



Informe técnico S-34/2013

Hundimiento del pesquero SOY DEL MAR al colisionar con una roca en las inmediaciones de la isla de Ons (Pontevedra), el día 12 de julio de 2012

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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

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



DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El día 12 de julio de 2012, a las 05:10 horas, la embarcación de pesca (E/P) SOY DEL MAR salió del puerto de Bueu (Pontevedra) hacia una zona de pesca habitual para el patrón, situada frente a la isla de Ons. La tripulación a bordo estaba formada por el patrón y dos marineros.

A las 06:20 horas, durante la navegación, la embarcación enganchó con su hélice la línea madre de un palangre de nasas que se hallaba calado. Dicho percance demoró el viaje hasta desenredar el cabo de la hélice.

A las 07:15 horas, habiendo llegado a una zona al sureste de la isla de Ons, la tripulación empezó a largar la primera línea de nasas, manteniendo pa-

ra ello la embarcación a una velocidad de 3 nudos.

A las 07:30 horas, la E/P SOY DEL MAR se hallaba frente a la playa de Pereiró, cerca de una roca emergida del fondo conocida como "A Malaca", con su tripulación preparada para largar una segunda andana.

El patrón se ocupaba de observar a su alrededor las boyas de señalización de otros artes de nasas que habían sido allí calados por otras embarcaciones de pesca, y no advirtió que la embarcación se iba aproximando demasiado a la mencionada roca, hasta que finalmente golpeó contra ella con su amura de estribor. Dicho golpe originó la rotura de la tablazón del casco, causando una importante vía de agua en el casco del pesquero.

El patrón conectó las dos bombas de achique de la embarcación, una eléctrica y otra mecánica acoplada al motor propulsor. Minutos más tarde, al comprobar que la inundación progresaba, pidió auxilio a las embarcaciones de su alrededor por el canal 15 de VHF y ordenó a la tripulación disponerse para el abandono.

Minutos después, la E/P ROMANS, que se hallaba faenando al pulpo en las inmediaciones de la zona del accidente, al advertir el hundimiento de la E/P SOY DEL MAR se aproximó al pesquero para rescatar a sus tripulantes, que permanecían a bordo con sus chalecos salvavidas puestos.

La E/P se hundió poco después en una zona de poco fondo, dejando asomar sus antenas de radio por encima de la superficie del mar. Por esa razón no llegó a dispararse la balsa salvavidas reglamentaria de la embarcación.

El pesquero pudo ser reflotado el mismo día del accidente con ayuda de pesqueros y un buzo de la zona, y llevado a un varadero en Bueu para su puesta en seco.



Figura 2. Pesquero hundido



Figura 3. Pesquero SOY DEL MAR en el varadero tras su reflotamiento. Los círculos rojos señalan los daños estructurales más importantes

* * *



DATOS OBJETIVOS



Figura 4. E/P SOY DEL MAR

Tabla 1. Características principales

Nombre de la embarcación	SOY DEL MAR
País de bandera	España
Tipo	Embarcación de pesca con artes menores
Armador	Empresario individual, que es además el patrón del pesquero
Lugar de construcción	Gijón (España)
Astillero	S.M. Duro Felguera
Año de construcción	1986
Matrícula	3ª VI-1-1881
Puerto base	Bueu (Pontevedra)
Material del casco	Madera
Eslora total	7,98 m
Manga	2,92 m
Puntal	1,12 m
Arqueo bruto (GT)	3,72
Propulsión	Motor diésel Iveco-Aifo modelo 8061 M12
Potencia máxima	36,76 kW
Dotación mínima de seguridad	Dos tripulantes: un patrón-mecánico simultáneo y un marinero



Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida	Bueu (Pontevedra)
Tipo de viaje	Pesca local
Carga	Parte de los aparejos de pesca, sin capturas
Dotación	3 tripulantes: un patrón-mecánico simultáneo y dos marineros. Todos contaban con las titulaciones y los certificados de especialidad exigibles
Certificados y despacho	En el momento del accidente, el pesquero tenía los certificados reglamentarios en vigor y disponía de una licencia para la pesca con artes menores en el Caladero Nacional Cantábrico NW. Según los datos que obran en las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, el despacho del pesquero había caducado la semana anterior al accidente.

