



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-25/2021

Hundimiento del pesquero PLAYA DE SACIDO, cuatro millas al noroeste de Cedeira (A Coruña), el 18 de mayo 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. PLAYA DE SACIDO



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Durante la mañana del día 18 de mayo de 2020 la embarcación de pesca (E/P) PLAYA DE SACIDO sufrió una inundación mientras navegaba, con dos tripulantes a bordo, cuatro millas al noroeste de Cedeira (A Coruña). Los tripulantes abandonaron la embarcación en la balsa salvavidas y fueron rescatados ilesos por medios de SASEMAR, movilizados tras recibir la alerta de la radiobaliza satelitaria de la embarcación, que resultó hundida.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de mayo de 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 15 de diciembre de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2022

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	PLAYA DE SACIDO
Pabellón / registro	España / Vivero
Identificación	Matrícula 3ª FE-2-29-18 MMSI 224365430
Tipo	Embarcación de pesca local
Características principales	Eslora total: 9,90 m Manga: 2,70 m Arqueo bruto: 4,61 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel MWM DITER D229-4 de 49kW a 2500 rpm
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de los dos tripulantes, que además son hermanos
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construido el año 1980 por el astillero Senande A. en Cabana de Bergantiños (A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	Dos tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Cedeira y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Capturas
Dotación	Dos tripulantes, patrón y mecánico, cumpliendo con la resolución de dotación mínima
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación y hundimiento
Fecha y hora	18 de mayo de 2020, alrededor de las 08:30 hora local.
Localización	43° 42,00' N, 008° 07,80' O
Operaciones del buque	Navegando
Lugar a bordo	Local del motor propulsor
Daños sufridos en el buque	Hundimiento. Pérdida total
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	Ninguno.
Contaminación	La propia del buque y sus equipos, incluyendo 200 litros de combustible.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del noreste de fuerza 2 a 4 en la escala de Beaufort.
Estado de la mar	Entre mar rizada y marejadilla (grado 1 a 2 en la escala Douglas) con mar de fondo del noreste entre 1 y 2 metros.
Visibilidad	Regular (2 km a 10 km) con áreas de brumas y niebla.
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Capitanía marítima de Ferrol Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)
Medios utilizados	Lancha de salvamento LANGOSTEIRA de SASEMAR. Buques de pesca NUEVA CEDEIRA y NUEVO SALORIO.
Rapidez de la intervención	Inmediata.
Medidas adoptadas	Movilización de medios de rescate.
Resultados obtenidos	Rescate de los dos naufragos.

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.

