



INFORME CIAIM-02/2019

Hundimiento del pesquero LEIXON a 0,5 millas al Norte de la costa de Piñeira en Ribadeo (Lugo), el 23 de abril de 2018

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.



Ilustración 1. Embarcación LEIXON



Ilustración 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 23 de abril de 2018 la embarcación de pesca (E/P) LEIXON se hundió mientras navegaba entre las diferentes zonas en las que tenía largados los útiles de pesca (nasas de pulpo). Se escuchó un golpe en la zona de la hélice y, posteriormente, se comprobó que existía una vía de agua en el compartimento del motor que no pudo ser achicada con los medios disponibles a bordo. No se informó a SASEMAR a través de VHF de la situación. El patrón avisó a través del canal 10 de VHF al resto de embarcaciones que faenaban en la zona. Los tripulantes abandonaron el pesquero sin ser capaces de abrir la balsa salvavidas y quedaron en el agua flotando con ayuda de los chalecos salvavidas hasta que fueron rescatados por otra embarcación. El pesquero finalmente se hundió.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 23 de abril de 2018. 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 20 de marzo de 2019 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2019.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	LEIXON
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Corcubión, Lista 3ª, Folio 7-93
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 8,90 m • Manga 2,50 m • Arqueo bruto 2,85 GT / 3,00 TRB • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel 15,44 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón al mando y de su hermano a partes iguales (Registro de bienes muebles de A Coruña)
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1994 en Astilleros Losada, S.L. en Rianxo (A Coruña), España
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: Patrón de pesca local o mecánico de litoral y marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada en Ribadeo, sin escalas.
Tipo de viaje	Pesca local.
Información relativa a la carga	Nasas para pulpo. En el momento del hundimiento llevaban a bordo una línea o "cacea" de 40 nasas.
Dotación	Dos tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero tenía Resolución de despacho en vigor. El Certificado de Conformidad carecía de los refrendos anuales para casco de madera.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Hundimiento
Fecha y hora	23 de abril de 2018, 09:30 hora local
Localización	43° 33,95' N; 007° 03,86' W

INFORME CIAIM-02/2019

Hundimiento del pesquero LEIXON a 0,5 millas al Norte de la costa de Piñeira en Ribadeo (Lugo), el 23 de abril de 2018

Operaciones del buque y tramo del viaje	Virando nasas
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, 150 l de gasoil.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del NW.
Estado de la mar	Marejadilla o marejada. Mar de fondo del NW con altura significativa de ola entre 1 y 2 m.
Visibilidad	Regular, con bruma. Ocasionalmente llovizna y niebla. El orto fue a las 7:32h.
Marea	La bajamar fue a las 5:03h y la pleamar fue a las 11:29h.

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • L/S¹ SATURNO • Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata. SASEMAR fue notificado con posterioridad al rescate de los tripulantes por parte de un pesquero que faenaba en la zona.
Medidas adoptadas	Comunicación con pesqueros de la zona. Movilización de lancha L/S SATURNO para comprobar posible contaminación.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de la balsa salvavidas sin abrir.

¹ Lancha de salvamento

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.

