



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-23/2021

Inundación y posterior hundimiento del pesquero PORTO FREIXO DOS a 6 millas al norte de Cabo la Nave (A Coruña), el 10 de noviembre de 2020

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. Embarcación PORTO FREIXO DOS



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Alrededor de las 06:00 hora local del día 10 de noviembre de 2020, la embarcación de pesca (E/P) PORTO FREIXO DOS, con cinco tripulantes a bordo, sufrió una vía de agua mientras navegaba rumbo a uno de sus caladeros habituales. En ese momento la embarcación se encontraba a unas 6 millas al WNW de Cabo la Nave (Finisterre, A Coruña). El patrón advirtió que no era posible contener la inundación con los medios de achique disponibles a bordo, por lo que decidió arriar la balsa salvavidas y pedir rescate a las embarcaciones que faenaban en los alrededores a través del VHF, utilizando la frecuencia de trabajo de las embarcaciones de la zona.

La E/P SIEMPRE AIRIÑOS acudió a la zona del accidente, donde recogió a los tripulantes y los trasladó ilesos al puerto de Finisterre. La E/P NOETA PRIMERO, que también navegaba por la zona, acudió a las coordenadas del accidente e informó de lo sucedido por VHF al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 10 de noviembre 2020. 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 18 de noviembre de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en enero de 2022.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	PORTO FREIXO DOS
Pabellón / registro	España / Muros (A Coruña)
Identificación	Matrícula: 3º-CO-6-1-95 NIB: 130578 MMSI: 224318540
Tipo	Pesca local con artes menores
Características principales	Eslora total: 12,50 m Eslora entre perpendiculares: 10,00 m Manga: 3,75 m Arqueo bruto: 12,72 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel MAN modelo D0826-FL, de 29,41 kW/40,0 CV
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos hermanos, enrolados como patrón y 2º patrón-mecánico
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1995 por Astilleros Lago - Abeijón (Outes, A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes (de acuerdo con el certificado de conformidad)

PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de Finisterre y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local con volantilla
Información relativa a la carga	Aparejos: 2 caceas de 25 redes cada una. Combustible estimado: 400 l
Dotación	5 tripulantes: Patrón, 2ºpatrón - mecánico y tres marineros. Todos ellos contaban con las titulaciones profesionales requeridas en vigor.
Documentación	El pesquero disponía del Certificado de Conformidad en vigor.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación
Fecha y hora	10 de noviembre de 2020, 06:00 hora local
Localización	42° 57,35'N, 009° 25,38'W (hundimiento)
Operaciones del buque	Navegación hacia otro caladero después de haber largado dos caceas de redes
Lugar a bordo	Zona indeterminada a popa de la obra viva
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del SW, fuerza Beaufort 2 (4 a 6 nudos)
Estado de la mar	Marejadilla
Visibilidad	Regular
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro de Coordinación de Salvamento de Finisterre (CCS Finisterre) Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS Madrid)
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALTAIR Buque de salvamento (B/S) MARIA PITA
Rapidez de la intervención	Inmediata tras la comunicación al CCS Finisterre del accidente por parte de los pesqueros que acudieron a socorrer a la embarcación en dificultades.
Medidas adoptadas	Movilización de embarcaciones. Comunicación con pesqueros de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos

2.1. Otros datos

la E/P PORTO FREIXO DOS era una embarcación de madera, de pesca litoral con artes menores. Bajo cubierta, de popa a proa, la distribución de espacios, separados por mamparos transversales, era la siguiente: un pañol que también albergaba el servomotor, una nevera aislada con poliuretano y forrada de madera, la cámara de máquinas, y un rancho a proa con tres catres de madera (ver Figura 3).

De acuerdo con el proyecto de construcción, disponía de una bomba centrífuga autocebada, accionada por el motor propulsor, para servicio de achique, baldeo y contraincendios. La bocina era de bronce, con metal antifricción, prensaestopas de bronce y sistema de refrigeración.

Aunque no figuraba en el proyecto, disponía de una alarma de alto nivel de agua en la sentina de cámara de máquinas, y una bomba de achique de accionamiento eléctrico, de capacidad desconocida.

