



## Informe técnico S-10/2013

# Investigación del embarrancamiento y posterior hundimiento del pesquero ENCARNITA DOUS, a 4 millas de Cabo Prior (La Coruña), el 12 de julio de 2012

### 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 1. Localización del accidente

### Cronología de los hechos

El 12 de julio de 2012, sobre las 03:20 horas, la embarcación de pesca (E/P) ENCARNITA DOUS salió del puerto de Cedeira (A Coruña) para ir a faenar con el arte de pesca denominado volanti-lla, entre Cabo Prior y Punta del Limo. A bordo de la embarcación iban dos tripulantes.

Alrededor de las 06:00 horas, la embarcación se encontraba navegando frente a Punta Campelo, con un rumbo suroeste y una velocidad de 3,5 nudos. El patrón estaba en la cabina de gobierno, pendiente del timón y de la sonda, y el marinero en la popa, largando el segundo tramo de red, cuando sintieron un fuerte golpe que hizo balancear la embarcación pero que no alteró su rumbo.

Como consecuencia del impacto se produjo una vía de agua en la amura de babor.

La alarma de alto nivel de agua en la sentina se activó y el marinero bajó al sollado a acoplar la bomba hidráulica de achique al motor propulsor. El patrón puso en funcionamiento esta bomba y otra eléctrica que había a bordo y maniobró la embarcación hacia aguas más profundas. El funcionamiento conjunto de las dos bombas no era suficiente para achicar el agua embarcada. El plan del sollado era corrido, desde el alojamiento de proa hasta el motor propulsor en la popa, y la embarcación se fue inundando de forma progresiva.

A las 06:10 horas, el patrón realizó una llamada de socorro por el canal 16 de VHF y luego pulsó el botón de DISTRESS (*socorro*) de la estación radioeléctrica, que transmitió una llamada selectiva digital con información sobre el pesquero y su posición por el canal 70 de VHF. Los centros de Comunicaciones Radiomarítimas y de Control de Salvamento de A Coruña acusaron recibo de la llamada digital y también la embarcación de salvamento (E/S) LANGOSTEIRA de SASEMAR, que puso rumbo al lugar del accidente tan pronto estuvo disponible. El pesquero MARADAN llegó a los pocos minutos de realizarse las llamadas de socorro y se mantuvo en todo momento al costado del pesquero accidentado por si era necesaria su intervención.

A las 06:36 horas, la E/S LANGOSTEIRA llegó al lugar del accidente y encontró el pesquero semihundido y aproado. Se abarloó al pesquero ENCARNITA DOUS y se dispuso una bomba portátil para achicar el agua. Al comprobar que no había posibilidades de controlar la vía de agua, desistieron de su intento y evacuaron a los dos tripulantes al puerto de Cedeira.

El pesquero se hundió pocos minutos después, en una posición de latitud 43° 35,1' N y longitud 008° 13,4' W, a unos 10 m de profundidad. Los dispositivos de zafa hidrostática liberaron la balsa salvavidas y la radiobaliza satelitaria y ésta última comenzó a emitir la señal de socorro.

En el momento del accidente, el pesquero transportaba en sus tanques cerca de 500 litros de gasoil y 125 litros de aceite, cuya fuga provocó una mancha de contaminación que fue dispersada con el batido de las hélices de la E/S LANGOSTEIRA.

La embarcación no fue recuperada.



## DATOS OBJETIVOS



Figura 2. Pesquero ENCARNITA DOUS

co NW con artes menores.

### Datos del pesquero

La embarcación ENCARNITA DOUS era un pesquero con bandera de España y base en el puerto de Cedeira (A Coruña).

Fue construida en madera en el año 1997. Tenía una eslora total de 9,75 m, una manga de 3 m, un puntal de 1,15 m y un arqueado bruto (GT) de 5,04. Estaba propulsada por un motor diésel de 51,47 kW a 1.700 rpm.

