



## INFORME CIAIM-08/2018

---

### Embarrancada y pérdida del pesquero RUA PRIMERO en los islotes Las Serralleiras en la Ría de Vigo, el 14 de junio 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. E/P<sup>1</sup> RUA PRIMERO



Figura 2. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

El día 13 de junio de 2017, sobre las 03:30 horas UTC<sup>2</sup>, la E/P RUA PRIMERO partió del puerto de Baiona (Pontevedra) rumbo a caladero.

En la madrugada del día siguiente, 14 de junio, tras haber estado faenando sin obtener capturas, el patrón decidió volver a puerto. Durante la navegación y encontrándose en una situación muy próxima a su puerto de destino (Baiona) la embarcación embarrancó en los islotes Las Serralleiras. Tras intentar desembarancar varias veces sin éxito, el patrón solicitó auxilio vía VHF. Todos los tripulantes fueron rescatados por el helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I. Debido a la embarrancada se produjo, pocas horas después, la pérdida de la embarcación.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 14 de junio 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 16 de mayo de 2018 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en octubre de 2018.

\* \* \*

---

<sup>1</sup> Embarcación de pesca

<sup>2</sup> Tiempo universal coordinado,

## 2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	RUA PRIMERO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3 <sup>a</sup> -Fe-4-1-99 MMSI: 224212190
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eslora total: 14,40 m</li> <li>• Manga: 3,78 m</li> <li>• Arqueo bruto: 15,36 GT</li> <li>• Material de casco: madera</li> <li>• Propulsión: motor diésel 93,00 kW</li> </ul>
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de uno de sus tripulantes y su esposa
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 2001 en Astilleros José Antonio Romero López
Dotación mínima de seguridad <sup>3</sup>	<p><u>Para pesca local:</u> (mareas<sup>4</sup> inferiores a 12 horas) un patrón, un mecánico y un marinero; o un patrón/mecánico y dos marineros</p> <p><u>Para pesca litoral:</u> Un primer patrón, un segundo patrón, un mecánico y un marinero; o un patrón/mecánico, un segundo patrón y dos marineros</p>

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Baiona y llegada prevista al mismo puerto, sin escalas
Tipo de viaje	Pesca litoral
Información relativa a la carga	Artes de pesca.
Dotación	Cuatro tripulantes: Un patrón costero polivalente-patrón mecánico (simultáneo) y tres marineros
Documentación	El pesquero disponía del certificado de conformidad expedido en Vigo el 21 de abril de 2017, en el que se le clasificaba para pesca local La resolución de despacho de fecha 25 de mayo de 2017 y con validez hasta el 31 de diciembre de 2017, le autorizaba para la navegación litoral.

<sup>3</sup> Según Resolución de tripulación mínima de seguridad del Capitán Marítimo; A Guarda, a 7 de junio de 2011

<sup>4</sup> La expresión "marea" define una salida a pescar que puede durar desde horas hasta diversos días

## INFORME CIAIM-08/2018

Embarrancada y pérdida del pesquero RUA PRIMERO en los islotes Las Serralleiras en la Ría de Vigo, el 14 de junio de 2017

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	14 de junio de 2017, 01:30 UTC
Localización	42° 08,84' N; 008° 52,55'W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia puerto
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Pérdida total de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No se detectó contaminación
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento del N Beaufort fuerza 4 (de 11 A 16 nudos)
Estado de la mar	Marejada
Visibilidad	Buena
Marea	Bajamar

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

Organismos intervinientes	SASEMAR, Protección Civil y Emergencias 112, Urgencias sanitarias 061.
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"><li>• E/S SALVAMAR MIRACH</li><li>• H/S PESCA I</li></ul>
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de un helicóptero y una embarcación.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos.