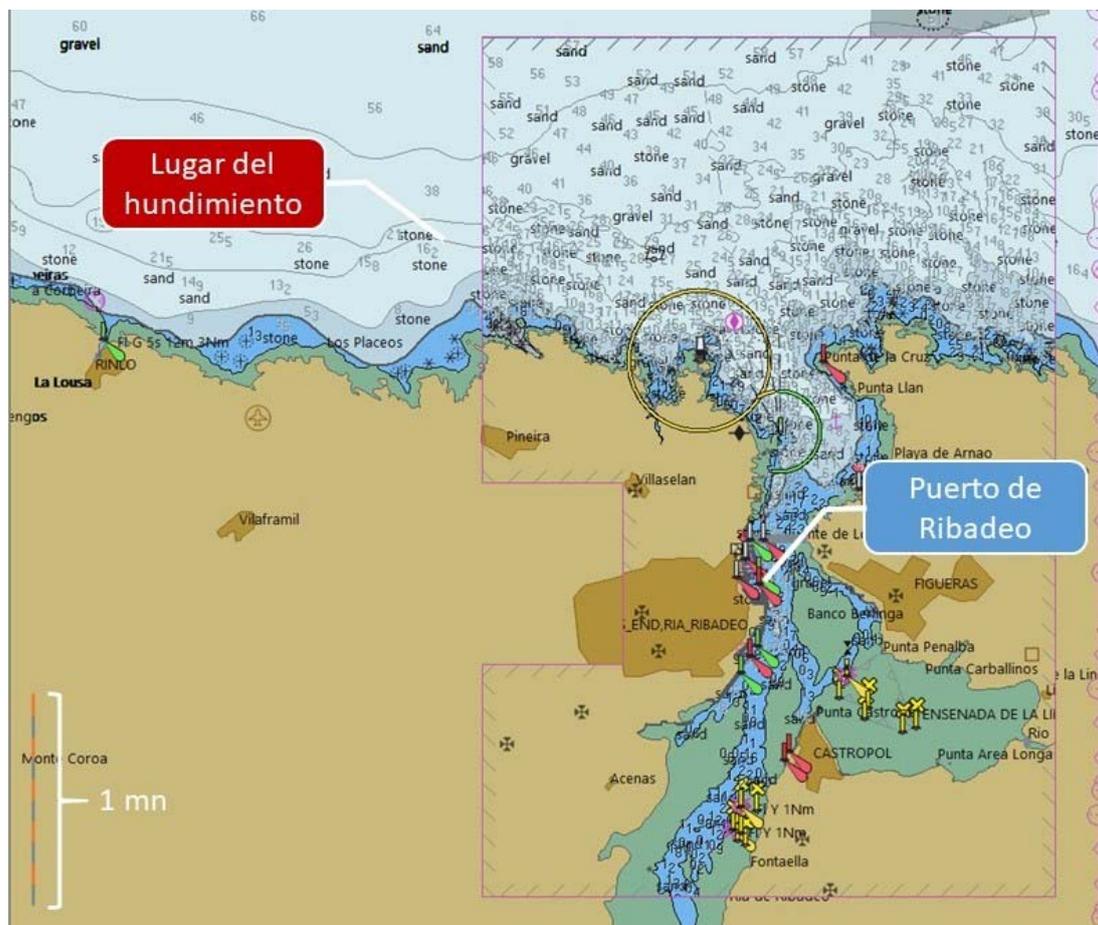


Ilustración 3. Zona del accidente

El día 23 de abril de 2018, a las 07:00 horas, la embarcación de pesca (E/P) LEIXON sale del puerto de Ribadeo con dos tripulantes a bordo, patrón al mando y marinero, y se dirige a retirar unas líneas de nasas para pulpo que habían largado en varios puntos durante la jornada anterior, aproximadamente a media milla al norte de la costa de Piñeira, en Lugo.

Una vez en la zona y habiendo virado una línea de nasas, conformada por unas 40 nasas, mientras se dirigía al siguiente punto en dónde tenían más nasas largadas, navegando a poca velocidad, el marinero nota un golpe en la zona de la hélice. Posteriormente, inician la maniobra de halado de otra línea de nasas. Cuando llevan recogidas unas cuatro nasas, ambos tripulantes oyen la alarma de sentina. El marinero abre la puerta que da acceso al compartimento del motor, situada en la popa de la caseta, y comprueba que está entrando agua, cubriendo casi por completo el motor.

Hundimiento del pesquero LEIXON a 0,5 millas al Norte de la costa de Piñeira en Ribadeo (Lugo), el 23 de abril de 2018

No ingresan en el interior del compartimento del motor para comprobar de dónde procede el agua por miedo a verse atrapados.

