

INFORME CIAIM-23/2018

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias), el 3 de febrero de 2017

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. B/P GURE UXUA.



Figura 2. Zona del accidente.

1 SÍNTESIS

El día 2 de febrero de 2017 el B/P¹ GURE UXUA emprendió el regreso a puerto tras haber finalizado las labores de pesca. Las condiciones meteorológicas y marítimas eran adversas, por lo que el patrón moderó y navegó recibiendo el viento y la mar por la banda de estribor.

El día 3 de febrero de 2017 alrededor de las 15:00 horas, el mecánico detectó la presencia de agua acumulada en la cubierta principal, en el costado de babor y en el pasillo, comenzando a pasar de una estancia a otra superando el umbral de las puertas y entrando en su camarote y en la cámara de máquinas.

Tras avisar al patrón, éste cambió de rumbo para que el viento incidiera sobre la banda de babor y ayudase a adrizar el buque, pero la escora a babor no se redujo. Cuando el patrón comprobó que la escora a babor iba en aumento avisó a los servicios de emergencia y dio la orden de abandono. Los doce tripulantes embarcaron en una balsa salvavidas y fueron rescatados ilesos por el H/S² PESCA II y por el H/S HELIMER 211. El buque se hundió en la posición 44° 27' N; 006° 40' O.

1.1 Investigación

La CIAIM recibió la notificación del accidente el día 3 de febrero de 2017. 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 21 de febrero de 2017. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 20 de febrero de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en abril de 2019.

¹ Buque de pesca

² Helicóptero de salvamento.

2 DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque.

Nombre	GURE UXUA
Pabellón / registro	Bandera: España Puerto de registro: Zumaia (Gipuzkoa)
Identificación	Matrícula: 3 ^a -SS-3-1-98 Señal distintiva: EA3319
Tipo	Pesquero de altura.
Características principales	Eslora total: 24,00 m Eslora entre perpendiculares: 19,00 m Manga: 6,60 m Puntal: 3,40 m Arqueo bruto: 158,76 GT Material de casco: acero. Propulsión: Un motor diésel con hélice de palas fijas. Motor: Guascor EBR318TA-SP. 235 kW a 1250 rpm.
Propiedad y gestión	Propietario: Larrabaste, S.L.
Pormenores de construcción	Construido el año 1998 por Astilleros Balenciaga S.A. en Zumaia (Gipuzkoa). El buque fue reformado en 2005, para cerrar el parque de pesca, en Astilleros La Parrilla S.A. en San Esteban de Pravia (Asturias)
Dotación mínima de seguridad ³	<u>Navegaciones inferiores a 3 semanas:</u> un patrón, un 2 ^o patrón, un 1 ^{er} mecánico y tres marineros. <u>Navegaciones inferiores a 16 horas:</u> un patrón, un 1 ^{er} mecánico y dos marineros.

Tabla 2. Pormenores del viaje.

Fecha	3 de febrero de 2017.
Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista al puerto de Burela, sin escalas.
Tipo de viaje	Internacional, pesca de altura.
Información relativa a la carga	Capturas y artes de pesca.
Personal a bordo	12 tripulantes. Aunque el número de tripulantes embarcados coinciden con el indicado en la resolución de despacho, tres de los que aparecen en dicha resolución no se encontraban a bordo en el momento del accidente, siendo estos el 2 ^o patrón y 2 marineros, en su lugar se encontraban otros tres marineros.

³ Según la resolución de tripulación mínima de fecha 10/05/2013 expedida en Burela.

INFORME CIAIM-23/2018

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias),
el 3 de febrero de 2017

Documentación	<p>El pesquero disponía de una resolución de despacho con fecha de expedición el día 30/12/2016 y con validez hasta el 28/02/2017 que le autorizaba a la pesca de altura, con 12 tripulantes.</p> <p>El certificado de conformidad del pesquero se renovó el 15 de marzo de 2016, por instalación de máquina sin dotación permanente y cambio de clasificación a pesca de altura. El certificado era válido hasta el 29/04/2018.</p>
---------------	--

Tabla 3. Información relativa al suceso.

Tipo de suceso	Inundación y hundimiento.
Fecha y hora	3 de febrero de 2017, 15:20 horas.
Localización	44° 27,00' N, 006° 40,00' O
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto.
Lugar a bordo	Cubierta principal, costado de babor.
Daños sufridos en el buque	Pérdida total del buque por hundimiento.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente al buque y sus combustibles. No se detectó.
Otros daños externos a los buques	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas.

Viento	Temporal del Oeste, velocidad de 34 a 40 nudos (fuerza Beaufort 8).
Estado de la mar	Mar arbolada, altura significativa de ola entre 6 m y 9 m (grado Douglas 7).
Visibilidad	Regular (entre 5 y 10 km).

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

Organismos intervinientes	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).
Medios utilizados	<p>B/S⁴ GUARDAMAR CONCEPCIÓN ARENAL</p> <p>B/S ALONSO CHAVES</p> <p>E/S⁵ SALVAMAR SHAULA</p> <p>H/S HELIMER 209</p> <p>H/S HELIMER 211</p> <p>H/S PESCA II</p>

⁴ Buque de salvamento.

⁵ Embarcación de salvamento.