## 2.1.Otros datos

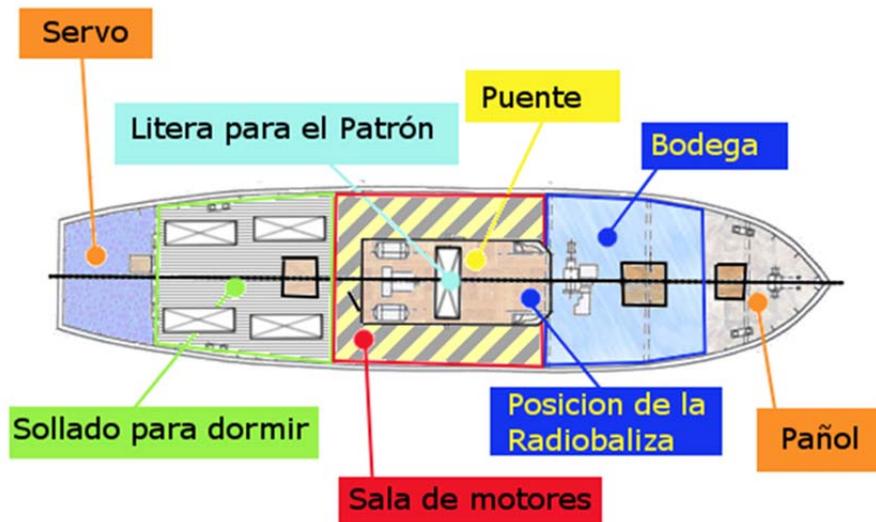


Figura 3. Disposición general aproximada de la E/P RUA PRIMERO

\* \* \*

### 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 4. Localización del accidente

#### 3.1. Antecedentes

Era usual que la E/P RUA PRIMERO realizase mareas de 5 días, pudiendo llegar estas a los 10 ó 12 días durante la pesca del bonito en verano. Los marineros solían relevar al patrón en la guardia de la navegación por periodos de 2 a 3 horas para que este pudiera descansar. Estos relevos siempre se realizaban durante el día, quedando el patrón de guardia por la noche.

Durante las semanas anteriores al accidente, de acuerdo con los datos del AIS<sup>5</sup> instalado a bordo, la embarcación venía realizando mareas de 3 o 4 días.

La tripulación contaba con varios años de experiencia faenando en la zona. El patrón concretamente llevaba desde 2005 enrolado en la E/P RUA PRIMERO.

Para la navegación el patrón se servía de cartas electrónicas y del piloto automático que mantenía el rumbo constante. El patrón hacía las pertinentes correcciones de rumbo a la vista de la posición del buque sobre la carta electrónica. Las cartas electrónicas estaban repletas de marcas<sup>6</sup> para facilitar la navegación y las labores de pesca.

### 3.2. Accidente

El día 13 de junio, aproximadamente a las 03:30 horas la E/P RUA PRIMERO partió del puerto de Baiona para iniciar la marea. Durante la travesía hacia el caladero los marineros estuvieron durmiendo, quedando el patrón solo en el puente.

Sobre las 06:00 horas comenzaron el largado de los aparejos. El patrón se mantuvo de guardia en el puente hasta después de comer.

A las 13:00 horas, el patrón solicitó a uno de los marineros que lo relevara en la guardia de navegación. El patrón estuvo durmiendo alrededor de 1 hora y media. Declaró haber estado pendiente de las alarmas del puente durante ese periodo de descanso. La situación de su litera, próxima al puente, le permitía percibir las alarmas si éstas se producían.

A las 14:30 el patrón volvió a hacerse cargo de la guardia de navegación y se prosiguió pescando a lo largo de la tarde.

A las 21:00 horas se inició el regreso a puerto, debido a la falta de pesca durante la marea y que las previsiones meteorológicas pronosticaban un aumento del viento para el día siguiente. El patrón decidió seguir al mando de la embarcación durante la travesía de vuelta a puerto y mandó acostar a los marineros.

