

INFORME CIAIM-04/2018

Embarrancada y hundimiento del pesquero MONTEAGUDO PRIMERO en las inmediaciones del cabo de Estaca de Bares, el 12 de enero 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 MONTEAGUDO PRIMERO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 12 de enero de 2017 la embarcación de pesca (E/P) MONTEAGUDO PRIMERO encalló en un bajo cuando se encontraba faenando cerca de costa en las inmediaciones del cabo de Estaca de Bares (A Coruña). La embarrancada produjo una vía de agua que condujo al hundimiento de la embarcación. La tripulación pudo enviar un alerta de socorro por Llamada Selectiva Digital (LSD)¹ antes de abandonar el pesquero en una balsa salvavidas.

Los tripulantes fueron rescatados ilesos por la embarcación de salvamento E/S SALVAMAR SHAULA. El pesquero no fue recuperado.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 12 de enero 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 la CIAIM en su reunión de 14 de febrero de 2018 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2018.

* * *

¹ Por el canal 70 de VHF.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	MONTEAGUDO PRIMERO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Ferrol 3ª-FE-3295
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 10,3 m • Manga: 3,08 m • Arqueo bruto: 5,51 GT • Material del casco: madera • Propulsión: motor diésel de 14,7 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un particular y su esposa.
Pormenores de construcción	Construida el año 1995 en la carpintería de ribera de César Loureiro Quintiana, en Cedeira (A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	<p>Por resolución del Capitán Marítimo de Ferrol, se prevén dos condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En el interior de la Ría de Ferrol, un patrón/jefe de máquinas para cortas navegaciones en interior ría Cariño-Ortigueira, con luz diurna y a la vista de otras embarcaciones. 2) Para otras condiciones, un patrón/jefe de máquinas y un marinero.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Cariño y llegada prevista al mismo puerto.
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Dos tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.

INFORME CIAIM-04/2018

Embarrancada y hundimiento del pesquero MONTEAGUDO PRIMERO en las inmediaciones del cabo de Estaca de Bares, el 12 de enero de 2017

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada, vía de agua y posterior hundimiento.
Fecha y hora	12 de enero de 2017. SASEMAR recibió la alerta a las 07:20 UTC, por lo que el accidente se debió producir minutos antes.
Localización	43° 46,1' N; 007° 42,7' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Faenando
Lugar a bordo	Fondo del casco en la zona del recinto del motor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No, excepto los producidos por el hundimiento.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones ambientales, marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 5 (17 a 21 nudos) del SW
Estado de la mar	Fuerte marejada
Visibilidad	Regular
Marea (referencia, puerto de Cariño) Horas de pleamar y bajamar cercanas al evento	Pleamar: 02:55 UTC / Bajamar: 09:07 UTC Con una diferencia de alturas entre la pleamar y la bajamar de 3,8 m
Horas de luz cercanas al evento (referencia, puerto de Cariño)	El día 12 de enero de 2017 amaneció a las 08:03 UTC

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

Organismos intervinientes	SASEMAR Guardacostas de la Xunta de Galicia
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA II • Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR SHAULA • Pesquero ANTARES
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos

2.1.Otros datos

Para la redacción de este informe se ha contado con:

- La colaboración del patrón y el armador de la embarcación.
- Informe de Emergencias producido por SASEMAR por su atención de este accidente.
- La colaboración del Centro de Operación de Emergencias Marítimas (COPEM) de CELLNEX, operador del Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de A Coruña.

