

INFORME CIAIM-11/2017

Hundimiento del pesquero SEGUNDO DURÁN en las proximidades de la isla de Sálvora (A Coruña) el 9 de agosto de 2016

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 SEGUNDO DURAN



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El 9 de agosto de 2016, alrededor de la 01:00 hora local, se declaró una vía de agua en la embarcación de pesca (E/P) SEGUNDO DURAN cuando faenaba en las proximidades de la isla de Sálvora (A Coruña).

A las 01:20 horas, el Centro de Coordinación de Salvamento de Finisterre (CCS Finisterre) recibió la señal de alarma de la radiobaliza de socorro del pesquero procediendo a movilizar a la embarcación SALVAMAR SARGADELOS y al helicóptero PESCA I.

A las 01:50 horas, un pesquero que se encontraba en la zona rescató a los cinco tripulantes y los trasladó al puerto de Tragove (Cambados).

Tras el hundimiento del pesquero se produjo un episodio de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (300 l de gasoil) y aceite que llevaba en los tanques y los restos del propio naufragio.

El pesquero fue reflotado días después por una empresa contratada por el armador y puesto en seco en Vilanova de Arousa.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 09 de agosto de 2016. 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 19 de abril de 2017 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en diciembre de 2017.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	SEGUNDO DURAN
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª-VILL-5-751
Tipo	Pesquero de cerco
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 13,80 m • Manga: 3,80 m • Arqueo bruto: 13,76 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel de 52,82 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un particular
Construcción	En la hoja de asiento no figura astillero de construcción. Según el informe del astillero que inspeccionó el pesquero tras su reflotamiento, habría sido construido en el astillero O CASTEÑETEIRO, en San Miguel de Deiro - Vilanova de Arousa (Pontevedra), actualmente cerrado.
Dotación mínima de seguridad	<p>Tres (3) tripulantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 patrón de pesca local • 1 mecánico litoral • 1 marinero pescador <p>En caso de efectuar simultaneo de mando (bajo determinadas circunstancias):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 patrón local de pesca o pesca local con titulación de mecánico litoral • 2 marineros (marinero pescador)

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista al puerto de Tragove (Cambados, Pontevedra)
Tipo de viaje	Pesca de cerco
Información relativa a la carga	Artes de pesca
Dotación	Había seis tripulantes enrolados, pero sólo cinco se encontraban a bordo
Documentación	El pesquero disponía de los certificados exigibles en vigor y

INFORME CIAIM-11/2017

Hundimiento del pesquero SEGUNDO DURÁN en las proximidades de la isla de Sálvora (A Coruña) el 9 de agosto de 2016

	estaba correctamente despachado. Sus cinco tripulantes disponían de los títulos y certificados de especialidad exigibles
--	---

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vía de agua
Fecha y hora	9 de agosto de 2016, 01:00 hora local
Localización	42° 27,8' N 008° 58,6' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Navegando rumbo a Ribeira con capturas a bordo
Lugar a bordo	Cuerpo de popa, estribor, fondo
Daños sufridos en el buque	El pesquero resultó hundido
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Si, por gasoil (300 l) y aceite
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	NE fuerza Beaufort 3 (7-10 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo que en el exterior de la ría alcanzaba unos 2 m de altura de ola significativa
Visibilidad	Buena

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	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR SARGADELOS Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I Pesqueros en la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcaciones de salvamento
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos

2.1.Otros datos

En este informe se ha utilizado la documentación facilitada por ASTELEIROS TRIÑANES.

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.



Figura 3. Lugar del accidente

El 9 de agosto de 2016, alrededor de las 01:00 horas, se declaró una vía de agua en la E/P SEGUNDO DURAN, cuando faenaba en una posición de latitud 42° 27,8' N y longitud 008° 58,6' W (figura 3), en las proximidades de la isla de Sálvora (A Coruña).

La embarcación escoró de forma brusca a estribor dando únicamente tiempo a los cinco tripulantes a arriar la balsa salvavidas, donde permanecieron aproximadamente media hora. El pesquero se hundió.

A las 01:20 horas, el CCS Finisterre recibió la señal de alarma de la radiobaliza de socorro del pesquero. A las 01:23 horas el CCS Finisterre recibió una llamada de la E/P SIEIRA I por el canal

INFORME CIAIM-11/2017

Hundimiento del pesquero SEGUNDO DURÁN en las proximidades de la isla de Sálvora (A Coruña) el 9 de agosto de 2016

16 VHF informando del avistamiento de una bengala roja en las proximidades de la Isla de Sálvora.

A las 01:24 horas El CCS Finisterre movilizó a la E/S SALVAMAR SARGADELOS y al H/S PESCA I, y se emitió un *mayday relay* por el canal 16 de VHF.

A las 01:39 horas el pesquero SIEIRA I informó al CCS Finisterre del avistamiento de una segunda bengala, procediendo a su posición.

