



INFORME CIAIM-18/2019

Hundimiento del pesquero VIRGEN PILAR DOS a unas 5 millas al norte de Cudillero (Asturias), el 14 de junio de 2019

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 VIRGEN PILAR DOS



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 14 de junio de 2019 la embarcación de pesca (E/P) VIRGEN PILAR DOS sufrió una vía de agua por causas no determinadas mientras faenaba a unas 8,5 millas al norte de Cudillero (Asturias), con un tripulante a bordo. La vía de agua dio lugar a una inundación progresiva que el patrón no pudo contener con los medios de achique disponibles. El patrón contactó por VHF con la E/P CRUZ DEL SUR, que faenaba cerca, y que a su vez dio el aviso a SASEMAR, que movilizó la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR CAPELLA. La E/P CRUZ DEL SUR dio remolque a la E/P VIRGEN PILAR DOS rumbo a Cudillero. Durante la travesía, ante el riesgo inminente de hundimiento, el patrón de la E/P VIRGEN PILAR DOS embarcó en la E/P CRUZ DEL SUR y se largó el remolque. La E/P VIRGEN PILAR DOS se hundió a unas 5 millas al norte de Cudillero, en una zona de profundidad aproximada de 75 m. Minutos después la E/S SALVAMAR CAPELLA llegó junto a la E/P CRUZ DEL SUR, y recogió al patrón del pesquero hundido, a quien trasladó al puerto de Cudillero.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 14 de junio de 2019. 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 15 de noviembre de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2020.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	VIRGEN PILAR DOS
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula 3ª-GI-4-2204 Número en el censo de flota pesquera operativa: 22177
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 9,21 m • Eslora (L): 7,30 m • Manga: 2,66 m • Arqueo bruto: 4,14 GT • Material del casco: madera • Propulsión: motor diésel 47,79 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1991 en Astilleros Suarez en Luanco (Asturias).
Dotación mínima de seguridad	<p>Dos tripulantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Patrón/Mecánico, con título de Patrón Local de Pesca - Marinero, con título de Marinero Pescador <p>La Resolución de Dotación Mínima, emitida el año 2016, contempla la posibilidad de despachar con un solo tripulante, bajo ciertas condiciones.</p>

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Cudillero y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local de merluza al pincho.
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Un tripulante. Disponía de los títulos y certificados de especialidad marítima necesarios para el gobierno de la embarcación.
Documentación	<p>El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.</p> <p>Disponía de una licencia quinquenal para faenar con artes menores en caladero nacional, y dos permisos especiales de pesca, para faenar a la merluza de pincho</p>

INFORME CIAIM-18/2019

Hundimiento del pesquero VIRGEN PILAR DOS a unas 5 millas al norte de Cudillero (Asturias), el 14 de junio de 2019

	(hasta junio de 2019) y para la costera del bonito (hasta diciembre de 2019).
--	---

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Inundación y hundimiento
Fecha y hora	14 de junio de 2019, 11:00 hora local
Localización	43° 42,50' N; 006° 10,10' O
Operaciones del buque y tramo del viaje	Pescando
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente a los combustibles, aceites y demás sustancias contaminantes a bordo en el momento del hundimiento. No se detectó contaminación.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 2 (4 a 6 nudos) del NW
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NW de 1m de altura significativa de oleaje
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) en Gijón, de SASEMAR.
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • E/S SALVAMAR CAPELLA • Pesquero CRUZ DEL SUR
Rapidez de la intervención	Inmediata, una vez comunicada la emergencia.
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate del tripulante ileso.

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.

