



INFORME CIAIM-12/2017

Inundación y hundimiento del pesquero RONDELO a 2,5 millas de Tapia de Casariego (Asturias), el 20 de mayo de 2016

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.



Figura 1. Embarcación RONDELO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 20 de mayo de 2016, alrededor de las 13:30 horas, se declaró una vía de agua en la embarcación de pesca (E/P) RONDELO, cuando faenaba a 2,5 millas al norte del puerto de Tapia de Casariego (Asturias).

A las 14:35 horas, otro pesquero que se encontraba en la zona rescató a los dos tripulantes de una balsa salvavidas y los trasladó al puerto de Tapia de Casariego. SASEMAR tuvo conocimiento del accidente a través de una llamada telefónica, y movilizó la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA.

La E/P RONDELO resultó hundida.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 20 de mayo de 2016. 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 la CIAIM en su reunión de 16 de mayo de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2017.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	RONDELO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª-VILL-1-1-04
Tipo	Pesca local
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 8,02 m • Manga: 2,8 m • Arqueo bruto: 3,42 GT • Material de casco: Plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) • Propulsión: motor diésel YANMAR 4LH-EB de 22 CV
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 50% de dos personas, siendo una de ellas el patrón. Estaba fletado bajo la modalidad de cesión de uso a favor del patrón.
Pormenores de construcción	Construida en 1984 por Astilleros Sabor S.L. (Portonovo, Pontevedra)
Dotación mínima de seguridad	<p>Dotación mínima con simultáneo de mando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patrón-mecánico (simultáneo) - 1 Marinero <p>Dotación mínima sin simultáneo de mando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patrón - 1 Mecánico - 1 Marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Nombre	RONDELO
Puertos de salida / escala / llegada	Tapia de Casariego (Asturias)
Tipo de viaje	Pesca
Información relativa a la carga	Artes de pesca
Dotación	Dos tripulantes: Patrón-mecánico (simultáneo) y un marinero Disponían de los títulos y certificados exigibles para el desempeño de sus cargos a bordo.
Documentación	La embarcación tenía el Certificado de Conformidad en vigor, pero no estaba correctamente despachada, ya que carecía de certificado de exención de equipo radioeléctrico para la zona en la que navegaba.

INFORME CIAIM-12/2017

Inundación y hundimiento del pesquero RONDELO a 2,5 millas de Tapia de Casariego (Asturias), el 20 de mayo de 2016

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Hundimiento
Fecha y hora	20 de mayo de 2016, 13:30 hora local
Localización	43° 36, 6' N; 006° 58,3' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Faenando.
Lugar a bordo	Cámara de máquinas.
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No se detectó.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	NE con fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla con mar de fondo del WNW con altura significativa de ola 1 m.
Visibilidad	Regular por brumas (entre 1 km y 5 km) con áreas de mala visibilidad por bancos de niebla (de 100 a 500 m).

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA• E/P DOMI JESU
Rapidez de la intervención	Inmediata tras la comunicación telefónica.
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

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.