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 4. Zona del accidente, batimetría en metros.

El día 10 de noviembre de 2020 a las 04:00 horas, la E/P PORTO FREIXO DOS salió del puerto de Finisterre con cinco tripulantes a bordo en dirección a sus caladeros de pesca habituales, al WNW de Finisterre.

Poco antes de las 06:00 horas la embarcación alcanzó el primer caladero (conocido como el "Jurjullo" por los tripulantes), donde largaron dos caceas de redes. Al finalizar el largado, pusieron rumbo al segundo caladero, situado a 2,5 millas de distancia. Mientras navegaban hacia ese caladero, repentinamente experimentaron un fuerte golpe a popa y acto seguido se paró el motor. El 2º patrón - mecánico, que estaba en el puente, intentó sin éxito arrancar el motor propulsor, que permanecía acoplado a la reductora. Ante este escenario procedió a desembragar el motor y consiguió arrancarlo en vacío. Simultáneamente, el patrón se dirigió a la cámara de máquinas donde advirtió el ingreso de agua por popa y alertó al resto de la tripulación.

Inmediatamente el 2º patrón - mecánico puso a funcionar las dos bombas de achique; una accionada por el motor (el "caballo") y una segunda bomba de accionamiento eléctrico.

A continuación, ambos patrones accedieron al compartimento de popa, donde comprobaron que entraba agua por la zona del codaste y la bocina, sin poder precisar su origen. Las bombas de achique seguían en funcionamiento, aunque su capacidad de achique era insuficiente para contener la inundación.

Finalmente, los patrones ordenaron a la tripulación ponerse los chalecos salvavidas y arriar la balsa salvavidas y pidieron ayuda a las embarcaciones que faenaban en las inmediaciones, por medio de la frecuencia de VHF habitual entre los pescadores de la zona.

A las 06:20 horas, el NOETA PRIMERO notificó por VHF al CCS Finisterre que la E/P PORTO FREIXO DOS había sufrido una vía de agua y el SIEMPRE AIRIÑOS había rescatado a los cinco tripulantes. El CCS Finisterre movilizó la E/S SALVAMAR ALTAIR.

El SIEMPRE AIRIÑOS permaneció en una localización cercana al accidente hasta el hundimiento de la E/P PORTO FREIXO DOS.

A las 07:09 horas, el SIEMPRE AIRIÑOS notificó al CCS Finisterre el hundimiento del pesquero accidentado y la recuperación de la radiobaliza.

A las 07:30 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR proporcionó a CCS Finisterre la posición de hundimiento de la embarcación: 42° 52,35' N 009° 25,38' W.

A las 09:00 horas, El SIEMPRE AIRIÑOS alcanzó el puerto de Finisterre con los tripulantes rescatados sin que precisaran de asistencia a su llegada a tierra.

Cerca de las 09:00 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR completaba la dispersión mecánica de irisaciones en la zona del accidente, sin apreciar más signos de contaminación ni objetos procedentes del hundimiento.

A las 09:12 horas, el CCS Finisterre instruyó al B/S MARIA PITA, que se encontraba realizando ejercicios a la altura del Cabo Vilán, a acudir a la zona del hundimiento para continuar con el reconocimiento visual del naufragio.

A las 12:30 horas el B/S MARIA PITA reportó no haber encontrado restos del naufragio salvo una ligera irisación de la superficie.

4. ANÁLISIS

4.1. Parada del motor propulsor

Tras pararse el motor, sólo pudo volver a arrancarse con el eje propulsor desembragado, lo que es coherente con el enganche de un cabo o red que habría bloqueado el eje, un tipo de accidente que se da con cierta frecuencia en embarcaciones de este tipo. No obstante, el enganche de un cabo o red en la hélice no explicaría por sí mismo el fuerte golpe advertido por los tripulantes, que sería más propio de la presencia de un elemento rígido como un tronco u objeto semisumergido atorado entre el casco y las palas de la hélice.

Otra explicación alternativa podría ser el gripado del eje propulsor por un fallo de refrigeración en la bocina, causando la rotura de los pernos de anclaje de la bocina al codaste, lo que habría dado lugar al fuerte golpe percibido y a la inundación.

