



INFORME CIAIM-07/2015

Vuelco del pesquero MANUEL a 400 metros de la playa de Esteiro (Lugo), el 30 de noviembre de 2014

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 MANUEL



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

En la tarde del día 30 de noviembre de 2014 la embarcación de pesca (E/P) MANUEL volcó frente a la playa de Esteiro (Lugo) mientras largaba los aparejos de pesca, como consecuencia del oleaje que rompió en la cubierta del pesquero. Los dos tripulantes pudieron llegar a nado a la playa. El pesquero fue recuperado pero debido a la magnitud de los daños que presentaba se decidió no repararlo y fue desguazado.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 1 de diciembre de 2014. 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 marzo de 2015 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en julio de 2015.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	MANUEL
Pabellón / registro	España. Puerto de registro Portonovo-Sanxenxo (Pontevedra)
Identificación	Matrícula 3ª-VI-1-1992 Número de Identificación de Buque en el registro español: 25710
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 8,50 m • Manga: 2,60 m • Arqueo bruto: 3,66 GT • Material de casco: P.R.F.V • Propulsión: motor diésel 14,71 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de uno de sus tripulantes y de su esposa.
Pormenores de construcción	Construida el año 1992 en Astilleros y Talleres Ferrolanos, S.A. en Ferrol (A Coruña).
Dotación mínima de seguridad	Para navegaciones inferiores a 16 horas 3 tripulantes: Patrón, mecánico y marinero. En los requisitos o condiciones especiales, se refleja que si las atribuciones de los títulos profesionales del patrón lo permiten, éste podrá simultanear el mando y la jefatura de máquinas del buque, en cuyo caso la presente tripulación mínima se podrá reducir en un mecánico.

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / escala / llegada	Salida y llegada prevista a Ribadeo (Lugo), sin escalas
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Sin capturas ni aparejos. En el momento del accidente estaban terminando de largar los aparejos.
Dotación	<p>Dos tripulantes. En el momento del accidente se encontraban a bordo el segundo patrón y el marinero. El tripulante enrolado como patrón al mando, no se hallaba a bordo en el momento del accidente.</p> <p>Los tripulantes a bordo en el momento del accidente carecían del certificado de operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.</p>
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado para tres tripulantes: patrón al mando, segundo patrón y marinero.

INFORME CIAIM-07/2015

Vuelco del pesquero MANUEL a 400 metros de la playa de Esteiro (Lugo), el 30 de noviembre de 2014

	El pesquero disponía de los certificados exigibles en vigor.
--	--

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco
Fecha y hora	30 de noviembre de 2014, 18:20 hora local
Localización	43° 33,6' N; 007° 08,767' W
Operaciones del buque y tramo del viaje	Largando el aparejo
Lugar a bordo	Cubierta principal
Daños sufridos en el buque	Pérdida de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	No
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Beaufort fuerza 3 (7 a 10 nudos) del NE
Estado de la mar	Marejada, con mar de fondo del N con 2 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Buena
Marea	Creciente, con 2,80 m de altura respecto a la bajamar escorada.

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

Organismos intervinientes	Fueron informados los organismos siguientes: SASEMAR, Servicio 112 de la Junta de Galicia, Centro Operativo de Servicios (COS) de la Guardia Civil en Lugo, Cofradía de Ribadeo
Medios utilizados	No aplicable
Rapidez de la intervención	No aplicable
Medidas adoptadas	No fue preciso desplegar un operativo de emergencia ya que los tripulantes estaban a salvo y la embarcación varada en la playa.
Resultados obtenidos	No aplicable

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

El día 30 de noviembre de 2014 a las 15:30 horas, la E/P MANUEL salió del puerto de Ribadeo con dos tripulantes a bordo, enrolados como segundo patrón y marinero, para largar el palangrillo que recogerían al día siguiente. El patrón al mando se quedó en tierra al encontrarse enfermo.

A las 16:00 horas empezaron a largar el palangrillo por la zona conocida como el “Islote Calabazote”, situado en la latitud 43° 33,6’ N y en la longitud 7° 08,767’ W.

A las 18:20 horas el pesquero navegaba a una velocidad de 2,5 nudos a unos 400 m al NE de la ensenada de la playa de Esteiro, el marinero se encontraba en popa largando el aparejo y el segundo patrón en el puente. El ocaso se produjo ese día en Lugo a las 17:57 horas, por lo que en el momento del accidente ya se había puesto el sol. El oleaje incidía por el costado de estribor. Repentinamente una ola de unos 3 m de altura rompió sobre la cubierta, inundándola por completo. Inmediatamente el pesquero se hundió por proa a la vez que escoraba a babor, quedando finalmente quilla al sol.

