

INFORME CIAIM-04/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero LABERCO en las cercanías de Carnota (A Coruña), el 4 de septiembre de 2013

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión 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 único objetivo de la CIAIM al investigar accidentes e incidentes marítimos es la prevención de futuros accidentes mediante la determinación de las causas y circunstancias que produjeron los sucesos investigados.

El presente informe no se ha escrito con intención de que tenga valor alguno en litigios ante órganos judiciales y no persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede conducir a conclusiones e interpretaciones erróneas.



Figura 1. Embarcación de pesca LABERCO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 4 de septiembre de 2013 la embarcación de pesca (E/P) LABERCO golpeó las rocas del fondo mientras calaba las nasas que se acababan de izar para recoger las capturas del día. El golpe rompió el casco de la embarcación y originó una vía de agua que no pudo ser controlada con los medios disponibles a bordo. Tras informar el patrón a SASEMAR por VHF de la situación, los tripulantes pudieron ser recogidos por otro pesquero que faenaba en las cercanías. La E/P LABERCO se hundió.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 4 de septiembre de 2013. 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 aprobado por la CIAIM en su reunión de 12 de febrero de 2014 y publicado en marzo de 2014.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	LABERCO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula 3ª VILL-2-4900 Número de identificación de buque 25624 Número en el censo de flota pesquera operativa 22007
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 11,92 m • Manga 3,40 m • Arqueo bruto 10,01 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel IVECO-AIFO de 44,12 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos empresarios individuales, uno de los cuales además ejercía como patrón del pesquero.
Pormenores de construcción	Construido en el astillero MOUGAN DIAZ MANUEL en Pontevedra, el año 1991
Dotación mínima de seguridad	No se había expedido al pesquero certificado de dotación mínima. Estaba despachado con cuatro tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista a Finisterre
Tipo de viaje	Pesca local. El objeto del viaje era retirar las capturas de las nasas caladas el día anterior
Información relativa a la carga	La embarcación llevaba parte de las capturas del día
Dotación	Cuatro 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

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Embarrancada
Fecha y hora	4 de septiembre de 2013, 10:00 hora local
Localización	42° 46,5' N 009° 11,5' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Recogida y largado de nasas para la retirada de las capturas
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación

INFORME CIAIM-04/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero LABERCO en las cercanías de Carnota (A Coruña), el 4 de septiembre de 2013

Daños sufridos en el buque	Pérdida de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Si, pequeña mancha de gasóleo que fue dispersada.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Del N con fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del NW con 1 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Buena
Marea	Baja. La bajamar se produjo en la zona alrededor de las 10:15 horas locales, con un rango de marea de 2,5 m y una altura de marea de 1,03 m sobre la bajamar escorada.

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

Organismos intervinientes	SASEMAR, Capitanía Marítima en A Coruña
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 203• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS
Rapidez de la intervención	Inmediata. SASEMAR movilizó sus medios tras recibir el aviso del hundimiento.
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcación de salvamento. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de la balsa salvavidas y otros efectos. Dispersión del gasóleo derramado

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.

El 4 de septiembre de 2013 a las 06:00 horas, la E/P LABERCO salió del puerto de Finisterre rumbo a un caladero de pesca situado en una zona de bajos conocida como “Bajos Meixidos”, a unas siete millas de distancia, para recoger las capturas de cuatro andanas de nasas de pulpo que habían sido caladas el día anterior. A bordo iban el patrón y tres marineros más.

Embarrancada y hundimiento del pesquero LABERCO en las cercanías de Carnota (A Coruña), el 4 de septiembre de 2013

Cada andana estaba compuesta por unas 100 nasas aproximadamente, por lo que el total de nasas ascendía a 400 unidades. La actividad consistía en levantar las cuatro andanas, extraer las capturas y volverlas a calar nuevamente.

Momentos antes del accidente, la embarcación navegaba aproximadamente a dos nudos y los marineros se encontraban calando la primera andana, quedando solo unas 20 nasas por lanzar al agua para completar la andana.

