

Informe técnico S-39/2012

Investigación del embarrancamiento de la embarcación de pesca MAR DE DIOS en la entrada de la Ría de Muros y Noia (A Coruña), el 11 de abril de 2012

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 elementos documentales. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

Cronología de los hechos

El día 11 de abril de 2012 a las 04:30 horas la embarcación de pesca (E/P) MAR DE DIOS se hizo a la mar, desde el puerto de Portosín (A Coruña) en la Ría de Muros y Noia, con un patrón y un marinero a bordo.

Según las declaraciones de los tripulantes, hacia las 04:50 horas, a la altura de Punta Sagrada (figura 2), se escuchó un ruido e inmediatamente la embarcación se quedó sin propulsión por la parada repentina del motor propulsor. El patrón desembragó el motor y lo puso en marcha, pero se volvió a parar al embragarlo en marcha atrás para intentar zafarse de algún objeto que hubiese

quedado enganchado en el eje. El patrón desembragó y puso en marcha el motor dos veces más, pero éste se volvió a parar al intentar embragarlo con diferentes marchas y con fuerte aceleración.

A las 04:55 horas el patrón pidió auxilio a las embarcaciones próximas por el canal 73 de VHF, al comprobar que la embarcación derivaba hacia las rompientes y que no conseguía solucionar el problema que impedía la transmisión de movimiento del motor a la hélice. A continuación el marinero saltó al mar, por orden del patrón que le indicó que nadara mar adentro, y poco después saltó el patrón. Poco antes de saltar al mar intentó infructuosamente liberar el ancla de rezón que estaba sujeta a los candeleros de proa. Ambos llevaban puestos los chalecos salvavidas. Aproximadamente a las 05:00 horas la embarcación embarrancó.

A las 05:09 horas la E/P AXEXO PRIMERO recuperó del mar a los dos tripulantes, muy cerca de la costa en Porto do Son (A Coruña), con síntomas de hipotermia leve. El patrón del AXEXO PRIMERO informó del rescate al Centro de Coordinación de Salvamento de SASEMAR en Finisterre por el canal 16 de VHF.

A las 05:10 horas SASEMAR ordenó la movilización de la embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS. A las 05:30 horas su patrón informó que había accedido por tierra a la zona del accidente constatando que la E/P MAR DE DIOS estaba varada y que era imposible el acceso a ella por mar, razón por la que la E/S SALVAMAR REGULUS no llegó a salir de su base en Porto do Son.

A las 05:40 horas la E/P AXEXO PRIMERO atracó en el puerto de Portosín, desembarcando a los dos accidentados, que fueron trasladados en ambulancia al Hospital de Barbanza de Ribeira (A Coruña) donde fueron dados de alta a media mañana.

A las 08:55 horas el patrón de la E/S SALVAMAR REGULUS observó desde tierra que la E/P MAR DE DIOS se había roto por los embates del mar y el viento. Los trozos de la embarcación, que llevaba aproximadamente 200 litros de gasoil, se estaban esparciendo por la zona.

A las 09:30 horas miembros de Protección Civil de Porto do Son localizaron varados en la zona del accidente los tanques de aceite hidráulico y combustible de la E/P MAR DE DIOS, que posteriormente fueron recuperados. No se apreciaba contaminación en la zona.

