



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-13/2021

Vuelco del pesquero ROSA cerca de la isla de Ons (Pontevedra), el 11 de febrero de 2020, resultando un tripulante fallecido

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.

Vuelco del pesquero ROSA cerca de la isla de Ons (Pontevedra), el 11 de febrero de 2020, resultando un tripulante fallecido



Figura 1. Embarcación ROSA



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Alrededor de las 13:00 hora local del día 11 de febrero de 2020, la embarcación de pesca (E/P) ROSA, con tres tripulantes a bordo, volcó mientras faenaba con mal tiempo. Dos de los tripulantes alcanzaron la costa a nado tras una hora, pero el tercer tripulante desapareció durante el accidente. Días después su cuerpo fue localizado por buceadores en un punto situado en las proximidades del lugar del accidente.

La embarcación fue recuperada y remolcada a puerto.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 12 de febrero de 2020. 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 15 de julio de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en octubre de 2021.

Vuelco del pesquero ROSA cerca de la isla de Ons (Pontevedra), el 11 de febrero de 2020, resultando un tripulante fallecido

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	ROSA
Pabellón / registro	España / Cambados
Identificación	Matrícula 3ª-VILL-5-687 IMO / MMSI / Distintivo de llamada: No dispone
Tipo	Pesca local / Artes menores
Características principales	Eslora total: 5,45 m Manga: 2,08 m Arqueo bruto: 1,29 GT Material de casco: PRFV Propulsión: motor fueraborda MERCURY modelo P261692, de 25 CV
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del único tripulante enrolado
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	No constan datos de construcción. Embarcación original de madera, regularizada por otra de PRFV
Dotación mínima de seguridad	Dos tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de O Grove (Pontevedra) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Artes de pesca
Dotación	Tres tripulantes
Documentación	El despacho había caducado el 24/10/2019. La embarcación disponía de los certificados exigibles en vigor.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Vuelco e inundación
Fecha y hora	11 de febrero de 2020, 13:00 hora local
Localización	42° 24,077'N 8° 54,969'W
Operaciones del buque	En navegación
Lugar a bordo	Desconocido
Daños sufridos en el buque	Daños diversos en motor y equipos por inundación
Fallecidos / heridos / desaparecidos a bordo	1 fallecido
Contaminación	No se detectó contaminación
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del N de 11-16 nudos, fuerza Beaufort 4
Estado de la mar	Marejada
Visibilidad	Mala
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR / Guardacostas de Galicia / Guardia Civil / Protección Civil 112 / Armada Española
Medios utilizados	Buque de Salvamento (BS) SAR GAVIA Embarcaciones de salvamento (ES) SALVAMAR SARGADELOS y ES SALVAMAR MIRACH Helicópteros de Salvamento (HS) PESCA I y HS HELIMER 402 Buque de Inspección Pesquera (BIP) IRMANS GARCIA NODAL y PAIO GOMEZ CHARIÑO Pescadores y buzos de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos y aéreos.
Resultados obtenidos	Rescate del tripulante fallecido. Remolque de la embarcación volcada a puerto.

2.1. Otros datos

La embarcación había sido objeto de regularización, en el marco de la Ley 9/2007 de la Xunta de Galicia, según expediente instruido en la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa entre las fechas 23/10/2007 y 17/02/2011.

Este procedimiento de regularización, al variar el material de construcción del casco de madera a PRFV, consta de un proyecto de construcción y una memoria de estabilidad.

Al tener menos de 6 metros de eslora (L), el certificado de conformidad para embarcaciones de pesca no tenía caducidad.

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. Zona del accidente

El día 11 de febrero de 2020, a las 13:00 horas, el pesquero MOURIÑO informa a través del canal 16 de VHF al CCS Finisterre de una embarcación semihundida en la posición 42° 24,077'N 8° 54,969'W. La embarcación asoma la proa y no son capaces de ver la matrícula. Informan de que no da la sensación de que lleve mucho tiempo en el agua y se quedan en la zona para investigar.

A las 13:07 horas, el pesquero MOURIÑO vuelve a informar al CCS Finisterre que tiene en comunicación al patrón de la embarcación hundida que fue rescatado por otra embarcación. En contacto con el patrón, informa que eran tres tripulantes a bordo y que la embarcación volcó por un golpe de mar. Que tanto él como otro tripulante han podido llegar a la costa pero que no tiene constancia de que el tercer tripulante haya podido llegar también. Informa del nombre y del folio de la embarcación hundida y da una descripción del tripulante que falta. Informa también de que no llevaba chaleco salvavidas.

