



INFORME CIAIM-20/2015

Hundimiento del pesquero CASILDO en las proximidades del cabo Udra, en la ría de Pontevedra, el 19 de noviembre de 2014

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 de pesca CASILDO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 19 de noviembre de 2014, a las 11:00 horas, la embarcación de pesca (E/P) CASILDO zozobró y se hundió cuando los dos tripulantes embarcados recogían el aparejo (red de enmalle) en una posición de latitud 42°20,6' N y longitud 008°49,7' W, en las proximidades del cabo Udra, en la ría de Pontevedra.

Los dos tripulantes fueron rescatados por otro pesquero que se encontraba en la zona y los llevó al puerto de Bueu (Pontevedra), desde donde una ambulancia les trasladó a un centro hospitalario.

A las 11:40 horas, el Centro de Coordinación de Salvamento de Finisterre (CCS Finisterre) fue informado del suceso por el servicio de emergencias 112, movilizándose el buque de salvamento (B/S) MARIA PITA.

Tras el hundimiento del pesquero se apreciaron signos de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (unos 150 l de gasoil) y del aceite que llevaba en los tanques y los restos del propio naufragio.

La embarcación fue reflotada pero debido a los graves daños sufridos se consideró siniestro total y fue desguazada.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 20 de noviembre de 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. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 16 de septiembre de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en noviembre de 2015.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	CASILDO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Bueu 3 ^a -VI-3-1683 Nº de Identificación de Buque: 17139
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 8,70 m • Manga: 2,8 m • Arqueo bruto: 3,16 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel de 94,12 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de una persona física
Pormenores de construcción	En la documentación oficial de la embarcación figura que fue construida el año 1966 en los Astilleros de Santander, S.A. en Astillero (Cantabria), España ¹
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Bueu, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas (menos de 75 kg). Artes de pesca. Alrededor de 150 l de gasoil en los tanques
Dotación	Dos tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios, en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco y posterior hundimiento
Fecha y hora	19 de noviembre de 2014, 11:00 hora local

¹ En el Certificado de Navegabilidad de la embarcación se indica que fue construida en el Astillero de Santander S.A., nombre que se corresponde con Astander, que nunca ha construido embarcaciones pesqueras de ese porte, por lo que probablemente se trate de un error en la anotación. No se ha podido localizar el astillero donde fue construida.

INFORME CIAIM-20/2015

Hundimiento del pesquero CASILDO en las proximidades del cabo Udra, en la ría de Pontevedra, el 19 de noviembre de 2014

Localización	42° 20,6' N; 008° 49,7' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Recogiendo aparejo (red de enmalle)
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Dos heridos leves
Contaminación	Derrame del combustible (unos 150 l de gasoil), del aceite que llevaba en los tanques y los restos del propio naufragio.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 1 (2 a 5 nudos) del E.
Estado de la mar	Mar rizada y mar de fondo del WNW que en el exterior de la ría incidía con una altura significativa de ola entre 2,5 y 3 m, ocasionando numerosas rompientes por efecto de asomeramiento en la zona de bajos al norte de cabo Udra
Visibilidad	Alrededor de 3000 m, eventualmente menos de 1000 m por bancos de niebla
Marea	El nivel de la marea en el instante del accidente era de aproximadamente 2,0 m respecto a la bajamar escorada o viva equinoccial

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"> • B/S MARIA PITA • Pesquero NUEVO YOLANDA UNO
Rapidez de la intervención	Inmediata tras recibir la notificación telefónica
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación de salvamento
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes por el pesquero NUEVO YOLANDA UNO

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 naufragio

El día 19 de noviembre de 2014 alrededor de las 07:30 horas, la E/P CASILDO salió del puerto de Bueu con rumbo a su caladero habitual en el entorno del cabo de Udra con dos tripulantes a bordo, patrón y marinero.

