



INFORME CIAIM-09/2016

Vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de pesca CASAL VERDES en las proximidades de la Punta de Razo (A Coruña), el 18 de agosto de 2015

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.

Vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de pesca CASAL VERDES en las proximidades de la Punta de Razo (A Coruña), el 18 de agosto de 2015



Figura 1. Embarcación CASAL VERDES (anteriormente NUEVO ODILIO)



Figura 2. Zona del accidente

1 SÍNTESIS

El 18 de agosto de 2015, sobre las 10:00 horas, la embarcación de pesca CASAL VERDES zozobró por un golpe de mar cuando se encontraba faenando con arte de beta¹, en una zona conocida como Punta de Razo, en la posición aproximada 43°18,2'N; 008°43,5'W. La embarcación se hundió y los dos tripulantes quedaron flotando en el agua y a la deriva, asidos a los aros salvavidas.

A las 17:30 horas una persona en la playa de Razo escuchó pedir socorro desde el mar y alertó a los servicios de salvamento. Sobre las 18:00 horas, una embarcación neumática del servicio de playas de Razo localizó y rescató a los naufragos. Éstos presentaban síntomas de hipotermia y al llegar a tierra fueron evacuados a un centro hospitalario.

1.1 Investigación

La CIAIM recibió la notificación del accidente el día 19 de agosto 2015. 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 16 de septiembre de 2015. El presente informe fue revisado por la CIAIM en su reunión de 18 de mayo de 2016 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en septiembre de 2016.

¹ Arte de enmalle fijo al fondo, de forma rectangular, constituido por varias piezas, cada una formada por un solo paño de red. Cada una de las piezas de red que componen el arte tendrán una longitud máxima de 50 metros y una altura máxima de 3 metros (Real Decreto 410/, de 20 de abril, por el que se regula la pesca con artes fijos en el Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste)

2 DATOS OBJETIVOS

Tabla 1. Datos de la embarcación

Nombre	CASAL VERDES
Pabellón / registro	Bandera: España Puerto de registro: Vigo
Identificación	<ul style="list-style-type: none"> • N.I.B²: 305392 • Matrícula: 3ª VI-6-2-05 • MMSI³: 224293930
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora total: 7,80 m • Eslora entre perpendiculares: 6,10 m • Manga: 2,50 m • Puntal: 0,83 m • Arqueo bruto: 2,25 GT, 3,39 TRB • Material de casco: Poliéster reforzado con fibra de vidrio • Propulsión: Motor diésel (Perkins 6155 T) con hélice de paso fijo. • Potencia: 40 kW a 1400 rpm
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón (50 %), del marinero (25 %) y de un tercer particular (25 %).
Pormenores de construcción	Construida el año 2005 por Aplicaciones Poliéster CIPLAS, S.L. (CIF B36352433) en El Rosal (Pontevedra).
Nombres anteriores	NUEVO ODILIO, hasta el 28 de julio de 2015.
Dotación	Número máximo de tripulantes: 3 Tripulación mínima de seguridad: 2 (1 patrón de pesca local y 1 marinero)

Tabla 2. Pormenores del viaje

Fecha	18 de agosto de 2015
Puertos de salida / escala / llegada	Salida desde el puerto de Malpica y llegada prevista al mismo puerto.
Tipo de viaje	Pesca local.
Información relativa a la carga	Combustible (500 l), capturas del día (70 kg) y aparejos (150 kg).
Dotación	Dos tripulantes enrolados como: <ul style="list-style-type: none"> • 1 patrón al mando, con nacionalidad Española.

² Número de Identificación del buque

³ Maritime Mobile Service Identity. Número de identificación del Servicio Móvil Marítimo.

