

INFORME CIAIM-31/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero ALBORADA PRIMERO
en las proximidades de la ensenada de Esteiro (A Coruña), el 5 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.

Embarrancada y hundimiento del pesquero ALBORADA PRIMERO en las proximidades de la ensenada de Esteiro (A Coruña), el 5 de diciembre de 2013



Figura 1. Embarcación ALBORADA PRIMERO



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la noche del día 5 de diciembre de 2013 la embarcación de pesca (E/P) ALBORADA PRIMERO embarrancó en una roca mientras faenaba en las proximidades de la ensenada de Esteiro (en el interior de la Ría de Muros y Noia, A Coruña). Como consecuencia del golpe se abrió una vía de agua que no pudo ser achicada por los medios de a bordo, hundiéndose la embarcación a pocos metros de los bajos de Punta Borneira. Los tripulantes fueron rescatados por otras embarcaciones que faenaban en las proximidades y trasladados al puerto de Portosin (A Coruña).

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 09 de diciembre 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 revisado por la CIAIM en su reunión de 11 de noviembre de 2014 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2015.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	ALBORADA PRIMERO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª-CO-7-7-1992 Número de identificación de buque: 38181
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 10,1 m • Manga 3,32 m • Arqueo bruto 6,07 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel de 29,41 kW
Propiedad y gestión	Empresario individual
Pormenores de construcción	Construida el año 1993 en Astilleros Iglesias Carracedo, S.L. en Rianxo (A Coruña), España
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: patrón de pesca local o mecánico de litoral y marinerero

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista a Portosin.
Tipo de viaje	Pesca local al día
Información relativa a la carga	Capturas y aparejos
Dotación	Patrón y tres tripulantes. Ninguno disponía de certificado de operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, necesario para patronear la embarcación
Documentación	Pese a lo anterior, el pesquero estaba despachado. El pesquero disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Embarrancada y hundimiento
Fecha y hora	5 de diciembre de 2013, 22:31 hora local
Localización	42° 46,4' N; 008° 59,5' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Faenando
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación

INFORME CIAIM-31/2014

Embarrancada y hundimiento del pesquero ALBORADA PRIMERO en las proximidades de la ensenada de Esteiro (A Coruña), el 5 de diciembre de 2013

Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No observada
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 2 (4 a 6 nudos), del NE
Estado de la mar	Mar rizada
Visibilidad	Buena
Marea	Véanse comentarios más adelante en este informe

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

Organismos intervinientes	Los organismos oficiales no tuvieron constancia puntual del accidente.
Medios utilizados	Pesqueros de la zona.
Rapidez de la intervención	Inmediata.
Medidas adoptadas	Puesta en marcha de las bombas disponibles. Comunicación con pesqueros de la zona.
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos por la E/P CHIRIZA, que los trasladó a Portosin.

2.1. Otros datos: marea y efemérides

La noche del accidente la bajamar se produjo a las 23:45 horas, aproximadamente una hora después del accidente.

La altura de la marea corregida en el momento del accidente podría oscilar entre 0,50 y 0,70 m, de 15 a 20 cm más baja de lo que sería la bajamar media¹.

El ocaso del sol se produjo a las 18:02 h. La luna se encontraba en fase creciente y su edad era de 2, su iluminación del 6% y además su ocaso había tenido lugar a las 21:09 h.

¹ A una altura de la bajamar de 0,66 m en el Anuario para el puerto patrón se descontó 0,17 m correspondientes a una corrección por presión atmosférica de 1030 mb.

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.

