



INFORME CIAIM-01/2019

Hundimiento de la embarcación de pesca CENTOLO a 21,5 millas al NNO de Cabo Vilán (A Coruña), el 7 de abril de 2017.

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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.



Figura 1. Embarcación de pesca CENTOLO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

La mañana del día 7 de abril de 2017 a las 08:05 horas (hora local) se recibió en el CCS¹ de Finisterre, el alerta de socorro vía LSD² de la embarcación de pesca (E/P) CENTOLO, encontrándose en posición a 21,5 millas al NNO de Cabo Vilán, A Coruña.

El CCR³ Coruña, acusó recibo de la LSD a las 08:10 horas y contactó con el pesquero en el canal 16 de VHF. El patrón del pesquero les informó de que tenían una vía de agua y se estaban hundiendo.

Los cinco tripulantes que iban a bordo abandonaron la embarcación en una balsa salvavidas y fueron recogidos posteriormente por la E/P CAPRICHOSA DOS que acudió en su ayuda. La embarcación se hundió alrededor de las 08:48 horas, en una profundidad de 550 metros.

La E/P CAPRICHOSA DOS trasladó a los tripulantes al puerto de Laxe, a donde llegaron a las 13:30 horas, todos en buen estado de salud.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 7 de abril de 2017. 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 17 de enero de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en abril de 2019.

* * *

¹ Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR.

² Llamada Selectiva Digital.

³ Centro de Comunicaciones Radiomarítimas, de CELLNEX.

INFORME CIAIM-01/2019

Hundimiento de la embarcación de pesca CENTOLO a 21,5 millas al NNO de Cabo Vilán (A Coruña), el 7 de abril de 2017.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	CENTOLO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3 ^a -CO-5-7-91 Señal distintiva: EB7388 MMSI: 224067640 Código en el censo de flota pesquera UE: ESP000022161
Tipo	Pesquero de litoral
Características principales	<ul style="list-style-type: none">• Eslora total: 15,82 m• Manga: 4,18 m• Arqueo bruto: 22 GT• Material del casco: madera• Propulsión: motor diésel de 110 kW
Propiedad y gestión	Era propiedad del patrón de la embarcación. Adquirida en el año 2002.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida en el año 1991 en Noia (A Coruña), España
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en el puerto de Muxía
Tipo de viaje	Pesca litoral
Información relativa a la carga	Aparejos de pesca
Dotación	Cinco tripulantes enrolados. Disponían de las titulaciones y los certificados de especialidad requeridos.
Documentación	El pesquero tenía el despacho en vigor desde el día 06/04/2017 hasta el día 01/05/2017

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vía de agua y hundimiento
Fecha y hora	7 de abril de 2017 a las 08:48 hora local
Localización	43° 29,1' N; 009° 24,5' O

INFORME CIAIM-01/2019

Hundimiento de la embarcación de pesca CENTOLO a 21,5 millas al NNO de Cabo Vilán (A Coruña), el 7 de abril de 2017.

Operaciones del buque y tramo del viaje	Largando el aparejo
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Si, la producida por el hundimiento. Restos de boyas, aparejos y cajas. Mancha de combustible producida por entre 1500 y 2000 l de gasoil que había a bordo.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Fuerza 6 en la escala de Beaufort (22 a 27 nudos), del E.
Estado de la mar	Fuerza 4 en la escala de Douglas, (Hs de 0,5 a 1,25 m)
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	CCS Finisterre CCR CORUÑA CNCS
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • Helicóptero de Salvamento (H/S) HELIMER 209 • H/S HELIMER 215 • Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALTAIR • E/P CAPRICHOSA DOS • Avión de salvamento (A/S) SASEMAR 102
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de helicópteros y embarcaciones de SASEMAR. Comunicación y movilización de pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

2.1.Otros datos

Para la realización de este informe se ha contado con la siguiente documentación:

INFORME CIAIM-01/2019

Hundimiento de la embarcación de pesca CENTOLO a 21,5 millas al NNO de Cabo Vilán
(A Coruña), el 7 de abril de 2017.