INFORME CIAIM-09/2016

Vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de pesca CASAL VERDES en las proximidades de la Punta de Razo (A Coruña), el 18 de agosto de 2015

	<ul style="list-style-type: none"> • 1 marinero, con nacionalidad Española. <p>Ambos disponían de los títulos y certificados de especialidad necesarios en vigor.</p>
Documentación	<p>El buque estaba correctamente despachado y disponía de los certificados exigibles en vigor.</p> <p>No se han encontrado deficiencias en la documentación relacionadas con el accidente.</p>

Tabla 3. Información relativa al suceso

Tipo de suceso	Vuelco por un golpe de mar y posterior hundimiento.
Fecha y hora	18 de agosto de 2015, 10:30 hora local
Localización	43°18,2'N; 008°43,5'W.
Operaciones de la embarcación y tramo del viaje	Faenando con arte de beta.
Lugar a bordo	No aplicable.
Daños sufridos en el buque	Pérdida total de la embarcación.
Heridos / desaparecidos / fallecidos a bordo	Dos heridos leves por hipotermia.
Contaminación	Sí, por el combustible vertido.
Otros daños externos al buque	No.
Otros daños personales	No.

Tabla 4. Condiciones marítimas y meteorológicas

Viento	Del NE entre 7 y 10 nudos (fuerza Beaufort 3).
Estado de la mar	Marejada y mar de fondo del NW con 1,2 m de altura de ola significativa.
Visibilidad	Buena (superior a 10 km).
Nubosidad	Despejado.
Marea	Prácticamente nula, descendiendo desde la pleamar de 3,56 m ocurrida a las 07:09 horas hacia la bajamar de 0,9 m que ocurriría a las 13:10 horas.

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

Organismos intervinientes	<ul style="list-style-type: none"> • Guardia Civil • SASEMAR • Servicio de playas de Razo • Servicio de guardacostas de Galicia
Medios utilizados	<ul style="list-style-type: none"> • Embarcación neumática del servicio de playas de Razo. • Patrullera RÍO JALLAS de la Guardia Civil.
Rapidez de la intervención	La búsqueda se inició alrededor de 7 horas después del hundimiento de la embarcación.

INFORME CIAIM-09/2016

Vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de pesca CASAL VERDES en las proximidades de la Punta de Razo (A Coruña), el 18 de agosto de 2015

Medidas adoptadas	Movilización de la embarcación del servicio de playas de Razo y de la patrullera RÍO JALLAS.
Resultados obtenidos	Rescatados los dos tripulantes con fuerte hipotermia y trasladados a un centro hospitalario en ambulancia.

