



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-26/2022

Colisión con una batea y posterior hundimiento del pesquero CACHERIA SEGUNDO en la ría de Aldán (Pontevedra), el 23 de diciembre 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 CACHERIA SEGUNDO



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

Alrededor de las 9:30 horas (hora local) del día 23 de diciembre de 2020, la embarcación de pesca (E/P) CACHERIA SEGUNDO colisionó con una batea cuando regresaba al puerto de Bueu (Pontevedra) con tres tripulantes a bordo tras haber estado faenando. Tras la colisión, el patrón puso rumbo a la cercana playa de Areacova, pero la embarcación se inundó rápidamente por una vía de agua provocada por la colisión, y se hundió antes de llegar a la playa. A su encuentro acudieron varias planeadoras dedicadas a la extracción de navaja, y una de ellas rescató a los tripulantes y los trasladó a tierra. Tres días después, la embarcación fue reflotada y trasladada al varadero de Bueu para su reparación.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 23 de diciembre de 2020. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como “accidente muy grave” y se acordó la apertura de una investigación. Tras el reflotamiento de la embarcación y su puesta en seco para reparar, el accidente se recalificó como “accidente grave”. 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 octubre de 2022 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en febrero de 2023.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	CACHERIA SEGUNDO
Pabellón / registro	España / Santa Eugenia de Ribeira
Identificación	Matrícula 3ª-VILL-1-2-95 MMSI: 224262170
Tipo	Pesquero de pesca local con artes menores
Características principales	Eslora total: 13,00 m Eslora (L): 10,40 m Manga: 3,65 m Arqueo bruto: 12,20 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel VOLVO PENTA modelo TMD 102 A3R, de 44,12 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un particular.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1995 por Astilleros Mauro Silva Carreño en Boiro (A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	3 tripulantes, según Informe de CM Vilagarcía de Arousa de fecha 07/09/2011
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Aldán (Pontevedra) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local. Artes menores con artes de enmalle (miños)
Información relativa a la carga	Artes de pesca y capturas correspondientes a ese día (centollas). Combustible (700 l)
Dotación	Tres tripulantes.
Documentación	El pesquero disponía de los certificados exigibles en vigor, pero el despacho por tiempo estaba caducado desde el 29 de noviembre
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Colisión y posterior hundimiento
Fecha y hora	23 de diciembre de 2020, 09:30 hora local
Localización	42° 17,29'N, 008° 49,47'W
Operaciones del buque	Regresando al puerto tras faenar
Lugar a bordo	Proa
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No
Contaminación	Si
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del NW, fuerza Beaufort 1 (1-3 nudos)
Estado de la mar	Calma
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR, Guardacostas de Galicia
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR MIRACH Buque inspección pesquera (BIP) IRMANS GARCIA NODAL Avión de salvamento (A/S) SASEMAR 102 Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos y aéreos. Comunicación con pesqueros de la zona. Despliegue de barreras anticontaminación y dispersión del combustible
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Contención de la contaminación

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 (Ría de Aldán, Pontevedra)

El día 23 de diciembre de 2020, la E/P CACHERIA SEGUNDO salió a faenar del puerto de Aldán a las 6:00 horas con tres tripulantes a bordo. Tras haber recogido los niños (artes de enmalle) que había largado el día anterior, regresaba de faenar con rumbo al mismo puerto. Aproximadamente a las 9:30 horas la embarcación, que navegaba con piloto automático, colisionó contra la esquina de una de las bateas del polígono de bateas del interior de la ría de Aldán. Tras la colisión, el patrón dio atrás con objeto de desencallar la embarcación de la batea. En este momento advirtió que la embarcación tenía una vía de agua en la proa y se estaba inundando, por lo que decidió poner rumbo hacia la cercana playa de Areacova con el objeto de varar en la playa. Durante el trayecto, el patrón llamó por teléfono a un conocido para que avisara al patrón mayor de la Cofradía de pescadores de Aldán, con el objeto de que éste avisara a las embarcaciones de la zona para que alguna asistiera en su ayuda. No emitió llamada de auxilio por el canal 16 de VHF ni por el DSC. Además, el patrón puso a funcionar las bombas de achique, pero la gran cantidad de agua que entraba rápidamente por la proa provocaron el hundimiento del CACHERIA SEGUNDO antes de poder llegar a la playa.