- Despacho y certificados
- Boletín meteorológico de AEMET, para la zona y día del accidente.
- Informe general de la emergencia de SASEMAR
- Informe de posiciones del Centro de Seguimiento de Pesca, de la Secretaría General de Pesca.

Además, se ha entrevistado al patrón y al segundo patrón de la embarcación, además de contar con la colaboración de la entidad aseguradora de la embarcación.

* * *

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.

La mañana del día 7 de abril de 2017, poco después de las 03:40 horas de la mañana (ver tabla 6), la E/P CENTOLO salió del puerto de Muxía para dirigirse al caladero. Disponían de un despacho de 25 días para pesca con palangre.

Tabla 6. Datos del centro de seguimiento de pesca (caja azul).

07/04/2017						
Hora UTC	Hora local	Latitud	Longitud	Rumbo	Vel.	Tipo Situación
01:40:00	03:40:00	43°06,44' N	009°12,92' W	0	0	POSICION MUXIA
03:13:00	05:13:00	43°14,76' N	009°15,72' W	354	7,8	POSICION MAR
05:09:00	07:09:00	43°28,12' N	009°18,60' W	337	8	POSICION MAR
05:45:00	07:45:00	43°29,48' N	009°23,12' W	243	4,4	INICIO PESCA MAR

Ver Figura 3. A las 07:45 horas llegaron al caladero e iniciaron la maniobra de largada del aparejo. Cuando llevaban unos 20 minutos largando, el patrón oyó la alarma de sentinas, bajó al recinto del motor a averiguar qué sucedía comprobando que tenían una vía de agua y que la altura de la misma alcanzaba ya las planchas del piso del local.

Una de las bombas de achique arrancó de forma automática y el patrón puso a funcionar otra bomba de que disponía la embarcación.

Avisó a la tripulación para que se pusieran los chalecos y largaran una balsa salvavidas ya que las bombas de las que disponía no conseguían achicar la cantidad de agua que estaba entrando.

El patrón pulsó el botón de DISTRESS⁴ del VHF a las 08:05 horas, alerta que fue recibida inmediatamente por diferentes estaciones, entre ellas las estaciones de comunicaciones y salvamento de Cellnex y SASEMAR.

A continuación, sigue un extracto de los eventos que siguieron a esta llamada tal y como consta en el informe general de la emergencia de SASEMAR.

A las 08:05 horas se recibió en el CCS de Finisterre, el alerta de socorro (LSD en el canal 70 de VHF) de la estación MMSI 224067640. Al momento, identificaron en la pantalla AIS/RADAR a la E/P CENTOLO en posición 43°28,6` N; 009° 25,0` O, a unas 21 millas al NNO de Cabo Vilán.

A las 8:10 horas el CCR A Coruña acusó recibo del alerta de socorro de la E/P CENTOLO e inició el tráfico de socorro⁵ en el canal 16 de VHF. Por otro lado, el CCS Finisterre movilizó a esta hora al H/S HELIMER 209.

⁴ Alerta de socorro, solicitando ayuda urgente, generada automáticamente y en el que como mínimo se incluye la posición de la estación en apuros.

⁵ Conjunto de mensajes relativos al auxilio inmediato de un buque en peligro.



Figura 3. Trayecto de la E/P CENTOLO el día del accidente. En rojo se ha marcado la ruta aproximada del pesquero

A las 8:13 horas el CCS Finisterre movilizó a la E/S SALVAMAR ALTAIR. El CCR A Coruña informó al CCS Finisterre de que el pesquero tenía una vía de agua y de que se estaba hundiendo. Los cinco tripulantes ya habían abandonado el barco en una balsa salvavidas. La E/P CAPRICHOSA DOS, que se encontraba a una distancia de dos a cuatro cables del pesquero procedía hacia la zona. CCS Finisterre solicitó la emisión de un Mayday Relay.

A las 8:15 horas el CCR A Coruña emitió un Mayday Relay, e informó al CCS Finisterre de que la E/P CAPRICHOSA DOS estaba recogiendo a los tripulantes de la E/P CENTOLO.