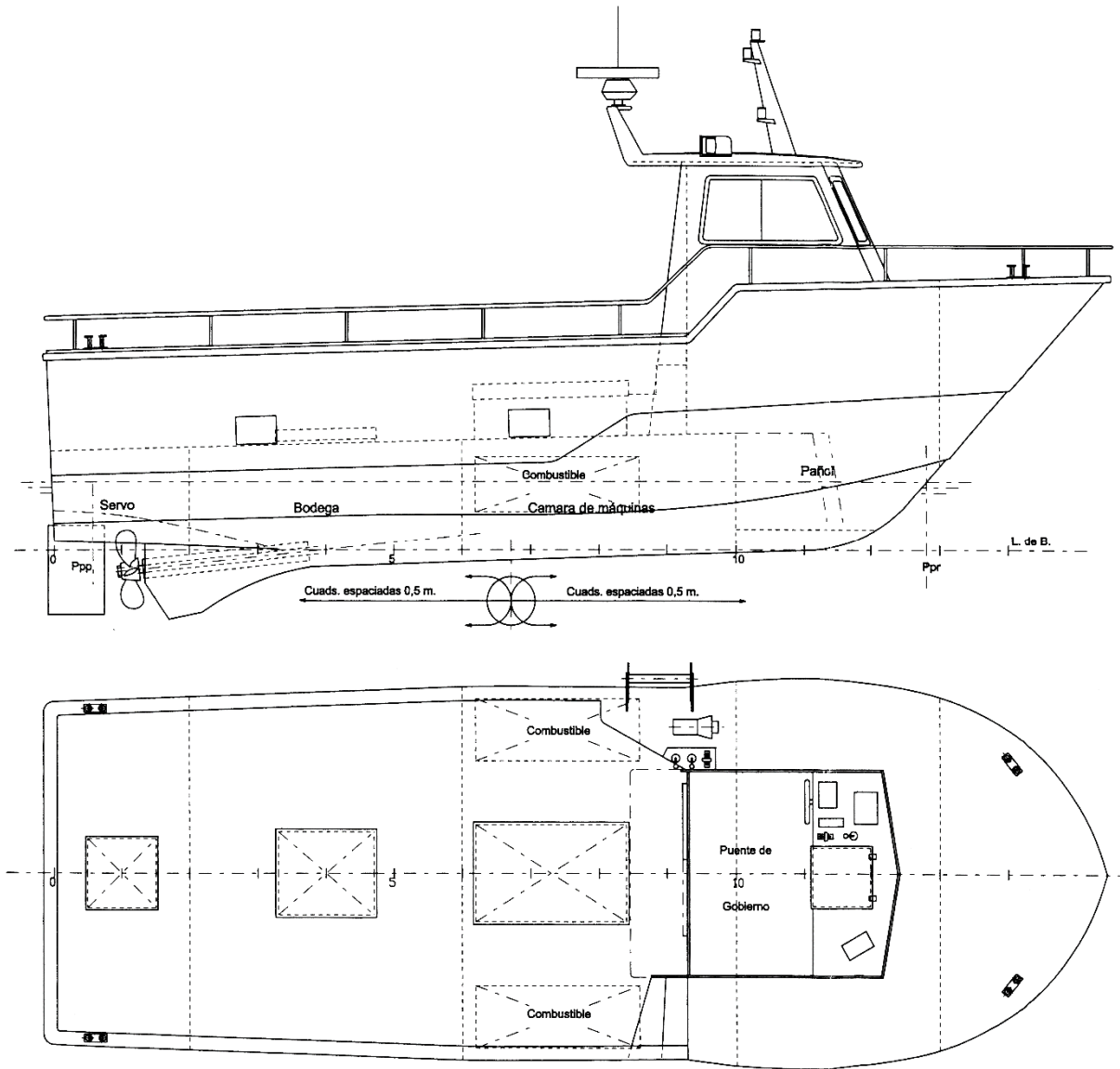


Figura 3. Disposición general de la embarcación CASAL VERDES.

* * *

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.