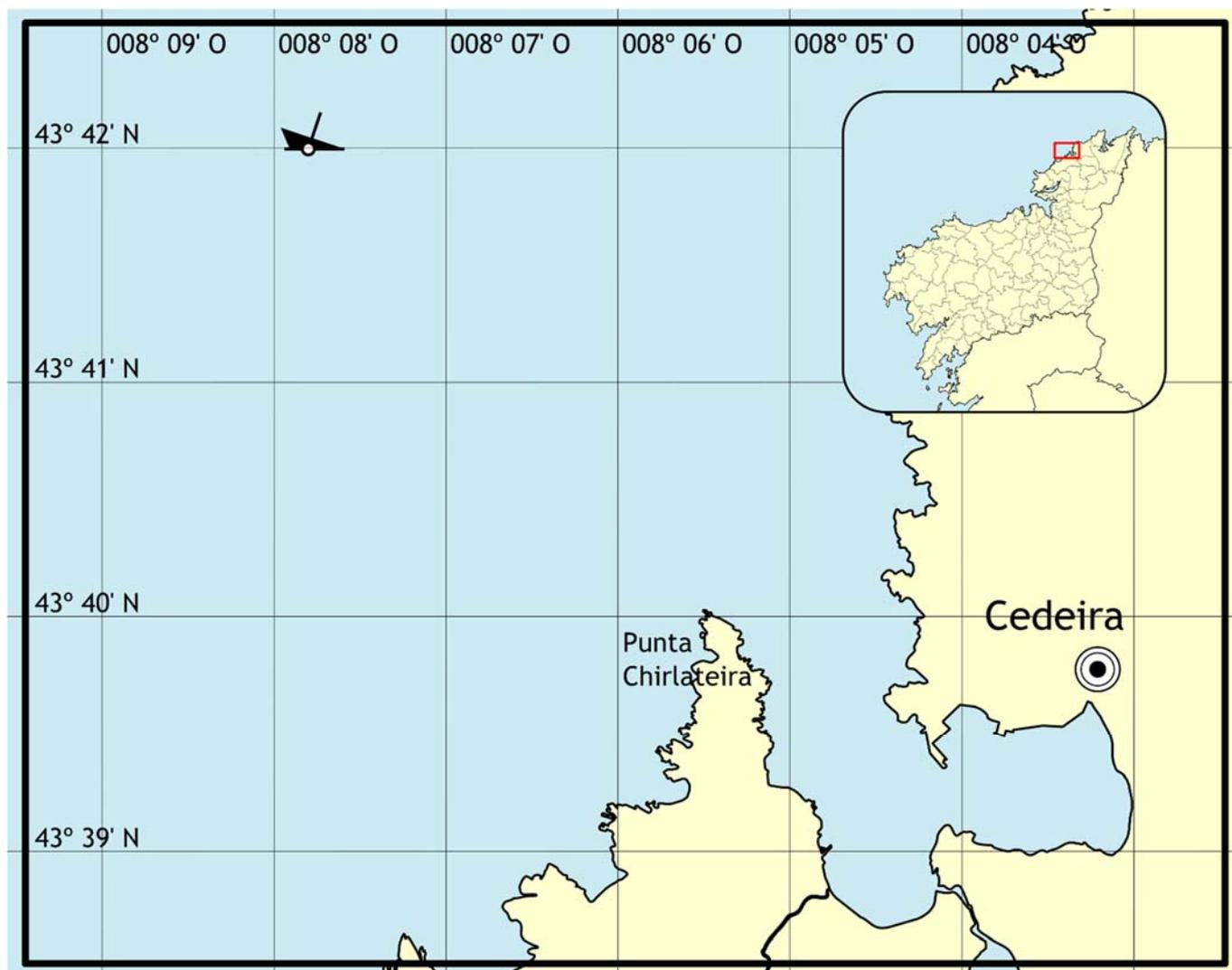


Figura 3. Zona del accidente

El día 18 de mayo de 2020, a las 07:00 horas, la embarcación PLAYA DE SACIDO salió de su puerto base en Cedeira con dos tripulantes a bordo y con destino a su caladero habitual para pescar pulpo con nasas.

Tras llegar a su zona de pesca los dos tripulantes viraron dos caceas de nasas que habían dejado caladas el último día de trabajo. Después de sacar los pulpos capturados de las nasas volvieron a colocar cebo en ellas y a prepararlas para volver a largarlas en otra zona, por lo que la embarcación se dirigió a la nueva zona de largado.

Durante la navegación el patrón se encontraba en el puente de gobierno y el mecánico en la cubierta. En un determinado momento de la navegación sintieron un fuerte golpe en la embarcación. Ambos tripulantes revisaron la embarcación en busca de qué había producido el golpe sin detectar la causa ni ninguna consecuencia, por lo que continuaron su navegación.

Quince o veinte minutos más tarde, cuando estaban llegando a la zona de pesca en la que iban a largar las nasas, se activó la alarma por alto nivel en las sentinas. Al asomarse al compartimento del motor propulsor advirtieron que estaba lleno de agua hasta un nivel bastante alto, pero sin poder determinar por donde entraba el agua.

Inmediatamente el patrón volvió al puente y usó el equipo de radio a través de un canal de trabajo (canal 12 de VHF) para lanzar un aviso a las embarcaciones cercanas de la emergencia que tenían. A continuación, sin esperar

a tener respuesta por parte de las embarcaciones de la zona el patrón lanzó un aviso de emergencia mediante Llamada Selectiva Digital.

Los dos tripulantes se pusieron los chalecos salvavidas y lanzaron la balsa salvavidas al agua. En cuanto saltaron a la balsa y se alejaron de su embarcación a los pocos minutos, a las 08:37 horas, la embarcación PLAYA DE SACIDO se hundió, liberando la radiobaliza.

A las 08:37 horas el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) de SASEMAR recibió una notificación de activación de la radiobaliza satelitaria del PLAYA DE SACIDO.

A las 08:44 horas la embarcación de pesca NUEVA CEDEIRA informó de que había rescatado a los dos naufragos y que se encontraban en buen estado.

A las 10:00 horas los dos tripulantes rescatados desembarcaron en el puerto de Cedeira sin necesidad de asistencia médica.

El pesquero NUEVO SALORIO, que estaba en la zona, recogió la balsa salvavidas que había quedado abandonada, la radiobaliza y diversos flotadores y la lancha de salvamento LANGOSTEIRA estuvo recogiendo más restos de la embarcación hundida y batiendo el combustible derramado con sus hélices para dispersarlo.

4. ANÁLISIS

4.1. Mantenimiento e inspecciones

La embarcación había sido propiedad de sus propietarios actuales desde 1997 y durante esos 23 años fue necesario sustituir alguna de las tablas que formaban el casco debido al mal estado. Sin embargo, en los últimos tres años no había sido necesario realizar ninguna reparación de ese tipo.

La embarcación se encontraba en aparente buen estado de conservación. Todos los años sus propietarios la sacaban del agua en el puerto de Cedeira y una vez puesta en seco un carpintero de ribera hacía las reparaciones oportunas.

Posteriormente la embarcación era inspeccionada y aprobada por inspectores de la capitanía de Ferrol. Los últimos reconocimientos en seco, datan de 11/09/2017, 31/08/2018 y 16/09/2019.

4.2. Comunicación de la emergencia

El patrón declaró haber notificado la emergencia mediante el canal 12 de VHF (su canal de trabajo) y mediante llamada selectiva digital; no obstante, ninguna estación costera recibió dicha llamada. SASEMAR tuvo constancia del accidente por la activación de la radiobaliza satelitaria del pesquero. Tampoco consta en la información registrada por el CCS Finisterre ninguna comunicación de la emergencia por parte del pesquero NUEVO CEDEIRA que rescató a los naufragos

La emisora de radio instalada en el buque era Icom IC-M421 y su procedimiento para realizar la llamada selectiva digital consiste en levantar la pantalla de protección y pulsar el botón rojo rotulado como DISTRESS durante 5 segundos hasta oír una señal sonora de confirmación.



Figura 4. Emisora Icom IC-M421.

4.3. Origen de la inundación

En la secuencia de los acontecimientos narrados por los tripulantes en primer lugar se escuchó un fuerte ruido, que no dio lugar a ningún daño aparente. De quince a veinte minutos después, sonó la alarma de sentinas e, inmediatamente, los tripulantes comprobaron que el compartimento del motor estaba lleno de agua.

Dado que la alarma de sentinas se sitúa en la sentina, hay que concluir que la inundación fue muy rápida y que comenzó justo antes de sonar la alarma. En consecuencia, no es posible establecer una relación directa entre el fuerte ruido escuchado a bordo y la inundación.

5. CONCLUSIONES

Al no haberse recuperado la embarcación y sin otra información que las declaraciones de los tripulantes, la CIAIM no ha dispuesto de elementos suficientes para determinar de manera fiable las causas del hundimiento.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.