A partir de ese momento, el CCS Finisterre coordina un dispositivo de búsqueda por tierra, mar y aire que aglutina a unidades de Salvamento Marítimo, del Servicio Marítimo y Unidad de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil, de la Armada española, de Guardacostas de Galicia, de Protección Civil, así como a embarcaciones de pesca

Vuelco del pesquero ROSA cerca de la isla de Ons (Pontevedra), el 11 de febrero de 2020, resultando un tripulante fallecido

y buceadores locales, el cual finaliza 3 días después, el 14 de febrero de 2020, a las 13:30 horas, cuando buceadores locales localizan la ubicación del cuerpo del marinero desaparecido.



Figura 4. H/S PESCA I durante la búsqueda en el Islote O Centolo Grande



Figura 5. E/P ROSA semihundida tras el accidente

Vuelco del pesquero ROSA cerca de la isla de Ons (Pontevedra), el 11 de febrero de 2020, resultando un tripulante fallecido



Figura 6. E/P ROSA en puerto tras ser recuperada

4. ANÁLISIS

4.1. Declaraciones de los tripulantes

La CIAIM se puso en contacto con el patrón y armador de la embarcación, hermano del tripulante fallecido y única persona que figuraba enrolada en la ROSA. Este rehusó hacer declaraciones a la CIAIM.

4.2. Información publicada por la prensa

«Díxome que lle acababa de dar a volta o barco na punta norte de Ons, no que lle chaman O Centulo. Contou que outro rapaz quedara nas pedras, pero ao irmán del non foran capaces de subilo e estaba na auga. Pero cando chegamos non atopamos a ninguén», relata el patrón de una embarcación que acudió en auxilio de los accidentados (La Voz de Galicia, 11 de febrero de 2020).

«El mar estaba muy bravo, había mar de fondo y las mareas están muy vivas. En esa zona revienta con todo», explica [...] que conoce bien el lugar. La intención de los tripulantes [...] era inspeccionar este entorno para comprobar si había mejilla y regresar hoy si las condiciones eran favorables. "Es una zona a la que ayer a lo mejor se podía ir, pero no acercarse demasiado a las pedras si no conoces bien el sitio y los bajos", explican marineros de Bueu» (Faro de Vigo, 12 de febrero de 2020).

4.3. Tipología y actividad de la embarcación

La E/P ROSA es una embarcación de 3ª lista, es decir, dedicada a la pesca. Se trata de una lancha rápida planeadora, del tipo de las que en las rías gallegas presta habitualmente servicio de navegación diario para el

trabajo tradicional en batea de cultivo o vivero flotante mejillonero (mitilicultura), y que en su misma tipología es también usado como "naseiro" o "percebeiro" así como para pesca costera con artes menores.

Este tipo de lancha planeadora, de tipología muy común en la navegación y pesca en el interior de las rías gallegas, es un barco rápido y ligero, de maniobra fácil, con el que las empresas mejilloneras acceden a los bancos de mejilla (mexilla) a retirar la semilla del mejillón: entre diciembre y abril se recoge a partir de una labor de rascado a mano en las zonas intermareales de las rocas marinas más batidas, con los riesgos que ello conlleva. Las normas de extracción de mejilla no excluyen la posibilidad de trabajar en los perfiles rocosos del litoral más exigentes y expuestos.

La E/P ROSA, al estar matriculada en la lista 3ª, no estaba autorizada a trabajar como auxiliar de acuicultura. La CIAIM no ha podido constatar la actividad concreta que estaba desarrollando la embarcación el día del accidente, ni porqué se encontraba fuera de su zona autorizada de navegación, al haber rehusado el patrón declarar ante la CIAIM.

