

Informe técnico S-43/2012

Investigación del embarrancamiento y posterior hundimiento del pesquero NUEVO SIDERAL, a 2 millas al Nornordeste de cabo Corrubedo (A Coruña), el 31 de octubre de 2011

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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura I. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El 31 de octubre de 2011, sobre las 06:00 horas, el pesquero NUEVO SIDERAL salió del puerto de Porto do Son (A Coruña) para ir a faenar con el arte de pesca denominado palangrillo, frente a la playa de Espiñeirido, situada a 2 millas al **Nordeste** de cabo Corrubedo. A bordo de la embarcación iban tres tripulantes.

En torno a las 10:00 horas, los dos marineros se hallaban en la proa virando el arte de pesca y el patrón estaba en la cabina dirigiendo la maniobra con el motor en marcha y el sistema de gobierno en modo manual, cuando un golpe de mar arrasó la embarcación contra las rocas. Como conse-

cuencia del impacto se produjo una importante vía de agua en la amura de babor.

El patrón puso en funcionamiento las bombas de achique, una principal que iba acoplada al motor propulsor y otra portátil de accionamiento eléctrico, y sacó la embarcación de las rocas dando máquina atrás, pero seguidamente ésta comenzó a aproar y a escorar a babor por efecto del agua embarcada.

A las 10:15 horas, el patrón pidió socorro, llamando por el equipo de VHF, al Centro de Control de Salvamento de Finisterre y a los pesqueros que estaban en la zona, siendo movilizados la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS y el helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 210 de Salvamento Marítimo.

Cuando la inundación del espacio de máquinas provocó la parada del motor propulsor, el patrón ordenó abandonar la embarcación. Según declararon los tripulantes, no tuvieron tiempo de destrincar la balsa salvavidas y solo un marinero se puso el chaleco salvavidas antes de saltar al agua. Ya en el agua, se sujetaron a las boyas del aparejo de pesca para mantenerse a flote.

El pesquero se hundió pocos minutos después en una posición 42° 36,249' N, 009° 04,627' W a 23 m de profundidad. El dispositivo de zafa hidrostática liberó la radiobaliza y ésta comenzó a emitir la señal de socorro.

El pesquero HALCON DOS, que se encontraba en las inmediaciones, acudió a la llamada de socorro y rescató a los tres tripulantes. A las 10:45 horas, llegó al lugar del accidente la E/S SALVAMAR REGULUS que, tras recuperar la radiobaliza, escoltó al pesquero hasta el puerto de Porto do Son. No se trasbordó a los naufragos del pesquero a la embarcación de salvamento por deseo de éstos y porque las condiciones marítimas lo desaconsejaban.

A la llegada a puerto, los tres marineros requirieron asistencia sanitaria y uno de ellos fue hospitalizado con síntomas de hipotermia.

* * *



DATOS OBJETIVOS



Figura 2. Pesquero NUEVO SIDERAL

Datos del pesquero

La embarcación NUEVO SIDERAL era un pesquero con bandera de España y base en el puerto de Porto do Son (A Coruña).

Fue construida en madera en el año 1998. Tenía una eslora total de 13 m, una manga de 4 m, un puntal de 1,6 m y un arqueo bruto (GT) de 13,86. Estaba propulsada por un motor diésel de 22,06 kW.

En el momento del accidente, el pesquero tenía caducados los Certificados de Seguridad Radioeléctrica y de Navegabilidad para embarcaciones menores de 24 m de eslora, pero estaba trami-

tándose la expedición del Certificado de Conformidad y del Documento de Información Técnica que los sustituye. El despacho estaba en vigor y disponía de una licencia para pescar en el Caladero Nacional Cantábrico NW con artes menores.

El propietario

Desde su puesta en servicio, el pesquero era propiedad del mismo empresario individual, quien además era el patrón del pesquero.

La tripulación

La tripulación estaba compuesta por tres miembros: un patrón y dos marineros. Todos ellos contaban con las titulaciones profesionales y los certificados de especialidad necesarios para el desempeño de sus funciones.

El patrón también realizaba las funciones de mecánico ya que contaba con el título de Patrón Costero Polivalente.

Condiciones meteorológicas y marítimas

La CIAIM solicitó al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) un informe sobre las condiciones meteorológicas y marítimas en el transcurso del accidente.

En la zona del accidente soplaba viento de componente S con fuerza 4 a 5 en la escala Beaufort (entre 11 y 21 nudos) y la visibilidad era buena. Había marejada y mar de fondo del WNW con alturas de ola significativa que en el exterior de la ría oscilaron entre 2.5 m y 3.0 m.

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Para el análisis de las circunstancias del accidente se han tenido en cuenta las declaraciones de los testigos y el estudio realizado por el CEDEX sobre las condiciones meteorológicas y marítimas en el transcurso del accidente.

Según declararon los tripulantes del pesquero, en ocasiones anteriores ya habían faenado en la zona y eran conscientes de que había bajos. A pesar de ello, el patrón decidió calar el palangre confiando en su capacidad de reacción y en la maniobrabilidad de la embarcación. Había mar de fondo y la marea llevaba 3,5 horas bajando, desde la pleamar.

En el estudio realizado por el CEDEX consta que las condiciones meteorológicas y marítimas en el lugar del embarrancamiento, con una profundidad media de 5 m, se caracterizaron por una altura significativa del oleaje compuesto inferior a 2,5 m, asociada fundamentalmente a un mar de fondo, y una velocidad media del viento inferior a 21 nudos. Dichas condiciones se pueden considerar de escasa severidad para la costa gallega, aunque sí son de cierta dureza para este tipo de embarcaciones. No obstante, la presencia de bajos en la zona y la marea bajando favorecen la rotura de las olas de mayor altura y potencian el efecto de succión que experimenta una embarcación en fondos de escasa profundidad.

Por último, cabe hacer mención al hecho de que los dos marineros no utilizaran los chalecos salvavidas de trabajo que llevaba el pesquero pese a que el empeoramiento de las condiciones meteorológicas y marítimas así lo aconsejaba. Estos chalecos están diseñados para una utilización permanente por todos los tripulantes de buques y embarcaciones pesqueras cuyas faenas habituales se realicen en cubierta. Además, cuentan con una radiobaliza con alarma de “hombre al agua” que forma un conjunto en el que automática y simultáneamente se infla el chaleco y se activa la radiobaliza.

Conclusiones

A la vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión ha concluido que el accidente se produjo como consecuencia de un error del patrón del pesquero al no valorar convenientemente el efecto que los factores ambientales (oleaje, viento y estado de la marea) podrían tener sobre las condiciones de maniobrabilidad de la embarcación al faenar en una zona de fondo rocoso y poca profundidad.



Figura 3. Detalle del lugar del accidente





RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas, efectúa las siguientes recomendaciones, para evitar que ocurran accidentes similares:

Al armador y patrón de la embarcación de pesca:

1. Que promueva entre los tripulantes la utilización de los chalecos salvavidas de trabajo cuando se encuentren faenando en cubierta.
2. Que se asegure de que los tripulantes conocen las funciones asignadas en caso de abandono de buque.

* * *