INFORME CIAIM-23/2018

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias),
el 3 de febrero de 2017

Rapidez de la intervención	Inmediata.
Medidas adoptadas	Movilización de helicópteros y embarcaciones. Comunicación con barcos de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de la balsa salvavidas y de un aro salvavidas.

2.1 Otros datos

El patrón llevaba cerca de 15 años ejerciendo como patrón costero polivalente y patrón de primera clase de pesca litoral. En la empresa propietaria del buque llevaba trabajando 7 años, de los cuales llevaba 3 embarcado en el B/P GURE UXUA.

El pesquero iba a la merluza con volantas⁶, siendo la duración habitual de la marea de seis días.

⁶ Arte de enmalle fijo al fondo, de forma rectangular, constituido por varios paños de red unidos entre sí, que se cala mediante un sistema de fondeo, provisto de lastres en la relinga inferior y flotadores en la superior para mantenerlo en sentido vertical.

INFORME CIAIM-23/2018

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias),
el 3 de febrero de 2017

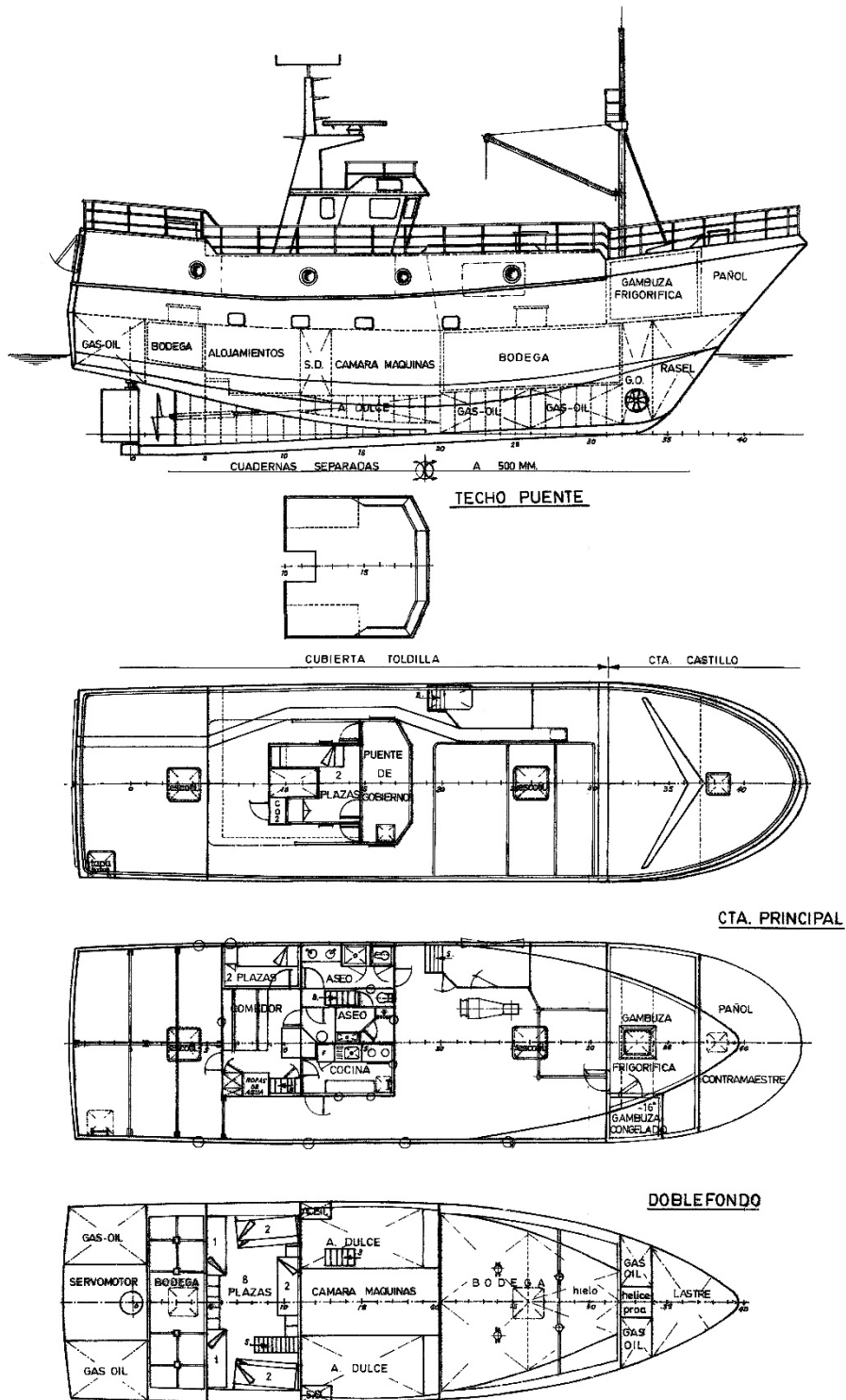


Figura 3. Disposición general del B/P GURE UXUA.

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 27 de enero de 2017 el B/P GURE UXUA salió del puerto de Burela alrededor de las 22:00 horas con doce personas a bordo.

El día 29 de enero de 2017 sobre las 05:30 horas llegaron a su caladero habitual y comenzaron las labores de pesca.

El día 2 de febrero de 2017 emprendieron el regreso al puerto de Burela. Durante la navegación las condiciones meteorológicas y marítimas empeoraron, por lo que redujeron la velocidad.