4.4. Proyecto de regularización. Categoría de diseño

En el proyecto de regularización, emitido por la empresa INGEMAR S.C. BOIRO, se especifica que la categoría de diseño de la embarcación que se regulariza es la "C". Según la norma de estabilidad y flotabilidad UNE-EN ISO 12217, aplicable a la E/P ROSA en virtud del Real Decreto 543/2007, *"una embarcación a la que se ha dado la categoría de diseño C se considera que ha sido diseñada para operar con olas de hasta 2 m de altura significativa y un característico viento estable de una fuerza Beaufort igual o menor que 6. Estas condiciones son las que se pueden encontrar en aguas expuestas interiores, en estuarios y en aguas costeras con unas condiciones meteorológicas moderadas. Se considera que los vientos pueden alcanzar rachas de 17 m/s"*.

4.5. Zona de navegación permitida

La embarcación estaba definida en su certificado de conformidad en vigor como de pesca local. Según lo establecido en el RD 543/2007, una embarcación de pesca local puede navegar alejándose hasta 10 millas de la costa. Si la embarcación tiene alguna exención en relación a lo dispuesto en este Real Decreto, se puede limitar su zona de navegación.

La Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa había emitido exenciones a la E/P ROSA, que restringían su zona de navegación al interior de la Ría de Arousa y hasta una milla de la costa fuera de ésta. La Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa tiene sus límites establecidos en el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, entre los paralelos 42°39'N y 42°24'N, esto es, entre la punta Río Sieira y la Punta Fagilda.

Estas limitaciones solamente tienen vigor dentro de la Capitanía Marítima que las establece. Si se pretende navegar fuera de esta provincia marítima, se debe solicitar las mismas exenciones a la Capitanía en cuyas aguas se vaya a navegar y disponer lo que esta establezca, o en su defecto, cumplir íntegramente lo dispuesto en el RD 543/2007, sin exenciones, en cuanto se sale de las aguas para las cuales se ha obtenido exención.

La embarcación, en el día del accidente, emprendió una navegación fuera de los límites establecidos para realizar su actividad por la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa. Además, según se declaró en su momento a SASEMAR por parte del patrón de la embarcación, ninguno de los tripulantes de la ROSA llevaba puesto el chaleco salvavidas de ningún tipo.