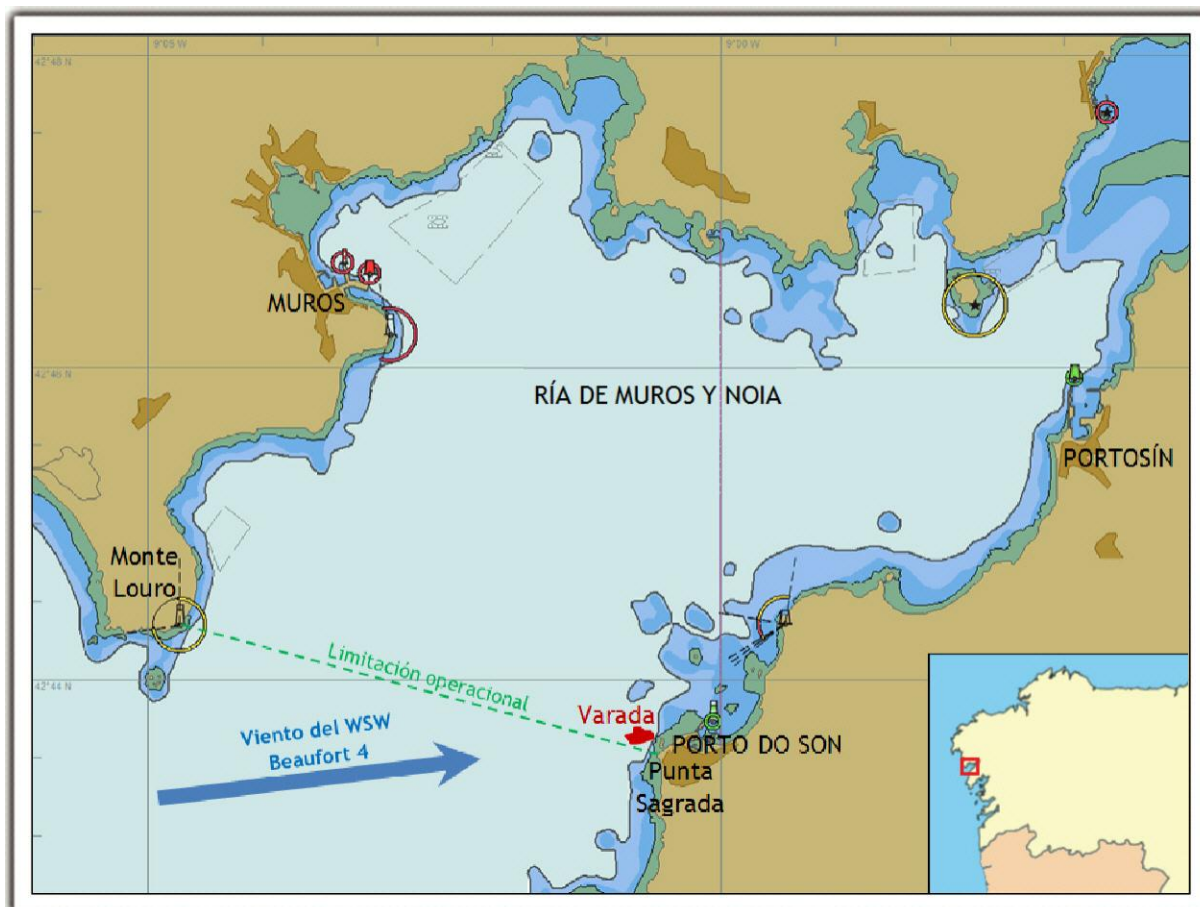


Figura 2. Zona donde ocurrió el accidente

Detalles de la investigación

El 19 de abril de 2012 un investigador de la CIAIM entrevistó al patrón y al marinero de la E/P MAR DE DIOS.

No existen restos importantes de la embarcación que puedan ser de interés para la investigación.

* * *



DATOS OBJETIVOS

Datos de la embarcación

La E/P MAR DE DIOS, cuyas características principales se presentan en la tabla 1, disponía de licencia en vigor para faenar en el Caladero Nacional Cantábrico NW con artes menores, válida hasta julio de 2015.

En el momento del accidente estaba despachada, todos sus certificados estaban en vigor y además contaba con un certificado de exención de balsas salvavidas para embarcaciones de menos de 24 m de eslora.

La embarcación era propiedad de su patrón al mando.



Figura 3. Embarcación MAR DE DIOS

Tabla 1. Características principales de la embarcación

Nombre del buque	MAR DE DIOS
País de bandera	España
Tipo	Buque de pesca de artes menores
Lugar de construcción	Rianxo (A Coruña)
Astillero	Asteleiros José Losada, S. L.
País de construcción	España
Año de construcción	2005
Matrícula	3ª CO-7-6-05
Puerto de matrícula	Noia (A Coruña)
Material del casco	Resina de poliéster reforzada con fibra de vidrio - RPFV
Eslora total	7,17 m
Eslora entre perpendiculares	5,74 m
Manga	2,70 m
Puntal	0,71 m
Toneladas de Registro Bruto	2,53 TRB
Arqueo bruto (GT)	1,87
Propulsión	Motor diesel y hélice convencional
Potencia máxima	22,06 kW
Dotación mínima de seguridad	1 persona

La embarcación de pesca contaba, de acuerdo con su lista de tripulantes, con una tripulación compuesta por un patrón al mando y un marinero, ambos de nacionalidad española.

El patrón al mando tenía la titulación de Patrón de Pesca Local. En la documentación que obra en la Dirección General de la Marina Mercante figura que su Tarjeta Profesional había caducado en marzo de 2000, aunque en realidad no caduca hasta el año 2014. Disponía además del certificado de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima en vigor y los certificados de Formación Básica, Básico Lucha Contra Incendios y Básico Supervivencia en la Mar.