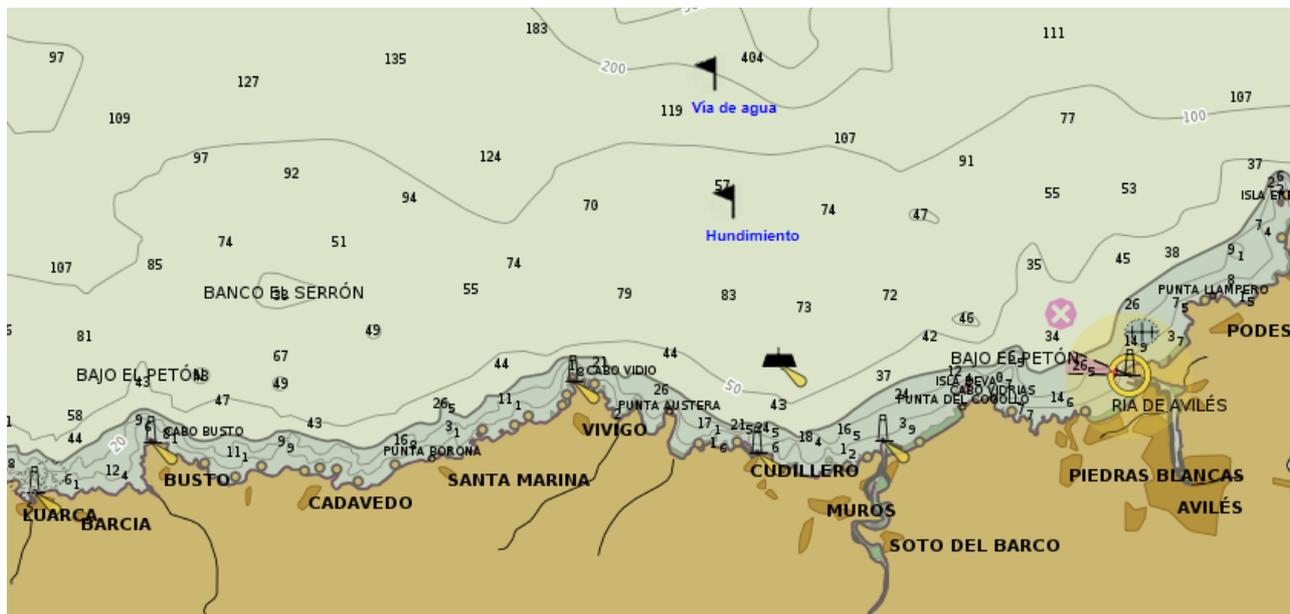


Figura 3. Localización de los puntos donde se produjeron la inundación inicial y el hundimiento (imagen: Instituto Hidrográfico de la Marina)

El día 14 de junio de 2019 a las 06:30 horas, la embarcación de pesca (E/P) VIRGEN PILAR DOS sale del puerto de Cudillero con un tripulante a bordo, en dirección a su caladero de pesca habitual situado a unas 9 millas de la costa, para pescar merluza al pincho.

Llega al caladero alrededor de las 07:30 horas y larga el aparejo. Hay varias embarcaciones faenando en las cercanías. Entre las 09:30 y las 10:00 horas el patrón advierte que la embarcación se está inundando, sin poder determinar por dónde entra el agua, y conecta la bomba eléctrica de achique para contener la inundación. Inmediatamente, el patrón contacta por VHF (canal 71) con la E/P CRUZ DEL SUR, que se encuentra faenando cerca, a unos 200m de distancia. Este pesquero se dirige a asistir a la embarcación en apuros.

Tras evaluar la situación y comprobar que la inundación progresa, ambos patrones acuerdan dar un cabo de remolque al pesquero accidentado para tratar de llegar a Cudillero. El patrón de la E/P CRUZ DEL SUR contacta por VHF (canal 16) con el CCS Gijón y solicita asistencia. El CCS Gijón moviliza la E/S SALVAMAR CAPELLA, con base en el puerto de Luarca.

Durante el trayecto hacia Cudillero, la E/P VIRGEN PILAR DOS va aumentando de calado. Cuando se hace evidente que el pesquero se va a hundir, el patrón de la E/P VIRGEN PILAR DOS embarca en la E/P CRUZ DEL SUR y se larga el cabo de remolque. Alrededor de las 11:00 horas, la E/P VIRGEN PILAR DOS se hunde en la posición 43° 39,5'N 006°09,5'O, a unos 75 m de profundidad.

Poco después del hundimiento, la E/S SALVAMAR CAPELLA llega a la altura de la E/P CRUZ DEL SUR, recoge al patrón del pesquero hundido, y lo traslada al puerto de Cudillero.

