

Informe técnico S-35/2011

Investigación de la varada del B/P SEGUNDO MONTE NARIGA en la ría de Cedeira (A Coruña), el día 5 de julio de 2010

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésima Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y, en lo que proceda, por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos graves y 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 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.

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

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.



EL ACCIDENTE



Figura I. Localización del accidente

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 corresponden al Tiempo Universal Coordinado (UTC).

El accidente

El 6 de julio de 2010, el pesquero SEGUNDO MONTE NARIGA regresaba al puerto de Cedeira a descargar las capturas realizadas durante la jornada de trabajo. En torno a las 21:45 horas, y a 0,25 millas al Norte de la Punta Sarridal, en la entrada de la ría de Cedeira, el motor propulsor se paró instantáneamente.

En esos momentos había oleaje procedente del NNW de 1,2 m de altura y viento de 22 nudos procedente del NE.

Cuando el motor se detuvo, el patrón bajó a la sala de máquinas junto al mecánico para investigar la causa de la parada. El tripulante que ese día ejercía de mecánico ocupaba normalmente un puesto de marinero en el buque. Ese día sustituyó al mecánico habitual, que estaba ausente por baja médica. El patrón dejó conectado el piloto automático y ordenó a otro marinero que quedara en el puente.

El motor necesitaba una secuencia de arranque bastante larga, ya que antes de utilizar las botellas de aire comprimido había que preparar el motor abriendo las válvulas de aire y girando el cigüeñal del motor hasta una determinada posición para que los cilindros ocupasen una posición preestablecida de modo que el motor pudiese arrancar por la acción del aire almacenado en las botellas de aire de arranque.

Entre 5 y 7 minutos después de la parada del motor, estando el patrón y el mecánico en la sala de máquinas, el buque encalló y se abrió una vía de agua en la sala de máquinas. No se pudo realizar ni siquiera un primer intento de arranque ya que en el corto espacio de tiempo que discurrió entre la avería y la varada solo dio tiempo a hacer otras comprobaciones como el aceite del motor o el agua del circuito de refrigeración, no llegando siquiera a virar el motor.

El patrón dio orden de abandonar el barco y procedió a dar aviso de la emergencia por VHF. Un pesquero de la zona contestó a la llamada y se puso en contacto con SASEMAR para notificar el accidente.

Los tripulantes abandonaron el buque saltando a las rocas y llegaron a tierra firme en una zona de difícil acceso al pie de un acantilado. Una vez en tierra el patrón llamó por teléfono móvil al 112 para notificar la emergencia. SASEMAR movilizó un helicóptero que no pudo realizar la evacuación debido a las fuertes turbulencias del aire en la zona y el difícil acceso a los naufragos, que se encontraban a sotavento de un acantilado. Finalmente los naufragos fueron evacuados ilesos por mar mediante una embarcación a remos, dada a la imposibilidad de acercarse a la zona en la que estaban los marineros con una embarcación de salvamento de mayor calado.

El buque se partió en varias partes y no pudo recuperarse.



INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 2. B/P SEGUNDO MONTE NARIGA

El buque

El pesquero SEGUNDO MONTE NARIGA era un palangrero construido en madera por ASTILLEROS Y TALLERES BAPA en el año 1962. Tenía 15,70 m de eslora entre perpendiculares, 3,85 m de manga y arqueo bruto 23,57 GT. Estaba propulsado por un motor de marca POYAUD modelo GPYM DIESEL 6 C, construido en 1960 con una potencia de 126,47 kW.

El buque tenía 2 propietarios, uno de ellos era el patrón de la embarcación el día del accidente.

El buque tenía como puerto base Carreira-Aguiño, perteneciente al Distrito Marítimo de Santa Uxía de Riveira. Estaba despachado para palangre de fondo en el Caladero Nacional Cantábrico NW con licencia bianual, y tenía todos los certificados en regla.

Pocos meses antes del accidente se cambió la bomba de inyección de combustible y se instaló una distinta, que hubo que adaptar al no existir recambios originales, ya que la empresa constructora del motor ya no existe.