Durante la travesía de regreso se mantuvieron rumbos de entre 120° y 130° correspondiendo estos a una ruta directa de regreso a puerto. El patrón declaró llevar el radar en *stand-by* y las alarmas de la sonda desactivadas, para evitar las continuas molestias que se producían por el sonido de las alarmas.

El día 14 de junio de 2017 a las 01:30 horas se produjo la embarrancada. Como consecuencia del golpe el patrón perdió las gafas. Después el patrón intentó salir de las piedras dando avance y atrás, pero las maniobras resultaron infructuosas. El patrón indicó que se encontraban todos bien y que creía que no tenían vía de agua. Estaba sorprendido ya que creía estar más al sur de su posición real y, por tanto, no esperaba encontrarse con los islotes. El pesquero se encontraba en la posición 42° 08,84' N; 008° 52,55' W.

---

<sup>5</sup> AIS, Sistema de Identificación automática,

<sup>6</sup> Los pescadores marcan en las cartas electrónicas los obstáculos (como pecios y rocas), información sobre los fondos y otra información necesaria para poder realizar las labores de pesca.

Embarrancada y pérdida del pesquero RUA PRIMERO en los islotes Las Serralleiras en la Ría de Vigo, el 14 de junio de 2017

---

Acto seguido dio la alarma por el canal 10 VHF al CCS<sup>7</sup> Vigo, ya que, sin gafas no veía lo suficiente para poder cambiar al canal 16 VHF. En esos instantes no recordó que la radio VHF disponía de un botón de DISTRESS, por eso no dio la alarma mediante este sistema.



Figura 5. Embarrancada de la E/P RUA PRIMERO

A las 01:40 horas, se movilizó a la E/S SALVAMAR MIRACH.

A las 01:53 horas, el CCS Vigo contactó con el pesquero para indicarles que ya se habían movilizado medios para ayudarles. El patrón les informó que las alarmas de la máquina se habían activado por lo que podrían tener una vía de agua. Se les indicó que hicieran uso de los chalecos salvavidas.

A las 01:55 horas, se movilizó al H/S PESCA I

Según declaraciones de los tripulantes, la embarcación permaneció adrizada unos 15 minutos antes de empezar a escorar a la banda de babor.

A las 02:18 horas el H/S PESCA I llegó al lugar del accidente y procedió al rescate de los naufragos.

A las 02:52 horas el H/S PESCA I informó que los cuatro tripulantes de la E/P RUA PRIMERO habían sido rescatados y que se encontraban sanos y salvos a bordo del helicóptero.

---

<sup>7</sup> Centro de Coordinación de Salvamento

## INFORME CIAIM-08/2018

### Embarrancada y pérdida del pesquero RUA PRIMERO en los islotes Las Serralleiras en la Ría de Vigo, el 14 de junio de 2017

---

La E/S SALVAMAR MIRACH informó de que el pesquero estaba escorado sobre un costado, con vía de agua y completamente inundado, permaneciendo iluminado con todas las luces de navegación encendidas.

A las 05:07 horas la E/S SALVAMAR MIRACH informó que, posicionada en la situación del naufragio, el pesquero había desaparecido y solo quedaban fragmentos del mismo en la zona. No apreciaban contaminación salvo pequeñas irisaciones sin importancia.

\* \* \*

## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Datos de la derrota de la embarcación

Aunque el sistema AIS<sup>8</sup> instalado a bordo de la embarcación presentó fallos de emisión de la posición durante las semanas anteriores al accidente, se ha podido seguir de forma aproximada las mareas de pesca realizadas por la embarcación. Se ha usado el sistema AIS para completar y corroborar las declaraciones de los tripulantes.