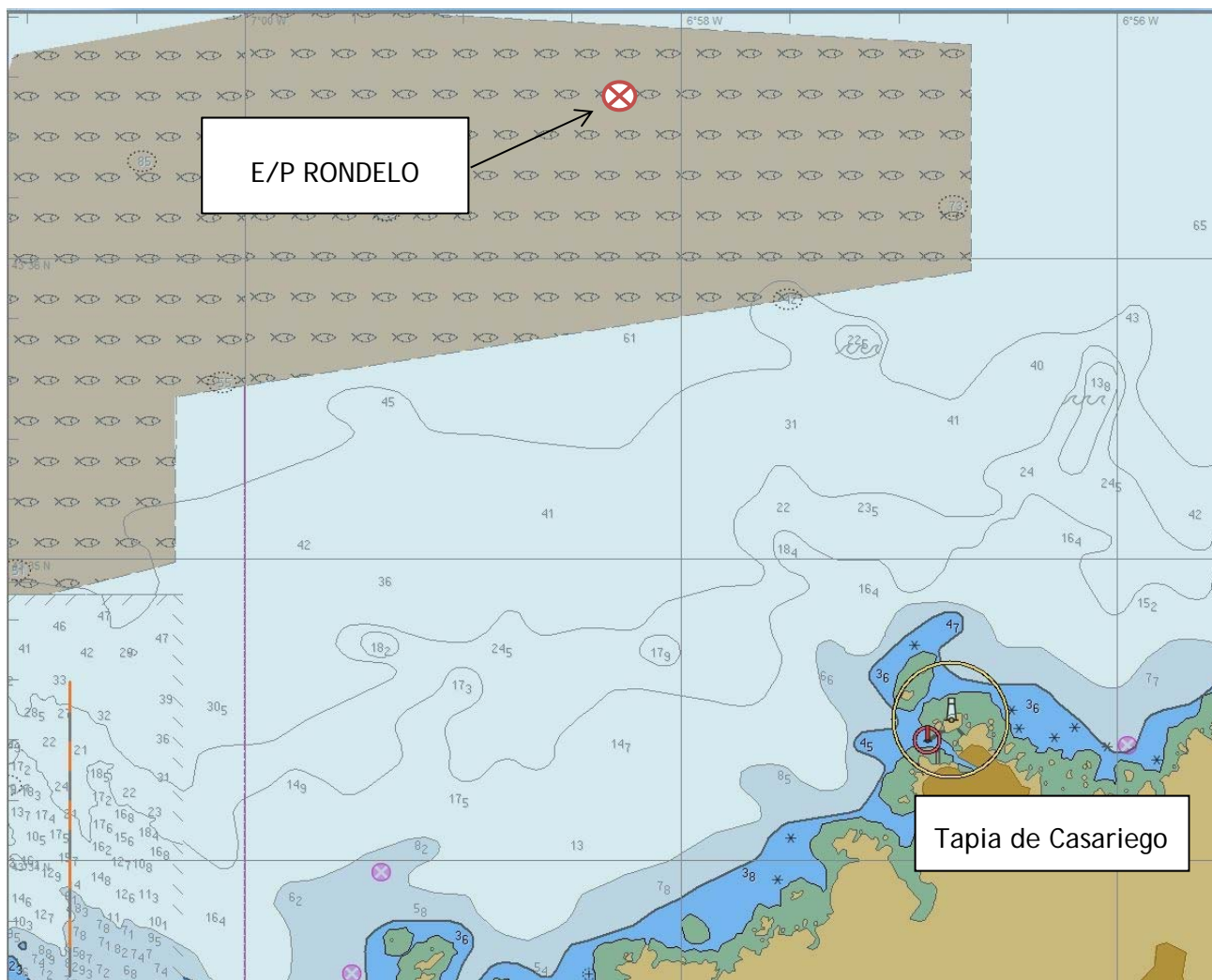


Figura 3. Lugar del hundimiento

El 20 de mayo de 2016, alrededor de las 13:00 horas, según la declaración del patrón, cuando se encontraban navegando a unas 2 millas al noroeste de Tapia de Casariego, se activó en el puente la alarma de alta temperatura del motor propulsor. Procedió a levantar la tapa del compartimento del motor y observó que se encontraba prácticamente inundado. No pudo activar ninguna de las dos bombas de achique porque se había quedado sin corriente eléctrica, de modo que no pudo contener la embarcación ni solicitar auxilio por radio.

Arriaron la balsa salvavidas y abandonaron la embarcación, llamando por teléfono móvil al patrón de la E/P DOMI JESU, que se encontraba cerca, y a SASEMAR. Permanecieron unos veinte minutos en la balsa hasta ser rescatados.

INFORME CIAIM-12/2017

Inundación y hundimiento del pesquero RONDELO a 2,5 millas de Tapia de Casariego (Asturias), el 20 de mayo de 2016

Pocos minutos después la E/P RONDELO se hundió en la posición aproximada 43°36,6'N 006°58,3'W a unos 90 m de sonda en la carta.

A las 13:00 horas, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS Madrid) recibió la llamada telefónica de socorro y dio aviso del suceso al Centro de Coordinación de Salvamento de Gijón (CCS Gijón), quien movilizó a la E/S SALVAMAR CAPELLA.

A las 14:35 horas, la E/P DOMI JESU, que se encontraba en la zona, rescató a los dos tripulantes que permanecían en la balsa salvavidas y procedió a su traslado al puerto de Tapia de Casariego llegando a puerto a las 14:50 horas.

La E/S CAPELLA procedió a la posición de hundimiento, verificando la ausencia de cualquier tipo de contaminación por combustible ni restos de cordelería.

* * *

4. ANÁLISIS

4.1. Causas de la inundación

Dado que la embarcación no fue reflotada se desconocen las causas de la inundación. Puesto que se produjo una alarma por elevada temperatura del motor, se considera posible una avería del sistema de refrigeración por agua de mar, como pudiera ser la rotura o desacoplamiento de un manguito.

4.2. Certificados y reconocimientos

El Certificado de Conformidad del pesquero había sido emitido en el año 2011. Pasó el reconocimiento inicial para la expedición de dicho certificado en octubre de ese año.

