

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre 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.

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.



Figura 1. Embarcación de pesca PIRINGUELA



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 17 de octubre de 2013, a las 12:15 hora local, la embarcación de pesca (E/P) PIRINGUELA abordó a la embarcación de recreo (E/R) RONCUDO PRIMERO, mientras navegaba rumbo al caladero, a la entrada de la Ría de Muros. La colisión ocasionó una rotura del casco produciendo una vía de agua en la embarcación de recreo que causó su hundimiento. Los tripulantes fueron rescatados ilesos por el pesquero, que los condujo a puerto.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de octubre 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 en su reunión de 12 de noviembre de 2013. El presente informe fue aprobado por la CIAIM en su reunión de 15 de enero de 2014 y publicado en febrero de 2014.

* * *

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	RONCUDO PRIMERO	PIRINGUELA
Pabellón / registro	España	España
Identificación	Matrícula de A Coruña 7ª CO-2-214/91 NIB: 113958	Matrícula de A Coruña 3ª CO-7-4-92 NIB : 31791
Tipo	Embarcación de recreo	Pesquero de artes menores
Características principales	Eslora total 6,5 m Manga 2,5 m Arqueo bruto 3,17 TRB Material de casco: madera Propulsión: motor diésel 50 kW	Eslora total 11,4 m Manga 3,45 m Arqueo bruto 8,53 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel 29,41 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón al mando	La embarcación es propiedad del patrón al mando
Pormenores de construcción	Construida el año 1981 en los Astilleros “Ángel Escolano Diez”	Construida el año 1992 en los Astilleros “Francisco Montes López”
Dotación mínima de seguridad	No aplicable	2 tripulantes: patrón de pesca local y marinero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Nombre	RONCUDO PRIMERO	PIRINGUELA
Puertos de salida / escala / llegada	Salida de Porto do Son	Salida y llegada a Porto do Son
Tipo de viaje	Pesca deportiva	Pesca local
Información relativa a la carga	No aplicable	60 kg de pulpo. Arte de nasas
Dotación	Patrón con título de Patrón de yate y dos acompañantes	Tres tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	La embarcación estaba correctamente despachada y disponía de los certificados exigible en vigor	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Nombre	RONCUDO PRIMERO	PIRINGUELA
Tipo de accidente o incidente	Abordaje	
Fecha y hora	17 de octubre de 2013, a las 12:15 hora local	
Localización	042° 41,9' N y 009° 04,29' W	
Operaciones del buque y tramo del viaje	Fondeado	En navegación hacia el caladero
Lugar a bordo	Obra viva del casco en zona de popa	Zona de proa
Daños sufridos en el buque	Rotura en el casco y posterior hundimiento	Sin daños
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No	No
Contaminación	No	
Otros daños externos a los buques	No	
Otros daños personales	No	

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Componente E, fuerza Beaufort 3 (7 a 10 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla y mar de fondo del WSW de 2,5 m de altura significativa de ola
Visibilidad	Visibilidad mala, reducida por niebla y lluvia.

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

Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Supervisión de la zona de hundimiento por posible contaminación
Resultados obtenidos	No se observan signos de contaminación

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.

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.