* * *

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

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

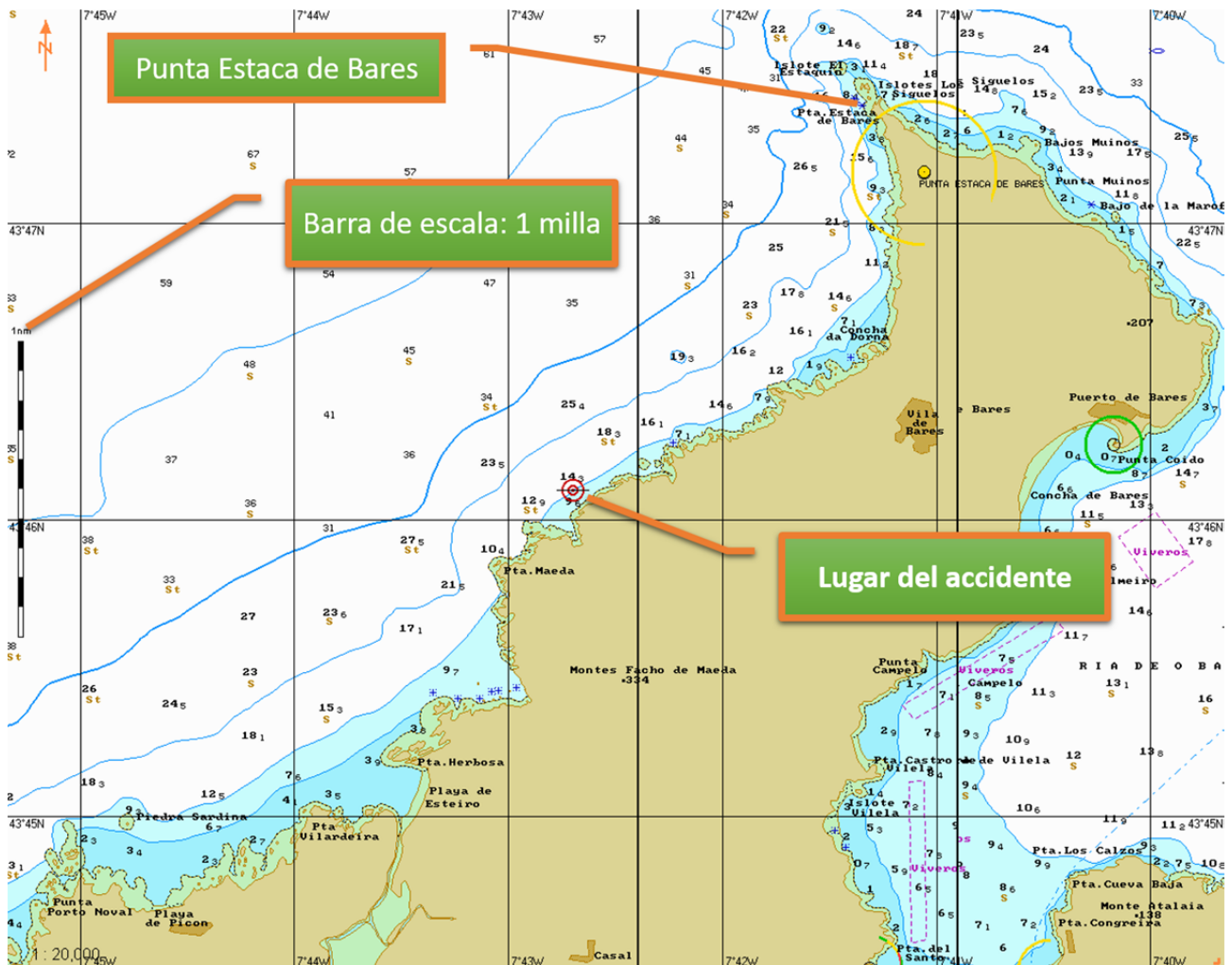


Figura 3. Lugar del accidente.

La embarcación volvía de madrugada a recoger el palangrillo que habían calado la tarde del día anterior. Al llegar a la zona donde debía encontrarse el aparejo se percataron de que la boya que indicaba el emplazamiento del aparejo había “corrido hacia tierra”. Entonces, se acercaron a la boya con la intención de virar el aparejo. Eran conscientes de que se encontraban en una zona de bajos pero no esperaban tener problemas.

Súbitamente, en un seno entre dos olas, la embarcación golpeó con su fondo contra un bajo, saltando inmediatamente la alarma de alto nivel de sentinas. Se encontraba a unos 40 metros de costa. El recinto del motor se inundó de forma muy rápida. La embarcación disponía de tres

Embarrancada y hundimiento del pesquero MONTEAGUDO PRIMERO en las inmediaciones del cabo de Estaca de Bares, el 12 de enero de 2017

bombas de achique cuya capacidad conjunta, vez arrancadas, resultó insuficiente para controlar la inundación; en seguida el agua llegó a las planchas del recinto del motor. La embarcación también empezó a escorarse.

