



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-12/2021

Embarrancada del pesquero DIVINA DEL MAR en punta Focha (A Coruña), el 12 de noviembre de 2019, resultando un tripulante fallecido

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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.



Figura 1. E/P¹ DIVINA DEL MAR



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

El día 11 de noviembre de 2019, a las 16:42 horas, la E/P DIVINA DEL MAR partió del puerto de Portosín con nueve tripulantes a bordo. La jornada de pesca estaba resultando infructuosa, no habiendo realizado ningún lance.

A las 04:18 horas del 12 de noviembre, el pesquero embarrancó en punta Focha (ría de Muros y Noia). El patrón se encontraba en el puente y el resto de las tripulantes descansando en sus camarotes.

Tras la embarrancada, tres tripulantes se lanzaron al agua; dos de ellos pudieron llegar nadando a tierra, mientras que el tercero falleció. Los otros seis tripulantes fueron evacuados en botes auxiliares pertenecientes a pesqueros que acudieron inmediatamente en su auxilio.

El pesquero no pudo ser reflotado.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 12 de noviembre de 2019. 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 el pleno de la CIAIM en su reunión de 20 de mayo de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en septiembre de 2021.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	DIVINA DEL MAR
Pabellón / registro	España / Laredo
Identificación	Matrícula 3ª-ST 2-5-1997 NIB 176900 / MMSI 224049260 / Distintivo de llamada EA3174
Tipo	Pesquero litoral al cerco
Características principales	Eslora total: 23,74 m Eslora (L): 19,72 m Manga: 6,00 m Arqueo bruto: 87,65 GT Material de casco: acero Propulsión: motor diésel MAN modelo D842-MG, de 180,88 kW a 1400 rpm
Propiedad y gestión	El pesquero era propiedad de un empresario particular.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1997 por astilleros Andrés Cajearo Alonso, en Cudillero (Asturias)

¹ Embarcación de pesca

Embarrancada del pesquero DIVINA DEL MAR en punta Focha (A Coruña), el 12 de noviembre de 2019, resultando un tripulante fallecido

Dotación mínima de seguridad	5 tripulantes (navigaciones de hasta 14 horas) 6 tripulantes (navigaciones de más de 14 horas)
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Portosín (A Coruña) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca litoral al cerco
Información relativa a la carga	Artes de pesca. Combustible (20.000 l)
Dotación	9 tripulantes
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Embarrancada
Fecha y hora	12 de noviembre de 2019, 04:18 hora local
Localización	42° 42,1'N, 009° 1,75'W
Operaciones de la embarcación	En navegación
Lugar a bordo	Zona de la quilla y costado de babor
Daños sufridos en el buque	Pérdida de la embarcación
Heridos / desaparecidos a bordo	1 fallecido y 3 tripulantes con síntomas de hipotermia
Contaminación	La correspondiente a los hidrocarburos a bordo. No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento componente N-NW fuerza 2-3 (de 4 a 10 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla. Mar de fondo del W-NW de 2 a 2,5 m
Visibilidad	Intervalos de visibilidad regular (4-6 km)
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre, Guardacostas de Galicia, Guardia Civil, Protección Civil y Emergencias 112.
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA I H/S HELIMER 402 E/P ARDORAN E/P SEGUNDA ROMINA E/P MONTSERRAT MORENITA E/P HALCON Buque de salvamento (B/S) DON INDA
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación y helicóptero. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de 8 tripulantes ilesos. 1 tripulante fallecido

El patrón cogió una linterna del puente, para examinar la zona por donde se había lanzado el tripulante, instante en el que otros dos marineros, con el chaleco salvavidas puesto, también se lanzaron al mar por proa. Estos dos últimos consiguieron llegar a tierra por sus propios medios.

A las 04:20 horas el CCS Finisterre recibió la llamada telefónica del patrón de la E/P ARDORAN informando que la E/P DIVINA DEL MAR había embarrancado en las proximidades del Castro de Baroña, había lanzado varias bengalas y varios pesqueros que se encontraban en las proximidades acudían a socorrerlos.

A las 04:24 horas el CCS Finisterre escuchó la llamada de socorro procedente de la E/P DIVINA DEL MAR, realizaron el acuse de recibo, pero no obtuvieron respuesta. La E/P ARDORAN informó de que ya no veía las luces de la E/P DIVINA DEL MAR.