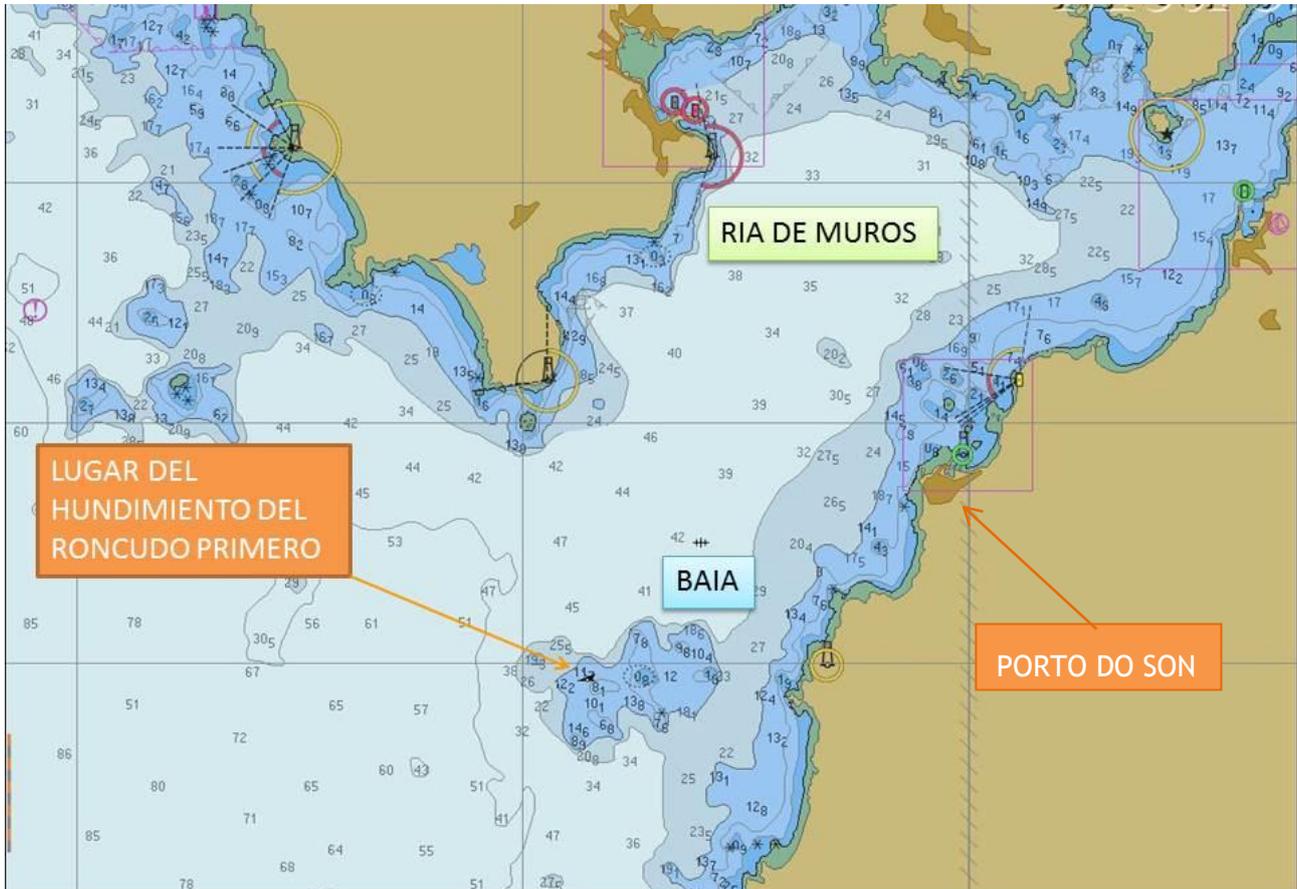


Figura 3. Lugar del hundimiento de la E/R RONCUDO PRIMERO

El día 17 de octubre de 2013, a las 06:00 horas, la E/P PIRINGUELA salió de Porto do Son, para dirigirse al lugar donde tenían caladas las correspondientes nasas para la pesca del pulpo.

A bordo iban el patrón y dos marineros.

A las 09:00 horas, la E/R RONCUDO PRIMERO, salió de Porto do Son con un patrón y dos acompañantes a bordo, para practicar la pesca recreativa con anzuelo, en la zona de Baia, situada a la entrada de la Ría de Muros.

Había lluvias intermitentes y visibilidad reducida.

Después de haber levantado las nasas que tenía fondeadas en distintas zonas y con una pesca a bordo de aproximadamente unos 60 kg de pulpo, el pesquero puso rumbo N, hacia una zona conocida como Montelouro, donde tenían calada otra cacea de nasas. Había bancos de niebla en la zona y la visibilidad era de unos 250 m. El pesquero navegaba con el gobierno en modo manual a una velocidad de unos 6,7 nudos.

La embarcación de recreo se encontraba fondeada y sus tres ocupantes estaban pescando.

Los ocupantes de la E/R RONCUDO PRIMERO divisaron al pesquero por primera vez cuando éste se encontraba a unos 500 m de distancia. A medida que el pesquero se acercaba, los ocupantes

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.

supieron que se trataba de la E/P PIRINGUELA, ya que ambas embarcaciones procedían del mismo puerto base. Los ocupantes de la embarcación de recreo no se alarmaron ante la proximidad del pesquero, pues creían que, al igual que en otras ocasiones, éste se detendría para saludarlos o incluso ofrecerles algo de carnada como cebo para la pesca.

A las 12:15 horas aproximadamente, se estaba produciendo en la zona una precipitación de intensidad moderada, en forma de una cortina de lluvia densa y fina, que hacía imposible la visibilidad más allá de 20 o 30 m, según declaraciones del patrón del PIRINGUELA. En ese momento el patrón del pesquero se hallaba en la cabina de mando mientras que los dos marineros permanecían en la zona de popa descansando. La lluvia que caía sobre los cristales de la cabina dificultaba la visión, por lo que el patrón se dirigió hacia el radar para ajustarlo y poder así visualizar con mejor precisión, tanto la costa, como cualquier objeto flotante de su entorno.

Entre tanto, al advertir los ocupantes del RONCUDO PRIMERO que el pesquero se aproximaba peligrosamente sin aminorar su marcha y a rumbo de colisión, éstos comenzaron a gritar para llamar la atención del patrón del pesquero. A medida que el pesquero se acercaba pudieron advertir la presencia de su patrón en el interior de la cabina de mando.