El patrón y el marinero destrincaron la balsa salvavidas, que se encontraba encima de la caseta de gobierno, y la prepararon para su disparo. Seguidamente el patrón efectuó una llamada de socorro por el canal 9 de VHF, a la vez que enviaba una alerta por Llamada Selectiva Digital (LSD).

Siguen a continuación hitos relevantes del informe de emergencias abierto por SASEMAR sobre el suceso.

La alerta fue recibida en el CCR Coruña a las 07:20 horas² y fue trasladada inmediatamente a SASEMAR. La información contenida en la alerta indicaba que el pesquero MONTEAGUDO PRIMERO se encontraba con vía de agua en las proximidades de Estaca de Bares, en la posición 43° 46,1'N 007° 42,7'W. Esta posición se confirmó con el pesquero ANTARES, el cual se dirigía a la zona.

El patrón no tuvo tiempo de comprobar si sus llamadas habían surtido efecto. La embarcación se estaba hundiendo rápidamente a la vez que era arrastrada por las olas y la corriente hacia la costa. Los tripulantes tuvieron el tiempo justo para lanzar la balsa al agua, dispararla y acceder a la balsa ya desplegada. Una vez dentro, vieron cómo se hundía la embarcación. Las olas arrastraban a la balsa hacia la costa, por lo que montaron los remos que se encontraban en la balsa y se alejaron de las rompientes y las zonas de bajos.

07:25 horas. Se movilizó la E/S SALVAMAR SHAULA.

07:26 horas. Se movilizó el H/S PESCA II a través de Sala de Guardacostas de la Xunta de Galicia.

07:30 horas. Se solicitó al CCR Coruña la emisión de un MAYDAY RELAY en la zona.

07:35 horas. En esta misma hora, el patrón del MONTEAGUDO PRIMERO llamó con el móvil del buque a SASEMAR, informando que eran dos naufragos en una balsa, no derivaban en principio a tierra y que se encontraban bien en la zona de "Punta Maeda".

07:48 horas. Una persona en la zona de Ortigueira informó al 112 haber observado una bengala roja en la enfilación Loiba-Estaca de Bares a 1 o 2 millas de tierra. Se informó de esta circunstancia a la E/S SALVAMAR SHAULA, que confirmó la visión de las bengalas y se dirigió hacia ellas.

07:54 horas. El CCR Coruña informó que el H/S PESCA II se encontraba en la vertical de la balsa. Desde el helicóptero informaron que las condiciones meteorológicas eran malas en la zona.

08:00 horas. Se instruyó al H/S PESCA II a que permaneciese en la zona hasta que los tripulantes fueran rescatados por la E/S SALVAMAR SHAULA. Se solicitó la movilización de una ambulancia al puerto de Cariño.

² Visto el relato de los acontecimientos la embarcación encalló antes de esa hora, sin poder precisar si fue 15, 20 o 25 minutos antes.

08:03 horas. Desde la E/S SALVAMAR SHAULA se informó que los dos tripulantes estaban a bordo y en aparente buen estado. Los trasladaban a Cariño. Se confirmó que la embarcación se fue a pique tras la embarrancada.

El pesquero no fue recuperado.

4. ANÁLISIS

4.1. Consideraciones sobre el accidente

Los acontecimientos se sucedieron de forma muy rápida, según manifestaciones del patrón. Ello indica que la embarrancada fue importante y desprendió una o varias tablas del fondo de la embarcación. El impacto se produjo por la mitad de popa de la embarcación, donde se encontraba el compartimento del motor, lugar donde progresó la vía de agua.

La embarcación iba dotada de tres bombas de achique que fueron insuficientes para evacuar el caudal entrante de agua. Este hecho convenció al patrón de la necesidad de abandonar inmediatamente la embarcación, decisión que acompañó de oportunas alertas emitidas por los medios disponibles a bordo.

Ambas decisiones fueron afortunadas y permitieron que no se produjeran daños personales.

4.2. Previsión meteorológica

La CIAIM ha revisado las previsiones de mar y viento para la fecha y zona, y transmitidos por los servicios de difusión de información meteorológica marítima encontrando que se avisaba de un endurecimiento de las condiciones marítimas hacia la mañana del día 12, como así ocurrió.