Desde entonces el Certificado había sido refrendado por auto-certificación anual por parte de su armador en cuatro ocasiones. No consta que durante esos cuatro años el pesquero hubiera sido sometido a ninguna otra inspección por parte de la Autoridad Marítima.

El pesquero fue adquirido por sus últimos propietarios en el año 2012. Con anterioridad el pesquero tenía su puerto base en Ribeira (A Coruña) y navegaba y faenaba en la provincia marítima de Villagarcía de Arosa.

4.3. Alarma de sentina

La embarcación estaba equipada con una alarma de sentinas, según la regla 15 del Anexo III del Real Decreto 543/2007, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 m de eslora (L).

Dicha alarma no se disparó. El patrón fue consciente de la inundación del compartimento del motor cuando éste se encontraba anegado, y prácticamente en el momento de quedar sin suministro eléctrico. Si como parece, la causa de la inundación fue la rotura o desacoplamiento de un manguito, una detección temprana de la inundación habría dado al patrón tiempo para tratar de contener la inundación, así como para pedir auxilio haciendo uso de los equipos radioeléctricos a bordo.

4.4. Equipo radioeléctrico y certificado de exención

La embarcación no disponía de radiobaliza satelitaria. Tampoco disponía de un equipo VHF portátil. Según el Certificado de Conformidad, la embarcación tenía los siguientes equipos:

- VHF ICOM IC-M411 con llamada selectiva digital (DSC)
- VHF ICOM IC-M503

De acuerdo con el artículo 64 del Real Decreto 1185/2006 por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, los pesqueros de pesca local con espacios cubiertos habitables deben llevar una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual. Los pesqueros sin espacios cubiertos habitables

autorizados a realizar navegaciones o faenas de pesca más allá de las tres millas de la costa, deben ir provistos de un equipo portátil de VHF o de una radiobaliza de 406 MHz de activación manual, a criterio de la Capitanía Marítima de la zona en la que ejerzan su actividad.

La E/P RONDELO tenía espacios cubiertos habitables, por lo que le era exigible una radiobaliza de 406 MHz de activación automática o manual. Al pesquero se le había expedido un certificado de exención para ese equipo por parte de la Capitanía Marítima de Villagarcía de Arosa. Esta exención estaba condicionada a la navegación en la zona interior de la Ría de Arosa o fuera de la misma a menos de una milla de la costa, dentro de los límites geográficos de esa provincia marítima, según Resolución del Capitán Marítimo de Villagarcía de Arosa de fecha 19 de septiembre de 2011.

Dado que la embarcación navegaba y tenía su puerto base en Asturias, la exención anterior no era válida. El Capitán Marítimo de Gijón debería haber emitido una nueva resolución de exención al pesquero cuando éste cambió de provincia marítima, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y la cobertura de los servicios de radiocomunicaciones provistos en la zona de navegación de la embarcación.

Ahora bien, el pesquero se trasladó de provincia marítima justo después de haber sido inspeccionado en Villagarcía de Arosa para la emisión del Certificado de Conformidad, y no había sido inspeccionado aún por inspectores de la Capitanía Marítima de Gijón, dado que el pesquero estaba sujeto a autocertificación.

5. CONCLUSIONES

No se pueden determinar las causas de la inundación ya que no ha sido recuperado el pecio, pero se considera posible una avería del sistema de refrigeración por agua de mar, como pudiera ser la rotura o desacoplamiento de un manguito.

La falta de operatividad de la alarma de sentinas impidió detectar la inundación con tiempo suficiente como para tratar de contenerla o pedir ayuda mediante los equipos radioeléctricos de que constaba la embarcación, que quedaron sin suministro eléctrico.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Las Capitanías Marítimas, al conceder exenciones para determinados equipos radioeléctricos en embarcaciones pesqueras de pequeño porte, deben ser conscientes de la posibilidad de que queden sin suministro eléctrico. Por tanto, de conceder exención para la radiobaliza, deberían exigir un equipo portátil de VHF que no pueda quedar inoperativo por falta de suministro eléctrico a bordo.

INFORME CIAIM-12/2017

Inundación y hundimiento del pesquero RONDELO a 2,5 millas de Tapia de Casariego
(Asturias), el 20 de mayo de 2016

Los armadores de las embarcaciones de pesca sujetas a autocertificación deben ser conscientes de la necesidad de mantener todos los equipos en perfectas condiciones, y en particular los dispositivos de alarma de alto nivel de agua en la sentina.

* * *