

INFORME CIAIM-13/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero NUEVO RIO VERDE, en un bajo de las Islas Hormigas (Girona), el 8 de enero 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. Pesquero NUEVO RIO VERDE



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 8 de enero de 2014, el buque de pesca (B/P) NUEVO RIO VERDE embarrancó en un bajo de las Islas Hormigas (Girona) cuando regresaba a su puerto base. El accidente originó una vía de agua en la banda de babor de la obra viva, que acabó por hundir completamente el buque en dicho lugar. Tras ser alertado SASEMAR y otras embarcaciones del lugar por personal de la Cofradía de Pescadores de Sant Feliu de Guixols, diversas embarcaciones recogieron a los naufragos y los llevaron al B/P DORADA COSTA DOS, que los trasladó hasta la citada población.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 8 de enero 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 aprobado por la CIAIM en su reunión de fecha 9 de abril de 2014 y publicado en julio de 2014.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque

Nombre	NUEVO RIO VERDE
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª TA-3-3-92 Número de Identificación de Buque : 30982
Tipo	Pesquero de cerco
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 19,00 m • Manga: 5,56 m • Arqueo bruto: 33,57 GT • Material del casco: madera • Propulsión: motor diésel 202,20 kW
Propiedad y gestión	El buque estaba arrendado por el propio patrón, quien había suscrito contrato de arrendamiento con opción a compra con el propietario.
Pormenores de construcción	Construido el año 1991 en los Astilleros de Proname (Barcelona)
Dotación mínima de seguridad	No se había expedido.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida y llegada	Salida y llegada prevista a Sant Feliu de Guixols (Girona)
Tipo de viaje	Pesca litoral
Información relativa a la carga	En el momento del accidente, había a bordo unas 200 cajas de boquerón y sardina además del correspondiente arte de cerco.
Dotación y certificados de aptitud profesional	7 tripulantes: Patrón Costero Polivalente y 6 marineros. Todos los tripulantes disponían de los correspondientes títulos y certificados de especialidad en vigor.
Documentación	El pesquero disponía de los certificados exigibles en vigor. El pesquero se hallaba sin despachar en el momento del accidente.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Embarrancada
Fecha y hora	8 de enero de 2014, 06:40 hora local
Localización	41° 51,63' N; 003° 11,28' E
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto base

INFORME CIAIM-13/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero NUEVO RIO VERDE, en un bajo de las Islas Hormigas (Girona), el 8 de enero de 2014

Lugar a bordo	Obra viva a babor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento del buque
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Sí, indeterminada por gasoil
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 2 (3 a 6 nudos) del S
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Regular

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

Organismos intervinientes	SASEMAR Servicio Marítimo de la Guardia Civil Bomberos de la Generalitat de Catalunya
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • H/S¹ HELIMER 211 • E/S² SALVAMAR SIRIUS • B/S³ PUNTA MAYOR • B/P DORADA COSTA DOS y otras embarcaciones de pesca de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Se estudia plan de reflotamiento por parte de la compañía privada Dive Center de Palamós, pero finalmente el pesquero es reflotado por SASEMAR.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos por embarcaciones de pesca de la zona. A pesar de reflotar el buque, éste resultó irrecuperable, debido al serio deterioro del casco y estructura, al ser golpeado por el mar contra las rocas durante el tiempo que estuvo hundido y expuesto al oleaje y a las corrientes marinas.

¹ H/S: helicóptero de salvamento

² E/S: embarcación de salvamento

³ B/S: buque de salvamento

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas relatadas son locales.