A las 01:50 horas el pesquero SEMPRE GALAICO informa al CCS Finisterre del rescate de los 5 tripulantes y su traslado al puerto de Tragove (Cambados).

El pesquero siniestrado se hundió en una posición de latitud 42° 28,0' N y longitud 008° 59,13' W, a unos 48 m de profundidad.

Tras el hundimiento del pesquero se produjo un episodio de contaminación como consecuencia del derrame del combustible (300 l de gasoil) y aceite que llevaba en los tanques y los restos del propio naufragio.

El 3 de septiembre de 2016 finalizaron las labores de reflotamiento del pesquero, quedando en dique seco en el puerto de Vilanova de Arousa para proceder a su reparación.

* * *

4. ANÁLISIS

La E/P SEGUNDO DURAN, se hundió en una posición de latitud 42° 27,8' N y longitud 008° 58,6' W donde no se tiene constancia de bajos ni lastras.

La entrada de agua se produjo de forma rápida puesto que, según la declaración del patrón, la escora fue muy brusca permitiendo únicamente a la tripulación echar la balsa salvavidas por la borda sin poder activar de forma manual el *distress* del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS) ni efectuar ninguna llamada selectiva digital.

Una vez reflotada la embarcación, el astillero de construcción y reparación ASTELEIROS TRIÑANES realizó una inspección, revelando que la vía de agua se produjo por el desprendimiento del tercer tope desde la popa de la traca de aparadura en el costado de estribor, como se aprecia en las figuras 4 y 5. La tablazón estaba clavada con puntas galvanizadas que presentaban un elevado nivel de corrosión, de forma que su función de fijar las tracas a las cuadernas quedó seriamente comprometida.



Figura 4. Imagen de la traca desprendida (imagen facilitada por ASTELEIROS TRIÑANES)



Figura 5. Imagen de la traca desprendida (imagen facilitada por Asteleiros Triñanes)

A juicio del astillero que inspeccionó el buque tras el reflotamiento, aunque las tablas se encontraban, en general, en buen estado de conservación, la clavazón estaba completamente deteriorada, lo que pone de manifiesto falta de mantenimiento.

El casco del pesquero había sido inspeccionado en seco por inspectores de la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa en junio de 2016, un mes y medio antes del hundimiento, sin que fueran detectadas deficiencias en la clavazón del casco. La inspección se efectuó en el varadero del puerto deportivo de Vilanova de Arousa.

A este respecto, el Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, establece el alcance de los reconocimientos en buques con casco de madera. Según esta norma, en los reconocimientos anuales en seco del casco de buques de madera debe comprobarse el estado general de los pernos, clavos y cabillas. En los reconocimientos especiales, más exhaustivos, se deben sacar algunos pernos, clavos y cabillas de madera, particularmente de los pantoques (Artículos 3-03 y 3-04).

El reconocimiento efectuado por la Capitanía Marítima era anual y por tanto la comprobación del estado general de la clavazón, que normalmente se realiza mediante la inspección de las cabezas de los clavos (único elemento accesible en las tablas del casco) pudo no revelar el mal estado de algunos de sus elementos. Es más, aun en el caso de un reconocimiento especial, no hay garantías de detectar el deterioro de todos los elementos de la clavazón.

De acuerdo con el astillero, es difícil detectar el mal estado de la clavazón en pesqueros de madera. La mejor garantía de que estas embarcaciones siguen estando en buen estado es su

mantenimiento por parte de carpinteros de ribera que conozcan su historial de mantenimiento, así como proceder a su reclavado en períodos aproximados de 10 años (puntas) y 15 a 18 años (clavos), tal como aconsejan las buenas prácticas de la carpintería de ribera.

4.1. Mantenimiento de la embarcación

Según manifiesta el armador, el pesquero varaba anualmente y se le realizaban labores de mantenimiento, si bien no siempre en el mismo astillero ni con el mismo carpintero de ribera. No existía un historial de mantenimiento del barco o una guía de su mantenimiento.

Tras el accidente el armador ha encargado al astillero que ha efectuado la reparación tras el accidente una guía de mantenimiento del casco para evitar futuras incidencias.

5. CONCLUSIONES

La vía de agua se produjo por el desprendimiento de una traca de fondo de la embarcación debido al deterioro de las puntas de hierro galvanizado utilizadas como clavazón del forro, afectadas por la corrosión. Como causa subyacente se encuentra un mantenimiento inadecuado del pesquero.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las acciones tomadas por el armador, no se formulan recomendaciones sobre seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Es conveniente realizar el mantenimiento de embarcaciones de madera a través de astilleros con licencia para construcción de este tipo de embarcaciones, o mediante los servicios de carpinteros de ribera de reconocida solvencia. En aquellas Comunidades Autónomas que regulan la profesión de carpintero de ribera, dicha solvencia se puede acreditar mediante la posesión de la carta o documento acreditativo.

Para garantizar un correcto mantenimiento del casco de las embarcaciones de madera es conveniente conservar el historial de mantenimiento y disponer de una guía de mantenimiento específica.

* * *