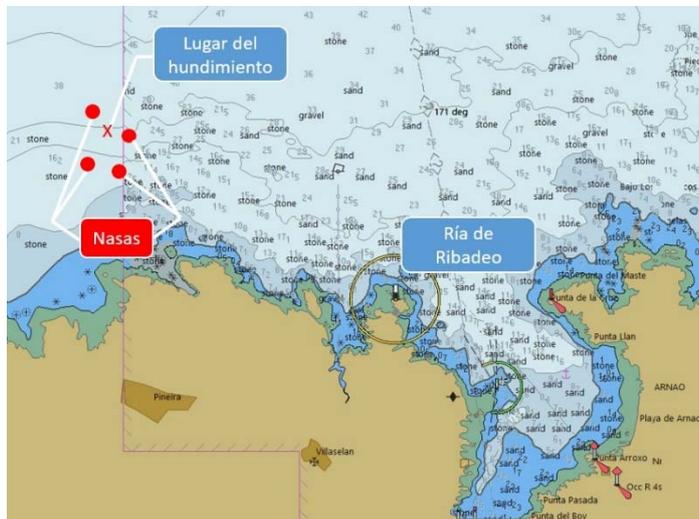


Figura 4. Detalle de la zona del accidente

Comprueban que la bomba de achique automática en el compartimento del motor está activada. Ponen en funcionamiento además otra bomba, pero las dos resultan insuficientes. Proceden a dar aviso por VHF en el canal 10, y además pulsan el botón de *distress*² del aparato, obteniendo respuesta de varias embarcaciones que faenaban en la zona (HAVANERIN, JOSE ANTONIO SEGUNDO, CORAL VII y ALONDRA). Pican la línea de nasas que estaban recogiendo, para evitar que tiren de la embarcación. Cuando el pesquero empieza a escorar, se quitan la ropa de trabajo, se ponen los chalecos salvavidas autohinchables y tiran

la balsa al mar. Al lanzarla, el soporte al que estaba amarrada la boza de activación de la balsa se rompe y tanto la balsa como la boza caen al mar. Viendo que el hundimiento es inminente, ambos tripulantes se arrojan al mar. No son capaces de desplegar la balsa salvavidas (del tipo ISO 9650 u otro equivalente) y quedan a la deriva en el mar hasta ser rescatados por la embarcación de pesca JOSE ANTONIO SEGUNDO, cuyo patrón es hermano del patrón de la embarcación siniestrada. Desde que oyen la alarma de sentinas hasta que abandonan la embarcación no transcurren más de cuatro minutos.

A las 10:05 horas el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre es informado a través del 112 de que la embarcación se ha hundido en las proximidades de Ribadeo. Le comunican que los dos tripulantes han sido rescatados por otro pesquero que estaba en la zona y que proceden a Ribadeo.

A las 10:07 horas el CCS Finisterre se comunica con el pesquero CORAL VII, a través del Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) A Coruña, el cual le informa de que los tripulantes fueron rescatados por el pesquero JOSE ANTONIO SEGUNDO. El CCR A Coruña informa que no ha escuchado ningún MAYDAY ni nada extraño por la zona.

A las 10:15 horas, el secretario de la Cofradía de pescadores de Ribadeo facilita al CCS Finisterre el número de contacto del patrón de la embarcación de pesca JOSE ANTONIO SEGUNDO. Además, indica que se ha solicitado una ambulancia para la asistencia de los dos rescatados.

CCS Finisterre informa a la Capitanía Marítima de Burela y al Jefe del CCS.

A las 10:20 horas, el CCS Finisterre se comunica con el pesquero JOSE ANTONIO SEGUNDO, que le informa de que los dos tripulantes se encuentran efectivamente a bordo de su embarcación con principios de hipotermia. Indican además que el LEIXON se ha hundido completamente por una vía

² Botón de disparo de la señal de socorro por Llamada Selectiva Digital

INFORME CIAIM-02/2019

Hundimiento del pesquero LEIXON a 0,5 millas al Norte de la costa de Piñeira en Ribadeo (Lugo), el 23 de abril de 2018

de agua, teniendo aproximadamente 150 litros de gasoil a bordo. En la zona del hundimiento la sonda indica unos 40 metros de profundidad. Comunican además que se efectuó una llamada de alerta, pero realizada por el canal de trabajo (VHF CH10).

A las 10:40 horas, ambos tripulantes son atendidos en las dependencias de la Cofradía de pescadores de Ribadeo por la ambulancia de emergencias 112.

A las 12:30 horas, el CCS Finisterre moviliza a la L/S SATURNO, para que compruebe si hay restos a flote o algún vertido de combustible en la zona siguiendo las indicaciones de la CM³ de Burela.

A las 14:06 horas, L/S SATURNO informa al CCS Finisterre que no encuentran nada en la zona, tan solo una mancha de gasoil que intentarán disipar mecánicamente.

A las 15:45 horas, L/S SATURNO informa al CCS Finisterre su llegada a base finalizando el servicio

* * *

³ Capitanía Marítima

4. ANÁLISIS

4.1. Posible causa de la inundación

El hundimiento de la embarcación fue causado por un ingreso excesivo de agua en el compartimento del motor, que no pudo ser contrarrestado por las dos bombas de achique. Este ingreso de agua produjo después de que el marinero escuchó un sonido como un golpe cerca de la hélice. Se menciona la existencia de troncos a la deriva, algo endémico en la zona tras un período de lluvias, pero al producirse el impacto en la popa de la embarcación y al estar ésta en marcha avante, resulta muy poco probable un impacto en la popa con un objeto a la deriva que no esté propulsado.

