



INFORME CIAIM-05/2015

Pérdida de gobierno y embarrancada del pesquero ELENITA DOS en la zona del Castro de Baroña (A Coruña), el 14 de enero de 2015

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.



Figura 1. E/P ELENITA DOS



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 14 de enero de 2015 la E/P¹ ELENITA DOS embarrancó cerca del Castro de Baroña, en la Ría de Muros y Noia (A Coruña) debido a una pérdida de gobierno por la parada de su motor propulsor. Sus tres tripulantes fueron rescatados ilesos por la E/P LA CHAINZA. El pesquero se hundió.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 14 de enero de 2015. 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 18 de febrero de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2015.

* * *

¹ Embarcación de pesca.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque / embarcación

Nombre	ELENITA DOS
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de Noia (A Coruña): 3 ^a -7-5-94 Número de Identificación de Buque: 104841
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 10,70 m • Manga: 3,50 m • Arqueo bruto: 6,96 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel de 17,65 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un empresario individual.
Pormenores de construcción	Construida el año 1994 en Astilleros Iglesias Carracedo, S.L. en Rianxo (A Coruña), España.
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes: Patrón de pesca local y marinero.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista a Porto do Son (A Coruña).
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Aparejos
Dotación	Tres tripulantes: Patrón-motorista simultáneo, y dos marineros. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Pérdida de gobierno/ embarrancada
Fecha y hora	14 de enero de 2015, 05:15 hora local
Localización	42° 42,08' N; 009° 01,84' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia caladero.
Lugar a bordo	Eje de la hélice

INFORME CIAIM-05/2015

Pérdida de gobierno y embarrancada del pesquero ELENITA DOS en la zona del Castro de Baroña (A Coruña), el 14 de enero de 2015

Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Mancha de combustible alrededor de los restos de la embarcación, sin indicación de su extensión
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 4 (11 a 16 nudos) del W
Estado de la mar	Marejada y mar de fondo del W de altura de ola significativa de aproximadamente 4.0 m
Visibilidad	Buena
Marea	Próxima a la estoa de la bajamar de ese día con un nivel de agua respecto a la bajamar escorada de aproximadamente 1.40 m

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

Organismos intervinientes	<ul style="list-style-type: none"> • SASEMAR • Emergencias 112 (Junta de Galicia) • Guardacostas de Galicia
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • H/S² PESCA I • H/S HELIMER 215 • E/S³ SALVAMAR REGULUS • B/S⁴ IRMANS GARCIA NODAL • Ambulancias • Pesqueros de la zona
Rapidez de la intervención	Inmediata tras recibir el <i>mayday</i> del pesquero
Medidas adoptadas	Movilización de helicóptero y embarcaciones. Comunicación con barcos de la zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos. Recuperación de la radiobaliza

² Helicóptero de salvamento

³ Embarcación de salvamento

⁴ Buque de salvamento

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.

El día 14 de enero de 2015, la E/P ELENITA DOS salió del puerto de Porto do Son (A Coruña) alrededor de las 4:30 horas, con sus tres tripulantes a bordo. Al cabo de una media hora de navegación los tripulantes escucharon un ruido raro en el motor, como si el motor se trabara hasta que finalmente se paró. Intentaron volver a arrancar el motor, sin conseguirlo. Instantes después oyeron un fuerte golpe en el costado, miraron en la bodega y se percataron de que esta estaba llena de agua. La embarcación quedó a la deriva, mientras se golpeaba contra las rocas en un bajo situado aproximadamente a 500 m de la costa.

Los dos marineros echaron la balsa al agua mientras que el patrón emitió el mensaje de alarma por el canal 16 de VHF. Los tres tripulantes embarcaron en la balsa salvavidas con los chalecos salvavidas puestos y lanzaron bengalas para solicitar auxilio. Según las declaraciones, un barco de cerco pasó cerca de ellos sin prestarles ayuda.

A las 05:15 horas, el CCS⁵ Finisterre escuchó en el canal 16 de VHF la emisión de *mayday* de una embarcación que se estaba hundiendo en las proximidades del Castro de Baroña.