El día 3 de febrero de 2017 alrededor de las 15:00 horas, el mecánico estaba en el comedor tomando un café, cuando notó que el barco estaba escorado hacia babor. Seguidamente se dirigió a la cámara de máquinas para ver si todo estaba en orden. De camino observó que había mucha agua en la cubierta principal, en el costado de babor, en el pasillo. El agua comenzaba a pasar de una estancia a otra superando los umbrales de las puertas, entrando en su camarote y en la cámara de máquinas. A continuación el mecánico subió al puente para avisar al patrón.



Figura 4. B/P GURE UXUA

Gradualmente el barco se iba escorando cada vez más hacia la banda de babor, por lo que el patrón gobernó para que el viento incidiera por dicho costado en un intento de compensar la escora.

A continuación se avisó al resto de la tripulación que se encontraba en el sollado (debajo de la cubierta principal) con la idea de intentar echar al agua las volantas estibadas a popa en la banda de babor, aunque sin conseguirlo dada la rapidez con que progresaba la escora. Las volantas se habían desplazado hacia el costado de babor.

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias), el 3 de febrero de 2017

En el costado de babor sobre la cubierta principal, a media eslora existe un espacio abierto al exterior para recoger las redes (apertura denominada “Ñ” en la sección 4.2), separado del parque de pesca por medio de dos puertas, una para el paso de personas y otra para la recogida de las redes (denominadas “S” y “T” en la sección 4.2). Desde el puente se podía ver que por esta abertura “Ñ” salían elementos del arte de pesca y entraba agua.

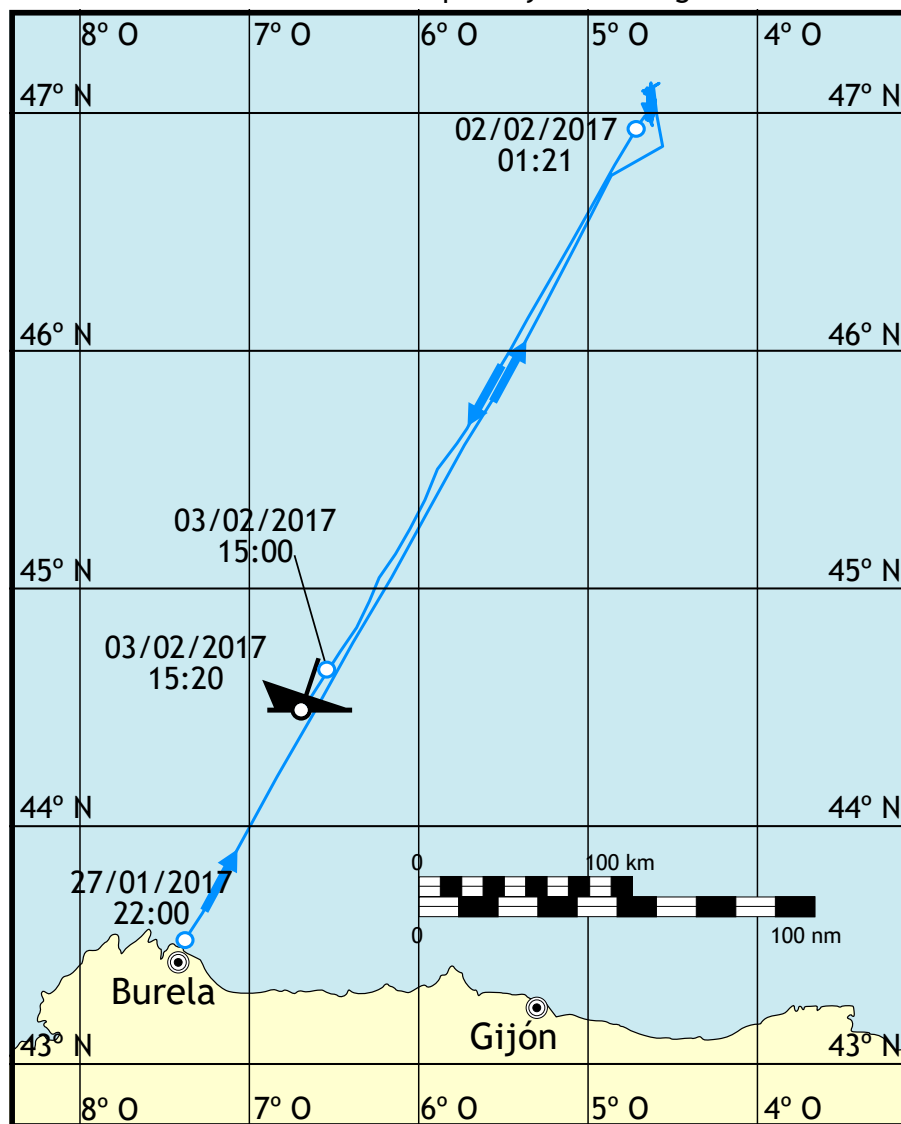


Figura 5. Ruta del GURE UXUA

En este momento las condiciones meteorológicas y marítimas eran de viento de fuerza Beaufort 8 y oleaje de entre seis y siete metros de altura significativa de ola. Al estar el barco muy escorado el patrón paró la máquina y dio la orden de echar la balsa salvavidas al agua.

