



INFORME CIAIM-10/2014

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el artículo 265 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobada 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.

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.



Figura 1. Buque pesquero NUEVO MUGARDOS



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

El día 25 de noviembre de 2013, a las 21:26 horas, el B/P¹ NUEVO MUGARDOS embarrancó a la entrada de la Ría de A Coruña, en una zona conocida como *Punta Herminia*, cuando se disponía a entrar en el puerto pesquero de A Coruña procedente del caladero de Gran Sol, distante unos dos días de navegación. La embarrancada ocasionó una vía de agua en uno de los tanques de combustible de doble fondo situados a proa que pudo ser sellada más tarde, a su llegada a puerto. La E/S² MIRFAK desembarrancó y remolcó el buque hasta el puerto pesquero. Los tripulantes desembarcaron a la llegada a puerto sin sufrir daños.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 26 de noviembre de 2013. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como “accidente 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 mismo día 26 de noviembre. El presente informe fue aprobado por la CIAIM en su reunión de 12 de marzo de 2014 y publicado en mayo de 2014.

* * *

¹ B/P: Buque de pesca

² E/S: Embarcación de salvamento

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del buque

Nombre	NUEVO MUGARDOS
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de A Coruña 3ª-CO-2-3-04 NIB - 268361
Tipo	Pesquero de arrastre de fondo en zonas CIEM Vb, VI, VII y VIII a,b,d,e.
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 37 m • Manga 8,70 m • Arqueo bruto 392 GT • Material de casco: acero • Propulsión: motor diésel 502,95 kW
Propiedad y gestión	El buque es propiedad de PESQUERA ARCADE S.L.
Pormenores de construcción	Construida el año 2004 en los Astilleros de Armón Burela S.A. España
Dotación mínima de seguridad	8 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida de A Coruña y llegada al Puerto de A Coruña procedente de Gran Sol
Tipo de viaje	Pesca de altura
Información relativa a la carga	Arrastrero de fondo. Pesca dirigida a la cigala
Dotación	Trece tripulantes. Disponían de los títulos y certificados de especialidad exigibles en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de accidente o incidente	Embarrancada
Fecha y hora	25 de noviembre de 2013, 21:26 hora local
Localización	043° 23,369'N; 008° 23,977'W
Operaciones del buque y tramo del viaje	En navegación hacia el puerto base
Lugar a bordo	En varias zonas del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Daños estructurales y grietas en el tanque alto de combustible de proa estribor (cuaderna nº50), golpes y

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

	abolladuras en diversas zonas del casco bajo la flotación, quilla, hélice, timón y tobera de la hélice.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	Vertido al mar de una cantidad indeterminada de combustible procedente del tanque agrietado
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	ENE fuerza Beaufort 5-6 (17 a 27 nudos)
Estado de la mar	Fuerte marejada a mar gruesa, y mar de fondo del NW de 1 m de altura significativa de oleaje
Visibilidad	Buena

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

Organismos intervinientes	SASEMAR, Xunta de Galicia
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • H/S³ HELIMER 209 • E/S SALVAMAR MIRFAK • B/S⁴ SAR GAVIA • H/S PESCA DOS • Remolcador DAVID
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos y aéreos.
Resultados obtenidos	Desembarrancado y posterior remolque del pesquero hasta el puerto de La Palloza (A Coruña).

* * *

³ H/S: Helicóptero de salvamento

⁴ B/S: Buque de salvamento

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

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.