A las 04:25 horas se movilizó a la E/S SALVAMAR REGULUS y al H/S PESCA I.

A las 04:32 horas la E/P ARDORAN, en el lugar del accidente, informó que la E/P DIVINA DEL MAR estaba muy escorada y sus tripulantes no conseguían arriar los botes. La E/P ARDORAN decidió arriar sus propios botes para asistirlos pues no se podían acercar debido al poco calado existente en la zona.

A las 04:43 horas, la E/P MONTSERRAT MORENITA informó que de los nueve tripulantes de la E/P DIVINA DEL MAR, quedaban seis a bordo, habiéndose lanzado tres al agua. Dos de ellos habían conseguido llegar a tierra a nado y otro había desaparecido.

Varios botes auxiliares de las embarcaciones que habían acudido en su ayuda llegaron hasta la posición del pesquero accidentado. El patrón de la E/P DIVINA DEL MAR ordenó la evacuación en dichos botes, distribuyéndose dos tripulantes en cada uno. En el primer bote embarcaron 2 marineros. Uno de ellos cayó al agua y pudo llegar a tierra a nado, mientras que otro consiguió embarcarse en la E/P SEGUNDA ROMINA. Otros dos tripulantes fueron evacuados por otro bote auxiliar hasta la E/P HALCON, mientras que el patrón y otro marinero, fueron llevados hasta la E/P ARDORAN en un tercer bote. Los náufragos fueron trasladados a Portosín en buen estado de salud.

A las 04:50 horas, el CCS Finisterre recibió una llamada procedente del teléfono de emergencias 112 informando que habían movilizó a Protección Civil de Porto do Son por tierra y a urgencias médicas.

A las 05:05 horas, el H/S PESCA I llegó a la zona del accidente para la búsqueda del tripulante desaparecido.

A las 05:57 horas, los tres marineros que llegaron a tierra a nado fueron llevados en ambulancia al hospital con signos de hipotermia, mientras que la Guardia Civil mantenía la búsqueda del marinero desaparecido.

A las 06:45 horas, el H/S HELIMER 402 volaba hacia la zona, tomando el relevo del H/S PESCA I. Se le instruyó para que realizara la búsqueda del desaparecido en la zona del pesquero, incluida las rocas.

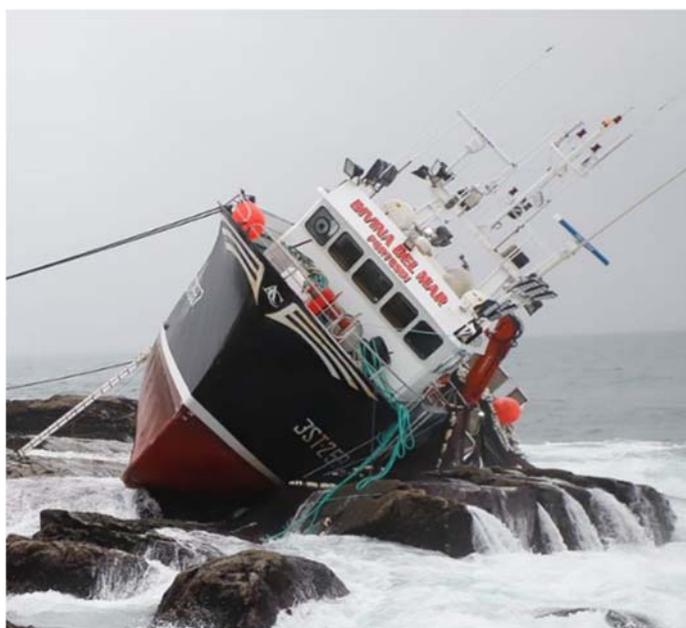


Figura 4. Pesquero embarrancado concluyeron dieciséis meses después del accidente.

A las 06:54 horas, la E/S SALVAMAR REGULUS informó que Protección Civil acababa de confirmar la localización del cuerpo del desaparecido, a unos 40 m de la proa del pesquero.

A las 06:59 horas, Protección Civil confirmó que habían llevado el cuerpo a las rocas y que enviarían una ambulancia a la zona.

Operaciones posteriores

Durante las horas siguientes, se preparó un plan de reflotamiento con la participación de medios de SASEMAR, aprobado por el Capitán Marítimo de A Coruña. La embarcación se encontraba firmemente asentada en las rocas lo que, junto a las malas condiciones meteorológicas y los riesgos asociados a la operación, hicieron inviable el reflotamiento.

