

INFORME CIAIM-12/2014

Vuelco del pesquero VILA DE CARIÑO frente a la playa de Picón,
en la Ría de Ortigueira y Cariño (A Coruña), el 11 de diciembre 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 VILA DE CARIÑO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En torno a las 8 de la mañana del día 11 de diciembre de 2013, la embarcación de pesca (E/P) VILA DE CARIÑO zozobró frente a la playa de Picón (A Coruña), durante la maniobra de largado de un arte de pesca de enmalle conocido como volantín, cuando al hallarse el patrón faenando en una zona de rompientes, un golpe de mar por el través de estribor originó el vuelco de la embarcación.

El patrón y único tripulante a bordo, tras ser golpeado por la embarcación al volcar, consiguió alcanzar la costa a nado y pedir auxilio. La embarcación acabó hundiéndose en la zona y no pudo ser localizada posteriormente.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 12 de diciembre 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 del 9 de abril de 2014 y publicado en julio de 2014.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	VILA DE CARIÑO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de A Coruña 3ª-CO-1-02-11 NIB: 27446
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 7,28 m • Manga 2,27 m • Arqueo bruto 2,37 GT • Material de casco: PRFV • Propulsión: motor diésel SOLE SN-18 de 11,04 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón.
Pormenores de construcción	Construida el año 2011 en Astilleros Eumemar S.L. en Pontedeume (A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	1 tripulante: Patrón-mecánico

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida y llegada	Salida y llegada prevista al puerto de Cariño (A Coruña).
Tipo de viaje	Pesca local. La embarcación faenaba a la modalidad de volantín ¹ dedicándose principalmente a la pesca de lubina y sargo.
Información relativa a la carga	Arte de pesca, constituido por 50 piezas de volantín. En el momento del accidente se habían largado 6 o 7 piezas, quedando a bordo 43 o 44.
Dotación	Un único tripulante que disponía 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	Vuelco y posterior hundimiento.
Fecha y hora	11 de diciembre de 2013, a las 08:00 hora local.
Localización	43° 44,8' N; 007° 44,7' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Largado del arte de pesca.

¹ Volantín: Arte de pesca de enmalle fijo al fondo, formado por un solo paño de red rectangular, compuesto para varias piezas unidas entre sí, dotadas de una relinga inferior de plomos y una superior de flotadores que lo mantienen vertical sobre el fondo.

INFORME CIAIM-121/2013

Vuelco del pesquero VILA DE CARIÑO frente a la playa de Picón, en la Ría de Ortigueira y Cariño (A Coruña), el 11 de diciembre de 2013

Lugar a bordo	El patrón se hallaba junto a la caseta de gobierno.
Daños sufridos en la embarcación	Hundimiento y pérdida total.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos a la embarcación	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones meteorológicas y marítimas

Viento	Del SE con fuerza Beaufort 3 (7 a 10 nudos).
Estado de la mar	Marejadilla, con mar de fondo del NW con altura significativa de ola en torno a 1.
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	Guardia Civil, SASEMAR
Medios utilizados	E/S ² SALVAMAR SHAULA, de SASEMAR
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Traslado del naufrago hasta el hospital de Ferrol. Búsqueda de la embarcación.
Resultados obtenidos	Localización de restos de la embarcación.

* * *

² E/S: Embarcación de salvamento

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. Lugar del accidente

El día 11 de diciembre de 2013 a las 07:15 horas, la E/P VILA DE CARIÑO salió del puerto de Cariño, con su patrón como único tripulante y se dirigió hacia la ensenada de Santa Marta, dentro de la Ría de Ortigueira y Cariño, frente a la playa de Picón, para calar un arte de volantín.

La embarcación tardó en llegar unos 40 minutos, navegando a unos 7 nudos. Una vez situado frente a la playa de Picón, en zonas con sondas de 5 a 6 m, el patrón comenzó a calar el arte, compuesto por unas 50 piezas.

Empezó a calar el arte en paralelo a la playa, con la costa por su lado de babor y dejando a estribor una barra de arena donde suele romper el oleaje.

Alrededor de las 08:00 horas, el patrón estaba realizando la maniobra de largado desde los mandos junto a la caseta de gobierno, habiendo largado 6 o 7 piezas del arte, cuando la embarcación fue alcanzada de través en su costado de estribor por el oleaje rompiente. El golpe de mar provocó una fuerte escora a babor, ocasionando que el arte que quedaba a bordo se desplazara a la banda de babor, incrementando la escora y provocando que la embarcación metiera el costado de babor en el agua.

La embarcación volcó y el patrón cayó al agua. Llevaba puesto el chaleco salvavidas. Pudo alejarse de la embarcación y evitar ser atrapado por el resto de la red que aún permanecía a bordo. Nadó hacia la playa, que se hallaba a unos 40 metros de distancia.

Se dirigió a una vivienda donde fue atendido. Desde allí avisaron a la Guardia Civil, quien a su vez dio aviso a SASEMAR, que movilizó la E/S SALVAMAR SHAULA.

Una ambulancia trasladó al patrón hasta el Hospital Arquitecto Marcide en El Ferrol, donde después de ser tratado recibió el alta y regresó a su domicilio.

La E/S SALVAMAR SHAULA reconoció la zona del accidente, pero sólo pudo hallar algunos restos de la embarcación.

4. ANÁLISIS

La zona del accidente constituía un caladero habitual de pesca para el patrón. Para esa modalidad de pesca es práctica común en la zona faenar en lugares con profundidad de 5 o 6 m, donde existen bancos de arena que cambian de lugar con las corrientes marinas y que, por su poco fondo, generan oleajes rompientes. El patrón no comprobó debidamente la situación relativa de la barra de arena, de tal forma que, al tratar de calar las redes pasando por el interior de ésta, no percibió adecuadamente el riesgo de ser golpeado por el oleaje rompiente.

5. CONCLUSIONES

Del análisis de la información disponible se concluye que el accidente fue debido al hecho de faenar demasiado cerca de la rompiente, a causa de un exceso de confianza.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Los patrones deberían ser conscientes del riesgo que supone faenar en zonas de baja profundidad cuando existe mar tendida de cierta entidad, por el aumento de la altura y de la pendiente de las olas que se produce a consecuencia de su interacción con el fondo marino.

* * *