A las 05:18 horas, el CCS Finisterre realizó llamadas a las embarcaciones próximas al Castro de Baroña. Se movilizó al H/S PESCA I y a la E/S SALVAMAR REGULUS, y se emitió una llamada de emergencia. Se movilizó a Protección Civil de Porto do Son por tierra y a la embarcación auxiliar del B/S IRMANS GARCIA NODAL. Se alertó al H/S HELIMER 215 para dar relevo al H/S PESCA I

A las 05:39 horas, la E/P LA CHAINZA informó que se encontraba en la zona y que se dirigía hacia la balsa salvavidas en la que se encontraban los naufragos. A las 05:40 horas, la E/P LA CHAINZA informó que tenían a los 3 tripulantes a bordo aparentemente en buenas condiciones y que procedían al puerto de Porto do Son.



Figura 3. Restos de la E/P ELENITA DOS

A las 06:17 horas, el H/S PESCA I, informó que estaba en la vertical del hundimiento de la E/P ELENITA DOS, en la posición 42° 42,08' N, 009° 01,84' W. En la zona había restos del naufragio y manchas de combustible, que se dispersaron de forma natural.

La radiobaliza se activó y su señal satelitaria fue recibida en el CNCS⁶. Derivó hasta llegar a la costa, y fue recuperada por Protección Civil.

⁵ Centro de Coordinación de Salvamento.

⁶ Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, en Madrid.

4. ANÁLISIS

La parada del motor de la E/P ELENITA DOS se produjo en una zona de rompientes, por lo que el margen de maniobra para evitar la embarrancada quedó reducido. Tras el impacto contra las rocas se produjo una vía de agua. Al ser la embarcación de madera y no tener mamparos estancos el agua se propagó rápidamente de un compartimento a otro. Los sucesivos impactos del pesquero contra las rocas hicieron que esta quedase destrozada. Algunos de sus restos se aprecian en la figura 3.

Al haberse recuperado solo algunos restos de la embarcación no se puede concluir con total certeza el motivo de la parada del motor, aunque según las declaraciones esta se produjo al haberse quedado un aparejo enredado en la hélice. En estas zonas rocosas cercanas a la costa es muy corriente la presencia de aparejos, por lo que no se descarta la posibilidad de encontrar redes a la deriva.

4.1. Solicitud de ayuda.

Hay que destacar la importancia de hacer uso de la LSD⁷ para emitir mensajes de alarma. En situaciones de emergencia donde el tiempo apremia, el hacer uso de la LSD, permite que la posición de la embarcación pueda ser recibida de una manera exacta por los equipos de rescate. En este caso, el patrón avisó de la emergencia a través del canal 16 de VHF. Este mensaje fue oído a las 5:15 horas por el CCS FINISTERRE. En un primer momento en este CCS se escuchó un mensaje de socorro con voz entrecortada, sin indicar la posición de la embarcación. Tras consultar las grabaciones de las conversaciones identificaron la zona en la que había ocurrido el accidente. El uso de la LSD garantiza que los servicios de emergencia reciben la posición del accidente.

La embarcación no disponía de un dispositivo cortacabos para librar las hélices de cabos o aparejos enganchados. Estos sistemas, si bien no son efectivos siempre, en muchas ocasiones pueden evitar que un cabo o resto de red a la deriva bloqueen el eje propulsor.

5. CONCLUSIONES

La E/P ELENITA DOS embarrancó como consecuencia de la parada del motor propulsor posiblemente al enredarse un cabo en la hélice, navegando cerca de los bajos.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad

⁷ Llamada selectiva digital

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones deberían ser conscientes de que la Llamada Selectiva Digital es el medio más seguro para transmitir la posición de la embarcación al realizar una alerta de socorro.

Cuando se faena cerca de la costa es conveniente estar preparados para fondear rápidamente, si el viento y el oleaje lo permiten, en caso de quedar la embarcación sin gobierno antes de realizar cualquier otra acción, ante el riesgo de embarrancar.

En las embarcaciones de pesca que faenan cerca de la costa es conveniente la instalación de un dispositivo cortacabos junto a la hélice y asegurar el correcto montaje del guardacabos, en caso de llevarlo, para reducir la posibilidad del bloqueo del eje propulsor.

* * *