

Informe técnico S-13/2011

Investigación del hundimiento de la embarcación de pesca NUEVO DORADO junto al dique norte del Puerto de San Cibrao (Lugo), el día 5 de julio de 2010.

ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por la Disposición Adicional Vigésimo Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos graves y muy graves para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna y la elaboración de los informes técnicos no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la conducción de la investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y la prevención de estos en el futuro.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.



EL ACCIDENTE

**Figura I.** Lugar del hundimiento

La embarcación de pesca NUEVO DORADO se dedicaba a la pesca artesanal con artes menores, con base en el puerto de Morás (Lugo).

El día 5 de julio de 2010, aproximadamente a las 08:20 horas (hora local), el NUEVO DORADO salió a pescar con dos tripulantes, provisto de nasas para la captura del pulpo. Ese día se abría la veda para la captura del pulpo en el litoral gallego.

Al llegar a la zona donde tenían previsto faenar, entre el cabo Morás y los bloques de hormigón del dique norte del puerto de San Cibrao, iniciaron la maniobra de largado de las nasas. En la zona había marejada y mar de fondo del NW con una altura del oleaje de 1,5 m. Durante esta maniobra era usual embragar y desembragar para

poner el motor en marcha avante, atrás o punto muerto, siempre con el motor en marcha.

Debido a que, transcurrido cierto tiempo, el oleaje había arrastrado peligrosamente la embarcación al mencionado dique, el patrón decidió alejarse de la zona. Al ir a embragar el motor para dar marcha avante, comprobó que el embrague no respondía. El patrón intentó repetidas veces operar sobre la palanca de accionamiento sin obtener resultado.

Debido a la proximidad al dique, no hubo espacio suficiente para lanzar y afirmar el ancla en el fondo e impedir así la deriva de la embarcación hacia los bloques de hormigón. Por ello, el patrón contactó por VHF con el pesquero JOSE BENITO que se encontraba faenando por la zona para que acudiese en su auxilio. Acto seguido los dos tripulantes se pusieron los chalecos salvavidas y saltaron al mar. Instantes después la embarcación golpeó contra los bloques de hormigón del dique.

Los dos tripulantes nadaron mar adentro alejándose de la zona de rompientes. Una vez que se hubieron alejado a una distancia prudencial, observaron como el NUEVO DORADO impactaba contra los bloques de hormigón del dique, hasta que finalmente se rompió el casco, originándose una vía de agua y hundiéndose allí mismo.

Tras permanecer unos minutos en el agua, alrededor de las 09:00 horas (hora local) el pesquero JOSE BENITO rescató a los naufragos y los trasladó al puerto de Morás.