En concreto, para el período de 24 h comprendido entre las 1200 horas del día 11 y las correspondientes del día 12, la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) predijo para las aguas costeras de A Coruña al Norte de Fisterra:

"Noroeste fuerza 3 amainando a variable fuerza 2 pronto y arreciando a suroeste fuerza 5 al final. Marejadilla aumentando a fuerte marejada al final. Mar de fondo del noroeste de 2 a 3 metros aumentando a entre 3 y 4 metros al final. Lluvia o llovizna. Bruma y ocasionalmente niebla. Visibilidad regular o buena, ocasionalmente mala".

4.3. Estudio de las circunstancias ambientales y percepción del riesgo.

La embarcación embarrancó aproximadamente dos horas antes de la bajamar y una hora antes de la salida del sol. Ambas circunstancias pudieron incidir en que el patrón se hiciera una composición errónea del lugar que ocupaba la embarcación, más favorable de lo que era en realidad.

La visibilidad del entorno estaba afectada por el incipiente crepúsculo, además de por las luces de cubierta, encendidas para buscar la boya señalizadora del palangrillo.

El estado de la marea, vaciándose hacia la bajamar, y la mayor agitación de las aguas producida por los vientos del SW de fuerza 5, pudo provocar que el patrón equivocara el lugar en que se encontraba la embarcación o, simplemente, pensara que tenía más agua bajo quilla de la que en realidad tenía. En un caso o en otro el resultado fue que la embarcación encalló y se hundió.

No parece que cuando se adoptó la decisión de ir a por la boya del palanquillo hubiera una percepción adecuada del riesgo o, de existir, se asumió que dicho riesgo era tolerable.

4.4. Importancia de la alerta lanzada a través del LSD

El patrón llamó primero por el canal 9 de VHF, canal de trabajo de los pesqueros de la zona y, seguidamente, pulsó el botón de emergencia del dispositivo LSD con que iba dotada la embarcación.

Dada la urgencia de la situación en que se encontraba, no pudo quedarse a la escucha y cerciorarse de si alguna estación, otra embarcación cercana había escuchado su llamada de socorro por el canal 9 de VHF. No obstante lo anterior, sí hubo una embarcación, la E/P ANTARES, que atendió la llamada y contestó el alerta por el canal 16 de VHF dirigiéndose a la zona donde se encontraba la E/P MONTEAGUDO PRIMERO.

Por otra parte, la alerta emitida por LSD se transmitió a todas las estaciones que se encontraban en el radio de alcance del equipo, incluidos los servicios de comunicaciones y de asistencia a emergencias marítimas, en este caso Ortegal Radio (CCR Coruña) y seguidamente SASEMAR, quienes rápidamente dispusieron los medios necesarios para la búsqueda y el salvamento, además de llamar y coordinar con las embarcaciones cerca del lugar del suceso, que en este caso fue únicamente la E/P ANTARES.

5. CONCLUSIONES

El lugar al que la E/P MONTEAGUDO PRIMERO pretendía acercarse era un lugar peligroso, cercano a bajíos y rompientes, además de estar cercano también a costa, con una mar bastante confusa provocada por los efectos del asomeramiento y reflexión del oleaje.

Cualquier problema con el motor o gobierno, o cualquier despiste de su patrón colocarían a la embarcación en una situación de grave riesgo, como así sucedió.

Todo ello pone de manifiesto que el patrón no realizó una correcta evaluación de los riesgos a que la embarcación estaba sometida cuando decidió acercarse a la costa para recoger el arte.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A las Cofradías de Pescadores de la Ensenada de Santa Marta (Ortigueira, Cariño y Espasante), A Coruña:

- 1) Que den difusión a este informe, incidiendo sobre todo en que si no hay medios para realizar una pesca segura o esta deviene en peligrosa por modificarse las condiciones en que se comenzó, dicha pesca no se debe iniciar o se debe suspender de inmediato.
- 2) En caso de abrigar dudas de que la embarcación se dirige a una zona de riesgo se debe considerar que el riesgo existe y actuar en consecuencia.

* * *