El día del hundimiento, la embarcación estaba recogiendo las líneas de nasas que había largado en una jornada anterior, en una zona en donde faenan habitualmente embarcaciones de artes menores.

Una línea de nasas está formada por dos flotadores con contrapesos y/o anclotes al inicio y final de la línea, y entre ellos las nasas propiamente dichas. En la Figura 5 se puede observar cómo es la disposición de parte una línea de nasas, con sus plomos y anclote en el calamento vertical.

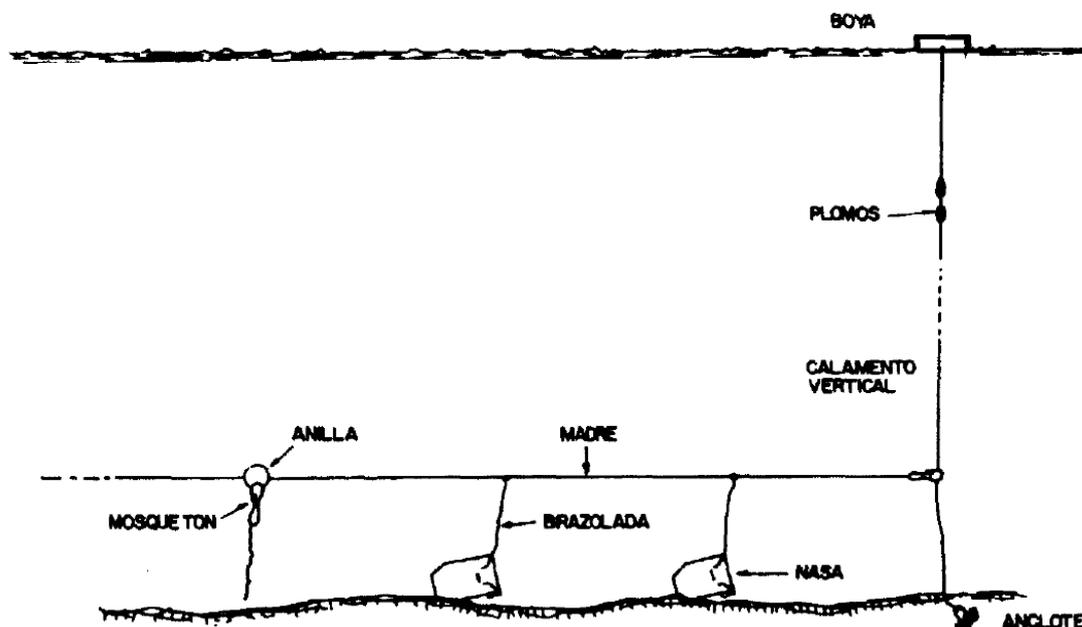


Figura 5. Palangre de nasas (Fuente: Artes y aparejos. Tecnología Pesquera. Subsecretaría de la Marina Mercante, 1974)

Una de las emergencias más comunes reportadas a SASEMAR por las embarcaciones de artes menores en la costa de Lugo es la pérdida de gobierno por enredarse artes (propias o abandonadas) en la hélice. Tanto las nasas, como el palangre o el enmalle de fondo utilizan contrapesos en sus artes. Estos contrapesos suelen estar constituidos por plomadas o incluso piedras. Si un arte se enreda en la hélice de una embarcación, estos contrapesos ascienden rápidamente y pueden

impactar en el codaste de la embarcación. Los tripulantes, además del golpe, no mencionan una pérdida de potencia o de gobierno de ningún modo, con lo que se debe descartar esta hipótesis.

Un mal estado de la embarcación pudo haber dado lugar a la rotura o pérdida de alguna de sus tablas en la zona de popa, por mal estado de la madera o de su clavazón. El sonido escuchado por el marinero podría obedecer a esa rotura o desprendimiento. Las evidencias recabadas en la Capitanía Marítima de Burela, ver apartado 4.4, indican que el casco de la embarcación podía estar en mal estado.

4.2. Evidencias recabadas de emergencias 112.

Ambos tripulantes fueron atendidos en el puerto de Ribadeo a las 10:40 horas, por la ambulancia de emergencias 112 con base en Foz. Atendiendo a los informes médicos recabados, no se puede concluir que los tripulantes presentaran síntomas de hipotermia.