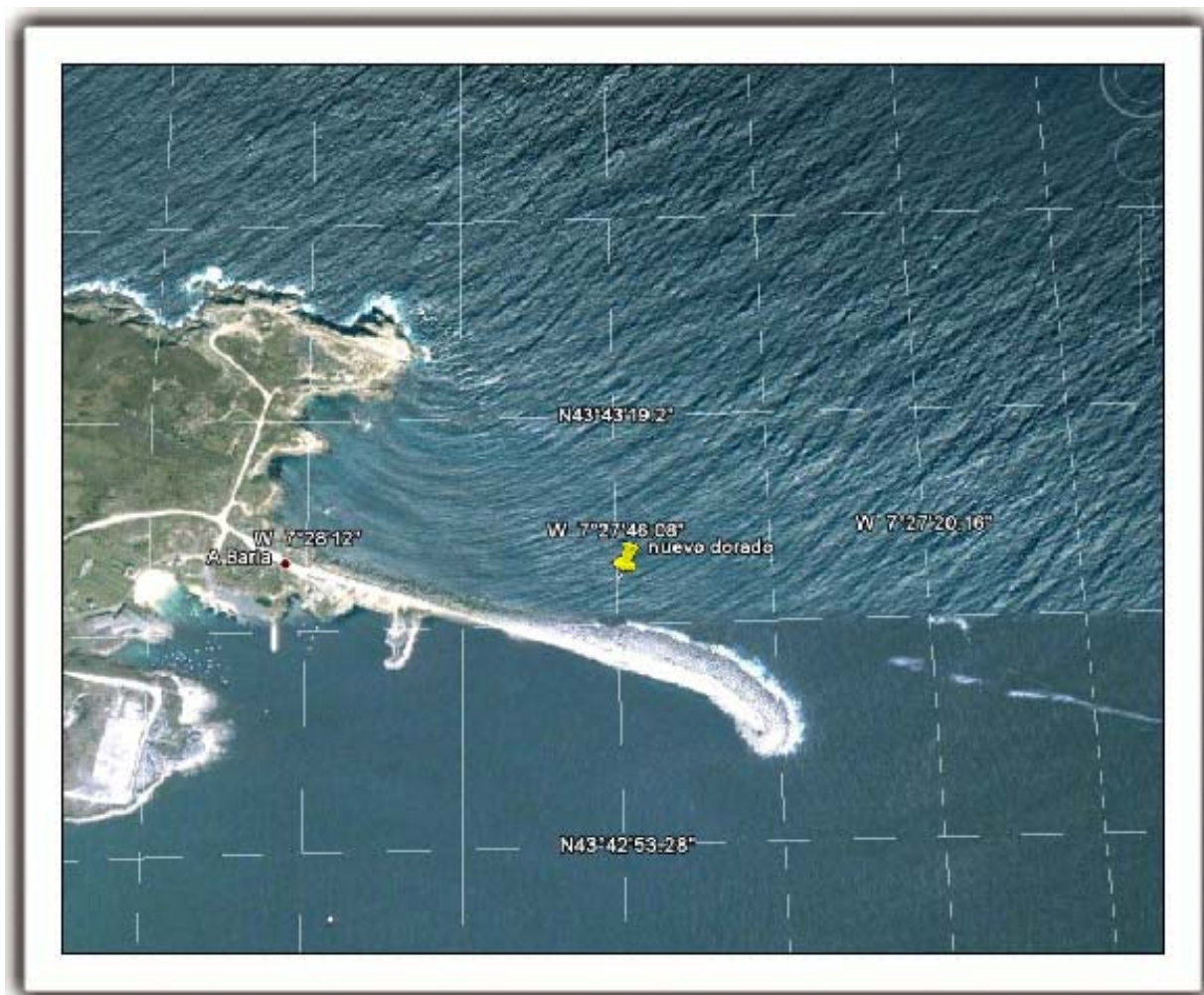


Figura 2. Vista aérea del dique norte del puerto de San Cibrao (foto de Google Earth)

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL



Figura 3. Pesquero NUEVO DORADO (imagen de archivo)

El buque

La embarcación de pesca NUEVO DORADO se dedicaba a la pesca artesanal, su casco era de madera y había sido construida en los astilleros Abuín de Rianxo en 1975. Sus dimensiones principales eran: 13 m de eslora total, 3,7 m de manga, 1,5 m de puntal y 11,96 GT de arqueo bruto.

Disponía de un motor diesel marca "Chrysler" modelo B-26-M de 128 CV a 1800 rpm. Así mismo llevaba acoplado al motor un inversor-reductor marca "Borg Warner" con una relación de reducción 3:1. Ambos equipos eran los originales, llevando en servicio desde la construcción del pesquero en 1975.

En el momento del accidente todos los certificados del buque estaban en vigor y disponía de licencia de pesca para operar en el Caladero Nacional del Cantábrico NW. Con fecha 28 de junio de 2010, la embarcación de pesca había pasado el reconocimiento en seco satisfactoriamente.

El equipo inversor-reductor

El inversor-reductor es el equipo encargado de invertir el sentido de giro de la hélice y de desconectar el eje propulsor del motor.

El modelo de inversor-reductor instalado en el NUEVO DORADO dejó de fabricarse hace años. Según declaró el patrón, el mismo equipo había sufrido dos años antes del accidente una avería que ocasionó la rotura de un rodamiento de agujas en su interior.

La tripulación

La tripulación del NUEVO DORADO la conformaban dos personas, un patrón y un mecánico, ambos con titulación y formación suficientes para el desempeño de sus funciones.

Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas en el momento y lugar del accidente eran de viento del nordeste de fuerza 3-4, marejada con mar de fondo de 1,5 metros del NW, y visibilidad regular por bruma.

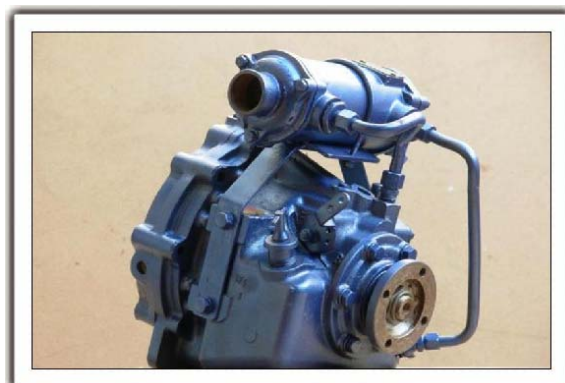


Figura 4. Aspecto del inversor-reductor Warner

* * *



CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

La Comisión ha concluido que el accidente fue consecuencia de una avería puntual en el equipo inversor-reductor que equipaba la embarcación, imposible de prever.

Como consecuencia, la Comisión recomienda a los patrones de embarcaciones pesqueras que extremen las precauciones en las operaciones de pesca próximas a la costa.

* * *