La embarcación permaneció embarrancada durante varios meses, a merced del oleaje, hasta que sus restos pudieron ser retirados. Las operaciones de retirada

4. ANÁLISIS

La E/P DIVINA DEL MAR solía faenar en la zona en la que se produjo el accidente, siendo una zona muy conocida por el patrón del pesquero. en la Figura 5 se muestran, parcialmente, las rutas seguidas por el pesquero desde el día 1 de octubre de 2019, hasta el día 12 de noviembre en que se produjo el accidente. Al analizar estas rutas se observa que el pesquero solía cambiar de rumbo para dirigirse a Portosín a unos 1400 m del punto en que se produjo la embarrancada.

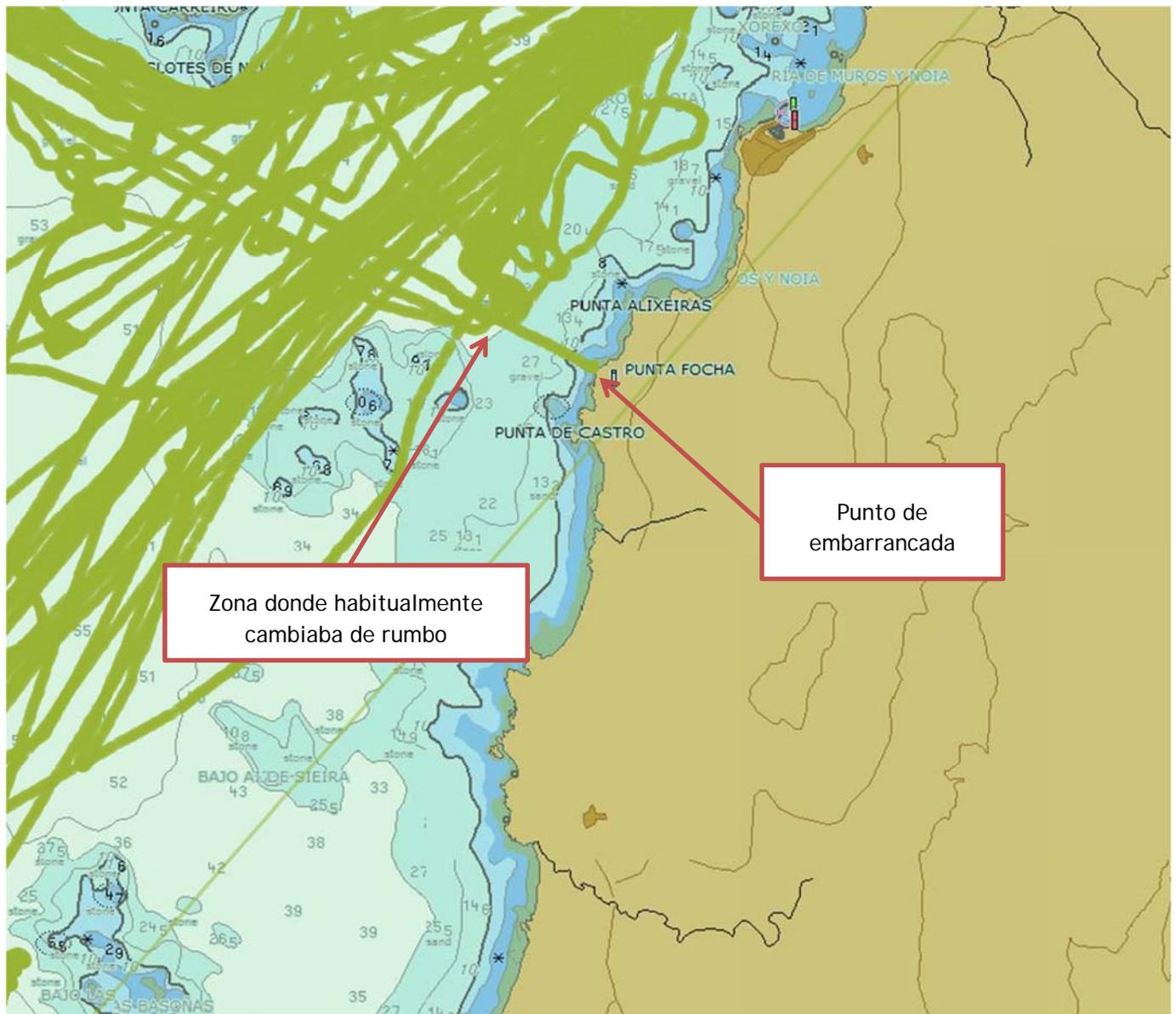


Figura 5. Rutas seguidas por la E/P DIVINA DEL MAR desde el día 1/10/2019 hasta que se produjo la embarrancada el día 12/11/2019 (Ref. SHIPLOCUS)

4.1. Análisis de la ruta seguida por el pesquero desde que salió de puerto el día 11/11/2019 hasta el momento del accidente.