Aproximadamente veinte minutos después de haber descubierto el agua acumulada en la cubierta principal a babor el buque ya estaba totalmente escorado a babor. Los doce tripulantes, que ya estaban en la cubierta, fueron saltando al agua para dirigirse a la balsa salvavidas que estaba desplegada.

INFORME CIAIM-23/2018

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias),
el 3 de febrero de 2017

Media hora después del abandono, todos los tripulantes se encontraban a bordo de la balsa salvavidas. En ese instante el buque ya estaba casi hundido, siendo únicamente visible la proa del mismo.

Al hundirse totalmente el barco, una segunda balsa salvavidas se liberó de su zafa hidrostática y afloró a la superficie.

A las 15:20 horas, la estación costera de Navia informó a SASEMAR de que había un buque emitiendo un MAYDAY RELAY por hundimiento en la posición 44°27' N, 006°40' O con 12 personas a bordo. El buque se identificó como el GURE UXUA y se movilizaron los helicópteros de rescate PESCA II y HELIMER 211. También se preparó al helicóptero HELIMER 209 por si era necesario movilizarlo.

A las 15:25 horas se solicitó a los buques HR MARION y HAFNIA NORDICA, que estaban por la zona del accidente, que acudieran en su ayuda.

A las 15:40 horas se movilizaron los buques de salvamento ALONSO DE CHAVES y GUARDAMAR CONCEPCIÓN ARENAL.

A las 16:05 horas el H/S HELIMER 211 informó de que tenía una balsa salvavidas a la vista.

A las 16:55 horas el H/S PESCA II informó de que tenía cinco tripulantes a bordo y que emprendían el vuelo de regreso a Viveiro (Lugo). El H/S HELIMER 211 tenía cuatro tripulantes a bordo y estaban recogiendo a los otros tres que quedaban.

A las 17:08 horas el H/S HELIMER 211 informó a través de VHF de que tenía a los siete tripulantes a bordo y que volvía de regreso a su base en El Musel (Gijón).

A las 17:20 horas el helicóptero PESCA II llegó a Viveiro con los cinco tripulantes que había recogido.

A las 17:40 horas el helicóptero HELIMER 211 llegó a El Musel con los siete tripulantes restantes.

Todos los tripulantes fueron atendidos por síntomas de hipotermia, sin que ninguno revistiera lesiones de gravedad.

* * *

4 ANÁLISIS

4.1 Condiciones de carga y estabilidad

4.1.1 Capturas

Las capturas se estibaban en las dos neveras que tenía el barco. Las capturas declaradas en el momento del accidente eran:

Unidades	Concepto	Peso unitario (kg)	Peso (kg)
960	Cajas de merluza	23	22080
2	Cajas de rape	26	52
1	Cajas de gallo	15	15
23	Cajas de huevas	15	345
14	Cajas vacías	2	28
TOTAL			22520

La carga debida a las capturas, en el momento del accidente, era inferior a la máxima autorizada según el estudio de estabilidad realizado tras la obra de reforma, que permitía llevar a bordo un máximo de 23 toneladas de pescado, estibadas en las bodegas.

4.1.2 Aparejos de pesca

Las volantas que llevaba el pesquero estaban estibadas a popa en seis compartimentos de madera. El barco llevaba unas 340 volantas de 50 kg cada una.

El buque llevaba volantas con un peso total de 17 toneladas, aunque según el estudio de estabilidad realizado tras la obra de reforma se estimaba un peso de las redes de 8 toneladas.

4.1.3 Consumible

Los consumibles a bordo del buque en el momento del accidente se podían estimar en:

- **Gasoil:** Se ha estimado que el pesquero llevaba entre 18000 y 20000 l. Para cálculos posteriores se tomará un valor intermedio de 19000 l con un peso correspondiente de 17942 kg.
- **Aceite:** Aproximadamente 800 l, con un peso correspondiente de 736 kg.
- **Agua dulce:** Los tripulantes declaran llevar 10000 l, sin embargo la capacidad total de los tanques del buque es inferior, solamente 7742 l, por lo que se supondrá que llevaban los tanques completamente llenos.

4.1.4 Consumible

Con los datos anteriores, en el momento del accidente el desplazamiento del buque se estima en 218 toneladas.

CONCEPTO	Peso (t)
Peso en rosca	149,164
Tanques de gasoil	17,942
Tanques de agua dulce	7,742
Tanques de aceite	0,736
Pesos fijos	2,950
Artes de pesca	17,000
Capturas	22,520
TOTAL	218,055

Según el estudio de estabilidad realizado tras la obra de reforma el desplazamiento del buque en la condición de máxima carga era de 214 toneladas, correspondiente a un calado de 2,922 m y tenía un francobordo asignado de 0,536 m.

4.1.5 Cumplimiento de criterios de estabilidad

En el momento del accidente el buque tenía un desplazamiento de 218 toneladas correspondiente a un calado de 2,957 m, peor que cualquiera de las contempladas en el estudio de estabilidad. Su francobordo era de 0,501 m, inferior al asignado, y alcanzaba los siguientes valores de estabilidad transversal:

Criterio	Valor	Límite reglamentario	Margen (%)
Altura metacéntrica transversal inicial (GM_{T0}), m	0,810	0,350	130%
Estabilidad dinámica a 30° (A_{30}), m x rad	0,12	0,055	119%
Estabilidad dinámica a 40° (A_{40}), m x rad	0,22	0,090	141%
Estabilidad dinámica entre 30° y 40° , m x rad	0,10	0,03	222%
Brazo adrizante a 30° (GZ_{30}), m	0,489	0,200	145%
Ángulo del máximo brazo adrizante ($\theta_{GZ_{Tmáx}}$), °	45,9	25°	80%

El buque cumplía con los criterios exigibles de estabilidad transversal.