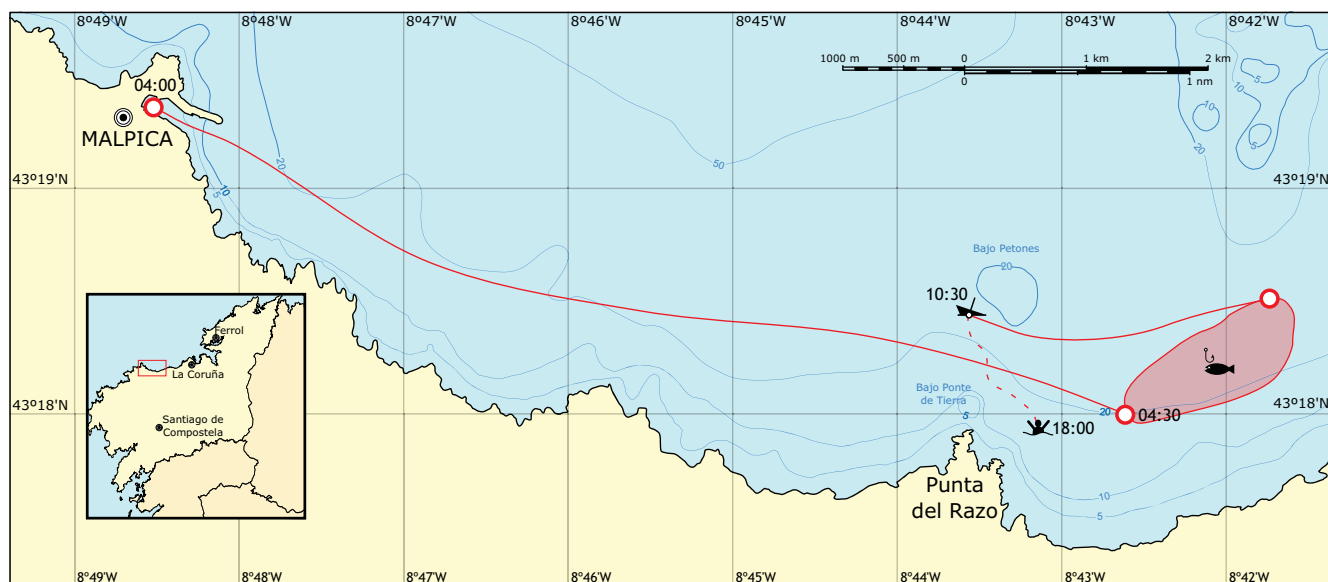


Figura 4. Ruta de la embarcación CASAL VERDES.

3.1 Acontecimientos preliminares

El día 23 de julio de 2015 el patrón y el marinero de la embarcación junto con un tercer particular compraron la embarcación NUEVO ODILIO a sus antiguos propietarios.

En los días posteriores los nuevos propietarios realizaron todas las gestiones necesarias para poder salir a faenar con la embarcación recién adquirida. El día 28 de julio se tramitó el cambio de nombre de la embarcación de NUEVO ODILIO a CASAL VERDES y el día 30 de julio el tercer propietario cedió su parte de los derechos de explotación a favor de los dos primeros, que actuarían como patrón y marinero.

Los trámites administrativos se demoraron de forma que el patrón no pudo hacer su primer viaje con esta embarcación hasta el día 16 de agosto de 2015. Los días 16 y 17 de agosto el patrón y el marinero embarcaron y salieron del puerto de Malpica con destino hacia el caladero donde faenarían en los días sucesivos. Estos dos días no se dedicaron a pescar sino a probar la embarcación y sus capacidades marineras ya que ambos habían dejado de dedicarse a la pesca y retomaban la actividad. Los tripulantes no detectaron ninguna anomalía ni mal comportamiento en la embarcación.

3.2 El accidente

El día 18 de agosto de 2015, un poco antes de las 04:00 horas, la embarcación CASAL VERDES salió del puerto de Malpica pertrechada para la pesca con arte de beta. La embarcación salió de puerto sin llegar a la carga máxima autorizada. Aunque la capacidad máxima de cada uno de los dos tanques de combustible situados en los costados era de 400 l, a bordo únicamente llevaban

Vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de pesca CASAL VERDES en las proximidades de la Punta de Razo (A Coruña), el 18 de agosto de 2015

500 l de combustible repartidos entre ambos tanques, con comunicación abierta entre los mismos; y entre 10 y 12 paños de redes, cada uno con una longitud de unos 50 m (entre 500 y 600 m de redes en total) cantidad muy inferior a la habitual en esta modalidad de pesca. El objetivo de la tripulación seguía siendo habituarse a la nueva embarcación, en concreto ese día, pescando con una cantidad limitada de redes.

Poco más tarde de las 04:30 horas la embarcación llegó al caladero, cercano a la zona conocida como Punta de Razo. Durante esa madrugada estuvieron largando las redes y a las 08:00 horas empezaron a recogerlas.

Tras haber recogido todas las redes, después de las 10:00 horas, el patrón volvió al puente y puso rumbo de regreso al puerto de Malpica. Mientras tanto, el marinero se quedó en la cubierta sacando el pescado de las redes y clasificándolo. A juicio de los tripulantes las condiciones meteorológicas no eran adversas por lo que trabajaban en cubierta sin usar el chaleco salvavidas.