La jornada de pesca estaba transcurriendo de manera infructuosa, no habiendo realizado ningún lance, por lo que decidieron cambiar de caladero y dirigirse al situado en las proximidades de Castro de Baroña (Porto do Son), donde ya se encontraban faenando los pesqueros ARDORAN y SEGUNDA ROMINA

Los registros AIS² de la trayectoria seguida por el pesquero durante los minutos previos al accidente muestran que la embarcación navegaba a rumbo y velocidad constantes. En la siguiente tabla se reflejan los datos AIS del pesquero correspondientes a los nueve minutos previos a la embarrancada, a intervalos de un minuto, salvo en los dos últimos minutos, en los que los datos corresponden a intervalos de tiempo menores.

² Automatic Identification System, Sistema de identificación automática, por sus siglas en inglés

Embarrancada del pesquero DIVINA DEL MAR en punta Focha (A Coruña), el 12 de noviembre de 2019, resultando un tripulante fallecido

Tabla 1. Registros AIS del pesquero

HORA	POSICION	SOG	HEADING
04:10:02	42° 42,67' N - 9° 03,20' O	8,7	122
04:11:02	42° 42,599' N / 9° 03,035' O	8,1	114
04:12:02	42° 42,526' N / 9° 02,871' O	8,0	120
04:13:02	42° 42,462' N/9° 02,701' O	8,5	117
04:14:02	42° 42,392' N/9° 02,535' O	8,3	115
04:15:02	42° 42,324' N/ 9° 02,368' O	8,1	124
04:16:00	42° 42,266' N/9° 0,2196' O	8,9	117
04:17:00	42° 42,201' N/ 9° 02,025' O	8,3	119
04:18:11	42° 42,121' N/ 9° 01,828' O	9,1	117
04:18:21	42° 42,108' N / 9° 01,797' O	7,8	114
04:18:31	42° 42,097' N / 9° 01,770' O	7,8	123
04:18:42	42° 42,096' N / 9° 01,761' O	0,4	103
04:18:52	42° 42,098' N / 9° 01,762' O	1,0	54
04:19:00	42° 42,098' N/ 9° 01,761' O	0,6	46
04:19:11	42° 42,099' N / 9° 01,76' O	2,0	336
04:19:21	42° 42,099' N / 9° 01,756' O	0,3	104

Se aprecia que la velocidad del pesquero se mantuvo prácticamente constante y ligeramente superior a los 8 nudos, hasta producirse la embarrancada. El rumbo también se mantuvo constante y en torno a los 120°.