4.2 Embarque y acumulación de agua. Estanqueidad

La cubierta de trabajo del GURE UXUA era la principal, que se ha representado en la Figura 6. En los costados de su superestructura se encontraban las siguientes aberturas:

- A - G: Portas de desagüe rectangulares en el costado de babor, tres en babor (A, B y C) y cuatro a estribor (D, E, F y G), con unas dimensiones de 0,80 m × 0,25 m. Se encuentran al nivel de la cubierta principal. De acuerdo con la normativa que regula las portas, sus tapas deben ser de construcción satisfactoria a juicio de la Administración, y sus bisagras, pestillos, trincas o medios de cierre deben ser de acero inoxidable, latón o material similar.
- H e I: Portillos altos circulares en el costado de babor, con un diámetro de 0,36 m. Se encuentran a 1,80 m por encima de la cubierta principal.
- J, K, L y M: Portillos altos circulares en el costado de estribor, con un diámetro de 0,36 m. Se encuentran a 1,80 m por encima de la cubierta principal.
- N: Puerta de trabajo en el costado de babor a popa, de dimensiones 2,00 m × 1,10 m. Se encuentra a 1,35 m por encima de la cubierta principal.
- Ñ: Hueco de trabajo en el costado de babor a proa, de dimensiones 1,75 m × 1,30 m. Se encuentra a 1,35 m por encima de la cubierta principal y no dispone de puertas de cierre.
- O, P y Q: Puertas de trabajo en popa, de dimensiones 2,00 m × 1,10 m. Se encuentran a 1,35 m por encima de la cubierta principal.
- R: Puerta de trabajo en el costado de estribor a popa, de dimensiones 2,00 m × 1,10 m. Se encuentra a 1,35 m por encima de la cubierta principal.
- S: Puerta para el paso de la tripulación entre el parque de pesca y el espacio Ñ, en la cubierta principal.
- T: Puerta de trabajo para la recogida de los aparejos, desde el espacio Ñ al parque de pesca, en la cubierta principal. Se encuentra a 1,35 m por encima de la cubierta principal.
- U, V y W: Escotillas para acceso de personas y/o traslado de la carga entre la cubierta superior y la cubierta principal.

El parque de pesca, sobre la cubierta principal, no es un espacio estanco y los cierres de las aberturas en sus costados deben ser estancas a la intemperie, pero no al agua. Al no ser un espacio estanco dispone de portas de desagüe cuya función es evacuar el agua acumulada.

Era práctica habitual de la tripulación que, una vez finalizadas las tareas de pesca, las puertas N, O, P, Q y R se cerraran y bloquearan por medio de palomillas. También era habitual que durante la navegación las portas de desagüe A, B, C, D, E, F y G se cerraran también para evitar que por ellos entrara más agua del que desalojaban.

