i> • <i>Engine: chief engineer, second engineer</i>
	Ondárroa, 6 de marzo de 2014	Pasajes, 10 de febrero de 2014				
1	1 <sup>er</sup> Patrón (Skipper)	N/A (Not on board)	Portugal	Sí	Sí	<u>Nota:</u> la Administración Marítima de Portugal ha confirmado que el tripulante estaba en posesión de la titulación habilitante.
2	2 <sup>o</sup> Patrón (Chief mate or First deck officer)	2 <sup>o</sup> Mecánico (Second engineer officer)	España	No	No	<u>Patrón de pesca local<sup>8</sup>:</u> ejercer el mando (Skipper) de buques de pesca de hasta 20 TRB, dedicados a la pesca litoral (hasta 12 millas de la costa) y limitación geográfica, como segundo patrón (First deck officer) en la pesca costera (hasta 60 millas de la costa) en buques de hasta 75 TRB. <u>Mecánico naval de segunda clase<sup>9 y 10</sup>:</u> ejercer como jefe de máquinas (Chief engineer officer) en buques de hasta 550 kW, como primer oficial de máquinas (Second engineer officer) en buques de hasta 750 kW y como oficial de máquinas (Engineer officer) en cualquier buque de pesca.
3	1 <sup>er</sup> Mecánico (Chief engineer officer)	1 <sup>er</sup> Mecánico (Chief engineer officer)	España	Sí	--	<u>Mecánico naval de segunda clase<sup>4 y 5</sup>:</u> ejercer como jefe de máquinas (Chief engineer officer) en buques de hasta 550 kW, como primer oficial de máquinas (Second engineer officer) en buques de hasta 750 kW y como oficial de máquinas (Engineer officer) en cualquier buque de pesca. <u>Nota:</u> no está facultado para ejercer jefatura.

<sup>6</sup> El "Certificado de Formación Básica" que cumpla con las normas de competencia de la regla III/1 del Convenio STCW-F, 1995 y de la Sección A-VI/1 del Código de Formación. En España está regulado en el art. 5, las Disposiciones Transitorias Primera, Segunda (en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor) y Novena, y el Anexo I/4 de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre.

<sup>7</sup> El "Certificado de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo (GMDSS)" que cumpla con las normas de competencia de la Sección A-IV/2 del Código de Formación, así como la Decisión del Comité Europeo de Radiocomunicaciones de 10 de marzo de 1999 [ERC/DEC/(99)01].

<sup>8</sup> Disposición Adicional Sexta del Real Decreto 36/2014, vigente desde el 18 de febrero de 2014. El pesquero SANTA ANA tenía un arqueo nacional bruto de 199,86 TRB.

<sup>9</sup> Disposición Adicional Quinta del Real Decreto 36/2014, vigente desde el 18 de febrero de 2014. El pesquero SANTA ANA tenía una potencia propulsora de 1.081,7 kW.

<sup>10</sup> Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 930/1998, vigente hasta el 17 de febrero de 2014. Atribuciones de Mecánico naval de segunda clase: ejercer como jefe de máquinas (Chief engineer officer) en buques de hasta 400 kW de potencia propulsora, y de oficial de máquinas (Engineer officer) en todo tipo de buques civiles.

Embarrancamiento del pesquero portugués SANTA ANA en la isla de Erbosa, a media milla al noroeste del cabo de Peñas (Asturias) el 10 de marzo de 2014, con resultado de ocho fallecidos

Nº	Cargo a bordo (Rank of rating as crew list)		Nacionalidad	Formación Básica <sup>6</sup>	Operador GMDSS <sup>7</sup>	
	Ondárroa, 6 de marzo de 2014	Pasajes, 10 de febrero de 2014				
4	Cocinero (Cook)	2º Patrón (Chief mate or First deck officer)	España	Sí	Sí	<u>Patrón de litoral<sup>11</sup></u> : ejercer el mando ( <i>Skipper</i> ) de buques de pesca de eslora ≤ a 30 m y limitación geográfica y como oficial de puente ( <i>Deck officer</i> ) en buques de pesca de eslora ≤ a 50 m. <u>Nota</u> : con restricción de mando.
5	Marinero (Fisherman)	Contra maestre (Boatswain)	España	Sí	--	<u>Marinero pescador</u> : tripulante subalterno ( <i>Fisherman</i> ) para cualquier servicio en los buques de pesca.
6	2º Mecánico (Second engineer officer)	Marinero (Fisherman)	Indonesia	No	--	<u>Nota</u> : la Administración marítima de Portugal ha confirmado que no reconoce la titulación del tripulante y que no podía formar parte de la tripulación mínima de seguridad.
7	Contra maestre (Boatswain)	Marinero (Fisherman)	Portugal	Sí	--	<u>Nota</u> : la Administración marítima de Portugal ha confirmado que el tripulante estaba en posesión de la titulación habilitante.
8	Marinero (Fisherman)	Marinero (Fisherman)	Indonesia	No	--	<u>Nota</u> : la Administración marítima de Portugal ha confirmado que no reconoce la titulación del tripulante y que no podía formar parte de la tripulación mínima de seguridad.
9	Alumno de puente (Deck cadet)	N/A (No on board)	España	Sí	No	<u>Marinero pescador</u> : tripulante subalterno ( <i>Fisherman</i> ) para cualquier servicio en los buques de pesca. <u>Nota</u> : alumno de puente sin responsabilidades a bordo.

\* \* \*

<sup>11</sup> Art. 7 del Real Decreto 36/2014, vigente desde el 18 de febrero de 2014. El pesquero SANTA ANA tenía una eslora total de 35 m.