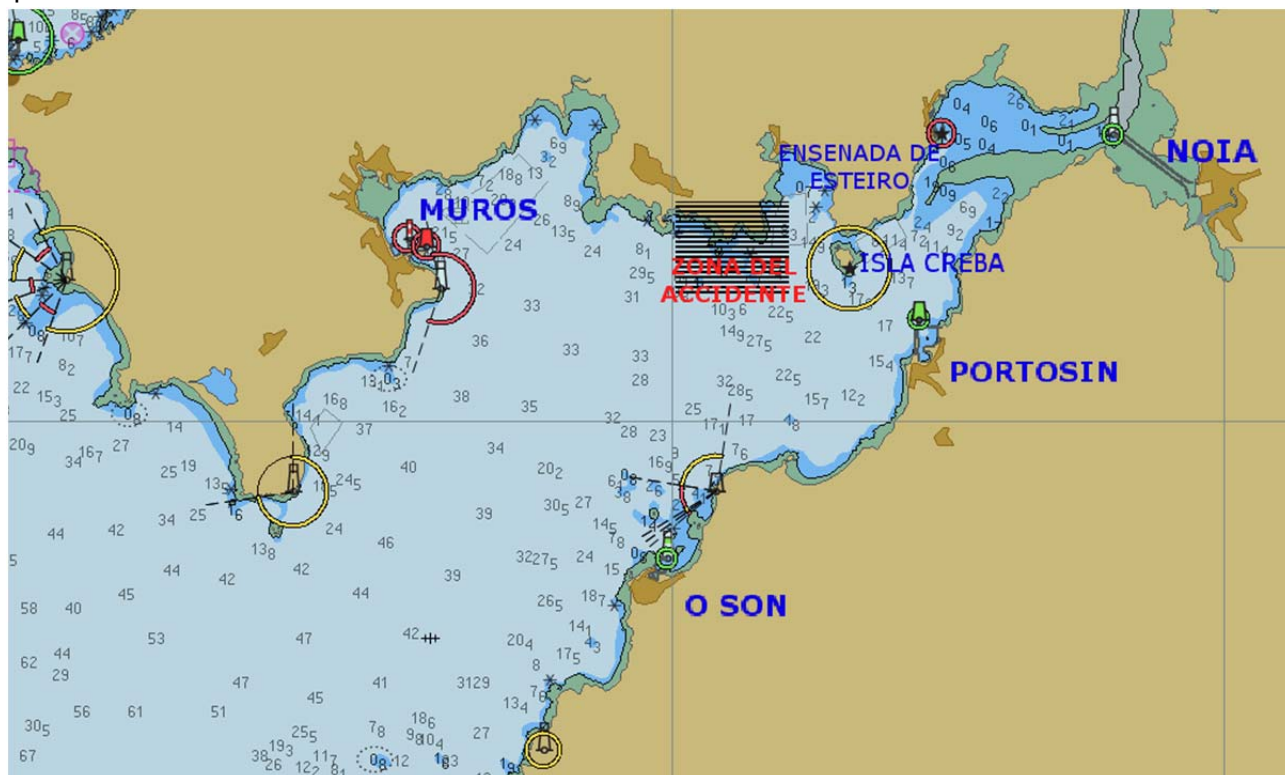


Figura 3. Localización de la zona donde se produjo el accidente, dentro de la ría de Muros y Noia, que se detalla en la Figura 5.

La E/P ALBORADA PRIMERO era una embarcación dedicada a la pesca con nasas. En esa modalidad de pesca, esta embarcación dirigía su actividad a la captura de nécora y camarón. Esta pesquería suele realizarse normativamente después de la puesta del sol, y en zonas de poca sonda.

La embarcación salió del puerto de Portosin hacia las 17:30 horas del día 5 de diciembre de 2013, dirigiéndose hacia la zona de los bajos de la Borneira, ver Figura 4.

Después de largar algunas líneas de nasas en las inmediaciones, se dirigió a un punto situado al Suroeste de la Borneira de Fuera para largar una línea de nasas. Finalizando la maniobra de largado, la embarcación viró con el objeto de salir de la zona de poca profundidad (conocida por los pescadores como "seco"). Entonces, según las declaraciones del patrón, la embarcación rozó con una roca soltándose una tabla del forro, lo que provocó una vía de agua.

Embarrancada y hundimiento del pesquero ALBORADA PRIMERO en las proximidades de la ensenada de Esteiro (A Coruña), el 5 de diciembre de 2013