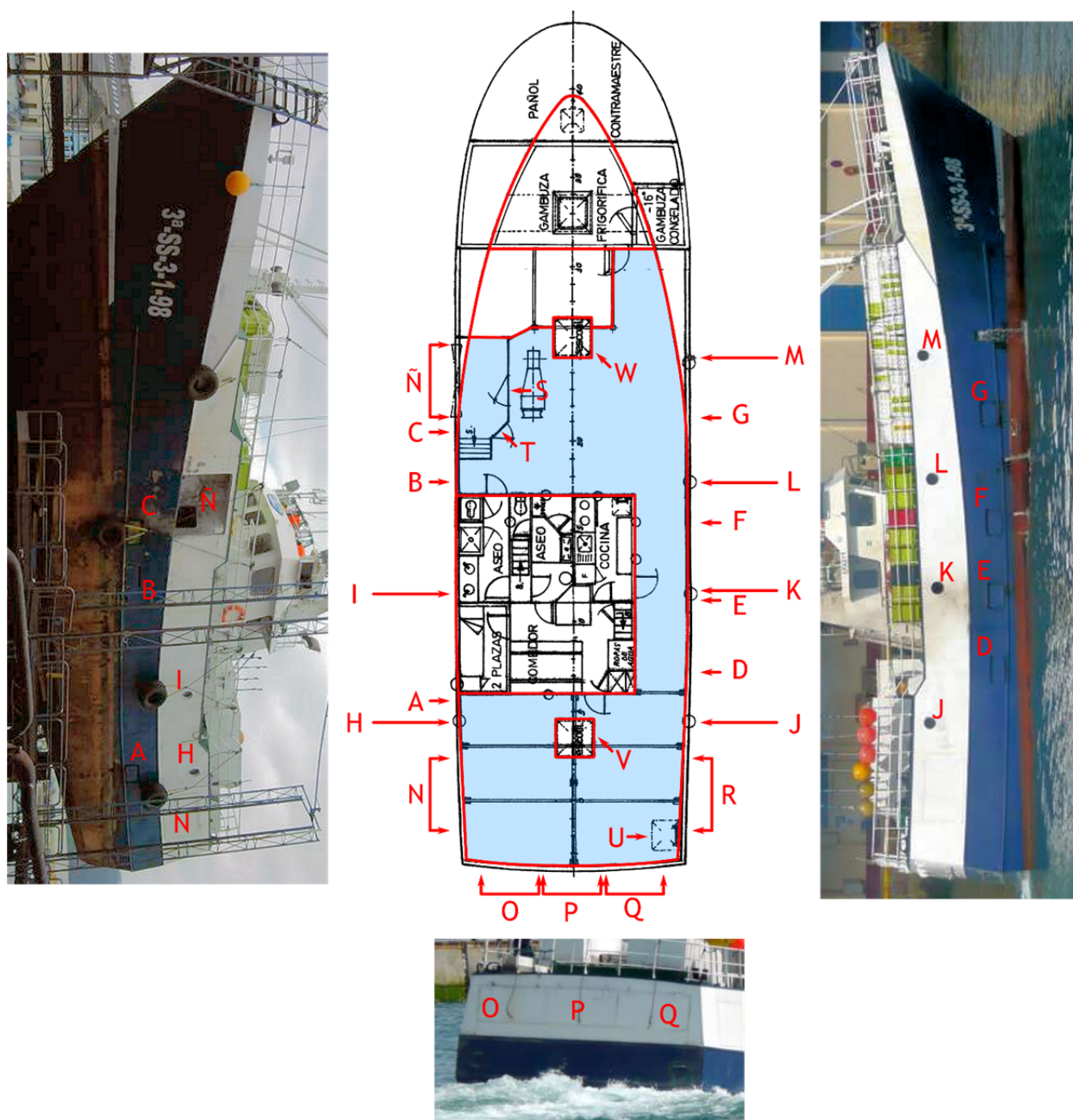


Figura 6. Aberturas en la superestructura del GURE UXUA (se ha marcado en azul el espacio de parque de pesca, sobre la cubierta principal)

4.3 Obras de reforma.

En marzo de 2005 el buque se sometió a una serie de obras de reforma, autorizadas por la Administración Marítima consistentes en:

- Eliminación de la grúa hidráulica de popa y maquinilla de cerco de popa.
- Colocación de una chapa de acero de 5,46 m × 2,63 m como continuación de la cubierta de castillo.
- Colocación de una chapa de acero de 4 mm de espesor en el costado de estribor sobre la regala desde la cuaderna 17 a la 30 y sobre ésta hacia crujía una chapa horizontal de aluminio de 4 mm de espesor y 1,55 m de ancho.
- Instalación de un halador de palangre en la cubierta principal, a babor a la altura de la cuaderna 20.

En diciembre de 2005 la empresa Astilleros La Parrilla S. A. realizó una nueva reforma (Figura 7), con proyecto firmado por un ingeniero naval colegiado y autorización de la Capitanía Marítima de Avilés, consistente en:

- Cierre completo desde el castillo de proa existente hasta la estampa de popa.
- Instalación de nueva cocina, del sistema contra incendios, de aseos.
- Instalación en proa de una gambuza frigorífica.
- Aislamiento de la bodega de proa.
- Construcción de un nuevo camarote de dos plazas.

Tras las obras de reforma se realizó un nuevo estudio de estabilidad (que incluyó una experiencia de estabilidad) con resultados satisfactorios. La cubierta principal pasó de tener inicialmente una distribución simétrica a tener finalmente una distribución asimétrica, véase Figura 8.



Figura 7. B/P GURE UXUA antes (arriba) y después (abajo) de las reformas.