Tras el hundimiento, una lancha planeadora de la zona, dedicada a la extracción de la navaja, acudió a rescatar a los tripulantes del CACHERIA SEGUNDO, trasladándolos al muelle de Aldán, en donde recibieron asistencia médica. Uno de los marineros requirió hospitalización debido a que presentaba síntomas de hipotermia y magulladuras.

Tras el hundimiento, afloraron restos de gasoil, aceite y agua de sentinas, por lo que se activó el Plan Interior Marítimo para la lucha contra la contaminación por parte de la Autoridad Portuaria. Por parte de SASEMAR se movilizó la E/S SALVAMAR MIRACH y se desvió el A/S SASEMAR 102 hacia la zona del accidente para su inspección aérea; Guardacostas de Galicia movilizó el buque de inspección pesquera IRMÁNS GARCÍA NODAL. Este último dispuso barreras absorbentes, mientras que la E/S SALVAMAR MIRACH realizó tareas de dispersión mecánica del gasóleo. Al día siguiente, apenas se observaban signos de contaminación.

Días después, la empresa ARDENTIA MARINE realizó los trabajos de reflotamiento, que dieron frutos durante el día 26 de diciembre, cuando la embarcación fue puesta a flote entre aguas y trasladada a remolque hasta el varadero del puerto de Bueu en Pontevedra.



Figura 4. Operativo de reflotamiento

4. ANÁLISIS

4.1. Ría de Aldán y polígonos de bateas

La ría de Aldán es una pequeña ría que está situada dentro de la ría de Pontevedra. Está limitada por el cabo Udra al este y la Punta de Couso al oeste. Como se puede observar en la Figura 3, tiene una orientación Norte-Sur, con los polígonos de bateas en la ribera oeste y un canal navegable por el este que comunica el puerto de Aldán, situado al sur, con la Ría de Pontevedra. Cualquier navegación de salida que se realice por el canal tendrá las bateas en la banda de babor. Por el contrario, si la maniobra es de llegada, las bateas estarán por la banda de estribor.

En esta ría, hasta las cercanías del puerto de Aldán, hay espacio suficiente para que los pesqueros como la E/P CACHERIA SEGUNDO naveguen con seguridad dando resguardo suficiente a las bateas.

4.2. Reconocimiento de la embarcación en el varadero

La CIAIM se trasladó al puerto de Bueu para proceder a un reconocimiento visual de la embarcación tras su reflotamiento. El estado de las maderas se observó correcto, sin advertir indicios de pudrición.



Figura 5. CACHERIA SEGUNDO en varadero tras el accidente

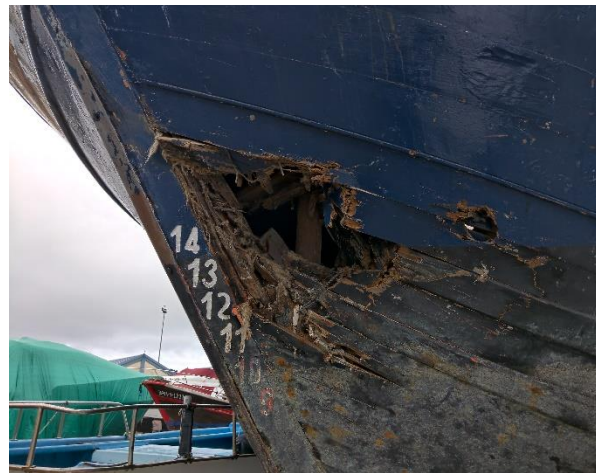


Figura 6. Detalle del impacto en el casco

El impacto estaba localizado en la proa en la banda de babor, cerca de la roda. Por la banda de estribor no se apreciaron impactos. En el interior de la embarcación, en la banda de estribor, las seis cuadernas más a proa y dos palmejares en esa zona resultaron afectados por el impacto.