Comenzaron sus tareas habituales sobre las 09:00 horas, consistentes en el largado de cinco aparejos y la recogida de otros tantos aparejos que habían sido calados el día anterior.

A las 11:00 horas se encontraban recogiendo el último aparejo, muy próximos a un bajo que se encuentra frente al cabo de Udra, con el patrón en el puente y el marinero en el halador situado en la amura de babor. El patrón se apercebó de la llegada de una ola de unos 2,5 m de altura por la popa, que ya se encontraba muy próxima a la embarcación, por lo que dio atrás toda para evitar embarrancar, pero no pudo evitar que la ola entrara por la popa inundando la embarcación, que inmediatamente zozobró.

Hundimiento del pesquero CASILDO en las proximidades del cabo Udra, en la ría de Pontevedra, el 19 de noviembre de 2014

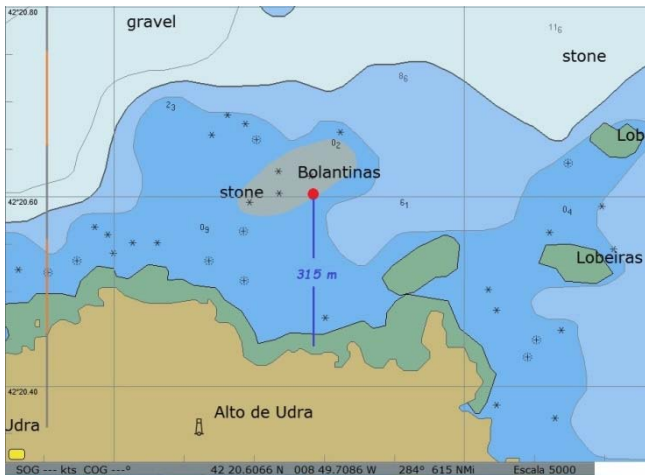


Figura 4. Zona de bajos donde naufragó la embarcación

El marinero, que llevaba puesto el chaleco salvavidas, fue arrojado a la mar fuera de la embarcación sufriendo diversas magulladuras; el patrón, que no llevaba chaleco "porque estaba en el puente", consiguió salir a nado y se encaramó al casco, al quedar el pesquero con la quilla al sol.

Ambos tripulantes fueron recogidos poco después por el pesquero NUEVO YOLANDA UNO, que instantes antes había pasado junto a la embarcación naufragada, y cuya tripulación se apercibió del suceso. Este pesquero trasladó a los náufragos al puerto de Bueu, donde llegaron a las 11:45 horas.

Los tripulantes rescatados presentaban algunas magulladuras y contusiones pero estaban en aparente buen estado.

SASEMAR movilizó el B/S MARIA PITA, que se desplazó a la zona. Su intervención se produjo tras la notificación telefónica del padre del patrón al servicio de emergencias 112 después de que los náufragos fueran rescatados, ya que el pesquero naufragado no realizó llamada alguna.

La E/P CASILDO fue rescatada posteriormente y sus restos transportados hasta el puerto de Bueu. Dado su mal estado la embarcación fue declarada siniestro total y fue desguazada.



Figura 5. Aspecto de los restos

* * *

4. ANÁLISIS

Se han examinado las tres posibles causas del accidente siguientes:

1. Estabilidad de la embarcación.
2. Condiciones meteorológicas inadecuadas para la embarcación.
3. Operación y maniobras inapropiadas

4.1. Estabilidad de la embarcación

En el expediente de la embarcación no existe copia de acta o experiencia de estabilidad que permita hacer una simulación de las condiciones en el momento del naufragio.

El barco llevaba un escaso peso en capturas (menos de 75 kg) y pertrechos, y unos 150 l de gasóleo en el tanque situado en el cuarto del motor propulsor longitudinalmente en la banda de babor.