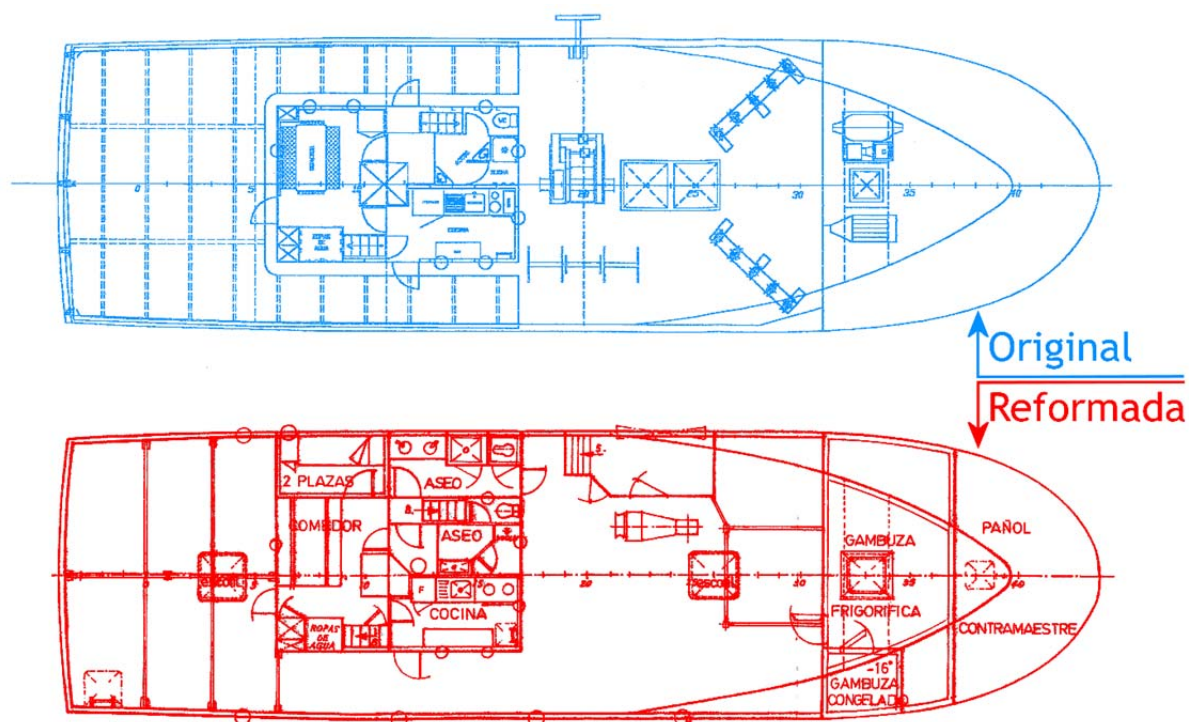


Figura 8. Comparación de la cubierta principal del GURE UXUA antes y después de la reforma.

4.4 Origen de la entrada de agua

Ningún tripulante vio entrar el agua en cubierta. El agua se encontró inicialmente sobre la cubierta principal y no en espacios inferiores como la cámara de máquinas (aunque al progresar la inundación el agua comenzó a entrar en ese espacio) o el sollado de popa, por lo que debió acceder por alguna de las aberturas del parque de pesca.

El buque llevaba más de un día navegando con el mismo rumbo y en condiciones meteorológicas adversas y ningún tripulante fue consciente de la entrada de agua hasta que el mecánico se percató de su presencia sobre cubierta, apenas 20 minutos antes del abandono del buque. Hay que concluir que el agua entró en el buque en un período corto de tiempo, ya que si el agua hubiera llevado cierto tiempo acumulándose, con mucha probabilidad se habría detectado antes. Bajo este supuesto, se concluye que el agua debió acceder probablemente por una de las vías siguientes:

- Por una abertura que quedó abierta poco antes de descubrirse la inundación. El patrón ordenó echar al agua las volantas que estaban a popa en la banda de babor para tratar de compensar la escora; a pesar de que la maniobra fue infructuosa, ninguno de los tripulantes refiere que estuviera abierta alguna de las puertas de trabajo (denominadas N, O, P, Q, R en la sección 4.2 de este informe). A ello hay que añadir que los tripulantes, poco antes del abandono del buque, pudieron ver cómo salían por el hueco de pesca “Ñ” algunos aparejos de la pesca, indicativo de que la puerta de paso “S” o la de trabajo “T” estaban abiertas. Por todo ello el agua podría haber entrado a través de

las puertas “S” o “T” que comunicaban el hueco de pesca con el parque. Respecto a esta hipótesis, desde el puente de gobierno se puede acceder a la cocina situada en la cubierta principal, mediante una escotilla situada a estribor del puente. Si no se hace uso de esta escotilla el camino natural para acceder desde el puente hacia otros espacios del buque es pasando por el hueco de pesca a través de la puerta “S”. Por ello no es descartable que en algún momento la puerta “S” hubiera quedado abierta o mal cerrada, permitiendo que el fuerte oleaje hiciera embarcar agua en el parque de pesca a través del hueco Ñ.

- Por una porta de desagüe que hubiera perdido repentinamente su tapa. Si una de las portas de desagüe de la banda de estribor, que recibía directamente el oleaje, hubiera perdido su tapa, el agua se habría acumulado rápidamente en el parque de pesca, al no haber podido salir por el resto de las portas de desagüe, que se encontraban cerradas. La pérdida de la tapa podría deberse a los repetidos impactos del oleaje.

En todo caso, ante la ausencia de evidencias directas, no es posible determinar con certeza el origen de la entrada de agua al parque de pesca que provocó la pérdida de estabilidad del buque.

4.5 Instrucciones al patrón

El libro de estabilidad del buque, en las instrucciones al patrón, establece lo siguiente:

“El cumplimiento de los criterios de estabilidad no asegura la inmunidad del buque a la zozobra en cualquier circunstancia, ni exime al Patrón de sus responsabilidades. Los Patrones deben tener prudencia y buen sentido mariner, prestando atención al estado de la mar, estación del año, previsiones del tiempo y zona en la que navega el buque [...]

Las portas de desagüe provistas de dispositivos de cierre se mantendrán siempre en buenas condiciones de funcionamiento y no deberán estar cerradas más que el tiempo imprescindible exigido por las faenas de pesca [...]

En todas las condiciones de carga se cuidará de que el buque conserve un francobordo adecuado para su seguridad, en ningún caso inferior al mínimo asignado”.

4.6 Portas de desagüe

Con las portas de desagüe cerradas el agua acumulada no podía ser evacuada del parque de pesca. La acumulación de agua en la cubierta principal constituye un riesgo para la estabilidad del buque pues constituye un peso alto que eleva el centro de gravedad del buque, puede moverse libremente de banda a banda, y puede desplazar lateralmente aparejos, equipos y pertrechos que no estén bien trincados, aumentando con ello la escora.