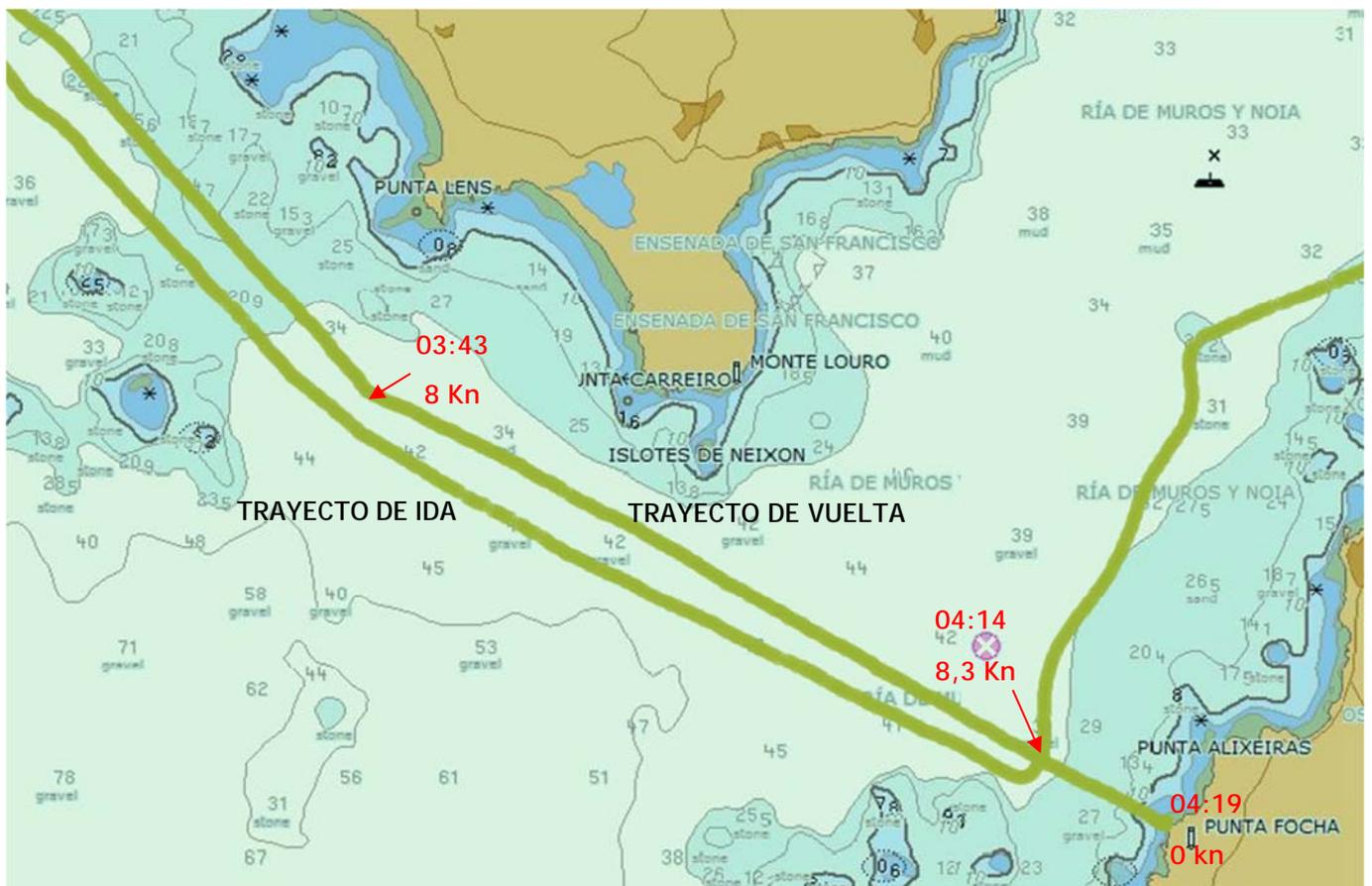


Figura 6. Ruta seguida por el pesquero hasta producirse la embarrancada

Embarrancada del pesquero DIVINA DEL MAR en punta Focha (A Coruña), el 12 de noviembre de 2019, resultando un tripulante fallecido

A las 03:43 horas se aprecia una caída a babor efectuada por el pesquero, que mantuvo su velocidad. Esta corrección del rumbo se correspondería con una alineación con la luz de punta Focha³, situada a una altura de 28 m sobre el nivel del mar y alcance nominal de 4 millas náuticas.

En la media hora previa al accidente, el pesquero no realizó ninguna variación significativa del rumbo ni de la velocidad. A las 04:14 horas, cinco minutos antes de producirse el accidente, en el lugar donde habitualmente el pesquero viraba a babor para dirigirse a puerto, el pesquero continuaba navegando hacia la costa a unos 8,3 nudos.

4.2. Condiciones meteorológicas y marítimas

Las condiciones meteorológicas y marítimas el día 12 de noviembre de 2019 en torno a las 04:20 horas eran de:

- Viento componente N-NW fuerza 2-3.
- Marejadilla en general.
- Mar de fondo del W-NW de 2 a 2,5 m.
- No se descartaban en la zona intervalos de visibilidad regular (4-6 km)

Próximo al lugar donde tuvo lugar la embarrancada se encontraba situada la luz de punta Focha por lo que, aunque en el informe meteorológico se indicaba que no se descartaban en la zona intervalos de visibilidad regular (4-6 km), los destellos emitidos deberían de haber sido visibles por el patrón desde el puente con la antelación suficiente antes de producirse la embarrancada.