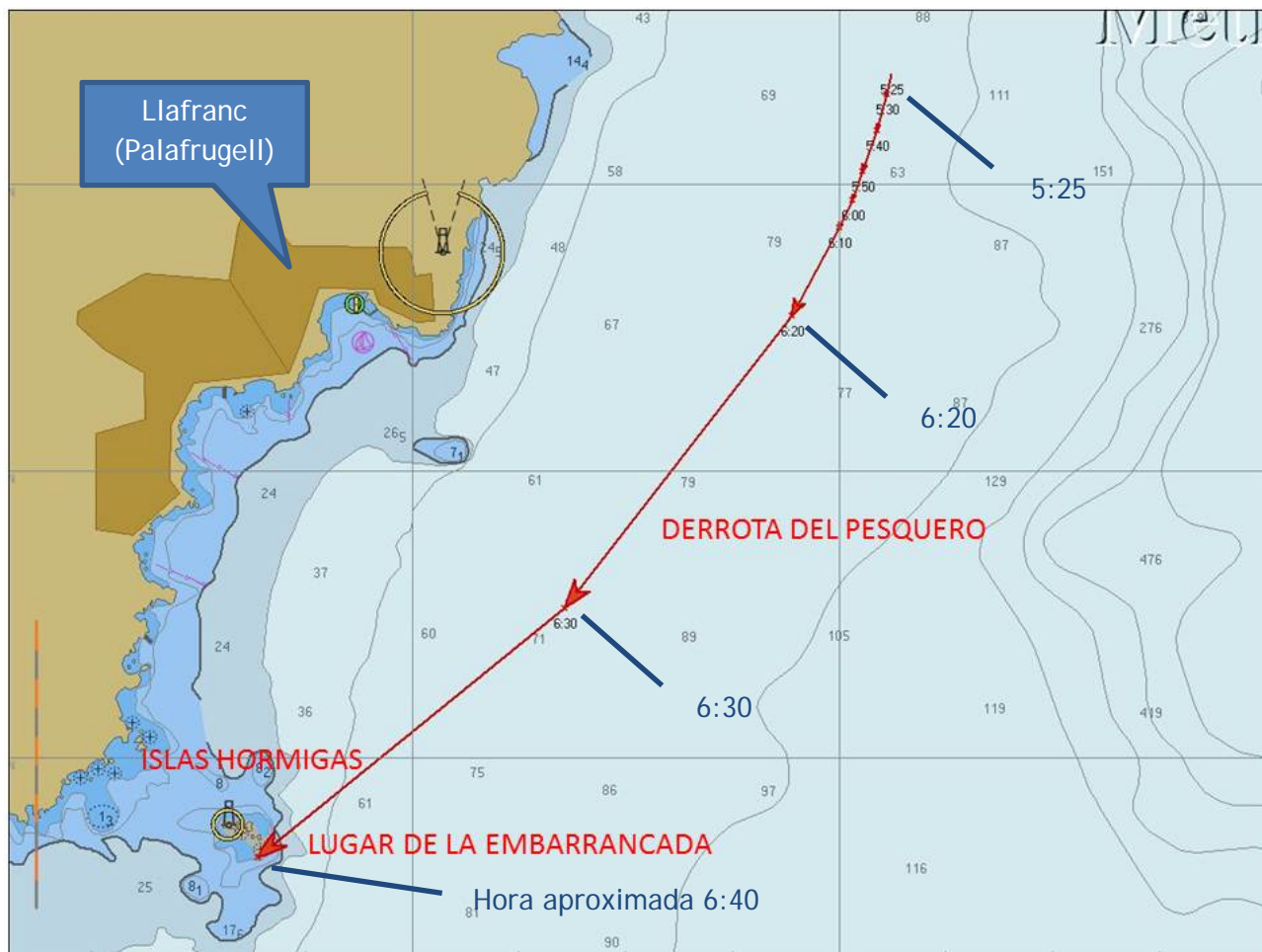


Figura 3. Derrota del pesquero.

El día 8 de enero de 2014 a las 00:00 horas aproximadamente, el B/P NUEVO RIO VERDE partió del puerto de Sant Feliu de Guixols (Girona), después de haber estado inactivo por una parada biológica de un mes.

A bordo iban seis marineros y el patrón. Las condiciones meteorológicas eran favorables para la navegación, con viento flojo del S y marejadilla. En términos del patrón, la mar estaba en calma y la visibilidad era buena.

El patrón puso rumbo hacia el NE, calando el arte de pesca en una zona situada frente a la población de Begur, donde efectuó dos lances.

En torno a las 05:25 horas, después de concluir el segundo lance, se dieron por terminadas las actividades de pesca, con unas capturas a bordo de unas 200 cajas de boquerón.

INFORME CIAIM-13/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero NUEVO RIO VERDE, en un bajo de las Islas Hormigas (Girona), el 8 de enero de 2014

El patrón puso rumbo SW, de regreso a puerto, con muy poca máquina (en torno a 0,5 nudos), con objeto de no entorpecer las faenas de pesca de otras embarcaciones que se hallaban faenando en la zona.

Mientras tanto, la tripulación se dedicaba a clasificar el pescado sobre la cubierta del pesquero, con objeto de separar la sardina del boquerón.

A las 06:20 horas, una vez libre de obstáculos, el patrón del B/P NUEVO RIO VERDE dio avante, gobernando a mano, y a una velocidad de unos 8 nudos, según los datos del AIS⁴. En ese preciso momento, el pesquero se hallaba a una distancia de 2,9 millas de las Islas Hormigas.

En torno a las 06:25 horas, el patrón, tal y como solía, realizó una llamada a la Cofradía de Pescadores de Sant Feliu y habló con un empleado de la lonja para comunicarle las capturas que llevaban a bordo. A partir de ahí, el AIS del pesquero comenzó a indicar una cierta caída hacia estribor, tomando un rumbo que lo dirigía hacia las Islas Hormigas.



Figura 4. B/P NUEVO RIO VERDE tras la embarrancada

⁴ AIS: *Automatic identification system*, sistema de identificación automático.

Embarrancada y hundimiento del pesquero NUEVO RIO VERDE, en un bajo de las Islas Hormigas (Girona), el 8 de enero de 2014

A partir de ese momento, el patrón declara haber sufrido una pérdida de conocimiento que lo dejó caído en el suelo de la cabina de mando, quedando la guardia de mar desatendida.