Figura 7. CACHERIA SEGUNDO en varadero tras el accidente, banda de estribor

4.3. Derrota de la embarcación

La embarcación no disponía de equipo AIS (sistema de identificación automática), y por tanto no existen registros de la derrota de la embarcación durante su navegación por la ría de Aldán hasta la colisión.

De acuerdo con las declaraciones del patrón, la embarcación navegaba con rumbo a puerto con el piloto automático cuando se desvió de su rumbo, cayendo hacia estribor. El patrón trató de desconectar el piloto automático y alterar el rumbo, pero el timón no le respondió. También desembragó el motor principal, pero la arrancada le hizo colisionar, afirmando que no le dio tiempo a dar todo atrás para evitar la colisión.

La colisión se produjo durante la navegación hacia puerto, con la embarcación navegando hacia el sureste, y dejando el polígono bateas en su banda de estribor. Al desviarse la embarcación ligeramente de su rumbo fijado, y caer hacia estribor, el impacto se habría de producir por esa misma banda, o en su defecto en la crujía. Pero, al presentarse el impacto en la banda de babor, se deduce que la embarcación debió haberse metido completamente dentro del polígono de bateas, o al menos, lo suficiente como para colisionar con una de las bateas más externas por su cara norte, o arista noroeste. El patrón afirma que desconoce exactamente en dónde se produjo el impacto, pero señaló una zona cercana a la playa de Areacova. En la siguiente imagen se indican posibles puntos donde éste pudo haberse producido, puesto que el rumbo tomado con posterioridad al accidente, y para tratar de salvar la embarcación, no fue hacia el puerto de Aldán, sino hacia la playa de Areacova, con lo que se descartan las bateas situadas más al sur.



Figura 8. Zona del accidente

De acuerdo con el relato del suceso, la embarcación se desvió de su trayectoria cayendo a estribor. Se descarta que la embarcación se desviara por las condiciones meteorológicas y marítimas, que eran de práctica calma. También se descarta cualquier problema del sistema de gobierno, dado que instantes después de la colisión, el timón respondió normalmente y el patrón pudo maniobrar y poner rumbo hacia la playa de Areacova con intención de varar la embarcación en la arena. Por tanto, probablemente la embarcación colisionó con la batea por una de las dos causas siguientes:

- o bien la embarcación llevaba rumbo de colisión contra la batea, lo que no fue advertido por el patrón hasta que la colisión fue inevitable,
- o bien la embarcación se desvió por un mal funcionamiento del piloto automático. Esto no se ha podido comprobar dado que dicho equipo quedó inoperativo al hundirse la embarcación.

En cualquiera de los dos casos, si el patrón hubiera mantenido una vigilancia eficaz de la navegación en todo momento, habría evitado la colisión. En el primer caso, es evidente que habría comprobado que iba a rumbo de colisión contra la batea. En el segundo caso, suponiendo que navegaba dando resguardo suficiente a las bateas como para prever una contingencia, habría dispuesto de tiempo suficiente para maniobrar al notar una desviación del rumbo.

5. CONCLUSIONES

La embarcación CACHERIA SEGUNDO colisionó contra una batea dentro de la ría de Aldán por falta de vigilancia eficaz de la navegación en todo momento, con la circunstancia de navegar con el piloto automático conectado en una zona interior de la ría, cercana al puerto y con obstáculos a su alrededor.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al patrón del CACHERIA SEGUNDO:

- 1) Que mantenga la vigilancia durante sus navegaciones en todo momento, y en especial navegando entre bateas. Cuando tenga que navegar entre bateas, que reduzca la velocidad de modo que una posible colisión no tenga consecuencias graves.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesca de deben extremar la vigilancia en el puente en las aproximaciones a puerto.

Las colisiones de embarcaciones de pesca, tanto de planeo como de desplazamiento, así como de embarcaciones de recreo contra las bateas en las Rías Gallegas se han convertido en algo común, pero en este caso las consecuencias han sido materialmente graves. Se hace necesario concienciar, tanto a los patrones de pesca como a los Clubes Náuticos de la zona, de los riesgos asociados a una falta de vigilancia eficaz, así como a una velocidad excesiva de las embarcaciones cuando navegan por el interior de los polígonos de bateas.