El plóter y la sonda de la embarcación estaban en funcionamiento. El patrón tenía marcado en el plóter un saliente que destacaba en aquella zona de bajos.

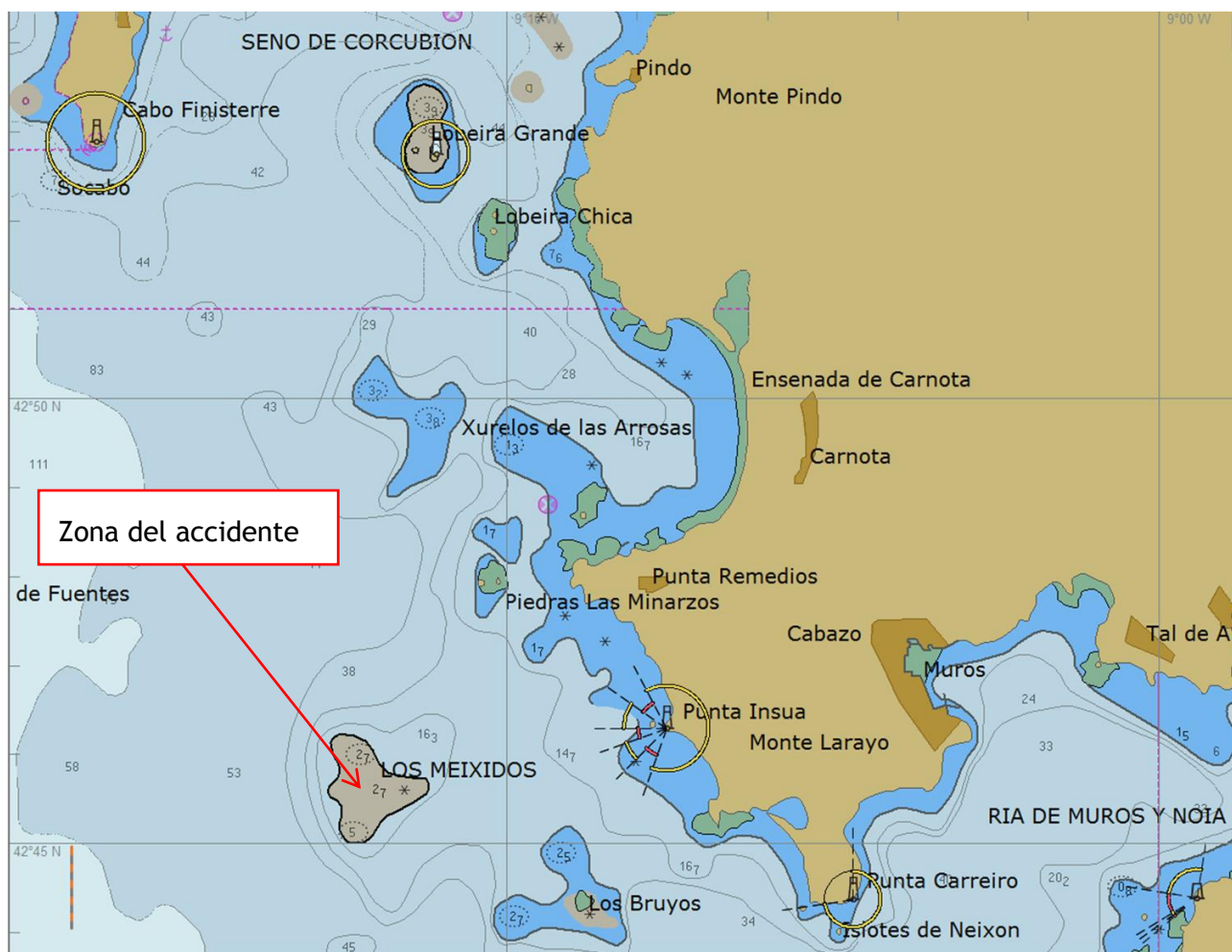


Figura 3. Zona donde se produjo la embarrancada y posterior hundimiento

La mar estaba apacible y la sonda daba valores de entre 7 y 11 m. El patrón se mantenía atento, observando las rocas del fondo desde la caseta de gobierno, con objeto de librar unos salientes que allí existían. Según el patrón, las aguas tenían una tonalidad oscura que no dejaba ver con claridad el fondo.