4. ANÁLISIS

4.1. Información técnica de la embarcación

No se conserva el proyecto de construcción de la embarcación. De acuerdo con los certificados de la misma y las declaraciones del armador, la embarcación disponía de los siguientes equipos:

- Motor propulsor diésel MAN D08262B, de 65CV (47,79kW) a 2300 rpm.
- Eje de cola de acero inoxidable, sin camisa, de 55 mm de diámetro.
- Una bomba eléctrica de achique y baldeo, de caudal desconocido.
- Una alarma por alto nivel de líquidos en sentinas.
- Dos extintores de polvo seco de 6 litros cada uno.
- Una balsa salvavidas Duarry con número de serie YFR-15-1882, sin zafa hidrostática, para cuatro personas.
- Cuatro chalecos salvavidas de trabajo con radiobaliza, y dos chalecos de abandono.
- Dos sondas (no SOLAS).
- Un radioteléfono VHF con LSD (no SOLAS).
- Un radar (no SOLAS).
- Un GPS (no SOLAS).

4.2. Tripulación

La embarcación ha tenido un único propietario desde su construcción en el año 1991 hasta su hundimiento. El propietario, que también ejercía como patrón, dispone de los títulos y certificados de especialidad marítima siguientes:

- Mecánico de litoral. Caducidad de la tarjeta: octubre de 2020.
- Patrón de pesca local. Caducidad de la tarjeta: octubre de 2020.
- Operador restringido SMSSM. Caducidad de la tarjeta: febrero de 2020.
- Formación básica. Caducidad de la tarjeta: diciembre de 2021.
- Básico de lucha contra incendios. Expedido en octubre de 2004.
- Básico de supervivencia en la mar. Expedido en octubre de 2004.

4.3. Certificados e inspecciones

El pesquero disponía del Certificado de Conformidad, emitido en 2010 y renovado en el año 2016 por la Capitanía Marítima de Avilés. En este certificado constan las siguientes inspecciones de la embarcación por parte de inspectores de la Capitanía Marítima:

- Febrero 2017. Reconocimiento en seco. Avilés.
- Marzo 2018. Reconocimiento en seco. San Esteban de Pravia.
- Marzo 2019. Reconocimiento en seco. San Esteban de Pravia.

Además, el armador realizó tres auto-certificaciones anual según el Real Decreto 543/2007, en junio de 2017, febrero de 2018 y marzo de 2019, respectivamente.

La embarcación había pasado el último reconocimiento en seco tres meses antes del accidente.

4.4. Navegación autorizada, despacho y licencias de pesca

La embarcación disponía de Resolución de Dotación Mínima, emitida por la Capitanía Marítima de Avilés en 2016. Dicha Resolución establece una dotación mínima de 2 tripulantes, e incluye la posibilidad de despachar el pesquero con un único tripulante bajo ciertas condiciones. Esto es coherente con el Real Decreto 963/2013 por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca. Esta norma establece una tripulación mínima de seguridad de un tripulante para embarcaciones de pesca artesanal de bajura con eslora (L) inferior a 8m, en los caladeros Cantábrico, Noroeste y Golfo de Cádiz.

La embarcación fue despachada por última vez el 22 de mayo de 2019, con un único tripulante, y con las siguientes observaciones al despacho:

- Faenar en horas diurnas¹,
- Llevar permanentemente puesto el chaleco salvavidas a bordo de la embarcación,
- Faenar agrupada con otras embarcaciones o, al menos, a la vista de otras,
- Al menos una de las embarcaciones en las proximidades llevará VHF, manteniendo la escucha en el canal 16 y siguiendo en todo momento las instrucciones de la Capitanía y el CCS de Gijón.

El despacho anterior de la embarcación se produjo en marzo de 2019, con tres tripulantes. Existe una Resolución de finalización anticipada de ese despacho, emitida por la Capitanía Marítima, por falta de tripulación.

La embarcación contaba con las siguientes licencias de pesca:

- Licencia quinquenal para caladero nacional con artes menores. Validez hasta 06/2022
- Permiso especial de pesca de merluza al pincho. Validez hasta 06/2019
- Permiso especial de pesca para costera del bonito. Validez hasta 12/2019

4.5. Origen de la inundación

No se ha podido saber el origen de la inundación. El patrón, única persona presente cuando se inició la inundación, no vio por donde entraba el agua, aunque sospecha que pudo ser un tope de una tabla de costado. El patrón tampoco indica que se activara la alarma de alto nivel de sentinas.

Otros testigos del hundimiento, los tripulantes de la E/P CRUZ DEL SUR, indican que la embarcación se hundió de popa, escorando a estribor al final.