Al cabo de unos instantes, los gritos fueron escuchados por el patrón que, en aquellos momentos todavía continuaba ajustando el radar. Cuando el patrón salió fuera de la cabina, vio que la embarcación de recreo, se hallaba tan solo a una distancia de unos 20 o 30 m. Fue entonces cuando dio máquina atrás, pero ya era tarde para detener el pesquero en tan poca distancia. La arrancada que llevaba el pesquero hizo que acabara abordando a la embarcación de recreo por su aleta de estribor.

La proa del pesquero colisionó contra la embarcación de recreo, causándole una rotura del casco construido con tablas de contrachapado marino, y como consecuencia una considerable vía de agua.

Los ocupantes de la embarcación de recreo, que llevaban puestos los chalecos salvavidas, pudieron asirse a la regala del pesquero y fueron ayudados por sus tripulantes a subir a bordo sin sufrir ningún daño.

Entre ambas tripulaciones, amarraron la embarcación de recreo con la intención de remolcarla hasta puerto. No obstante, al recorrer una pequeña distancia y por el efecto del tiro, como la embarcación de recreo perdía cada vez más flotabilidad, se vieron obligados a cortar el cabo de remolque y dejar hundirse a la embarcación. Únicamente consiguieron rescatar la cabina y el depósito de combustible. En pocos minutos la embarcación de recreo terminó hundiéndose.

A las 12:45 horas, el patrón del PIRINGUELA se puso en contacto con el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre para comunicar la emergencia, así como el hundimiento de la embarcación RONCUDO PRIMERO en la posición 042° 41,9'N y 009° 04,29'W, a una profundidad aproximada de 8 m.

A las 13:00 horas aproximadamente, la E/P PIRINGUELA regresaba a Porto do Son, con los ocupantes del RONCUDO PRIMERO a salvo.

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.

4. ANÁLISIS

Debido al fuerte aguacero que caía en aquellos momentos y a la niebla existente, cabe considerar que la condición era de visibilidad reducida.

La Regla 5 del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (RIPA), establece que todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento.

La Regla 6 dice que todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento. Uno de los requisitos para establecer una velocidad apropiada es el estado de la visibilidad del momento.

La Regla 19 sobre la conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida establece en su apartado b) que todos los buques navegarán a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Los buques de propulsión mecánica, tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.

La Regla 35 establece en sus apartados a) y j) el tipo de señales acústicas que deben realizar aquellos buques con visibilidad reducida:

- *Un buque de propulsión mecánica, con arrancada, emitirá una pitada larga a intervalos que no excedan de 2 minutos.*
- *Un buque de eslora inferior a 12 m no tendrá obligación de emitir las señales antes mencionadas pero, si no las hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.*

El patrón de la embarcación de pesca debió haber mantenido en cualquier caso una eficaz vigilancia visual y concentrar toda su atención en la vigilancia exterior, hecho que no se dio el día del accidente, cuando el patrón, en vez de adoptar las medidas de precaución adecuadas a las condiciones del momento, no prestaba la requerida atención a la navegación. Mientras tanto, la embarcación avanzaba sin moderar su velocidad en una zona de visibilidad reducida por la lluvia y la niebla.

El patrón de pesquero podría haber reducido su velocidad de acuerdo con la visibilidad reducida, para poder maniobrar con suficiente antelación ante cualquier riesgo de colisión o abordaje.

Simultáneamente el patrón de la embarcación de recreo no interrumpió la pesca por las malas condiciones de visibilidad y continuó pescando fondeado, sin capacidad de maniobra, y sin efectuar ningún tipo de señal que denotase su posición.

* * *

INFORME CIAIM-01/2014

Abordaje entre la embarcación de pesca PIRINGUELA y la embarcación de recreo RONCUDO PRIMERO, a la entrada de la Ría de Muros, el 17 de octubre de 2013.

5. CONCLUSIONES

Del análisis de la información disponible se han identificado los siguientes eventos accidentales y sus correspondientes factores contribuyentes:

1. Visibilidad reducida por niebla y lluvia.
2. El patrón de la E/P PIRINGUELA no moderó la velocidad del buque para adaptarla a las condiciones de mala visibilidad ni emitió las señales acústicas establecidas por el RIPA. Factores contribuyentes:
 - a. Inadecuada percepción del riesgo.
3. El patrón de la E/R RONCUDO continuó pescando fondeado con visibilidad reducida, sin emitir las señales acústicas establecidas por el RIPA. Factores contribuyentes:
 - a. Inadecuada percepción del riesgo.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Es preciso que los patrones de embarcaciones de recreo y de pesca cumplan estrictamente las disposiciones del RIPA y mantengan en todo momento durante la navegación una eficaz vigilancia visual y auditiva, especialmente en lo que se refiere a evaluar y reaccionar con suficiente antelación en aquellos casos en los que pueda existir un riesgo de abordaje.

* * *