A las 8:20 horas la E/S SALVAMAR ALTAIR salía hacia la zona.

INFORME CIAIM-01/2019

Hundimiento de la embarcación de pesca CENTOLO a 21,5 millas al NNO de Cabo Vilán (A Coruña), el 7 de abril de 2017.

A las 8:23 horas el CCR A Coruña informó de que todos los tripulantes estaban ya a bordo de la E/P CAPRICHOSA DOS. El patrón de este último, informó de que la embarcación tenía la línea de agua a la altura de la regala.

A las 8:24 horas el CCS Finisterre instruyó al CCR A Coruña para que emitiese un SILENCE FINI⁶.

A las 8:44 horas el CNCS⁷ informó al CCS Finisterre de la activación de la radiobaliza de la E/P CENTOLO.

A las 8:48 horas la E/P CAPRICHOSA DOS informó al CCS Finisterre del hundimiento de la E/P CENTOLO y de que las balsas quedaron a flote.

A las 8:52 horas el H/S HELIMER 209 informó que entraba en la zona. El CCS Finisterre le instruyó para que buscasen los restos a flote y rastros de posible contaminación.

A las 8:56 horas el CCS Finisterre instruyó a la E/S SALVAMAR ALTAIR para que recogiese las balsas y demás restos a flote.

A las 9:03 horas la E/P CAPRICHOSA DOS informó de que procedía al puerto de Laxe con los tripulantes de la E/P CENTOLO. El patrón de la E/P CENTOLO informó de que a bordo podría haber de 1500 a 2000 l de Gasoil.

A lo largo de la mañana los servicios de SASEMAR se dedicaron a detectar y recoger los restos del hundimiento así como a vigilar la posible aparición de restos de combustible y aceites.

A las 13:30 horas la E/P CAPRICHOSA DOS llegó al puerto de Laxe con los cinco tripulantes de la E/P CENTOLO, desembarcándolos sanos y salvos.

* * *

⁶ Fin del tráfico de socorro, emitido en este caso por la estación que inició el MAYDAY RELAY.

⁷ Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR.

4. ANÁLISIS

4.1. Antecedentes

La E/P CENTOLO estaba despachada para pesca litoral con palangre de fondo para congrio, desde el día 06/04/2017 hasta el 01/05/2017. Su Certificado de Conformidad estaba en vigor.

La embarcación se varaba periódicamente para reparar e inspeccionar la obra viva en los astilleros especializados en carpintería de ribera, Hermanos Suárez Taboada situados en Candeán (Cabana de Bergantiños, A Coruña).

En el año 2015 se realizó al barco una revisión completa de la obra viva, eliminando toda la patente del casco, para poder comprobar el estado de la madera y la clavazón, y se hicieron las reparaciones oportunas.

En mayo de 2016 se había realizado un mantenimiento y alguna reparación menor, para pasar la inspección anual en seco, se habían comprobado el estado del casco y válvulas de fondo, y se habían cambiado unas maderas que se encontraban en mal estado en la zona de la amura, por encima de la matrícula en el casco.

Se cambió el color de la patente como se puede comprobar en las figuras 4 (fotografía del censo de la flota pesquera) y 5 (en el puerto de Muxía unos días antes del accidente⁸).



Figura 4. CENTOLO foto del censo de la flota pesquera



Figura 5. CENTOLO en puerto unos días antes del accidente

Se deja constancia de estos antecedentes como evidencia de que la embarcación tenía un mantenimiento regular.

⁸ Fuente: <http://www.shipspotting.com/>

4.2. La tripulación

El patrón tenía 37 años de experiencia en embarcaciones de pesca, faenando tanto con volantas como al palangre, según la temporada y los permisos de explotación de la embarcación.

El segundo patrón también tenía más de 30 años de experiencia en la mar.