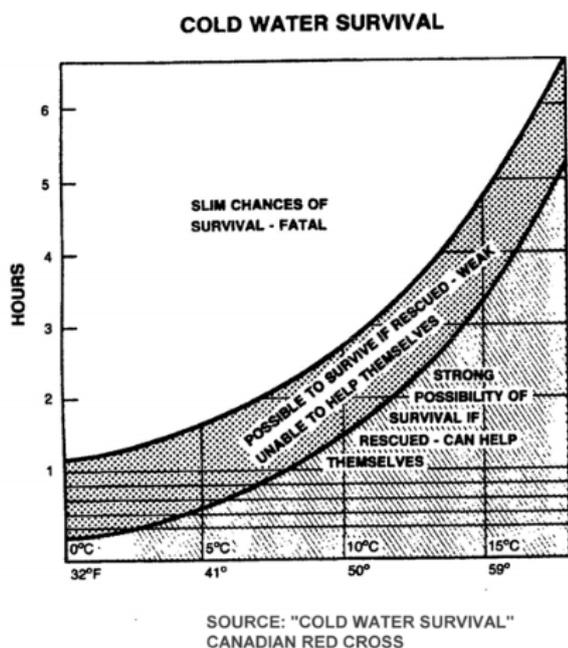


Figura 6. Supervivencia en agua fría.
(Fuente: www.dco.uscg.mil)

Los tripulantes pasaron aproximadamente 25 minutos en el mar, que estaba a 14°C de temperatura según datos de AEMET para el día y la hora del accidente. Tomando como referencia las tablas del Coast Guard para supervivencia en aguas frías, no se puede afirmar que los tripulantes llegaron a sufrir síntomas de hipotermia. De prolongarse la permanencia en el agua por 4 horas, las consecuencias podrían haber sido fatales, con lo que el tiempo de respuesta en el rescate resultó decisivo.

Operativamente, en la costa de Lugo, SASEMAR tiene destacada a la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALIOTH, pero ésta estaba inoperativa por reparaciones en uno de sus motores principales. El único medio operativo era la lancha de salvamento de la Cruz roja SATURNO, que tardó algo más de una hora en llegar a la zona del hundimiento. También está cerca el helicóptero de salvamento de la Xunta

de Galicia PESCA II, pero al no haber sido alertado SASEMAR, ni por medio del *distress* ni por medio del resto de embarcaciones que recibieron el aviso de llamada, ninguno de estos medios fue movilizado.

4.3. Evidencias recabadas de la Consellería do Mar

En el título de patrón local de pesca del patrón al mando, aparece una limitación a la provincia marítima de Ferrol.

Según el Anexo II del RD 662/1997, de 12 de mayo, por el que se establecen los requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de patrón local de pesca y patrón costero polivalente, el

patrón local de pesca podrá ejercer las atribuciones dentro de la provincia marítima para la cual se examinó, pudiéndose desplazar a los puertos de las provincias marítimas colindantes.

Posteriormente, el RD 662/1997 fue derogado por el RD 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero. En su Artículo 9, aparecen las nuevas atribuciones del patrón local de pesca, y desaparece la limitación de provincia marítima que se imponía mantenía en el RD 662/1997.

Con lo que se puede concluir que, en lo que respecta a las titulaciones profesionales, ambos tripulantes estaban en posesión de las titulaciones habilitantes para ejercer los puestos de patrón al mando y marinero.

4.4. Evidencias recabadas de la Capitanía Marítima de Burela

La embarcación tenía la Resolución de despacho por tiempo para embarcaciones de pesca en vigor en la fecha del accidente. Pero, analizando el Certificado de Conformidad para embarcaciones de pesca de eslora inferior a 24 metros, se puede comprobar que el mismo carece de los refrendos anuales en seco para embarcaciones con casco de madera.

La fecha límite para realizar el primer reconocimiento anual en seco era el 30/10/2014. La embarcación fue despachada sin atender a la inexistencia de los mencionados reconocimientos anuales en seco.

El mencionado Certificado de conformidad tiene, sin embargo, firmadas las casillas correspondientes al apartado de "autocertificación anual" para todos los años desde su emisión el 7 de marzo de 2014. Según el Artículo 19 de RD 543/2007, la autocertificación anual es el mecanismo por el cual el armador o su responsable legal confirman el buen estado del buque (dispositivos de seguridad y salvamento, equipo de radiocomunicaciones, equipo de ayuda a la navegación, escotillas y puertas estancas, entrenamiento y certificación de la tripulación) así como que este no ha sufrido ningún daño o deterioro durante el servicio que afecte al cumplimiento del mencionado Real Decreto o a la estabilidad del buque.