Dado que la embarcación se perdió, estas posibles causas son puramente hipotéticas y no se han podido comprobar.

4.2. Detección de la inundación

La detección de agua a bordo se produjo en el momento en que el patrón acudió inicialmente a la cámara de máquinas. De acuerdo con las declaraciones, el nivel de agua era insuficiente para activar la alarma de alto nivel: el agua no había llegado a la sobrequilla, elemento estructural de sección 200 x 200 mm que recorre el barco proa - popa apoyándose sobre las cuadernas.

Las características y situación del sensor de nivel alto de sentinas son desconocidas. Embarcaciones de estas características suelen estar dotadas de interruptores flotantes en el forro del fondo o cuaderna lo más cerca a crujía, que son activados cuando el agua alcanza un nivel de aproximadamente 5 cm respecto a la superficie sobre la que estén instaladas y se apagan cuando el nivel es de 2 cm.

A criterio de la CIAIM no es lógico que no suene la alarma de alto nivel de sentinas, habiendo una entrada de agua tan importante que las bombas de achique no consiguen controlar, y que da lugar al hundimiento de la embarcación en pocos minutos. Que la alarma estuviese averiada o desconectada concuerda mucho más con el discurrir de acontecimientos.

4.3. Localización y origen de la vía de agua

La localización de la vía de agua estaba situada en la zona del codaste y bocina, de acuerdo con las observaciones de los patrones. La cantidad de agua que estaba ingresando y la situación de la vía de agua, impidió determinar posibles daños de las tablas del forro, estructura del codaste o eje de cola. El impacto o enganche de un objeto flotante en la hélice podrían haber resultado en un fallo estructural del codaste o bocina, originando la vía de agua.

4.4. Control de la inundación

La embarcación disponía de una instalación eléctrica de corriente continua de 24 V para los servicios de alumbrado y fuerza, generada por una dinamo accionada por el motor propulsor. El desembrague del eje propulsor permitió poner en funcionamiento las dos bombas de achique, cuyas características y ubicación no figuran en la información recopilada por la CIAIM, simplemente es conocida su fuente de alimentación: una eléctrica y la otra accionada mecánicamente por el giro del eje del motor. El hecho de que la inundación progresara con las dos bombas de achique funcionando permite afirmar que el caudal de la vía de agua sería superior al proporcionado por las dos bombas funcionando conjuntamente.

Los mamparos divisorios entre los compartimentos bajo cubierta no eran estancos, como sucede en este tipo de embarcaciones de madera. Por ello la inundación pudo propagarse a todo el volumen de la carena. Por eslora y por fecha de construcción, no era exigible que la embarcación tuviera mamparos estancos a proa y popa de la cámara de máquinas, como sucede en las embarcaciones de nueva construcción de más de 12 m de eslora (I).

4.5. Abandono de la embarcación y rescate

A la vista de la cantidad de agua embarcada el segundo patrón ordenó arriar la balsa y hacer uso de los chalecos salvavidas al resto de la tripulación. Ante la emergencia, el patrón decidió comunicarse por radio con los barcos que faenaban en las proximidades, utilizando la frecuencia VHF habitual entre ellos. Dos embarcaciones de pesca realizaron las labores de rescate.

La primera notificación recibida por SASEMAR sucedió a las 6:20 horas, cuando el SIEMPRE AIRIÑOS ya tenía a bordo a todos los tripulantes de la embarcación accidentada. La movilización de la E/S SALVAMAR ALTAIR se produjo en ese instante, alcanzando la localización del accidente 20 minutos después del hundimiento del PORTO FREIXO DOS sin posibilidad de haber asistido a la embarcación accidentada.

Las embarcaciones de salvamento no avistaron ningún objeto flotante en la localización donde se produjo el hundimiento. Por lo que no es posible establecer ninguna hipótesis definitiva sobre el hundimiento de la embarcación

5. CONCLUSIONES

Tras analizar las informaciones recibidas sobre este accidente y no habiéndose recuperado el pecio, la CIAIM no ha podido determinar las causas de la inundación que provocó el hundimiento de la E/P PORTO FREIXO DOS.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad