



INFORME CIAIM-35/2014

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

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.

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.



Figura 1. E/P NUEVO SARA



Figura 2. ZONA DEL ACCIDENTE

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 17 de febrero de 2014, la embarcación de pesca (E/P) NUEVO SARA volcó a causa del oleaje, mientras sus tripulantes trataban de zafar una nasa que había quedado enganchada en el fondo.

La embarcación llevaba a bordo dos tripulantes que cayeron al agua. Otra embarcación de pesca que se hallaba en las proximidades, al advertir el accidente, acudió en su auxilio y rescató a los dos tripulantes, uno de ellos fallecido.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de febrero 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 diciembre de 2014 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2015.

* * *

INFORME CIAIM-35/2014

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	NUEVO SARA
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Mera (A Coruña) 3ª CO-4-1964
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 9,45 m• Manga: 2,65 m• Arqueo bruto: 4,07 GT• Material de casco: madera• Propulsión: motor diésel 17,65 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad al 50% de los dos tripulantes embarcados a bordo.
Pormenores de construcción	Construida el año 1987 en los Astilleros de Martin Senande Vázquez, en Canduas (A Coruña).
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: Patrón de pesca local y marinero.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida / llegada	Salida de A Coruña. Llegada prevista al puerto de A Coruña.
Tipo de viaje	Pesca local artesanal.
Dotación	Dos tripulantes, patrón y marinero, los cuales disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero tenía el despacho y los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco y hundimiento.
Fecha y hora	17 de febrero de 2014, 14:12 hora local.
Localización	043° 23,673'N; 008° 21,715'W.
Operaciones del buque	Pescando con arte de nasas para pulpo.
Daños sufridos en el buque	Hundimiento y pérdida de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	1 fallecido.
Contaminación	La embarcación llevaba 100 l de gasoil. No se detectó contaminación en la zona

INFORME CIAIM-35/2014

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Del S fuerza 4 (11 a 15 nudos).
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del W de 2 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Buena.

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

Organismos intervinientes	SASEMAR, Servicio Marítimo de la Guardia Civil
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• H/S¹ HELIMER 209, de SASEMAR (no llegó a salir)• E/S² SALVAMAR MIRFAK, de SASEMAR• B/S³ SAR GAVIA, de SASEMAR• Patrullera RIO ANDARAX, del Servicio Marítimo de la Guardia Civil• Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	<ul style="list-style-type: none">• Movilización de la embarcación de salvamento para el traslado de los naufragos a puerto.• Búsqueda de contaminación y recogida de restos del naufragio del pesquero.

* * *

¹ Helicóptero de Salvamento

² Embarcación de Salvamento

³ Buque de Salvamento

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

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 hundimiento de la E/P NUEVO SARA

El día 17 de febrero a las 07:00 horas, la E/P NUEVO SARA salió del puerto de A Coruña con dos tripulantes para pescar pulpos con arte de nasas.

A las 13:30 horas comenzaron a virar las nasas. Para ello, utilizaron la maquinilla de virado que se hallaba en el costado de babor, junto a la cabina de gobierno.

La embarcación se hallaba faenando en un fondo rocoso con sonda de unos 23 m, situado a unas 0,4 millas de la punta de Canabal. Ya habían subido a bordo aproximadamente unas 30 nasas, cuando advirtieron que una de ellas se había enganchado en el fondo.

El patrón, que se hallaba junto a la cabina de gobierno, al comprobar que la nasa no se soltaba fácilmente, optó como en otras ocasiones por hacer firme la línea madre del arte en una

INFORME CIAIM-35/2014

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

cornamusa que se hallaba en ese mismo costado de babor, para a continuación, dar ligeros tirones dando máquina avante y parado, hasta conseguir zafar la nasa del lugar donde estaba retenida.

En el momento en el que el patrón se adentró en la cabina de gobierno para accionar los mandos del motor propulsor, una ola golpeó la embarcación por la banda de babor, provocando su escora pronunciada a babor y posterior vuelco. A consecuencia del vuelco, la embarcación quedó con la quilla al sol.

El patrón, que en aquel momento se hallaba en el interior de la cabina, tuvo que salir a la superficie buceando, mientras que el marinero, que se hallaba en la cubierta, algo más a proa, salió a flote sin más. Ninguno llevaba puesto el chaleco salvavidas. El marinero vestía el traje de agua al completo, así como las botas de agua.

En determinado momento, el patrón de la E/P SOLLA, que se hallaba pescando a media milla del NUEVO SARA, dejó de observarlo, divisando en su lugar cierta formación de humo sobre la superficie del agua, lo cual le llevó a sospechar en un posible accidente.

El patrón del pesquero SOLLA puso rumbo al lugar del accidente, al tiempo que se ponía en contacto por radio con el pesquero CARLIS, para informarle de lo ocurrido. A las 14:12 horas, el pesquero CARLIS, realizaba una llamada al CCS⁴ A Coruña, por el canal 16 de VHF, comunicando que un pesquero se había hundido a la altura de la Isla de la Marola.