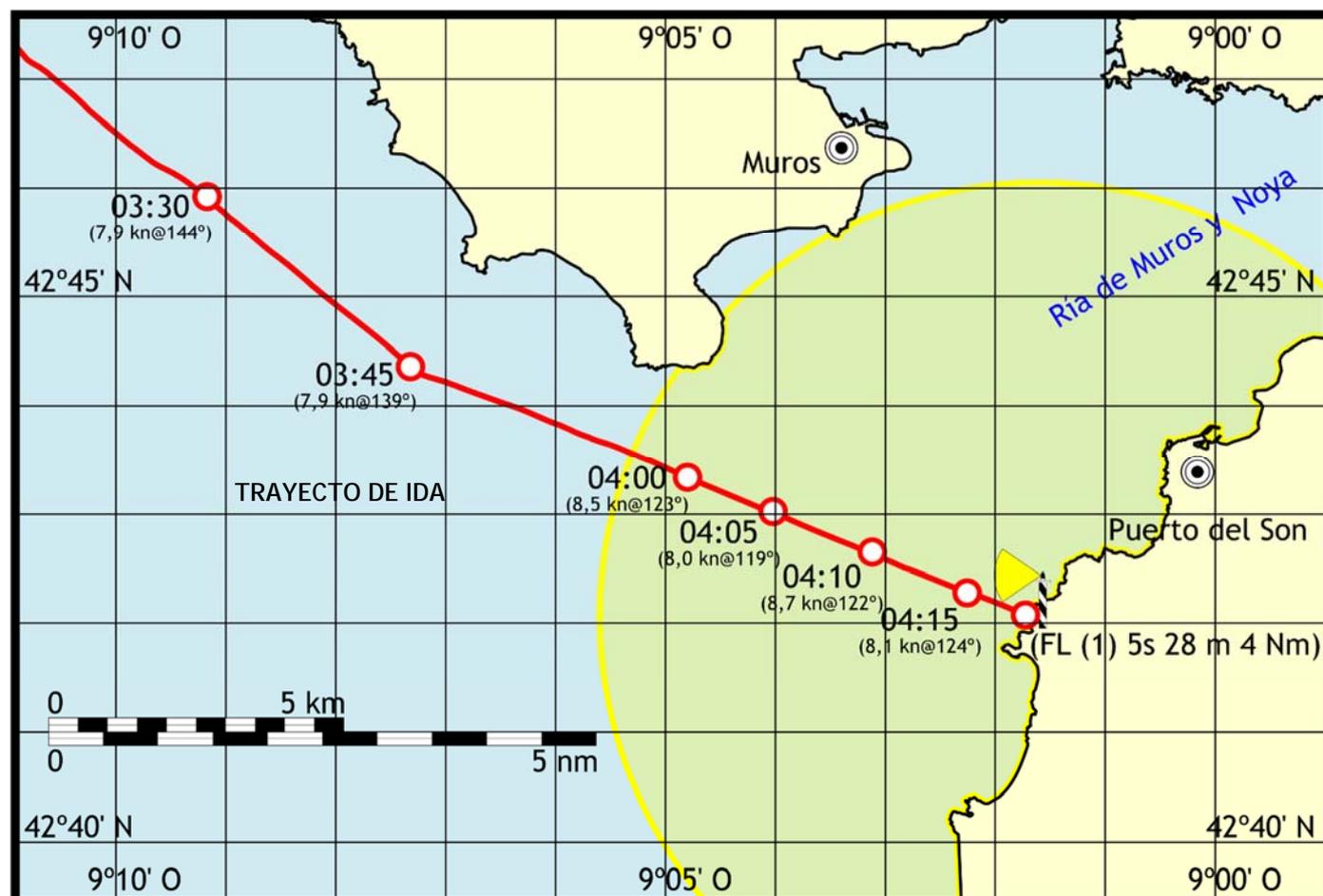


Figura 7. Ruta seguida por el pesquero hasta producirse la embarrancada

4.3. Horas de descanso

La E/P DIVINA DEL MAR, disponía de una resolución de tripulación mínima expedida en A Coruña el 26 de marzo de 2013, en el que se le autorizaba:

³ Luz blanca de destellos aislados cada 5 segundos, con alcance nominal de 4 millas náuticas.