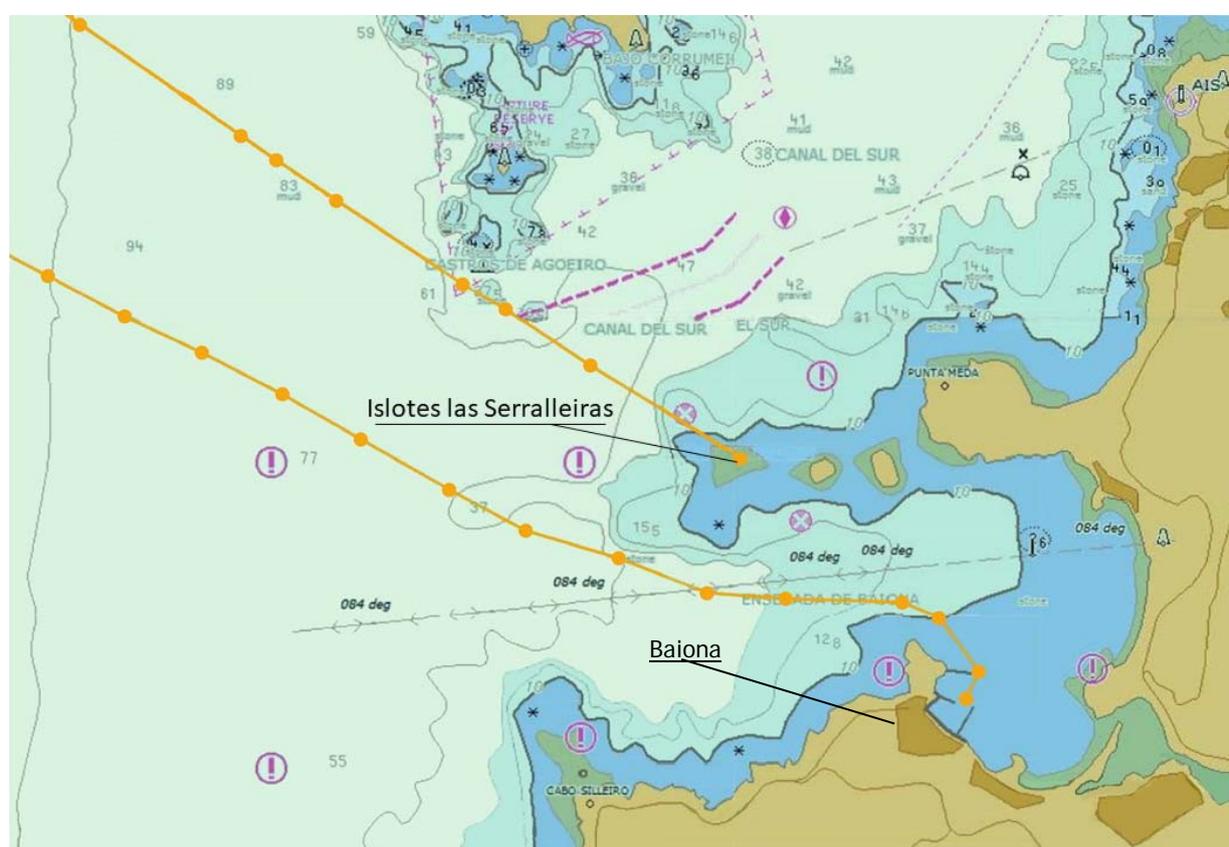


Figura 6. Derrota de salida y regreso del accidente

<sup>8</sup> AIS, Sistema de Identificación automática,

Fecha	Hora (UTC)	Latitud	Longitud	Velocidad en Nudos	Rumbo efectivo
14/06/2017	0:01:08	42º 15,370' N	9º 05,244' O	8,0	126
14/06/2017	0:05:08	42º 15,076' N	9º 04,646' O	8,6	125
14/06/2017	0:10:11	42º 14,694' N	9º 03,903' O	7,8	122
14/06/2017	0:15:07	42º 14,318' N	9º 03,183' O	9,1	128
14/06/2017	0:20:07	42º 13,934' N	9º 02,462' O	7,6	123
14/06/2017	0:27:37	42º 13,348' N	9º 01,399' O	8,0	128
14/06/2017	0:30:37	42º 13,116' N	9º 00,973' O	7,9	122
14/06/2017	0:35:06	42º 12,770' N	9º 00,340' O	7,6	131
14/06/2017	0:40:07	42º 12,381' N	8º 59,632' O	7,8	129
14/06/2017	0:45:07	42º 11,993' N	8º 58,919' O	7,9	123
14/06/2017	0:50:07	42º 11,617' N	8º 58,206' O	9,1	127
14/06/2017	0:59:36	42º 10,911' N	8º 56,835' O	8,2	125
14/06/2017	1:01:37	42º 10,762' N	8º 56,535' O	7,7	124
14/06/2017	1:05:08	42º 10,500' N	8º 56,019' O	7,5	125
14/06/2017	1:12:37	42º 09,965' N	8º 54,933' O	7,1	122
14/06/2017	1:15:06	42º 09,802' N	8º 54,565' O	7,9	123
14/06/2017	1:20:08	42º 09,445' N	8º 53,840' O	8,1	122
14/06/2017	1:28:37	42º 08,864' N	8º 52,584' O	5,5	109
14/06/2017	1:30:06	42º 08,855' N	8º 52,560' O	0,4	329
14/06/2017	1:35:35	42º 08,854' N	8º 52,558' O	0,5	326
14/06/2017	1:40:28	42º 08,848' N	8º 52,553' O	0,1	187
14/06/2017	1:45:27	42º 08,844' N	8º 52,553' O	0,4	40
14/06/2017	1:50:27	42º 08,844' N	8º 52,553' O	0,1	343
14/06/2017	1:55:29	42º 08,844' N	8º 52,553' O	0,6	347

Figura 7. Datos del sistema AIS de la E/P RUA PRIMERO

## 4.2.La navegación

El patrón navegaba con el piloto automático, el cual solo mantenía el rumbo marcado. La navegación se realizaba a la vista de la posición y rumbo en las cartas electrónicas, llevando el radar en *stand-by*. Las cartas electrónicas se habían actualizado por última vez dos años antes y las llevaba repletas de marcas para las faenas de pesca que él mismo había puesto.