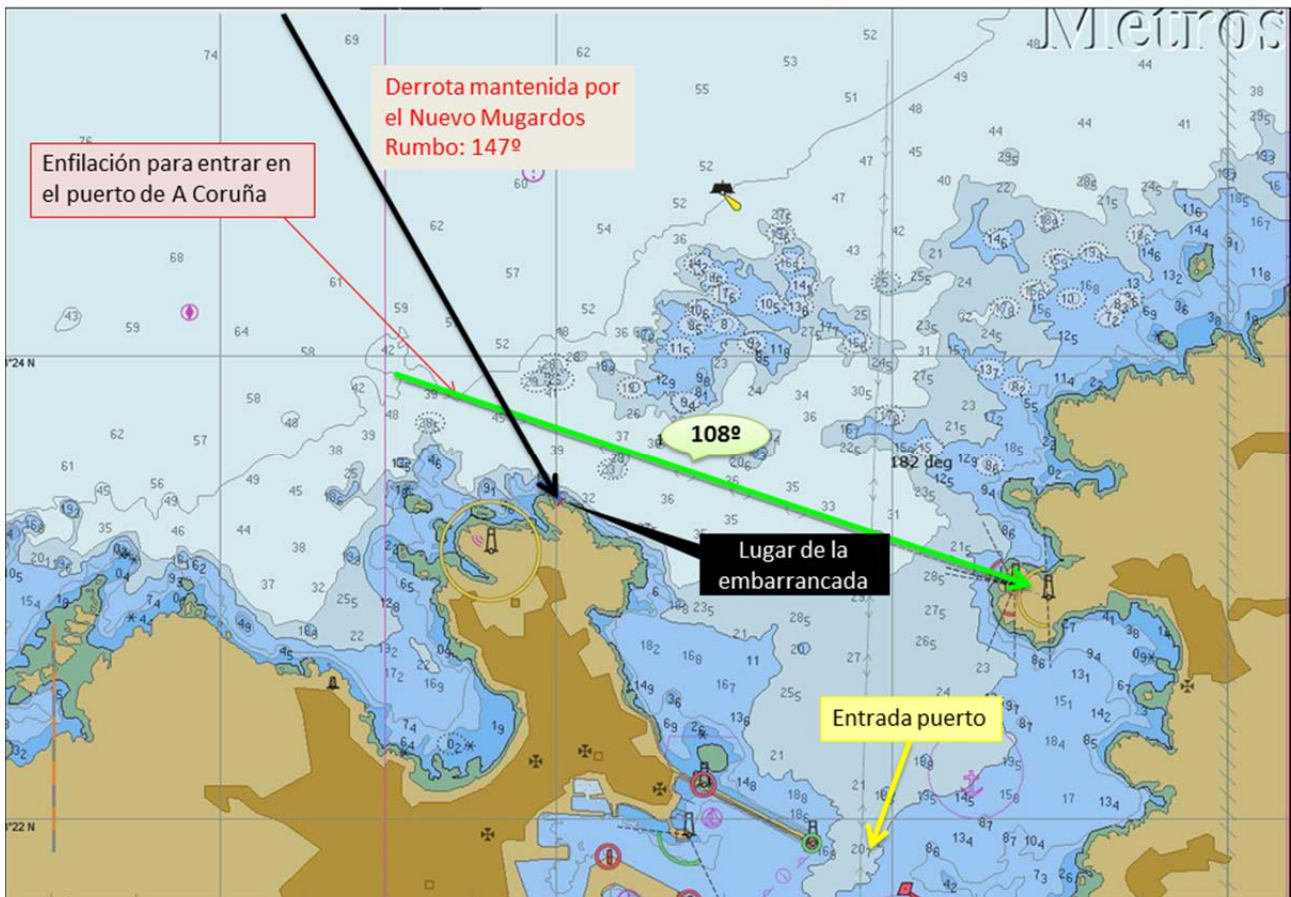


Figura 3. Localización de la embarrancada

El día 25 de noviembre de 2013 alrededor de las 21:00 horas, el B/P NUEVO MUGARDOS, se hallaba a unas tres millas de distancia de la enfilación de entrada al puerto de A Coruña. Procedía del caladero de Gran Sol y navegaba a una velocidad de ocho nudos, con un rumbo verdadero 147°.

En el puente se hallaba el patrón, con más de tres años de experiencia al mando del buque realizando campañas de pesca en ese caladero.

Minutos antes, faltando ocho millas para llegar al puerto de A Coruña, el patrón había establecido contacto por radio con el Centro de Control de Tráfico Marítimo de A Coruña, para comunicar los datos de arribada.

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

El jefe de máquinas se hallaba efectuando un reconocimiento de la máquina, mientras que el resto de la tripulación se hallaba ocupada en los preparativos para efectuar la descarga del pescado al llegar a puerto.