A las 10:00 horas, la embarcación navegaba por aquella zona de bajos, terminando de calar las últimas nasas, cuando la embarcación tocó el fondo con el casco.

El patrón ordenó levantar inmediatamente las escotillas para comprobar si hacían agua a consecuencia del golpe. Los tripulantes comprobaron que entraba agua en el compartimento del motor principal. El volante de inercia del motor empezaba a despedir agua en todas direcciones. El patrón desembragó el motor y puso en marcha la bomba eléctrica de achique y el caballo de baldeo, con objeto de achicar el mayor caudal de agua posible.

Dado que la embarcación hacía cada vez más agua, el patrón estableció contacto por radio, solicitando auxilio de la E/P MARI NIEVES que se hallaba en las proximidades.

El patrón del LABERCO ordenó tirar al agua todas las nasas restantes para liberarse de ese lastre, y se dirigió al encuentro del MARI NIEVES. Mientras tanto, el patrón del LABERCO llamó al CCS¹ de Finisterre para comunicar la emergencia.

El patrón del LABERCO, previendo un inminente abandono, ordenó a los tripulantes que se pusiesen los chalecos salvavidas. Poco después, la E/P MARI NIEVES pudo abarlotarse al LABERCO y recoger a sus tripulantes.

Alrededor de las 10:10 horas la E/P LABERCO se hundió en la posición 42°46,5'N 009°11,5'W, a 30 m de profundidad. La radiobaliza se activó poco después de hundirse el pesquero.

La E/S SALVAMAR REGULUS tardó media hora aproximadamente en llegar al lugar y se hizo cargo de los tripulantes rescatados, a los que trasladó al puerto de Finisterre.

4. ANÁLISIS

La pesca artesanal del pulpo con nasas se practica en zonas rocosas de poco calado por lo que el riesgo de golpear el fondo es elevado. Ello exige una navegación especialmente atenta a los bajos existentes para evitar embarrancar.

El patrón atribuye el accidente a un error en la conversión de las horas UTC a locales, necesaria para la consulta del estado de la marea a la hora y en la zona donde tenían previsto pescar. Además, la visión bajo las aguas era mala y no tenía visión de las rocas sumergidas.

El punto donde se produjo el accidente es una zona de bajos, alejada más de dos millas de la costa, con escasas referencias visuales que pudieran advertir al patrón del estado de la marea. En el momento del accidente había bajamar, y el oleaje de fondo alcanzaba una altura significativa de 1 m de altura de ola; por tanto las alturas de ola máximas registradas pudieron alcanzar valores de entre 1,6 y 2 veces la altura significativa.

Hay que descartar la fatiga física como causa directa del accidente, ya que la actividad de pesca se desarrollaba dentro de una franja horaria comprendida entre las 06:00 y las 16:00 horas.

El plóter no resulta un instrumento de mucha ayuda para la navegación que estaba efectuando el LABERCO, por lo poco detallado de la carta náutica que muestra el plóter en esos puntos. La sonda arrojaba valores variables de entre 7 y 11 m de profundidad, que pudieron sufrir

¹ CCS: Centro de coordinación de salvamento, de SASEMAR

variaciones pronunciadas con rapidez. El mismo patrón declaró confiar más en su conocimiento de la zona que en los instrumentos.

El patrón del LABERCO es una persona experimentada en la pesca artesanal, pues llevaba 20 años faenando en la zona donde ocurrió el accidente. El hecho de que hubiera tres marineros a bordo además del patrón sugiere que éste estaba centrado en la navegación.

5. CONCLUSIONES

De lo anterior la Comisión concluye que el accidente se produjo a consecuencia de faenar muy próximo a una zona de bajos. Esto pudo causar, debido a la bajamar y al mar de fondo, que el pesquero golpease contra el fondo rompiéndose su casco, y originando una vía de agua que no pudo ser controlada con los medios propios de la embarcación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad

* * *