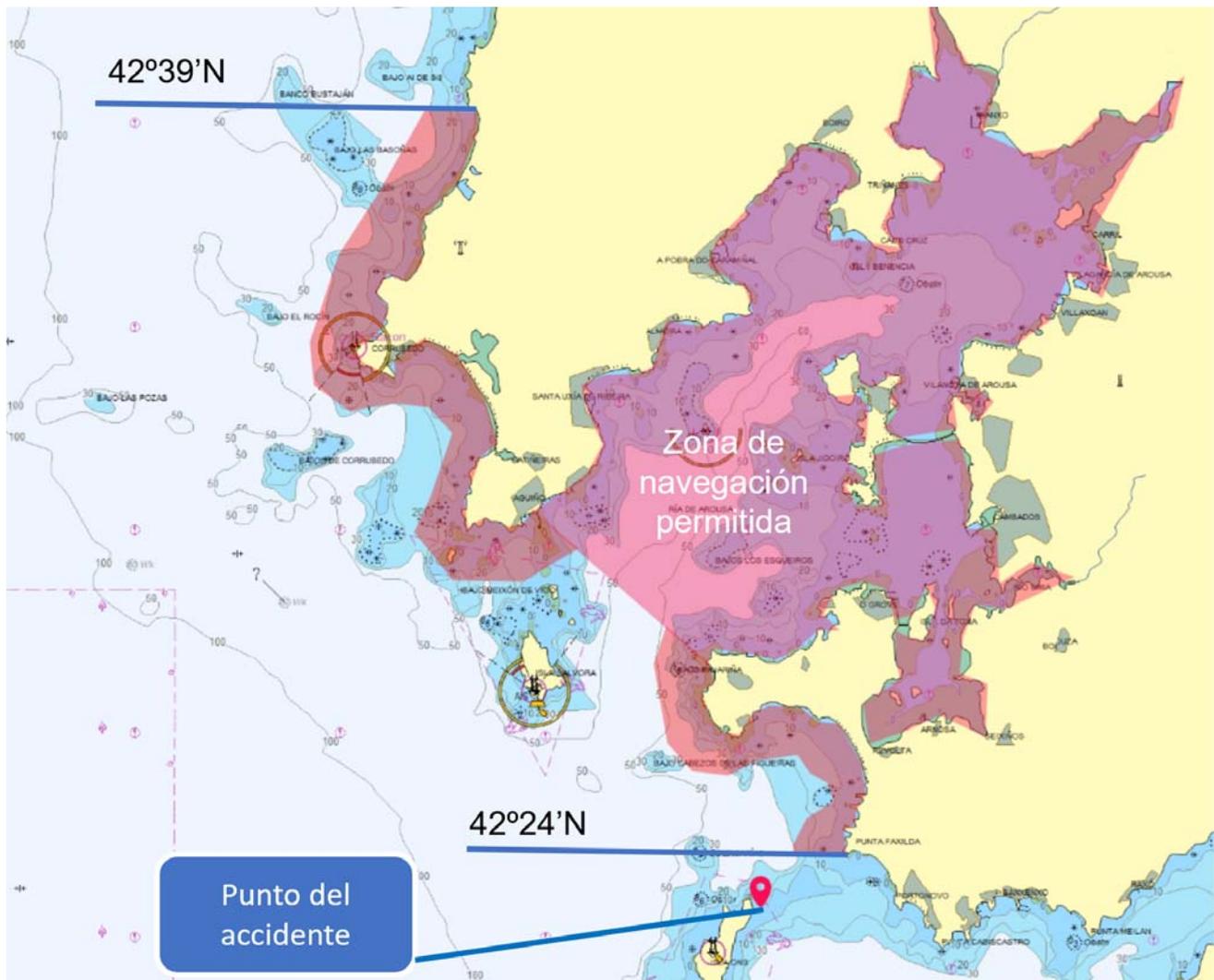


Figura 7. Zona de navegación permitida por la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa

4.6. Exenciones emitidas por la Capitanía Marítima

Dentro del procedimiento de regularización al que se sometió la embarcación en 2011, a la nueva embarcación de casco de poliéster reforzado por fibra de vidrio se le emitieron las siguientes exenciones al RD 543/2007, según documento emitido por la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa el día 12/07/2011, y con recibí de fecha 21/10/2011 del armador y patrón enrolado de la embarcación:

- Exención de amuradas, tal y como se requiere en el apartado 17.a del Anexo VI del RD. Como medidas de seguridad equivalentes se exige por parte de la Capitanía Marítima faenar en grupo con otras embarcaciones, o uso en todo momento del chaleco salvavidas con inflado automático por todos los tripulantes.
- Exención de balsa salvavidas, tal y como indica el apartado 4.c del Anexo VI del RD. Como medidas de seguridad equivalentes establecidas por la Capitanía Marítima se establece, a mayores de las establecidas en el párrafo anterior, un aro salvavidas adicional.
- Exención de medios de amarre y fondeo, según se requiere en el apartado 17.i del Anexo I del RD. Como medidas de seguridad equivalentes establecidas por la Capitanía Marítima se requiere sustituir la cadena por un cabo de resistencia equivalente, conservando el total de la línea de fondeo.
- Exención de bomba contra incendios, según indica el apartado 18.B del Anexo V. Como medidas de seguridad equivalentes establecidas por la Capitanía Marítima se establece un extintor de polvo seco de 4,5 kg como mínimo y de un balde contra incendios adicionales.
- Luces de navegación, según se requiere en el apartado 4.a del Anexo VII. Como medida de seguridad equivalentes establecidas por la Capitanía Marítima se establece que la luz de todo horizonte deberá situarse, como mínimo, a 10 cm de las luces de costado.

Vuelco del pesquero ROSA cerca de la isla de Ons (Pontevedra), el 11 de febrero de 2020, resultando un tripulante fallecido

En todo caso, esta Resolución de exención para embarcación de pesca local limita el ejercicio de la actividad pesquera a la zona interior de la Ría de Arousa, o fuera de esta siempre que la embarcación navegue a menos de una milla de la costa, dentro de los límites geográficos de la Provincia Marítima de Vilagarcía de Arousa. A los efectos de esta Resolución, se entiende como zona interior de la Ría de Arousa a la zona marítima que se encuentra al este de la línea que une la Punta Centoleira (Este de Aguiño) con el Baixo da Touza y con la Punta Pateiro (O Pedregal).

En la Capitanía Marítima de Vigo no consta expediente ni solicitud alguna para obtener similares exenciones a las obtenidas por la Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa.