A las 21:26 horas, según declaraciones del patrón, el pesquero navegaba con el piloto automático cuando, al hallarse próximo a la Torre de Hércules y tratar de tomar la enfilación hacia la entrada al puerto de A Coruña, comprobó que el timón no respondía al accionar el *tiller*.⁵ En ese momento, el patrón respondió quitando toda la máquina y poniendo el piloto en manual, pero el timón seguía sin responder. Por medio de una pitada, avisó al jefe de máquinas para que acudiese al puente, pero antes de que éste llegase, el pesquero embarrancaba en Punta Herminia.

El patrón del B/P NUEVO MUGARDOS informó por VHF al CCS⁶ de A Coruña de lo ocurrido y pidió remolque.

A las 21:29 horas, el CCS desvió a la zona a los pesqueros VIRGEN SEGUNDA y PICO SACRO, por hallarse más próximos al lugar, los cuales informaron de que no podían acercarse debido al mal tiempo y al riesgo de embarrancada.

A las 21:30 horas, el CCS movilizó al H/S HELIMER 209, a la E/S SALVAMAR MIRFAK y al B/S SAR GAVIA, para proceder a socorrer al pesquero embarrancado.

A las 21:50 horas, se movilizó a través del servicio 112 de la Xunta de Galicia, al H/S PESCA DOS. Poco después se movilizó al remolcador de puerto DAVID.

A las 22:00 horas, la E/S SALVAMAR MIRFAK, comenzaba a tirar del B/P NUEVO MUGARDOS, para intentar desembarrancarlo.

A las 22:24 horas, la E/S SALVAMAR MIRFAK lograba desembarrancar el pesquero.

A las 22:36 horas, entre la E/S SALVAMAR MIRFAK y el remolcador de puerto DAVID, comenzaban a remolcar el pesquero hacia puerto. El B/S SAR GAVIA acompañaba al pesquero, mientras que el H/S PESCA DOS supervisaba la zona. El pesquero tenía propulsión pero no gobierno.

A las 00:00 horas del día 26, el NUEVO MUGARDOS quedó atracado en el muelle de la Palloza del puerto de A Coruña, rodeado de barreras anticontaminación para contener posibles derrames de combustible. Después de ser inspeccionadas bodega y máquina, no se observaron vías de agua a bordo.

4. ANÁLISIS

4.1. Sistema de gobierno

Tras el accidente el buque fue subido a varadero para su reparación. Las inspecciones realizadas por la Capitanía Marítima de A Coruña ponen de manifiesto daños en la tobera de la hélice, en el pinzote del timón y en el *flap* de popa del timón. Según este informe, la tobera no estaba

⁵ Tiller: Instrumento que a modo de pequeña palanca sirve para accionar el timón.

⁶ CCS: Centro de Coordinación de Salvamento, de SASEMAR

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

deformada, el timón se encontraba girado, y el flap del timón estaba deformado. Antes de poner a flote el buque se puso el timón a la vía y se cortó la zona del flap deformada (ver figura 4).

Estos daños son atribuibles a la embarrancada, y el hecho de que no se hubiesen encontrado durante la reparación otras averías en el sistema de gobierno indica que con gran probabilidad el sistema de gobierno estaba operativo antes del accidente. Por tanto no parece probable una avería en este sistema que dejase sin gobierno al buque antes de la embarrancada.

