

INFORME CIAIM-24/2014

Embarrancamiento y pérdida del pesquero SEGUNDO HERMANOS PAPIN en la ensenada de Ézaro (Dumbría, A Coruña) el 12 de diciembre de 2013

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. Embarcación de pesca
SEGUNDO HERMANOS PAPIN



Figura 2. Zona del accidente

1. SÍNTESIS

A las 07:39 horas del día 12 de diciembre de 2013, la embarcación de pesca (E/P) SEGUNDO HERMANOS PAPIN, se quedó sin propulsión en la ensenada de Ézaro (Dumbría, A Coruña), quedando a la deriva. El motor propulsor se paró probablemente al quedar bloqueada la hélice por un cabo o un trozo de red.

La fuerte marejada empujó a la embarcación hacia la costa, embarrancando en una zona rocosa del acantilado. Los cinco tripulantes abandonaron la embarcación saltando a las rocas y se pusieron a salvo sin mayores consecuencias.

Los sucesivos embates del mar ocasionaron que, en pocas horas, el casco de la embarcación se deshiciera por completo.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 12 de diciembre 2013. 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 16 de septiembre de 2014 y publicado en octubre de 2014 tras su aprobación.

* * *

2. DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos del pesquero

Nombre	SEGUNDO HERMANOS PAPIN
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula de A Coruña 3ª-CO-5-3-97 NIB: 179596
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total 13,5 m • Manga 3,85 m • Arqueo bruto 13,10 GT • Material de casco: madera • Propulsión: motor diésel IVECO AIFO (70 kW)
Propiedad	La embarcación era propiedad de dos personas físicas, al 50%.
Pormenores de construcción	Construida el año 1997 en los Astilleros Martín Senande Vázquez en Canduas (A Coruña)
Dotación mínima	No emitida. Estaba despachado con 5 tripulantes

Tabla 2. Pormenores del viaje

Puertos de salida / llegada	Finisterre
Tipo de viaje	Pesca local
Información relativa a la carga	Sin capturas a bordo.
Dotación	5 tripulantes: Patrón, segundo patrón y tres marineros. Disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor
Documentación	El pesquero estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Parada de motor propulsor y embarrancamiento
Fecha y hora	12 de diciembre de 2013, 07:39 hora local
Localización	42° 54,5' N; 009° 08,6' W
Daños sufridos en el buque	Pérdida total de la embarcación
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	No
Contaminación	La embarcación llevaba entre 300 y 400 l de gasoil. No se detectó contaminación los días siguientes al accidente.
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No

INFORME CIAIM-24/2014

Embarrancamiento y pérdida del pesquero SEGUNDO HERMANOS PAPIN en la ensenada de Ézaro (Dumbría, A Coruña) el 12 de diciembre de 2013

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Viento del SSE con fuerza Beaufort 5 (17 a 21 nudos)
Estado de la mar	Fuerte marejada y mar de fondo del SW con olas de 1,5 a 2 m de altura significativa.
Visibilidad	Regular

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

Organismos intervinientes	SASEMAR, Guardacostas de Galicia, Protección Civil
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none">• Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR REGULUS (SASEMAR)• Embarcación auxiliar del Buque de salvamento DON INDA (SASEMAR)• Helicóptero de salvamento (H/S) PESCA 1 (Guardacostas de Galicia)
Rapidez de la intervención	Inmediata tras recibir SASEMAR aviso del accidente. El aviso fue dado por la E/P MARESCO TRES que se encontraba en la zona.
Medidas adoptadas	Movilización de medios marítimos y aéreos. Coordinación con medios de Protección Civil en tierra para el rescate de los tripulantes en tierra. Además de los medios de salvamento mencionados, se movilizó a Protección Civil, Policía Local y Guardia Civil.
Resultados obtenidos	No se pudo recuperar la embarcación.

* * *

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.