Derivado de esta situación el patrón pudo confundir sus propias marcas en las cartas con las marcas de navegación preexistentes, llevando a una equivocación en la apreciación de la situación. El propio patrón, en sus declaraciones, corroboró como muy posible esta situación, asegurando que todo se debió a un despiste al creer que el rumbo que llevaba era el correcto.

Es de remarcar el hecho de que, como él mismo declaró, no tenía por costumbre contar el número de flashes de las boyas cardinales de los islotes Las Serralleiras (ver figura 8). El patrón

justificó este hecho por su gran conocimiento de la zona y por ser la salida y regreso de puerto una práctica rutinaria.

El patrón fue consciente de cruzar el dispositivo de separación de tráfico de Vigo, el cual está situado aproximadamente una milla al Norte de los islotes donde se produjo la embarrancada (ver figura 8).

### 4.3. Resolución de tripulación mínima y despacho del pesquero

El pesquero disponía de una Resolución de tripulación mínima de seguridad expedida en 2011 por el Capitán Marítimo de Vigo. Esta resolución establecía distintos cuadros de tripulación mínima para la pesca local y para la pesca litoral, tal como se indica en la tabla 1.

**Consideraciones para la pesca local:** Tras comprobar el sistema AIS se ha corroborado que la embarcación realizaba trabajos de pesca a más de 10 millas de la costa, llegando hasta las 29 millas. De las declaraciones de los tripulantes como de las comprobaciones del AIS se corroboró que se realizaban de forma habitual mareas de más de 12 horas, pudiendo llegar a los 5 días. Por tanto, no se cumplía el supuesto de pesca local<sup>9</sup> con artes menores y con una duración de marea inferior a 12 horas.