A las 14:14 horas, el CCS A Coruña activó el H/S HELIMER 209 y la E/S SALVAMAR MIRFAK, para que se dirigieran hacia el lugar del accidente. Posteriormente el H/S HELIMER 209 fue desmovilizado. A las 14:17 horas, se activó la patrullera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, RIO ANDARAX.

A las 14:20 horas, la E/P SOLLA se hallaba junto al pesquero siniestrado. Cuando consiguieron subir a bordo a los dos naufragos, el patrón presentaba signos evidentes de hipotermia, mientras que el marinero no daba señales de vida. A las 14:23 horas, el CCS A Coruña activó el B/S SAR GAVIA, para que se dirigiera hacia el pesquero siniestrado, que aún permanecía flotando quilla al sol.

A las 14:31 horas, la E/S SALVAMAR MIRFAK llegó al encuentro de la embarcación SOLLA, transbordó a los dos naufragos y se dirigió hacia el muelle de Oza, donde les estaba esperando una ambulancia y un equipo médico.

A las 15:12 horas, se recibió la alerta de la radiobaliza del pesquero.

A las 15:13 horas, la patrullera RIO ANDARAX informó del hundimiento del pesquero en la posición 043° 23,673'N y 008° 21,715'W, en un fondo de 23 metros. No se observaron restos de contaminación en la zona.

El día 19 de febrero, un equipo de buzos que inspeccionó el lugar del hundimiento, informó que el casco de la embarcación se hallaba totalmente destrozado y que las nasas se hallaban en las proximidades, esparcidas por el fondo.

⁴ Centro de Coordinación de Salvamento

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

4. ANÁLISIS

En el momento del accidente las condiciones del mar eran de marejadilla con mar de fondo del W de 2 m de altura significativa de ola, y viento del S, de fuerza 4 (11 a 16 nudos).

Si bien dichas condiciones no suponen peligro alguno para embarcaciones de mediano y gran porte, sí pueden constituir un riesgo para pequeñas embarcaciones, cuando estas llevan a cabo determinadas operaciones de pesca.

Como ya ha sido expuesto, la E/P NUEVO SARA, se dedicaba principalmente a la pesca de pulpo con arte de nasas. Dicho arte consiste en un cabo llamado línea madre, al cual van unidas las diferentes nasas que componen el arte, por medio de unos cabos denominados brazoladas. La actividad de pesca con nasas se resume de la manera que sigue.

Las embarcaciones de pesca salen del puerto con las nasas y las largan poco antes del amanecer. Después de un tiempo de reposo medio de entre 3 y 4 horas, se inicia el virado de las nasas. Finalizado el virado y con las nasas a bordo, las embarcaciones regresan a su puerto base.

La mayoría de las nasas se calan en fondos comprendidos entre 0 y 25 m, siendo los fondos rocosos las zonas preferentes para depositar las nasas, al constituir estos el hábitat natural de los pulpos.

El día del accidente, el pesquero se hallaba en pleno proceso de virado cuando una de las nasas debió quedar enganchada en el fondo. El patrón, al igual que en otras ocasiones, amarró la línea madre a una cornamusa existente en ese mismo costado de babor para, a continuación, dar marcha avante y liberar la nasa del lugar que la retenía. El hecho de que no ordenase poner los chalecos salvavidas indica que el patrón no tenía la percepción de que la operación pudiera suponer un riesgo para la embarcación.

Mientras el patrón trataba de recobrar la nasa enganchada, la embarcación permanecía peligrosamente anclada al fondo por su costado de babor. La fuerza de tiro que ejercía la línea madre al hacerse firme desde la cornamusa de un costado de la embarcación, representaba de por sí un riesgo, al ser una fuerza que tendía a desestabilizar las condiciones de equilibrio estático inicial, o lo que es lo mismo, le restaba par adrizante a la embarcación.

La situación se volvió crítica cuando, a la acción descrita anteriormente, se le sumó el efecto del oleaje que, viniendo por el mismo costado de babor, escoró la embarcación hasta el punto de provocar su vuelco.

* * *

Vuelco y hundimiento del pesquero NUEVO SARA en las proximidades de la punta de Canabal (A Coruña) el 17 de febrero de 2014, con resultado de un tripulante fallecido.

5. CONCLUSIONES

El vuelco de la E/P NUEVO SARA fue debido a la acción del oleaje sobre la embarcación, que se encontraba trincada al fondo por medio del cabo madre del arte, afirmado en una cornamusa.

La causa del accidente fue una acción errónea, al amarrar el cabo madre a la cornamusa para tratar de liberar el arte, sin considerar que de esa manera colocaba a la embarcación en una situación de gran vulnerabilidad, dadas las condiciones de oleaje. Como factor contribuyente a este error está la falta de percepción del riesgo de los tripulantes, fundamentalmente del patrón.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones alcanzadas, no se efectúan recomendaciones de seguridad.

* * *