Embarrancada del pesquero DIVINA DEL MAR en punta Focha (A Coruña), el 12 de noviembre de 2019, resultando un tripulante fallecido

- **Pesca litoral (jornadas iguales o inferiores a 14 horas):** Un patrón, un mecánico y 3 marineros.
- **Pesca litoral (jornadas superiores a 14 horas):** Un patrón, un segundo patrón, un mecánico y 3 marineros.

La resolución de despacho de la E/P DIVINA DEL MAR le autorizaba la navegación desde el día 21/10/2019 al 22/01/2020, con nueve tripulantes a bordo, siendo el patrón el único que tenía la titulación necesaria para realizar guardias de navegación, realizando también las funciones de mecánico. Los otros ocho tripulantes estaban enrolados como marineros, uno de los cuales ejercía las labores de cocinero.

El pesquero había partido del puerto de Portosín el día 11 de noviembre de 2019 a las 16:42 horas, por lo que en el momento que se produjo el accidente el día 12 de noviembre alrededor de las 04:19 horas, el patrón llevaba unas once horas y media de guardia. El resto de los tripulantes habían podido ir a sus camarotes a descansar, mientras que el patrón continuaba en el puente. Aunque no se habían superado las 14 horas indicadas en la resolución de tripulación mínima, a partir de las cuales se exigiría un segundo patrón, el hecho de haber estado este gran número de horas sin descansar, pudo haber condicionado la concentración del patrón en la navegación.

La E/P DIVINA DEL MAR, acorde a su certificado de conformidad, disponía de 4 sondas (no SOLAS), 2 sonares, 3 radares y 4 equipos GPS (no SOLAS). A la vista de los acontecimientos, parece poco probable que estuviera pendiente de dichos aparatos, ya que previsiblemente se hubiera percatado de la variación de la profundidad y de la cercanía de la costa, al ser una zona muy conocida por él, habiendo disminuido la velocidad del barco y variado la trayectoria, siendo poco probable que la embarrancada se hubiera producido de manera súbita.

4.4. Evacuación del pesquero

De los nueve tripulantes a bordo del pesquero en el momento del accidente, tres decidieron lanzarse al agua, perdiendo uno de ellos la vida. Este tripulante era el único que no llevaba puesto el chaleco salvavidas. Otro de los marineros también cayó al agua al intentar embarcar en un bote auxiliar de uno de los pesqueros, pero pudo llegar a tierra por sus propios medios.

La E/P DIVINA DEL MAR estaba muy escorada y no disponía de suministro eléctrico, resultando imposible arriar los botes auxiliares, por lo que los seis tripulantes que aún permanecían en el pesquero esperaron la llegada de los pesqueros que estaban faenando muy próximos a su posición. La evacuación se realizó de manera ordenada por medio de los botes auxiliares de dichos pesqueros, ya que el poco calado existente hacía inviable que los pesqueros se acercaran al lugar donde se produjo el accidente.

5. CONCLUSIONES

La embarrancada de la E/P DIVINA DEL MAR se produjo por falta de una vigilancia eficaz en la navegación. La zona donde se produjo el accidente era conocida por el patrón al ser su caladero habitual y estar en las proximidades de su puerto base.

El patrón no se percató de la cercanía de la costa hasta que sintió el fuerte golpe al producirse la embarrancada, como así manifestó y quedó reflejado en los registros AIS de la embarcación, en los que no se aprecia variación de la velocidad ni del rumbo hasta que se produjo la embarrancada. El patrón llevaba once horas y media seguidas de guardia de navegación sin descansar, lo que pudo influir negativamente en la falta de atención a la navegación sin poder descartar que se hubiera quedado dormido en algún momento tras el último cambio de rumbo efectuado a las 3:45 horas.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las conclusiones alcanzadas, no se formulan recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Aunque la normativa lo permita, no parece razonable permitir que un buque pesquero con diez tripulantes, que faenan cerca de catorce horas cada día, lo que supone que sus tripulantes trabajan más horas (por tener que atender a la preparación del buque, a la descarga, etc.) sea despachado con un único patrón quien, además, simultanea sus funciones de patrón con las de jefe de máquinas. A juicio de la CIAIM, para una navegación como la de este accidente, deberían ir un segundo patrón y/o un mecánico enrolado.

Además de lo anterior, navegando de noche no debería ir el patrón solo en el puente. Se remarca la necesidad extremar las precauciones cuando se navega cerca de la costa por zonas de bajos y no confiarse por llevar equipos redundantes.