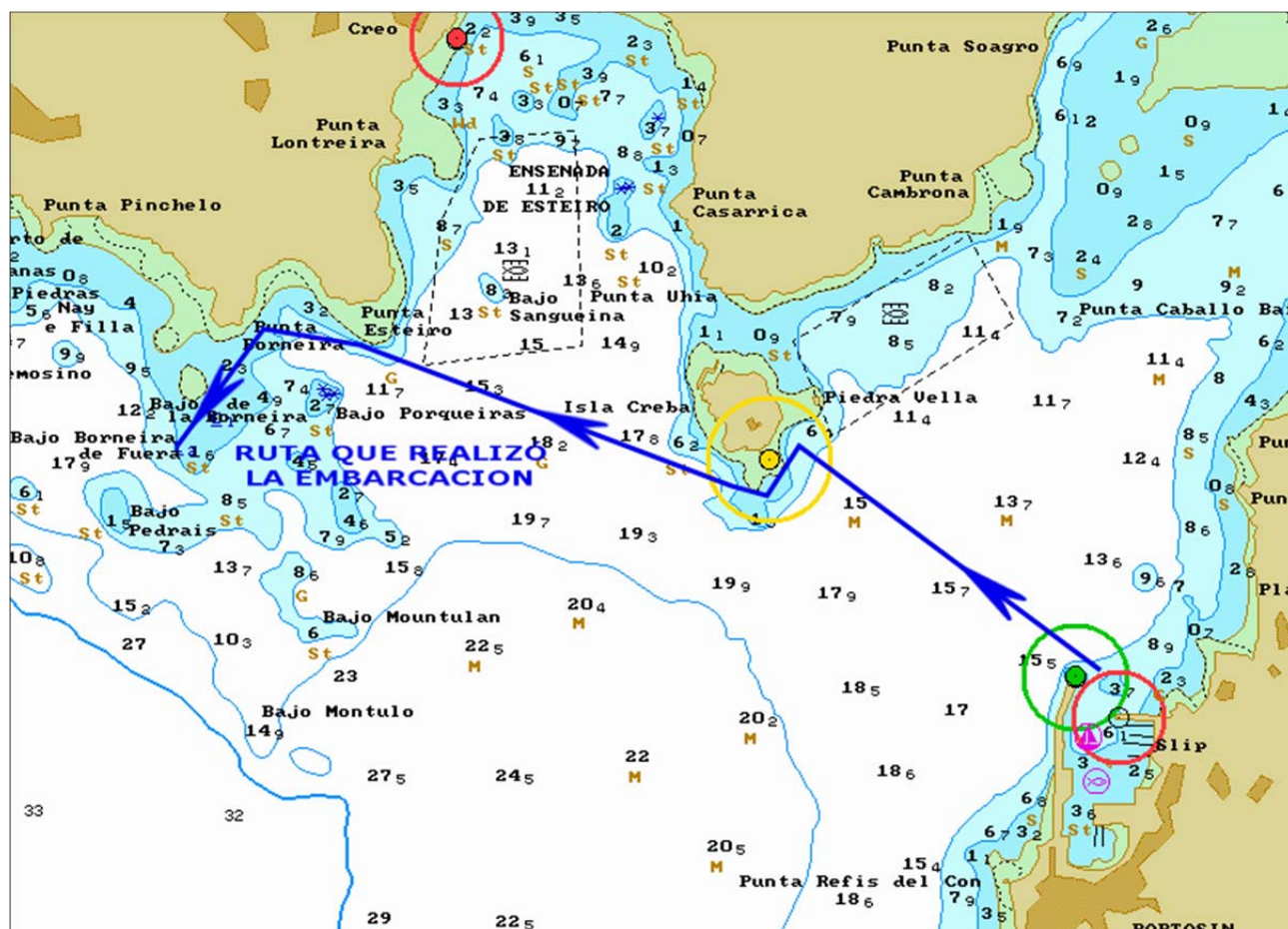


Figura 4. Derrota aproximada que siguió la E/P ALBORADA PRIMERO, el día 5 de diciembre de 2013

La roca con la que chocó la E/P ALBORADA PRIMERO, según descripción de su patrón, es una roca orientada NE-SW cuya sonda disminuye gradualmente entrando desde el noreste, pero por el Suroeste está cortada casi en vertical. La embarcación tocó en el extremo suroeste de la roca con el costado de estribor, a la mitad de la eslora aproximadamente.

La embarcación estaba dotada de una bomba de achique fija reglamentaria y dos bombas portátiles de inmersión. Estas bombas portátiles estaban ya colocadas en su emplazamiento en previsión de algún percance similar al que sucedió, dado que el patrón era consciente de que faenaba en una zona peligrosa por las irregularidades del fondo.

El patrón, al sentir el golpe, realizó un reconocimiento visual de la zona del impacto y valoró que se trataba de una avería grave, por lo que puso en marcha todas las bombas de achique de que disponía. El caudal que achicaban las bombas era insuficiente para controlar la inundación y la embarcación iba sumergiéndose por momentos, por lo que su patrón decidió pedir ayuda por radio en el canal de trabajo de VHF. Al mismo tiempo puso proa hacia una zona de menos fondo, con la esperanza de poder varar la embarcación preferiblemente en fondo de arena, o que se sumergiera lo menos posible.

Embarrancada y hundimiento del pesquero ALBORADA PRIMERO en las proximidades de la ensenada de Esteiro (A Coruña), el 5 de diciembre de 2013

En estas condiciones la embarcación fue capaz de navegar 0,25 millas, hundiéndose finalmente en una zona de unos 5 m de profundidad en el extremo Noreste del bajo, a unas 0,1 millas al S de Pta. Borneira.