El marinero disponía de la titulación de Patrón Local de Pesca en vigor, y de los certificados de Competencia Marinero, Formación Básica, Básico Lucha Contra Incendios y Básico Supervivencia en la Mar.

La dotación mínima de seguridad era de una persona según resolución del capitán marítimo de A Coruña del 22 de octubre de 2009, y obligaba a anotar en la Resolución de Despacho las siguientes condiciones para su validez: “La presente Resolución autoriza la navegación para la pesca local en las aguas de la Ría de Muros-Noia por dentro de la línea que une Monte Louro con Punta Sagrada (Porto do Son) siempre que se encuentre a la vista de otras embarcaciones. El patrón deberá llevar siempre puesto chaleco salvavidas y portátil VHF GMDSS consigo”. En esta misma resolución de 22 de octubre de 2009 se concedía, para embarcaciones de menos de 7,5 m de eslora total, la exención de disponer de balsas salvavidas a bordo “en las aguas de la Ría de Muros-Noia por dentro de la línea que une Monte Louro con Punta Sagrada (Porto do Son) y por fuera de dichas aguas con buen tiempo sin alejarse más de 1 milla de la costa”. La línea que une Monte Louro con Punta Sagrada está dibujada en color verde en la figura 2.

Pormenores del viaje

Tabla 2. Pormenores del viaje	
Nombre de la embarcación	MAR DE DIOS
Puerto de salida	Portosín (A Coruña)
Tipo de viaje	En tránsito hacia el caladero
Carga	Sin pesca Pertrechos 200 litros de gasoil
Dotación	1 patrón al mando 1 marinero

Información relativa al accidente marítimo

Tabla 3. Información relativa al accidente marítimo		
Embarcación	MAR DE DIOS	
Tipo de accidente	Varada / Embarrancada	
Clasificación	Accidente marítimo muy grave	
Fecha	11 de abril de 2012	
Hora	05:00 horas locales	
Localización del accidente	42° 43,59 N; 009° 0,80 W	
Entorno exterior	Viento	Del WSW entre 12 y 15 nudos (fuerza 4 en la escala Beaufort)
	Estado de la mar	Entre marejada y fuerte marejada, con altura de ola significativa aproximada de 1,25 m y mar de fondo del NW
	Visibilidad	Regular, aproximadamente 8 km, disminuyendo a unos 3 km a partir de las 05:20 horas
Funcionamiento de los equipos	El motor propulsor arrancaba desembragado y se paraba al embragar	
Operación de la embarcación	En navegación sin realizar labores de pesca	
Travesía	Navegando hacia el caladero	
Consecuencias	Pérdida de la embarcación Los dos tripulantes con síntomas de hipotermia leve	

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

Embarcación	MAR DE DIOS
Medios de intervención	Embarcación AXEXO PRIMERO Centro de Coordinación de Salvamento de SASEMAR en Finisterre Protección Civil de Porto do Son Tripulación de la embarcación SALVAMAR REGULUS de SASEMAR
Tiempo de respuesta	13 minutos después del aviso por radio fueron rescatados los dos tripulantes
Medidas adoptadas	Traslado al hospital de los dos tripulantes Retirada de los tanques de combustible y aceite hidráulico por la compañía aseguradora de la embarcación
Resultados obtenidos	Se rescató a los tripulantes de la embarcación

* * *



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Los datos obtenidos indican que el accidente fue causado por el bloqueo de la hélice por algún objeto que se insertó entre ésta, el eje de cola y el codaste.

De acuerdo con las declaraciones de los tripulantes el motor principal arrancaba correctamente, por lo que se puede descartar una avería del motor y se analizará un fallo en el eje de cola y la hélice.

El eje de cola de la embarcación tenía instalado un cortacabos porque, según declaraciones del patrón, era habitual encontrar objetos hundidos o semihundidos en la zona, que podían bloquear el eje de cola; de hecho el patrón ya había sufrido en varias ocasiones el bloqueo del eje de cola. Los objetos que habitualmente pueden bloquear el eje de cola son:

- Calamento de nasas insuficientemente señalizado.

La existencia de calamentos de nasas insuficientemente señalizados, con frecuencia ilegales y situados fuera de las zonas balizadas, entraña un peligro evidente para la navegación costera tanto de embarcaciones de pesca como de recreo, especialmente de noche, por el riesgo de bloqueo de los ejes de cola de las embarcaciones que pasen sobre ellos.