4.7. Condiciones meteorológicas en la zona

A petición de la CIAIM, la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) emitió un informe de las condiciones meteorológicas en la zona y momento del accidente. De acuerdo con este informe, las condiciones aproximadas fueron:

- Viento variable de fuerza 2
- Marejadilla
- Mar de fondo del oeste-noroeste de 3 a 3,5m
- Visibilidad regular (2 a 8 km)

Por otra parte, la E/S SALVAMAR SARGADELOS, que participó en las operaciones de búsqueda y rescate, informó a las 14:03 horas que había oleaje de 3 m en la zona del accidente, coincidente con el informe de AEMET.

A la vista de estas condiciones, se concluye que la embarcación navegaba con oleaje que superaba, con mucho, los límites de diseño de la embarcación.

4.7.1. Predicciones meteorológicas

El día 10 de febrero, SASEMAR emitió un boletín meteorológico y marino para las zonas costeras de Galicia. La previsión según dicho boletín, para la zona sur de Finisterre y para las aguas costeras de Pontevedra, era de viento de componente W fuerza 1 a 3, marejadilla y mar de fondo del NW de 5 a 6 m.

Es decir, el oleaje previsto para la zona donde el patrón pretendía faenar, superaba con mucho las condiciones de diseño de la embarcación. Y, con independencia de lo anterior, a todas luces, la embarcación era inadecuada para navegar con olas de 5 a 6 m.

4.8. Tripulantes enrolados

Solamente el patrón figuraba como enrolado en la ROSA. De los otros dos tripulantes, uno de ellos estaba enrolado en otra embarcación y el otro no figuraba enrolado en ninguna embarcación.

4.9. Titulaciones habilitantes

El patrón y uno de los tripulantes disponían de las titulaciones habilitantes. El tercer tripulante no figura en bases de datos de la DGMM, con lo que es de suponer que no posee certificación alguna, ni profesional ni de recreo para navegar.

4.10. Recuperación de la embarcación

La embarcación fue recuperada y remolcada por el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. No se apreciaron vías de agua y la embarcación flotaba por sus propios medios a la llegada a puerto.



Figura 8. E/P ROSA durante su remolque

5. CONCLUSIONES

La embarcación volcó debido a las malas condiciones meteorológicas existentes en la zona del accidente.

Las características de la embarcación accidentada, de pequeño porte, sin amuradas, sin cubierta, sin balsa salvavidas, sin radiobaliza satelitaria, son propias de las embarcaciones que faenan en aguas abrigadas, pero son inadecuadas para navegar en mar abierto y, particularmente, con el fuerte oleaje y las rompientes propias de la zona donde volcó.

Existía información objetiva que debería haber ayudado al patrón a tomar la decisión de no salir a navegar: por una parte, la previsión meteorológica emitida por AEMET pronosticaba mar de fondo de 5 a 6 m, excesivo a todas luces para la E/P ROSA. Además, la categoría de diseño de la embarcación contemplaba un oleaje máximo de 2 m.

A pesar de las objetivamente malas condiciones meteorológicas, ninguno de los tripulantes llevaba puesto el chaleco salvavidas.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Capitanía Marítima de Villagarcía de Arosa:

1. Que den difusión de este informe entre las cofradías de pescadores de su Capitanía, con el objeto de concienciar a sus miembros de los riesgos de navegar en condiciones excesivamente adversas en este tipo de embarcaciones, y de la necesidad de utilizar en todo momento el chaleco salvavidas.
2. Se está dando la casuística en este tipo de embarcaciones de vuelcos y pérdidas de estabilidad con condiciones meteorológicas que exceden las máximas admisibles por categoría de diseño de la embarcación. Por ello se recomienda a la Capitanía Marítima que haga constar estas limitaciones en la Resolución de despacho, así como en el Certificado de conformidad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesca de las embarcaciones de bajura regularizadas y con proyectos y memorias de estabilidad y flotabilidad redactadas bajo normativa ISO deberían limitar sus navegaciones a lo establecido en esa normativa para la categoría de diseño de su embarcación.

Todos los tripulantes de embarcaciones de pesca como la que resulto accidentada, de pequeño porte, sin cubierta, sin superestructuras de abrigo, sin radiobaliza y sin balsa salvavidas, deberían llevar en todo momento el chaleco salvavidas, con independencia de las condiciones meteorológicas.