4.3. Meteorología

La previsión meteorológica según AEMET, para el día 7 de abril de 2017, era la siguiente (copia literal, omitidas las zonas que no aplican):

Boletín emitido a las 20:00 h del jueves 06 de abril 2017

Situación general a las 12 UTC del jueves 6 y evolución.

Baja al noroeste de Altaír 994, moviéndose al nordeste. baja sobre el norte de Azores 1012, moviéndose al nordeste de Altaír.

Baja sobre el norte de marruecos 1012, estacionaria. alta sobre el oeste de Irlanda 1032, desplazándose ligeramente al este.

predicción válida para las próximas 24 horas.

Aguas costeras de A Coruña:

- Norte de Vilano: este o nordeste fuerza 5 o 6. Principalmente fuerte marejada.

- Ambas zonas: mar de fondo del noroeste de 1 a 2 metros.

Tendencia de los avisos para las siguientes 24 horas.

No se esperan condiciones de aviso en ninguna zona.

Eran unas condiciones habituales para la época y zona, por lo que en principio no parecen ser un factor contribuyente a este accidente.

4.4. Vía de agua

Según la declaración del patrón de la embarcación se encontraban largando el aparejo cuando escuchó sonar la alarma de sentinas. Enseguida bajó al recinto del motor y vio que entraba agua.

La embarcación disponía de tres bombas de achique: dos de ellas eléctricas, y otra acoplada al motor principal y que se utiliza habitualmente para baldeo, pero dispone de una válvula que permite en caso de necesidad alinearla para achicar la embarcación. Una de las bombas eléctricas arrancó automáticamente y la otra bomba eléctrica la arrancó más tarde el patrón de forma manual.

La tercera bomba, acoplada al motor, se utiliza habitualmente para baldeo y, llegado el caso, se puede utilizar para achicar la embarcación cambiando fácilmente la posición de una válvula en la admisión de la bomba. Sin embargo, dado lo avanzado de la inundación cuando los tripulantes se apercebieron de la misma, es posible que el patrón ya no pudiese actuar sobre la mencionada

válvula y embargar la bomba, en caso de que ésta no estuviese acoplada al motor en ese momento.

Antes de abandonar la embarcación volvió a bajar al recinto del motor, pero ya había demasiada agua embarcada y el barco daba bandazos debido a la marejada. No pudo distinguir cual era el origen de la vía de agua.

La embarcación no disponía de una compartimentación estanca. Ello implica que, si bien la inundación se detectó en la zona del motor, se pudo originar en otra parte.

4.5. Abandono de la embarcación y medios de salvamento

El patrón observó que las bombas no lograban achicar la cantidad de agua que embarcaba por lo que decidió iniciar el abandono de la embarcación e instruyó a los marineros para que se pusieran los chalecos salvavidas y arriaran las balsas salvavidas. Pulsó el botón "DISTRESS" de LSD a las 08:05 horas. Seguidamente se comunicó con el CCR Coruña y con la E/P CAPRICHOSA DOS.

La tripulación tuvo tiempo suficiente para realizar el abandono del barco ordenadamente. Pudieron colocarse los chalecos de abandono, lanzar al agua una de las dos balsas salvavidas de las que disponía la embarcación, en concreto la de babor, y embarcar en la balsa. Posteriormente la E/P CAPRICHOSA DOS recogió a los marineros de esta balsa salvavidas.

La balsa salvavidas de estribor salió a flote cuando el barco ya estaba hundido, así como la radiobaliza, que comenzó a emitir una vez la embarcación se había sumergido.

* * *

5. CONCLUSIONES

Las declaraciones de la tripulación son coherentes con la información disponible de la caja azul y el informe general de la emergencia de SASEMAR y la embarcación era objeto de un mantenimiento periódico.

No existen evidencias que permitan apuntar a unas causas concretas que expliquen la vía de agua. No obstante, la hipótesis más razonable en una embarcación de este tipo, dada la entrada masiva de agua, es que se hubiera producido un desprendimiento o separación de las tablas de la obra viva, o la rotura de una válvula de fondo o de un tramo de tubería del sistema de agua salada.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se realizan recomendaciones de seguridad.

* * *