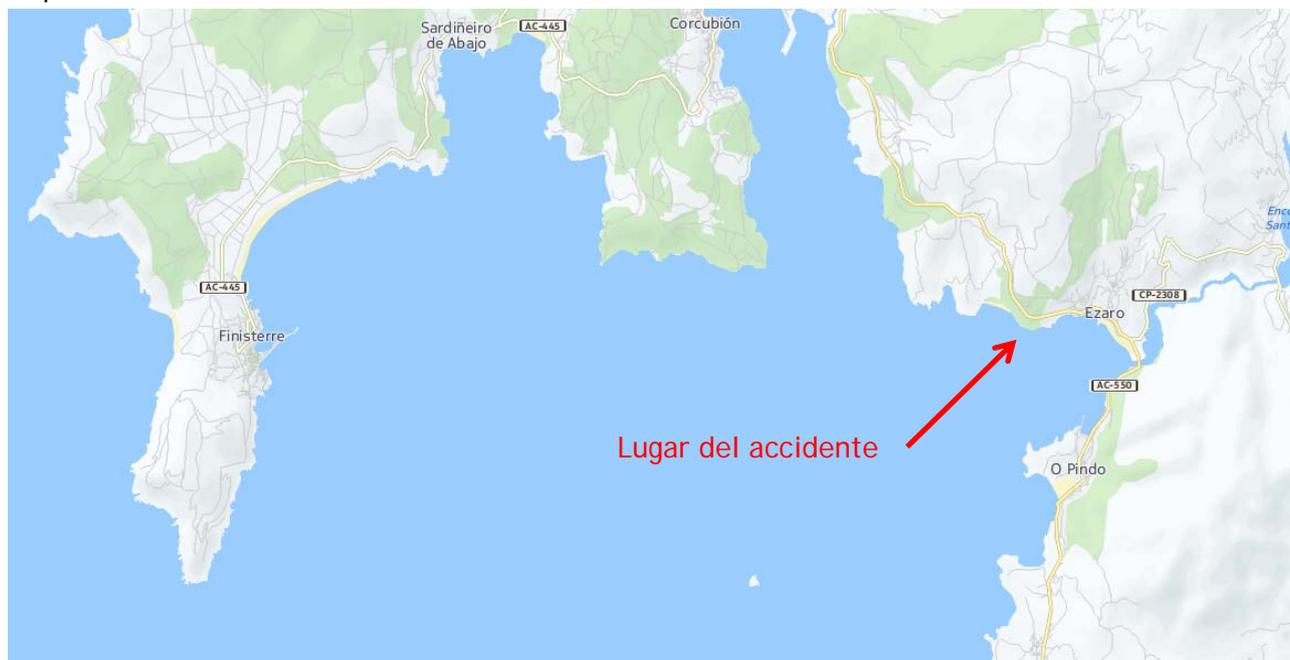


Figura 3. Lugar del accidente

El día 12 de diciembre de 2013 a las 03:00 horas, la E/P SEGUNDO HERMANOS PAPIN, salió del puerto de Finisterre con una tripulación compuesta por cinco personas y se dirigió hacia la Ensenada de Ézaro para calar un arte de palangrillo.

Al llegar al lugar escogido por el patrón para calar el arte, frente a la Playa de Gurés, se dispusieron a largar el aparejo de pesca, en un fondo de unos 12 o 13 m y a una distancia de unos 50 m de la playa.

A las 07:39 horas, una vez largado el último tramo del palangrillo, hallándose la embarcación relativamente cerca de las rocas, al dar máquina avante el motor de la embarcación se paró. En varias ocasiones el motor pudo ser arrancado, pero tras engranar la marcha avante, se detenía nuevamente. Esta situación se repitió alrededor de ocho o diez veces con el mismo resultado. Finalmente, las condiciones marítimas hicieron que la embarcación, sin propulsión, embarrancase.