Tabla 3. Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente	Embarrancada e inundación	
Clasificación	Accidente grave	
Fecha	12 de julio de 2012	
Hora	7:30 hora local	
Localización del accidente	42° 21,899' N 008° 56,015' W, en la isla de Ons	
Entorno exterior	Viento	Viento de componente S con fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
	Estado de la mar	Marejadilla
	Visibilidad	Restringida entre 200 y 500 m por niebla
	Hora del orto	7:09 hora local
Operación de la embarcación	Largando el arte de pesca	
Tramo del viaje	Faenas de pesca	
Factores humanos	No aplicable	
Consecuencias	Inundación y daños graves al buque.	

Tabla 4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	No hubo intervención de las autoridades en tierra
Medios utilizados	No procede
Rapidez de reacción	No procede
Medidas adoptadas	No procede
Resultados obtenidos	No procede

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

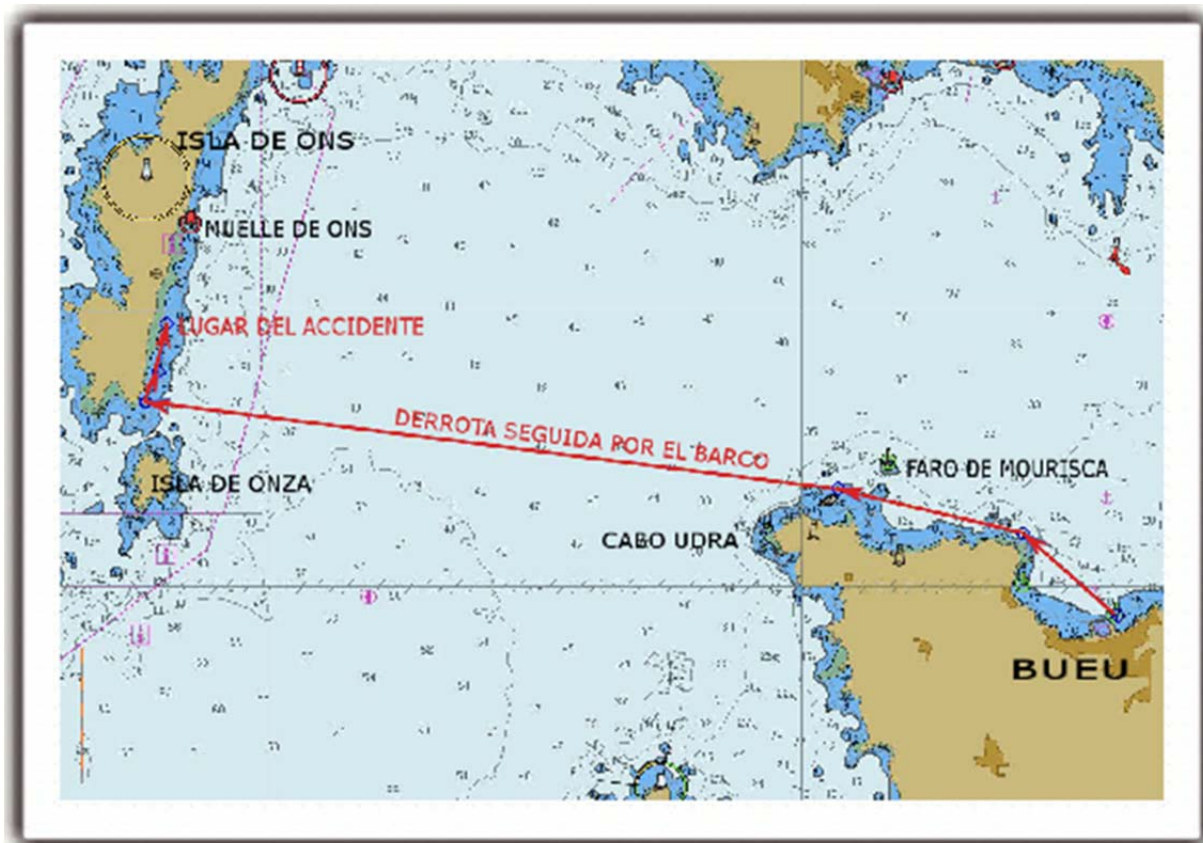


Figura 5. Derrota seguida por la embarcación de pesca

El patrón es una persona que conocía bien la zona donde ocurrió el accidente, y llevaba enrolado en el pesquero como patrón desde el año 2010. Ello pudo causar un exceso de confianza al navegar en las cercanías de las rocas.

Antes del accidente el patrón estaba vigilando la existencia de boyas de otros artes calados en la zona, para evitar pasar por encima.

La falta de atención a los riesgos de la navegación debido a estas dos circunstancias (exceso de confianza por conocimiento de la zona y atención a otros aparejos calados) causó que el patrón no fuera consciente de la cercanía de las rocas contra las que finalmente colisionó.

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

* * *