**Consideraciones para la pesca litoral:** Tras comprobar las titulaciones de la tripulación se determina que faltaba personal con las titulaciones necesarias. El patrón al mando disponía de una titulación doble de patrón/mecánico y los demás tripulantes disponían de titulaciones de marinero pescador. De tal situación se desprende que faltaba un tripulante con una titulación válida para cubrir el cargo de segundo patrón.

En el momento del accidente la embarcación tenía una Resolución de despacho para pesca litoral, con 4 tripulantes: 1 patrón patrón-mecánico simultáneo y 3 marineros, no cumpliendo los requisitos de tripulación mínima para pesca litoral. A pesar de que en la propia Resolución de despacho, en el apartado de observaciones al despacho, se indica textualmente que “se cumplirá en todo momento lo dispuesto en la resolución de tripulación mínima de seguridad”, lo cierto es que el pesquero fue despachado sin cumplir los requisitos de tripulación mínima, especialmente sin ningún tripulante que pudiera relevar al patrón en la guardia de navegación. Ello es indicativo de que la Capitanía Marítima de Vigo no comprobó las condiciones del despacho antes de emitirlo.

### 4.4. Descanso del patrón

Desde la salida de puerto, el día 13 de junio a las 03:30 horas, hasta la embarrancada, el día 14 de junio a las 01:30 horas, transcurrieron un total de 22 horas. De las declaraciones de los tripulantes se desprende que el patrón había descansado alrededor de una hora y media en toda la marea.

No se respetaron las horas máximas de trabajo y descanso del patrón establecidas en la norma A2.3 (horas de trabajo y de descanso) del Título 2 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

---

<sup>9</sup> Según el Real Decreto 543/2007, las embarcaciones de pesca local faenan sin alejarse de la costa más de 10 millas. Las embarcaciones de pesca litoral desempeñan su actividad hasta 60 millas del litoral.

Embarrancada y pérdida del pesquero RUA PRIMERO en los islotes Las Serralleiras en la Ría de Vigo, el 14 de junio de 2017

y las jornadas de descanso establecidas en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

Esta situación era consecuencia de la falta de un segundo patrón, escenario que obligaba al patrón a llevar a cabo todas las guardias y a los marineros a sustituirlo en puente durante sus periodos de descanso.

Por otro lado, está la falta de un correcto descanso del patrón, ya que, ver figura 6, su litera se encontraba situada justo a popa del puente; esta situación junto al hecho de estar pendiente de las alarmas dificultaba un descanso eficaz.

Finalmente, cabe comentar que el patrón contaba con un amplio conocimiento de la zona y una dilatada experiencia navegando por la misma. Estos condicionantes le llevaron a subestimar la falta de descanso y considerarse capacitado para pilotar la embarcación de regreso a puerto.