Tratándose de una embarcación construida hace 48 años es probable que en algún momento de su vida hubiera sido sometida a obras de reforma, autorizadas o no, pero no existe ninguna anotación en la Hoja de Asiento, o en cualquier otra documentación obrante en la Administración Marítima, ni se ha localizado ninguna foto o plano de la primera época de la embarcación que permitiera comparar el aspecto de la misma cuando fue construida.

En el Certificado de Navegabilidad de la embarcación se indica que fue construido en el Astillero de Santander S.A., nombre que se corresponde con Astander, que nunca ha construido embarcaciones pesqueras de ese porte, por lo que probablemente se trate de un error en la anotación. No se ha podido localizar el astillero donde fue construido.

Por todo ello no se ha podido hacer una valoración de la estabilidad de la embarcación.

4.2. Condiciones meteorológicas y marítimas inadecuadas para el pesquero

El boletín de pronóstico meteorológico y marino difundido por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para las zonas costeras de la comunidad autónoma de Galicia, emitido a las 20:00 horas locales del martes 18 contenía textualmente la siguiente predicción:

"Aguas costeras de Pontevedra:

S o SW fuerza 4 o 5 ocasionalmente 6, amainando rápidamente a NW fuerza 2 a 4 y rolando a primeras horas del día 19 a NE y E. Marejada o fuerte marejada al principio disminuyendo a marejada o marejadilla. Mar de fondo del NW de 1 a 2 metros, aumentando progresivamente el día 19 hasta los 3 o 4 metros. Algún aguacero. Temporalmente regular, ocasionalmente mala."

En este boletín se pone de manifiesto el notable y progresivo incremento de la mar de fondo prevista hasta alcanzar una altura significativa entre 3 y 4 m en el curso de la mañana.

Tras el accidente, AEMET emitió un informe de condiciones marítimas y meteorológicas durante este accidente a petición de la CIAIM. Este informe confirmaba las predicciones de oleaje, que en el lugar y momento señalado era de mar rizada y mar de fondo del WNW, incidiendo en el

exterior de la ría con una altura significativa de ola entre 2,5 y 3 m, y ocasionando numerosas rompientes por efecto de asomeramiento en la zona de bajos al norte de cabo Udra.

Según el informe anterior, las condiciones marítimas eran desfavorables para el pesquero, ya que a pesar de la baja intensidad del viento, el oleaje de fondo generó olas rompientes en la zona poco profunda donde el pesquero estaba faenando.

4.3. Operación y maniobras inadecuadas

La embarcación estaba en una zona de difícil maniobra dada su escasa profundidad, en una zona rocosa, y al estar cobrando el arte, este pudo haber actuado como un ancla impidiendo la recuperación de la escora producida. El aumento de la altura de la mar de fondo en el curso de la mañana en una zona tan poco profunda fue aumentando el riesgo de accidente por rompientes y debió disuadir al patrón de seguir faenando en esas condiciones.

* * *

5. CONCLUSIONES

El único factor significativo del suceso es la presencia ocasional de bancos de niebla y el estado de la mar existente, con olas rompientes de 2,5 a 3 m y la posición de la embarcación en una zona de difícil maniobra dada su escasa profundidad, con bajos rocosos próximos, y el arte que pudo haber actuado como un ancla impidiendo la recuperación de la escora producida.

Una ola rompiente pudo provocar la inundación de la cubierta de la embarcación y de los espacios de máquinas.

De lo anterior se concluye que la embarcación se perdió por estar faenando en condiciones marítimas adversas, motivado por una inadecuada percepción del riesgo derivado del oleaje rompiente y de las dificultades de maniobrar en una zona de poco calado y con bajos cercanos.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

A pesar de que las condiciones de mar en el momento de la salida puedan parecer favorables, en una zona con condiciones meteorológicas y marítimas tan cambiantes es necesario planificar la navegación consultando la información meteorológica y marítima prevista antes de hacerse a la mar, especialmente si se planea faenar en una zona de poco fondo, donde la mar de fondo genera rompientes, y se reduce considerablemente la capacidad de maniobra.

* * *