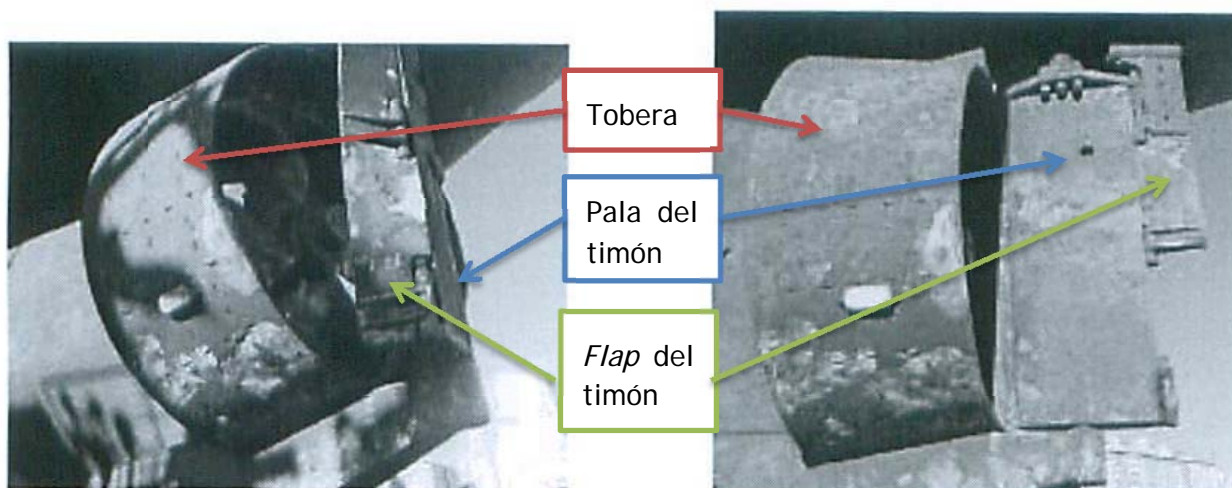


Figura 4. Tobera y timón, antes (izquierda) y después (derecha) de la reparación. (fuente: informe de la Capitanía Marítima en A Coruña)

4.2. Análisis de la derrota del buque

Del análisis de los datos facilitados por el sistema AIS⁷ que incorpora el pesquero se desprende que, momentos antes del accidente, el patrón al mando no llevó a cabo ninguna acción para tratar de evitar que el pesquero terminara embarrancando (ver figura 5).

Estos datos muestran que, por motivos que no han podido determinarse, el patrón, momentos antes del accidente, no modificó la velocidad del pesquero ni llevó a cabo ninguna otra acción para evitar la embarrancada del pesquero en Punta Herminia.

Analizados los datos del sistema AIS de los últimos 30 minutos anteriores al accidente, la embarcación de pesca no presentó ningún problema para mantener constantes, por medio del piloto automático, los parámetros establecidos de navegación, esto es, un rumbo verdadero del 147° y una velocidad promedio en torno a 8 nudos. Esto refuerza la hipótesis anterior de que el sistema de gobierno funcionaba correctamente.

⁷ Sistema de Identificación Automática

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.



Figura 5. Representación de los datos aportados por el sistema AIS

Por otro lado, las condiciones meteorológicas adversas y la cercanía de la costa hacían aconsejable adoptar ciertas medidas de seguridad, tales como por ejemplo: comprobar el sistema de gobierno en modo manual, comprobar el correcto funcionamiento de los mandos del motor propulsor, o comprobar el radar y sus alarmas.

Por todo ello existen razonables indicios para pensar que, momentos antes del accidente, no se siguieron las disposiciones del STCW-F⁸, Capítulo IV (Guardias), Regla 1 (Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros) en cuestiones básicas para establecer una correcta vigilancia y guardia de la navegación, tales como la comprobación frecuente del rumbo, la situación y la velocidad (párrafo 4.3.2) o el mantenimiento de una vigilancia adecuada, que se ajuste a lo dispuesto en la Regla 5 del RIPA⁹ (párrafo 4.6.1)

⁸ Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros. Publicado en el BOE 65 de fecha 16 de marzo de 2012

⁹ Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1972

Embarrancada del pesquero NUEVO MUGARDOS a la entrada de la Ría de A Coruña, el 25 de noviembre de 2013.

5. CONCLUSIONES

De lo anterior se concluye que la embarrancada del B/P NUEVO MUGARDOS fue consecuencia de la falta de vigilancia eficaz de la navegación por parte de su patrón durante el acercamiento al puerto de A Coruña. No se han podido determinar con certeza los factores que provocaron dicha falta de vigilancia.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

1. Queda de manifiesto la importancia de mantener en todo momento una vigilancia eficaz de la navegación así como las graves consecuencias que su incumplimiento puede llegar a ocasionar.
2. En relación con lo anterior, la aproximación a la costa gobernando el buque con el piloto automático supone un riesgo que puede tener graves consecuencias.

* * *