En este caso no se considera probable que la causa de la parada del motor se debiese a un calamento de nasas insuficientemente señalizado debido a que:

- En caso de engancharse el cabo de uno de estos calamentos con el eje o la hélice no produciría un tirón repentino y sonoro sino un movimiento más amortiguado hasta que se pasase el motor, al ir enrollándose y tensándose todo el aparejo y la nasa. Esta situación es fácilmente reconocible por alguien que ya la ha experimentado anteriormente, como el patrón de la embarcación MAR DE DIOS.
- En este tipo de enganche del eje de cola, los corchos, flotadores y boyas de este tipo de nasas suelen quedar flotando en sus proximidades. En este caso no se observaron este tipo de elementos en la zona del naufragio.
- El cortacabos instalado en el eje de la hélice de la embarcación MAR DE DIOS habría podido cortar el cabo de una de esas nasas.

- Restos de un aparejo de pesca con trozos de redes.

Los aparejos de pesca que ocasionalmente se hayan caído de un buque y que tengan trozos de redes son mucho más agresivos para las hélices que las nasas, pudiendo provocar una parada violenta como la relatada. También son más difíciles de destruir con un cortacabos.

La embarcación navegaba a poca distancia de la costa y las condiciones meteorológicas hacían derivar la embarcación hacia las rocas. En las rutas habituales de navegación costera que siguen las embarcaciones de pesca local de la zona, Punta Sagrada es un punto de recalada y de cambio de rumbo para continuar hacia el sur en la dirección del caladero, en el que las embarcaciones pasan a poca distancia de la costa. Ello hizo que los tripulantes dispusiesen de poco más de cinco minutos desde la parada del motor hasta el embarrancamiento.

Otros hechos destacables en el accidente son:

- Desde el momento de la parada del motor hasta el abandono de la embarcación, la tripulación no se preocupó del fondearla, para evitar ser arrastrados hacia las rocas, sino que centró su atención en solucionar los problemas con la propulsión y sólo en el último momento intentaron fondear, sin conseguirlo, el rezón de que disponía la embarcación.



- Las comunicaciones de socorro se realizaron por el canal 73 de VHF, de trabajo entre los pesqueros de la zona, y no se utilizó el canal 16 de VHF. Aunque en este caso las E/P AXEXO PRIMERO y MAR DE DIOS disponían de equipos duplicados para escuchar simultáneamente los canales 16 y 73 de VHF, y la proximidad y rápida actuación de la E/P AXEXO PRIMERO permitió rescatar a los naufragos en aproximadamente 13 minutos, el uso del canal 16 de VHF hubiese permitido alertar a un mayor número de embarcaciones así como a los efectivos de SASEMAR, aumentando las posibilidades de rescate.
- Tanto el patrón como el marinero de la E/P MAR DE DIOS tenían puestos los chalecos salvavidas cuando fueron rescatados. Sin embargo, el patrón que era una persona experimentada en la mar, no tenía el chaleco salvavidas correctamente ajustado.

Con un chaleco salvavidas mal ajustado se produce un desgaste físico acelerado como consecuencia de intentar mantener la cabeza fuera del agua y el chaleco salvavidas en una posición adecuada mientras se nada, para alejarse de las rompientes. Ello pudo contribuir a que el cansancio del patrón al ser rescatado fuera muy superior al del marinero.

- La decisión de nadar mar adentro, que el patrón comunicó al marinero antes de que éste saltara al agua, les alejó del peligro más inmediato de ser arrojados contra las rocas posibilitando que fueran rescatados.



Figura 4. Chalecos salvavidas y VHF portátil utilizados por los tripulantes de la embarcación MAR DE DIOS

* * *



RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Del análisis del embarrancamiento y posterior pérdida de la embarcación de pesca MAR DE DIOS en la Ría de Muros y Noia, el 11 de abril de 2012, el Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos realiza las siguientes recomendaciones de seguridad:

A la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y a la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores.

1. Que efectúen campañas de concienciación entre sus asociados sobre:
 - La importancia de fondear las embarcaciones inmediatamente cuando se producen fallos en la propulsión, como medida de seguridad mientras se solucionan los problemas existentes.
 - La importancia del uso y de la adecuada colocación de los chalecos salvavidas.
 - La importancia de emitir los avisos de socorro por el canal 16 de VHF.

A las autoridades nacionales y autonómicas responsables de la seguridad marítima:

2. Ante el repetido hecho de los enganches de las hélices en restos de redes, cabos y plásticos semisumergidos o flotantes, que presentan considerables riesgos para la seguridad marítima, se recomienda que establezcan programas efectivos para la recogida de tales restos.

* * *