El objeto de instalar portas de desagüe es permitir la salida de agua de los espacios sobre la cubierta de francobordo, impidiendo su acumulación. Cuando, como en este caso, es habitual llevar estas portas de desagüe cerradas porque en caso contrario entra agua por ellas en el parque de pesca, es evidente que estas aberturas han perdido su funcionalidad y su razón de ser en el buque.

Es más, si las portas van habitualmente cerradas, su presencia supone un riesgo para el buque; por una parte no permiten la evacuación de agua del parque de pesca, y por otra parte su resistencia frente a impactos del oleaje es inferior al de las estructuras circundantes en el costado.

La eficacia de las portas de desagüe depende del francobordo real del buque y del oleaje; a menor francobordo y/o peor estado de la mar aumenta la frecuencia de los golpes de mar sobre las portas y la posibilidad de que entre agua por ellas.

4.6.1 Prácticas habituales y posibles soluciones

En consultas oficiosas con tripulantes de buques pesqueros, se constata que la práctica de llevar las portas de desagüe cerradas durante la navegación, en buques parecidos al de este informe, no es infrecuente. Las portas están normalmente abiertas durante las labores de procesamiento del pescado, para facilitar la evacuación de los restos, y se cierran durante la navegación. Los motivos suelen ser evitar las molestias derivada de la entrada esporádica de agua a través de esas aberturas y del golpeteo continuo de las tapas basculantes, debido al movimiento del buque.

Este problema se debe abordar, primero, mediante el fomento entre armadores y tripulaciones de pesqueros de una mayor conciencia de los riesgos de llevar las portas de desagüe cerradas en navegación, y por extensión, de los riesgos de navegar con sobrecarga y en condiciones de mar excesivamente adversas.

No obstante, y a la vista de lo que parecen ser prácticas extendidas, no se debe evitar una reflexión sobre la idoneidad de las portas de desagüe como única solución técnica para evitar la acumulación de agua en los parques de pesca cerrados. Parece posible plantear otras medidas técnicas complementarias, por ejemplo, sistemas dedicados de achique para el parque de pesca, o instalación de segundas barreras en las portas de desagüe para cerrarlas en el caso de pérdida de sus tapas.

No obstante, en este punto concreto la CIAIM no está en condiciones de hacer recomendaciones concretas, dado que cualquier medida concreta debería someterse a un análisis exhaustivo para evaluar los riesgos que su adaptación pudiera generar.

4.7 Navegación en condiciones de mar adversas

El pesquero navegaba sin capacidad de evacuar el agua acumulada en cubierta, lo que mermaba su seguridad.

Había estado faenando varios días en una zona situada unas 45 millas al SW de la costa francesa. Al finalizar las labores de pesca el patrón del pesquero emprendió rumbo a Burela, su puerto de origen, situado a unas 240 millas al SW de su posición, atravesando el Golfo de Vizcaya y con la previsión de que navegaría en condiciones muy adversas. No consideró la posibilidad de dirigirse a un puerto de refugio en la costa francesa y esperar a que mejorasen las condiciones, incluso si ello suponía retrasar la descarga prevista de las capturas en Burela. A este respecto hay que

INFORME CIAIM-23/2018

Hundimiento del pesquero GURE UXUA a 60 millas al norte del cabo de Peñas (Asturias),
el 3 de febrero de 2017

considerar que, el día del accidente, varios buques mercantes se habían refugiado del temporal en distintas zonas de refugio de la costa gallega y que el propio B/P GURE UTXUA se vio obligado a navegar a velocidad reducida.

* * *

5 CONCLUSIONES

Se concluye que la causa del accidente fue una entrada progresiva de agua a causa del fuerte oleaje sobre la cubierta principal a través de una abertura, o bien por una de las dos puertas que comunicaba el hueco de pesca con el parque de pesca, o bien por una porta de desagüe que hubiera quedado expuesta al oleaje al perder su tapa.

El agua embarcada se acumuló sobre cubierta al no ser eficaces las portas de desagüe, por estar cerradas. La acumulación de agua no fue advertida hasta que la estabilidad transversal del buque se había reducido tanto que no se pudo evitar el vuelco del buque.

Como causas contribuyentes se aprecian una falta de percepción del riesgo por parte del patrón, al navegar en condiciones de carga y/o en condiciones tan adversas que indujeron al patrón a considerar que era más seguro navegar con las portas de desagüe cerradas.

Aunque no está relacionado directamente con el accidente, hay que reseñar que el buque navegaba incumpliendo la Resolución de dotación mínima de seguridad, ya que el 2º patrón no estaba a bordo.

6 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A Larrabaste, S.L., armador del buque:

1. Que instruya a sus tripulaciones sobre los riesgos de inutilizar los medios de desalojo del agua en cubierta y recuerden a sus patrones su obligación de cumplir con la instrucciones del libro de estabilidad, especialmente la de mantener un francobordo suficiente en todas las condiciones de carga.

7 LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Las portas de desagüe en espacios sobre cubierta principal son un elemento de seguridad del buque para permitir el desalojo rápido del agua que pueda embarcar sobre cubierta, y por ello no se debe navegar con las portas de desagüe permanentemente cerradas. Para ello debe respetarse el francobordo mínimo, evitando navegar con sobrecarga y en condiciones meteorológicas muy adversas.

* * *