El B/P NUEVO RIO VERDE continuó navegando con el piloto automático en modo manual, hasta que a las 06:40 horas, el pesquero embarrancaba en uno de los bajos de las Islas Hormigas, distante unos 280 metros de donde se hallaba el faro, en la posición: 41°51,63'N 003°11,28'E. Después de golpear sobre varios salientes del fondo, el buque se detuvo sobre un bajo existente, apoyado en una roca sobre su costado de babor y con su roda fuertemente dañada, así como todo el canto bajo de la quilla.

Instantes después de la embarrancada, uno de los marineros accedió a la cabina de mando y halló al patrón aturdido. Un marinero bajó al compartimento del motor y tras observar la masiva entrada de agua, alertó al patrón y al resto de la tripulación, indicándoles que el buque se hundía y que había que abandonarlo inmediatamente.

El patrón ordenó a la tripulación que se pusiesen los chalecos salvavidas y se dispusieran a abandonar el buque. Los marineros se embarcaron en el bote auxiliar y trataron de alcanzar un lugar seguro, pero dado que todavía era de noche y de que no se veía bien el fondo, el bote golpeó con alguna roca del bajo y comenzó a hacer agua rápidamente. Al advertir esto los tripulantes, consiguieron acercarse a un peñón existente en las inmediaciones, donde desembarcaron, permaneciendo allí a la espera de ser rescatados. El bote auxiliar terminó hundiéndose entre el peñón y el pesquero.

El patrón realizó entonces una llamada con su teléfono móvil a la Cofradía de Pescadores de Sant Feliu, que a su vez avisó al patrón del B/P DORADA COSTA DOS, que se hallaba faenando por la zona. El B/P DORADA COSTA DOS, que todavía no había calado el arte, puso rumbo a la zona, llegando al lugar del accidente al cabo de unos 15 minutos. Alrededor de las 07:15 horas, los naufragos fueron rescatados ilesos por medio de dos botes auxiliares, uno del B/P DORADA COSTA DOS y el otro de una embarcación de pesca que había sido alertada de cuyo nombre no se tiene constancia, las cuales consiguieron aproximarse al peñón donde se hallaban los supervivientes. El B/P NUEVO RIO VERDE permanecía hundido por popa, con los focos de cubierta encendidos.

Una vez finalizado el rescate, el patrón del B/P DORADA COSTA DOS puso rumbo al puerto de Sant Feliu de Guixols. Durante la travesía, el patrón realizó una llamada al teléfono de emergencias 112, desde donde se alertó a SASEMAR. El pesquero llegaba a puerto a las 08:30 horas aproximadamente, donde desembarcó la tripulación del buque siniestrado.

A las 07:51 horas, la E/S SALVAMAR SIRIUS llegó al lugar del accidente, donde se hallaron restos del pesquero flotando en el agua. Igualmente se observó una mancha de contaminación por hidrocarburos de una superficie aproximada de 200 por 100 m.

El día siguiente a las 09:38 horas, la E/S SALVAMAR SIRIUS se desplazó de nuevo a la zona para proceder a la dispersión mecánica del combustible vertido y tratar de minimizar los efectos de la contaminación. No obstante, el combustible seguía saliendo a través de los tubos atmosféricos de los tanques. Horas más tarde, la E/S SALVAMAR SIRIUS, proseguía batiendo la zona para tratar de minimizar la contaminación.

El día 12 de enero, se procedió al reflotamiento del B/P NUEVO RIO VERDE por parte de SASEMAR. Una vez reflotado, el pesquero fue remolcado hasta el puerto de Palamós, donde fue izado y depositado sobre la explanada del muelle comercial para ser desguazado.

4. ANÁLISIS



Figura 5. Islas Hormigas y punto de embarrancada

Las condiciones meteorológicas y la visibilidad eran buenas, según manifiesta el propio patrón, lo que le permitía ver el faro de las Islas Hormigas con total claridad.

En su declaración, el patrón afirma que, en navegación, solía mantenerse a una distancia de 1 milla de separación de las mencionadas Islas. De ahí que, al analizar la deriva que adquirió el pesquero a partir de las 06:25 horas, parece evidente que desde ese momento el buque se quedó sin gobierno y fue derivando hacia estribor, hasta embarrancar en las Islas Hormigas.

El patrón se hallaba apto para desempeñar su cargo a bordo, de acuerdo con el certificado médico en vigor.

5. CONCLUSIONES

De acuerdo con los datos objetivos y circunstancias que han sido analizados en el presente accidente, la causa del embarrancamiento del B/P NUEVO RIO VERDE, solo cabe ser atribuida a una falta de atención a la navegación, atribuible al patrón como único responsable del mando de dicho buque, posiblemente por el motivo alegado por el patrón, referente a una pérdida de conocimiento.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Los patrones de los buques de pesca deberían ser conscientes de la importancia de utilizar los equipos radioeléctricos instalados a bordo mediante los procedimientos radiotelefónicos de emergencia para alertar a Salvamento Marítimo en caso de accidente.