De acuerdo con las horas estimadas de los distintos acontecimientos, desde que se inició la inundación hasta el hundimiento transcurrieron entre 1 hora y 1 ½ horas. Aunque durante parte de ese tiempo la bomba eléctrica de achique (de caudal desconocido) estuvo funcionando, hay que descartar una vía de agua de grandes dimensiones, que habría provocado el hundimiento en pocos minutos.

¹ Según el Instituto Geográfico Nacional, en Oviedo el 14 de junio de 2019 el orto se produjo a las 06:42 hora local

Hundimiento del pesquero VIRGEN PILAR DOS a unas 5 millas al norte de Cudillero
(Asturias), el 14 de junio de 2019

En embarcaciones como la E/P VIRGEN DEL PILAR se puede producir una vía de agua principalmente por las siguientes causas:

- Embarrancada o colisión contra un objeto flotante.
- Fallo estructural, normalmente por insuficiente resistencia estructural asociado a un mal mantenimiento. Estos fallos se ponen de manifiesto cuando se somete a la estructura a esfuerzos de servicio elevados: golpes de mar en navegación con mal tiempo, sobrecargas, etc. También hay que contemplar la posibilidad de que la estructura sufra esfuerzos elevados en la varada anual durante la puesta en seco mediante un carro de varada, si las bandas de elevación del carro, además de sobre la quilla, presionan sobre fondos y costados no preparados para ello.
- Rotura de la obturación de la bocina del eje de cola. Puede darse al golpear la hélice algún objeto flotante, o al quedar el eje propulsor trabado por cabos o restos flotantes de aparejos.
- Rotura de una válvula de fondo, o de algún tramo de tubería del sistema de agua salada (refrigeración del motor, baldeo o contraincendios), normalmente por deterioro asociado a un mal mantenimiento o por uso de tuberías de materiales o calidad distintas a las exigidas para el servicio.

No existen indicios que apoyen ninguna de las causas anteriores.

El patrón no refiere ningún golpe, irregularidad en la marcha o ruido que pudiera indicar una colisión con objetos flotantes.

Respecto a un posible fallo estructural, las condiciones marítimas eran bonacibles, la embarcación no estaba sobrecargada ni sometida a esfuerzos puntuales elevados. Además, había pasado inspección en seco por parte de los servicios de inspección de la Capitanía Marítima de Avilés apenas tres meses antes del accidente, por lo que su estado era presumiblemente satisfactorio. Además, algunas de las averías estructurales más frecuentes de estas embarcaciones, como la pérdida de una tabla, dan lugar a inundaciones muy rápidas.

La rotura de la bocina del eje es improbable, ya que el barco no golpeó ningún objeto con el eje o la hélice, y tampoco el eje resultó trabado por cabos o aparejos, ya que tras declararse la inundación, inicialmente el pesquero continuó navegando por sus medios hacia Cudillero.

En lo relativo al sistema de agua salada, cabe decir que las válvulas de fondo fueron inspeccionadas durante la inspección en seco tres meses antes del accidente, y que el armador firmó la última auto-certificación también tres meses antes del accidente, lo que de acuerdo con la normativa vigente de inspección², debería garantizar que los sistemas y equipos del pesquero habían sido comprobados por un técnico competente, y estaban en buen estado.

Por todo ello, aunque sin poder descartar categóricamente ninguna de las causas anteriores al no haber tenido acceso al pesquero, que no se reflotó, no es posible establecer la causa de la inundación de la E/P VIRGEN PILAR DOS.

² Real Decreto 543/2007

4.6. Petición de auxilio

El accidente fue notificado tarde a SASEMAR por el canal 16 de VHF. Inicialmente el patrón de la E/S VIRGEN PILA DOS contactó con la E/S CRUZ DEL SUR, que acudió en su ayuda para acompañarle y luego remolcarlo hacia Cudillero. Solo entonces se notificó la emergencia a SASEMAR. Para entonces, la inundación había progresado peligrosamente.

La E/S SALVAMAR CAPELLA llegó a las proximidades del pesquero hundido pocos minutos después del hundimiento. Todo ello indica que, de haber notificado la vía de agua a SASEMAR en un primer momento, tal vez la E/S SALVAMAR CAPELLA podría haber asistido al pesquero en apuros con una bomba portátil de achique.

5. CONCLUSIONES

La E/P VIRGEN PILAR DOS se hundió a consecuencia de una inundación cuyo origen no se ha podido determinar con certeza al no haberse reflatado la embarcación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se formulan recomendaciones de seguridad.

* * *