El patrón y armador varaba la embarcación todos los años, pero no encargaba a ningún técnico cualificado ni carpintero de ribera analizar la integridad estructural de la embarcación. Aunque la embarcación debía pasar inspecciones anuales en seco por parte de inspectores de la Capitanía Marítima, no consta en los registros de la Capitanía que se hubiera realizado reconocimiento alguno a esta embarcación aparte del reconocimiento inicial para la emisión del mencionado Certificado de Conformidad, en 2014. Tampoco consta que el armador hubiera solicitado a la Capitanía Marítima la realización de dichas inspecciones, tal como debería haber hecho, según el artículo 14 del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Todo lo anteriormente expuesto es un indicio de que el estado del casco de la embarcación, de madera, podría estar deteriorado.

4.5. Evidencias recabadas del Instituto Social de la Marina (Casa do Mar) en Burela

En el momento del despacho, ambos tripulantes estaban declarados aptos en el reconocimiento médico obligatorio.

4.6. Evidencias recabadas del seguro

Según la Disposición adicional duodécima de la Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia, la suscripción de un seguro que garantice la cobertura de posibles daños a terceros es obligatoria para las personas físicas o jurídicas que realicen actividades de pesca profesional. La embarcación tenía el seguro en vigor con Mutuapesca.

4.7. Balsa salvavidas



Figura 7. Balsa salvavidas recuperada

La balsa salvavidas, de tipo ISO 9650, fue recuperada y puesta a disposición de los armadores en el local de la Cofradía de Pescadores de Ribadeo. La activación del inflado automático en este tipo de balsas es manual y debe hacerse tirando completamente de una boza de unos diez metros de largo.

Los tripulantes lanzaron la balsa al agua pero, al hacerlo, se rompió el enganche que esta boza tenía con la embarcación, lo que provocó que tanto la balsa como la boza cayeran al agua, imposibilitando la maniobra de tirar lo suficiente de ella para que se produjera el inflado.

Posteriormente a su recuperación, se realizó una revisión de la balsa por parte de la empresa autorizada en presencia del Patrón de la embarcación y de su hermano (el Patrón de la E/P NOVO JOSE ANTONIO), en la que mostró el correcto funcionamiento del sistema de inflado, usando la misma balsa. Se descarta el mal funcionamiento de la balsa salvavidas.

* * *

5. CONCLUSIONES

La embarcación se hundió debido a una vía de agua en el compartimento del motor. No se ha podido determinar el origen del golpe que oyó el marinero, pero se considera como causa más probable que la vía de agua haya tenido relación con un posible mal estado del casco.

La embarcación no había pasado los reconocimientos anuales en seco desde hacía casi cinco años. El armador no había solicitado a la Capitanía Marítima pasar dichos reconocimientos. Este hecho, junto con el no contratar a un carpintero de ribera o profesional competente para revisar el estado de la obra viva de la embarcación, lleva a concluir que la vía de agua pudo ser causada por la rotura o desprendimiento de alguna tabla, por mal estado de la madera o de su clavazón.

La embarcación fue despachada sin atender a la inexistencia de reconocimientos anuales en seco.

Los tripulantes pulsaron el botón de *distress* del VHF, pero SASEMAR no fue alertado. Es probable que el botón de distress no fuera pulsado debidamente (pulsación larga de cinco segundos).

Los tripulantes lanzaron la balsa salvavidas al mar, pero no fueron capaces de accionar el mecanismo de inflado automático de la misma debido a que la sujeción del cabo de hinchado al barco se rompió.

* * *

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Capitanía Marítima de Burela:

1. Que modifique sus procedimientos de despacho para asegurar que no son despachadas embarcaciones de madera sin que hayan pasado los reconocimientos anuales en seco correspondientes.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

A los armadores y patronos de pesca de las embarcaciones de bajura:

1. En embarcaciones con casco de madera, se recomienda que tengan en cuenta el riesgo que entraña el no realizar un correcto mantenimiento de la estructura de madera, especialmente en la obra viva. Para ello, deberían estar asistidos siempre por un técnico competente o carpintero de ribera.
2. Asimismo, es recomendable que estén familiarizados con el mantenimiento y operación del equipo de salvamento y radioeléctrico de sus embarcaciones, y mantengan escucha permanente en el canal 16 de VHF.
3. Además, se debe hacer especial hincapié en que, ante el conocimiento de cualquier accidente o incidente marítimo por cualquier vía, se pongan en contacto con SASEMAR para poder planificar las operaciones de rescate correspondientes con el suficiente margen de tiempo.

* * *