El marinero cayó al agua mientras que el segundo patrón quedó atrapado dentro del barco, consiguiendo salir del barco por la ventana de babor que llevaba abierta. Ninguno de los dos tripulantes llevaba puesto el chaleco salvavidas.

Los dos tripulantes consiguieron llegar a nado a la orilla. Una vez en tierra, los dos tripulantes llegaron andando a una casa, desde donde llamaron por teléfono al Patrón Mayor de la Cofradía de Ribadeo quién informó de lo sucedido al CCS¹ Finisterre y a la Guardia Civil.

¹Centro de Coordinación de Salvamento

Vuelco del pesquero MANUEL a 400 metros de la playa de Esteiro (Lugo), el 30 de noviembre de 2014

A las 19:25 horas, el CCS Finisterre recibió la llamada del Patrón Mayor, a través del 112, informando del hundimiento de la E/P MANUEL, en la playa de Esteiro tras un golpe de mar.



Figura 4. E/P MANUEL arrastrada a la playa tras el accidente

El CCS Finisterre solicitó a Emergencias 112 de la Junta de Galicia que mandara operarios de Protección Civil a primera hora de la mañana para comprobar los restos de la embarcación.

A las 20:24 horas, el COS Lugo informó al CCS Finisterre que había contactado con el segundo patrón de la E/P MANUEL y le había facilitado los datos del accidente, especificando que el naufragio se había producido entre la playa de Las Catedrales y la playa de Esteiro.

El barco quedó varado en la playa de Esteiro, empujado por la corriente. No se localizó la radiobaliza satelitaria de la que iba dotada la embarcación ni se tiene constancia de que se activase.

La embarcación quedó muy dañada y se descartó su reparación. Fue retirada de la playa para su desguace.

* * *

4. ANÁLISIS

El accidente se produjo al embarcar repentinamente una gran cantidad de agua por el oleaje que rompió sobre la embarcación.

La embarcación navegaba muy cerca de la costa, en aguas poco profundas, donde la mar de fondo incidente se encrespaba, aumentando su altura y su pendiente.

En el momento del accidente el pesquero se encontraba sin pesca y terminando de largar los últimos aparejos que les quedaban.



Figura 5. E/P MANUEL varada, con detalle de las portas de desagüe

4.1. Portas de desagüe

El barco disponía de 6 portas de desagüe, 3 a cada banda. La gran cantidad de agua embarcada en cubierta en tan corto espacio de tiempo, hizo que el pesquero zozobrara antes de que el agua pudiera ser evacuada por ellas. Según las declaraciones estas portas no estaban obstruidas en el momento del accidente, pero la magnitud del agua embarcada por el oleaje rompiente en la cubierta hizo imposible su evacuación antes de que el barco perdiera la estabilidad.

Según las declaraciones todas las escotillas que daban acceso a los compartimentos situados por debajo de la cubierta principal se encontraban cerradas.

A la vista de las fotografías existente (Figura 5) parece que el área de las portas de desagüe era la reglamentaria. Además, hay que considerar que el propósito de dichas portas es impedir que el agua se acumule sobre cubierta, pero las embarcaciones de este tipo y tamaño no están diseñadas para desalojar en poco tiempo la gran cantidad de agua embarcada por el oleaje rompiente.

En otros sectores, por ejemplo en la náutica recreativa, se han adoptado soluciones más efectivas para este problema, consistentes en la eliminación del espejo de popa, lo que permite la rápida evacuación del agua embarcada.

5. CONCLUSIONES

El accidente se produjo a consecuencia de navegar en una zona cercana a la costa con oleaje rompiente.

El accidente se produjo de manera súbita al embarcar de manera inesperada gran cantidad de agua sobre la cubierta del pesquero como consecuencia de una ola que rompió en ella. Por la rapidez con la que sucedieron los acontecimientos, los tripulantes no pudieron establecer contacto con los servicios de emergencia, ni hacer uso de los chalecos salvavidas.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Dirección General de la Marina Mercante:

Que estudie métodos más eficaces que las portas reglamentarias para el desalojo de grandes cantidades de agua embarcada sobre cubierta, con vistas a su implantación a bordo de embarcaciones de pesca.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones deben de extremar la vigilancia y la prudencia en la navegación cuando naveguen en zona poco profundas afectadas por rompientes.

En embarcaciones que faenan en estas zonas de rompiente, es conveniente que todos los tripulantes lleven puestos los chalecos salvavidas de trabajo en todo momento.

* * *