



## Informe técnico S-37/2013

# Embarrancada de la embarcación de pesca NERGA A en la isla Lobeira Grande (A Coruña), el 1 de abril de 2013

### 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. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos 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 accidentes graves y 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.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

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.



## DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

### Cronología de los hechos

El día 1 de abril de 2013, a las 17:00 horas, la embarcación de pesca (E/P) NERGA A, partió del puerto de Corcubión (A Coruña), con su tripulación a bordo, consistente en un patrón y un marinero.

A las 18:30 horas comenzaron a largar una segunda tanda de trasmallos al SW de la isla de la Lobeira Grande (A Coruña). El patrón estaba en el puente, mientras que el marinero en la popa vigilaba el largado del aparejo. Quince minutos más tarde, al comenzar a llover, el marinero fue al puente a ponerse la ropa de agua. Mientras se la estaba poniendo, notaron que el motor propulsor se paraba y observaron que el aparejo se había

enredado en la hélice.

El patrón intentó zafar la red de la hélice, primero invirtiendo su sentido de giro y posteriormente por medios manuales, accediendo a la misma desde una estructura a popa que poseía la embarcación (Figura 2).

A las 19:00 horas se produjo el embarrancamiento de la E/P NERGA A, al haber quedado a la deriva y ser arrastrada por el viento y el mar.

Los dos tripulantes provistos de los chalecos salvavidas se lanzaron al agua y llegaron hasta la isla de la Lobeira Grande sin sufrir daños. El patrón llamó con su teléfono móvil a su familia para informarles de lo sucedido. Posteriormente los tripulantes fueron recogidos por otro pesquero.

En los días siguientes se intentó sin éxito recuperar la embarcación.



Figura 2. Detalle de la estructura a popa de la em-

\* \* \*



## DATOS OBJETIVOS



Figura 3. E/P NERGA A

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre de la embarcación	NERGA A
País de bandera	ESPAÑA
Tipo	Pesquero de artes menores
Lugar de construcción	Sanxenxo ( Pontevedra)
Astillero	Hermanos Martínez Lorenzo S.L.
País de construcción	España
Año de construcción	1999
Propiedad y gestión	En el momento del accidente la embarcación era propiedad de 4 empresarios individuales, y había sido fletada por la sociedad civil, VICTOR TRABA Y OTRO, S.C.
Matrícula	3ª-VI-4-5-99
Puerto de matrícula	Cangas
Material del casco	P.R.F.V.
Eslora total (m)	7,75
Manga (m)	2,57
Puntal (m)	1,12
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	4,03
Arqueo bruto (GT)	3,14
Propulsión	Motor diésel con hélice convencional
Potencia máxima	22,06 kW
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes



Tabla 2. Pormenores del viaje

Puerto de salida / escala / Llegada	Salida y llegada a Corcubión (A Coruña), sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Carga	Sin pesca
Dotación	Dos personas (un patrón -mecánico simultaneo y un marinero)

Tabla 3. Información relativa al accidente marítimo

Tipo de accidente	Embarrancada con pérdida de la embarcación	
Clasificación	Muy grave	
Fecha	1 de Abril de 2013	
Hora	19:00	
Localización del accidente	42° 52,68' N; 009° 11,2' W	
Entorno exterior	Viento	SW, con velocidad media de 15 a 16 nudos (fuerza 4 Beaufort)
	Estado de la mar	Marejada a fuerte marejada con altura significativa de ola 1,25 m. Mar de fondo del W de altura significativa de oleaje cercana a 3 m.
	Visibilidad	Buena
Entorno interior	No aplicable	
Operación de la embarcación	Largado del trasmallo	
Lugar a bordo	Eje de la hélice	
Factores humanos	Descuido en la vigilancia de la maniobra de largado	
Consecuencias	Embarrancada de la embarcación al quedar sin propulsión.	

Tabla 4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia

Organismos intervinientes	No hubo intervención por parte de las autoridades en tierra
Medios utilizados	No aplicable
Resultados obtenidos	No aplicable

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

En el accidente de la E/P NERGA A concurrieron varias circunstancias que hicieron que este se produjera:

1.- Condiciones meteorológicas adversas (viento de fuerza 4, marejada y mar de fondo) que hicieron derivar la embarcación hacia tierra.

2.- Proximidad del pesquero a tierra. Este hecho hizo que disminuyera el tiempo disponible para que la tripulación pudiera hacer frente a cualquier eventualidad.

Una vez que se paró el motor al enredarse las redes en la hélice y quedar la embarcación a la deriva fue cuestión de minutos que embarrancaran en las rocas.

3.- Abandono puntual de la maniobra de largado de la red por el marinero que la estaba llevando a cabo, posiblemente derivado de un exceso de confianza o de falta de experiencia y/o preparación.

El largado de los trasmallos se realizaba desde la popa de la embarcación, donde un marinero vigilaba la maniobra, permitiendo que la red se fuera largando por encima de la regala de una forma ordenada y paulatina, evitando posibles enredos.

Al comenzar a llover, el marinero abandonó la popa para equiparse con la ropa de agua que se encontraba en el puente. En este momento una parte del trasmallo se enredó posiblemente sobre sí mismo y cayó al agua con un cierto peso, permitiendo que se enredara en la hélice.

Se señala también que el uso del teléfono personal para pedir ayuda en vez de los canales establecidos de VHF, aunque no tuviera relevancia en el desenlace de este accidente, es un procedimiento inadecuado que podría, en otras circunstancias, generar retrasos en la asistencia y daños adicionales.

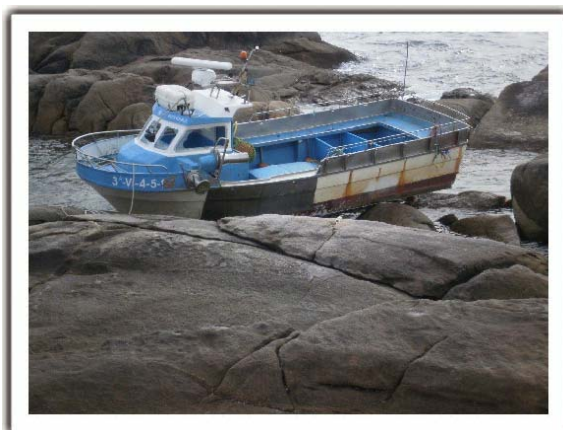


Figura 4. E/P NERGA A, tras su embarrancada

\* \* \*



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Como consecuencia del estudio de la embarrancada de la E/P NERGA A la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos no formula recomendaciones de seguridad.

\* \* \*