En el momento del accidente, la embarcación disponía de los certificados en regla y estaba correctamente despachada y disponía de una licencia para pescar en el Caladero Nacional Cantábrico

### El propietario

Desde noviembre de 2011, el pesquero era propiedad de dos personas, y era explotado comercialmente por una sociedad civil compuesta por las dos mismas personas quienes además tripulaban la embarcación.

### La tripulación

La tripulación del buque estaba compuesta por dos miembros, un patrón y un marinero, que 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

Las condiciones meteorológicas y marítimas en el momento y lugar del accidente eran de viento del NE de fuerza 2 en la escala Beaufort (4 a 6 nudos), con buena visibilidad y marejadilla.

\* \* \*



## 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 Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) sobre las condiciones meteorológicas y marítimas en el transcurso del accidente.

Según declararon los tripulantes del pesquero, normalmente calaban el arte de pesca en fondos de 40 brazas (73 m), pero aquella madrugada, como el tiempo era favorable, el viento estaba en calma y la visibilidad era buena, decidieron acercarse un poco más a la costa, en donde la pesca suele ser mejor. En ocasiones anteriores ya habían faenado en la zona y eran conscientes de que había bajos.

En el estudio realizado por el CEDEX consta que las condiciones meteorológicas y marítimas en el lugar del accidente se caracterizaron por una altura significativa del oleaje compuesto inferior a 1 m, asociada fundamentalmente a un mar de fondo, y a una velocidad media del viento inferior a 7 nudos. En el entorno temporal al accidente la marea astronómica era de reflujo, próxima a la bajamar. Dichas condiciones se pueden considerar de escasa severidad para la costa gallega.

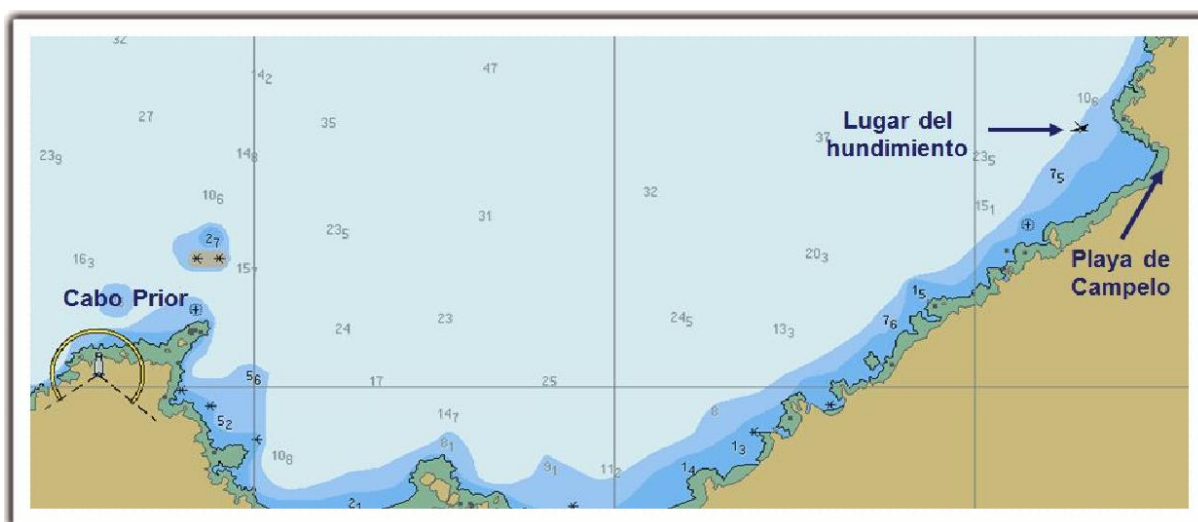


Figura 3. Detalle del lugar del accidente

### Conclusiones

A la vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión no ha apreciado causas técnicas que pudieran haber desencadenado el accidente y ha concluido que el mismo 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 seguridad de la embarcación al faenar en una zona de fondo rocoso y poca profundidad.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Esta Comisión, a la vista de las conclusiones alcanzadas no formula recomendaciones de seguridad que puedan contribuir a que este tipo de accidentes no se vuelvan a repetir.

\* \* \*