Según las declaraciones del patrón, se repartieron los chalecos entre la tripulación y contemplaron la posibilidad de accionar manualmente la balsa salvavidas, pero descartaron la idea ante la proximidad de la E/P CHIRIZA, que se acercaba para auxiliarles.

Los tripulantes fueron recogidos por la E/P CHIRIZA, prácticamente a la vez que se completaba el hundimiento, con la tripulación en el agua y apoyándose en los restos de la embarcación. Los naufragos fueron trasladados a Portosín y no necesitaron asistencia médica.



Figura 5. Lugares más relevantes del accidente

La embarcación se hundió a unos 3 m de profundidad. Resultó destrozada por los embates de la mar y no se recuperó.

* * *

4. ANÁLISIS

La E/P ALBORADA PRIMERO realizó las faenas de pesca de la misma manera y en la misma zona, como lo venía haciendo desde hacía años. Solamente un error de su patrón al subestimar la altura de la marea, propiciado por una marea más baja de lo normal, provocó el accidente. Estos errores son la consecuencia de faenar con escasa luz en zonas de muy poca sonda y fondos muy irregulares.

La embarcación estaba bien provista de medios de achique, que resultaron ser insuficientes debido al tamaño de la vía de agua, y a que los espacios del barco no estaban compartimentados².

El Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, establece en su art. 64.1 que los pesqueros de pesca local deben utilizar equipos VHF aptos para utilizar técnicas de llamada selectiva digital. La E/P ALBORADA PRIMERO disponía de una instalación de este tipo según su certificado de conformidad, pero ninguno de sus tripulantes disponía de titulación preceptiva para el manejo de este aparato, según figura en los registros de la Dirección General de la Marina Mercante. No obstante la embarcación disponía de despacho en vigor.

Inmediatamente después del accidente, el patrón solicitó auxilio a los barcos que se encontraban en la zona, a través del canal de trabajo que tenían concertado, pero no llamó en el canal 16, ni pulsó el botón de la llamada selectiva digital, del VHF.

El riesgo a que se enfrentan estas embarcaciones y sus tripulaciones son inherentes al tipo de pesquería que realizan, puesto que sus especies objetivo son de escasa movilidad, alto valor económico y se encuentran precisamente en zonas rocosas, muy escarpadas y con poca profundidad.

En este contexto se puede actuar para prevenir los riesgos con medidas colectivas e individuales. Las medidas colectivas estarían encaminadas a dotar a la embarcación de una mayor flotabilidad en caso de vías de agua, mediante medidas de compartimentado y estanqueidad (longitudinal y transversal) de los espacios en la obra viva de las embarcaciones.

Las medidas individuales estarían encaminadas a salvaguardar las vidas humanas en este tipo de accidentes, mediante la utilización de equipos de protección individual que evitaran la hipotermia y el ahogamiento, en este sentido sería recomendable la utilización de trajes con aislamiento térmico dotados de flotabilidad, sobre todo en invierno, o de balsas salvavidas como la que disponía la embarcación accidentada.

* * *

² En embarcaciones de este tipo no es obligatoria una compartimentación estanca.

5. CONCLUSIONES

La embarrancada y hundimiento de la E/P ALBORADA PRIMERO fue consecuencia de un error de navegación al faenar en zonas de poco fondo y con poca luz, propiciado por una falta de percepción de riesgo del patrón, que venía faenando en la zona durante años.

Aun sin relación directa con las causas del accidente, se constata que la embarcación tenía el despacho en vigor a pesar de que ningún tripulante disponía del certificado de operador restringido del Sistema de Socorro y Seguridad Marítimos.

Debido a que las mismas actividades de pesca o especies objetivo definen los riesgos a que los pescadores se ven abocados, las medidas a adoptar para minimizar los riesgos de accidente en embarcaciones de este tipo deben ser consecuencia de una evaluación de riesgos rigurosa que permita elaborar planes de protección de riesgos eficaces y adaptados a la actividad pesquera en cada momento.

6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Al armador del pesquero:

1. Que modifique el plan de prevención de riesgos laborales teniendo en cuenta la documentación publicada por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo sobre los riesgos en la pesca.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

La pulsación del botón de la llamada selectiva digital retarda las acciones a emprender apenas unos pocos segundos, sin embargo los beneficios que se pueden obtener de su activación son enormes, en ocasiones la salvaguarda de la tripulación. Por lo tanto siempre se debe activar dicha llamada.

* * *