Antes de abandonar la embarcación, el patrón pudo pulsar el botón de socorro (*distress*) del equipo radioeléctrico dotado de llamada selectiva digital (LSD) y realizar una llamada de socorro por el canal 9 de VHF, que es el utilizado por los pesqueros de la zona. La E/P MARESCO TRES, que estaba en las cercanías, escuchó el mensaje de socorro y alertó a SASEMAR, quien a su vez

Embarrancamiento y pérdida del pesquero SEGUNDO HERMANOS PAPIN en la ensenada de Ézaro (Dumbría, A Coruña) el 12 de diciembre de 2013

puso en marcha el dispositivo de rescate. No hay constancia de la recepción de una llamada selectiva digital por SASEMAR.

Los tripulantes, con el chaleco salvavidas puesto, pudieron saltar a las rocas y ponerse a salvo en la costa. En torno a las 08:30 horas la Guardia Civil dio con los tripulantes, que fueron trasladados hasta la localidad cercana de O Pindo.

Al lugar del accidente llegó la E/S SALVAMAR REGULUS. Dadas las malas condiciones marítimas y que la E/P SEGUNDO HERMANOS PAPIN presentaba daños severos en el casco, se descartó su remolque.



Figura 4. Pesquero embarrancado

* * *

4. ANÁLISIS

Las circunstancias del accidente indican que la hélice del pesquero resultó bloqueada, posiblemente al enredarse algún cabo o resto de red. Los síntomas que presentaba el motor propulsor cada vez que el patrón intentaba conectar la transmisión son coherentes con la presencia de algún objeto extraño atrapado por la hélice, el cual actuando a modo de freno, generaba un par resistente superior al que el motor podía vencer.

El patrón había experimentado problemas similares con anterioridad con la embarcación, cuando en la hélice de su embarcación se enredaba algún tramo de aparejo o red. En esos casos el problema se solucionaba dando avance con firmeza, hasta lograr romper la ligazón que mantenía el elemento propulsor bloqueado.

A diferencia de ocasiones anteriores, el día del accidente, a la hélice de su embarcación debió enredarse un cabo o resto de red de mayores proporciones, del cual no pudo liberarse. Según declaraciones de personas del sector pesquero de la zona, este problema no es algo esporádico u ocasional, sino que sucede con cierta frecuencia a las embarcaciones pesqueras, constituyendo un peligro para la seguridad de las tripulaciones.

La embarcación no disponía de un dispositivo cortacabos. Estos sistemas, si bien no son efectivos siempre, en muchas ocasiones pueden evitar que un cabo o resto de red a la deriva bloqueen el eje propulsor.

El patrón intentó en repetidas ocasiones dar máquina avante, pero no consideró la posibilidad de fondear la embarcación, por el mal tiempo dominante o seguramente condicionado por su experiencia previa de haber podido resolver situaciones similares mediante el procedimiento de arrancar el motor y dar máquina avante. De haber sido posible, habría sido más efectivo fondear la embarcación y tratar entonces de resolver la situación o pedir ayuda, una vez constatada la imposibilidad de gobernar la embarcación.

5. CONCLUSIONES

El accidente del pesquero SEGUNDO HERMANOS PAPIN tuvo su causa inicial en bloqueo de la hélice, posiblemente por un tramo de cabo suelto o un resto de red que flotaba a la deriva a medias aguas, que dejó a la embarcación sin propulsión quedando a la acción del viento y mar.

El oleaje y la corriente arrastraron a la embarcación hacia la costa cercana, donde embarrancó, terminando por deshacerse a causa de los sucesivos embates del mar.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad

7. LECCIONES DE SEGURIDAD

Cuando se faena cerca de la costa es conveniente estar preparados para fondear rápidamente, si el viento y el oleaje lo permiten, en caso de quedar la embarcación sin gobierno antes de realizar cualquier otra acción, ante el riesgo de embarrancar.

En las embarcaciones de pesca que faenan cerca de la costa es conveniente la instalación de un dispositivo cortacabos junto a la hélice y asegurar el correcto montaje del guardacabos, en caso de llevarlo, para reducir la posibilidad del bloqueo del eje propulsor.

* * *