La tripulación

La tripulación el día del accidente estuvo compuesta por los siguientes tripulantes, que disponían de la titulación necesaria:

- Patrón al mando.
- Mecánico: el mecánico habitual se había desenrolado por baja médica. Otro miembro de la tripulación, que generalmente iba enrolado como marinero, fue enrolado como mecánico al disponer de titulación suficiente.
- Cocinero.
- 2 marineros.

La tripulación disponía de los títulos y certificados exigibles.

El último despacho de salida consultado, emitido por el Distrito Marítimo de Santa Uxía de Riveira, tenía fecha 28 de mayo de 2010 y era válido hasta el 12/07/2010.

Información meteorológica y estado de la mar

De acuerdo con el informe de condiciones meteorológicas elaborado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), había oleaje procedente de NNW de 1,2 m de altura, y viento de 21 a 23 nudos (fuerza 5-6 en escala Beaufort) procedente del sector NE.

El buque se encontraba en el momento del accidente en la entrada del puerto de Cedeira, protegido de los vientos del NE que soplaban en ese momento por los acantilados que formaban el canal de entrada a su costado de babor. El viento no hizo abatir al buque y, por tanto, no afectó de forma sustancial su movimiento en el momento del accidente. El accidente se produjo en un momento próximo a la pleamar, en torno a las 22:00 horas, por lo que la intensidad de la corriente de marea era prácticamente nula.



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El B/P SEGUNDO MONTE NARIGA sufrió una parada del motor principal cuando navegaba hacia el puerto de Cedeira, quedando a la deriva en una zona de poca profundidad y cercana a acantilados rocosos.

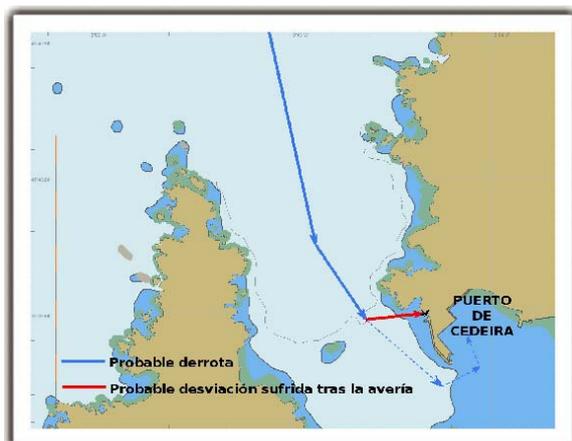


Figura 3. Aproximación y punto de varada del B/P SEGUNDO MONTE NARIGA

puerto y dirigiéndose hacia las rocas del acantilado. Dada la proximidad del pesquero a la costa, entre 400 y 500 m, fue cuestión de minutos que el buque encallara.



Figura 4. Varada del B/P SEGUNDO MONTE NARIGA

tado colocar el buque en una posición segura dentro del canal de acceso al puerto y después intentar el arranque del motor o solicitar ayuda.

La situación se hubiera asegurado fondeando el buque cuando hubiera perdido suficiente arrancada. El fondo del centro del canal de acceso al puerto es de arena, por lo que el patrón pudo dirigir el barco hacia esa zona gobernando a mano aprovechando la inercia restante tras la parada del motor, fondear, avisar de su situación, y tratar de resolver entonces el problema del motor.

* * *



RECOMENDACIONES

A patrones y armadores de buques pesqueros

1. Adiestrar a las tripulaciones para que sepan reaccionar correctamente en los casos de pérdida de gobierno u otras emergencias. El uso del piloto automático está totalmente desaconsejado en aguas constreñidas o de mucho tráfico, y en situaciones de emergencia, en donde siempre se debe gobernar a mano.

A los centros de formación de titulados náutico-pesqueros

2. Que el análisis y las conclusiones del presente informe y de otros similares sean considerados en los programas de formación de patrones y capitanes, haciendo especial hincapié en la necesidad de evaluar adecuadamente una situación de emergencia y de priorizar la seguridad de las personas y asegurar la posición de su buque.

* * *