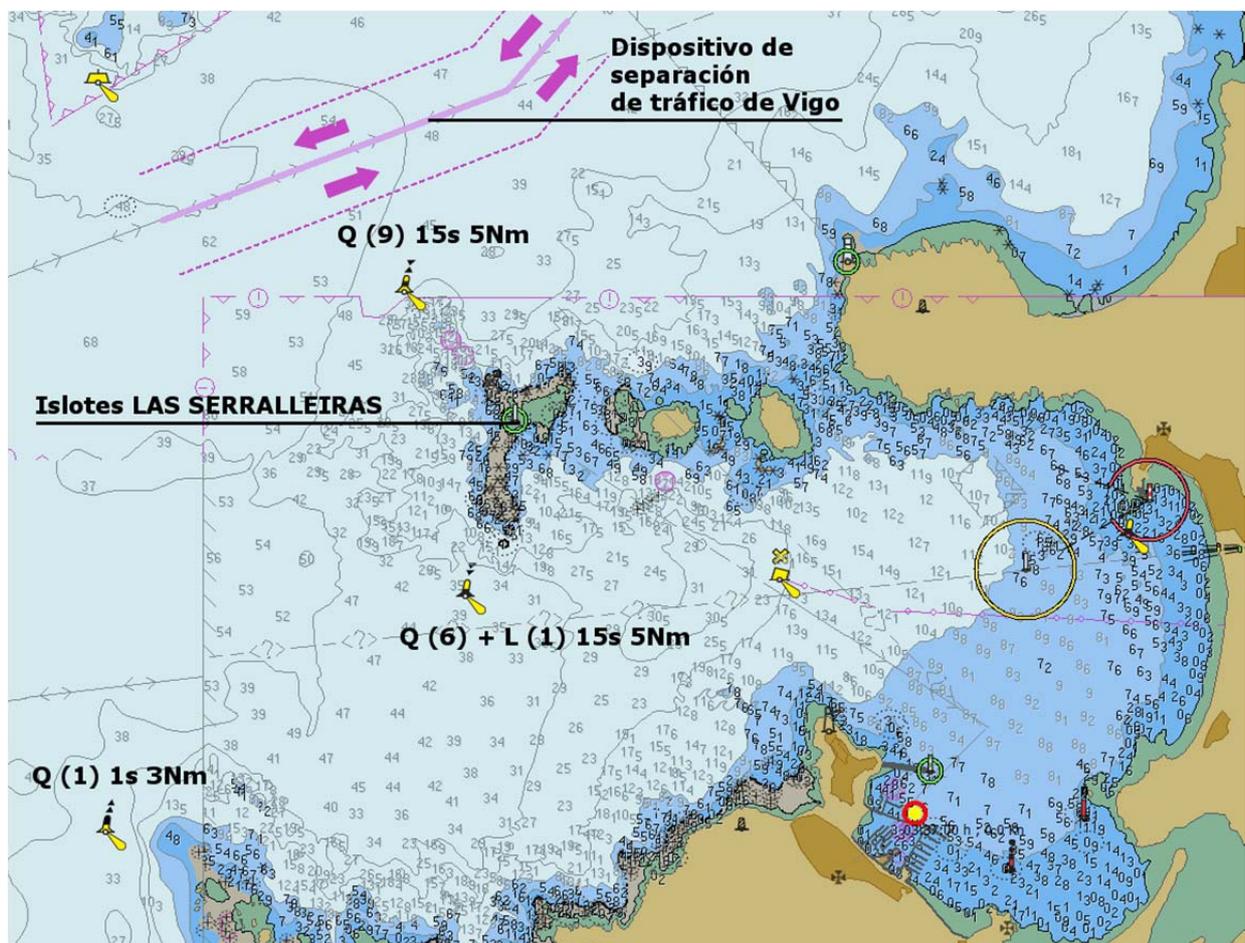


Figura 8. Detalle de las luces de navegación de los islotes Las Serralleiras

\* \* \*

## 5. CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye lo siguiente:

1. El patrón no había descansado de manera suficiente y efectiva; esto era debido a la falta de un segundo patrón, necesario para la navegación que estaba realizando de acuerdo con la resolución de tripulación mínima expedida en 2011.
2. Un exceso de confianza en el sistema de navegación y las cartas electrónicas; el patrón no llevaba una vigilancia visual efectiva de la navegación, tenía un exceso de marcas relacionadas con la pesca en las cartas electrónicas y llevaba el radar en modo *stand-by*.
3. Un exceso de confianza debido a su familiarización con la zona de navegación y pesca.
4. Una grave falta de atención a las luces cardinales de los islotes; él mismo declaró que no era usual contar los destellos.

Estas circunstancias propiciaron el hecho, declarado por el propio patrón, que estuviera distraído durante la navegación de regreso a puerto y que probablemente confundiera las boyas cardinales de los islotes Las Serralleiras, creyendo estar en una posición más al Sur del punto donde se produjo la embarrancada.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Capitanía Marítima de Vigo:

Que revise sus procedimientos de despacho de embarcaciones pesqueras para garantizar que se cumplen los requisitos de tripulación mínima.

\* \* \*