En el viaje de regreso, alrededor de las 10:30 horas, en la posición aproximada 43°18,2'N; 008°43,5'W, la embarcación sufrió un golpe de mar por la banda de estribor que la hizo zozobrar. El marinero que estaba trabajando en la cubierta fue lanzado al mar mientras que el patrón que se encontraba en el interior del puente fue arrastrado por la embarcación mientras ésta se hundía, de costado y con la proa hacia arriba. Con la embarcación semisumergida, el patrón fue capaz de abrir la puerta de acceso al puente situada a popa, salir de éste y bucear hasta poder salir de debajo de la embarcación. Al subir a la superficie vio al marinero que también se encontraba en el agua y se acercó nadando hasta él.

La balsa salvavidas de la embarcación, que se encontraba situada sobre el techo del puente, no se liberó, hundiéndose junto con la embarcación. Únicamente quedaron a flote los tres aros salvavidas que los naufragos fueron recogiendo y uniendo y a los que se quedaron agarrados en espera de ayuda. Al no haber podido alertar a ningún medio de salvamento ni ver a ninguna otra embarcación en las proximidades los tripulantes trataron de nadar hacia la playa con la ayuda de los aros salvavidas.

A partir de las 13:00 horas, en el puerto de Malpica los familiares de los dos tripulantes empezaron a extrañarlos ya que tenían previsto que éstos llegaran al mediodía. Aproximadamente a las 14:00 horas la familia de los tripulantes al no tener ninguna noticia empezó a preguntar por ellos a otros pescadores amigos de los desaparecidos, al patrón mayor de la cofradía del puerto y a la Cruz Roja. La lancha de la Cruz Roja no pudo movilizarse al no tener autorización por lo que finalmente fueron otros barcos pesqueros los que salieron en su busca.

A las 17:30 horas, el Centro Operativo de Servicios (COS) de la Guardia Civil informó al Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de A Coruña de que habían recibido una llamada de una persona en la playa de Razo, en el término municipal de Carballo (A Coruña), que estaba escuchando pedir socorro desde el mar. Seguidamente, el CCS Finisterre informó al CCS A Coruña de que ellos también habían recibido una llamada de la familia de los tripulantes informando de la desaparición de éstos. El CCS A Coruña solicitó la colaboración del 112 Galicia, y éste a su vez la del servicio de playas de Razo y la del servicio de guardacostas de Galicia, para

INFORME CIAIM-09/2016

Vuelco y posterior hundimiento de la embarcación de pesca CASAL VERDES en las proximidades de la Punta de Razo (A Coruña), el 18 de agosto de 2015

localizar la embarcación. El servicio marítimo de la Guardia Civil movilizó una patrullera y el Centro de Comunicaciones Radiomarítimas (CCR) de A Coruña intentó contactar con el pesquero por el canal 16 de VHF.

Sobre las 18:00 horas, los naufragos fueron localizados y rescatados por una embarcación neumática del servicio de playas de Razo. Éstos presentaban síntomas de hipotermia y al llegar a tierra fueron trasladados al hospital universitario de A Coruña en donde quedaron ingresados durante dos días.

Tras el hundimiento del pesquero se apreciaron signos de contaminación en la zona como consecuencia del derrame del combustible (500 l de gasoil) y del aceite que llevaba en los tanques y de los restos del propio naufragio.

* * *

4 ANÁLISIS

4.1 El astillero

La embarcación CASAL VERDES fue diseñada por la oficina técnica Ingepesca (Ingeniería de la Pesca, S.L.) y construida por el astillero Aplicaciones Poliéster CIPLAS S.L.

Aunque la actividad de este astillero se inicia en 1994, sus primeras construcciones fueron embarcaciones de recreo y únicamente entre 2004 y 2007 se dedicó a la construcción de embarcaciones de pesca, siendo casi la totalidad de ellas de un tamaño de entre 7 y 8 m de eslora. Cuando se construyó⁴ la embarcación CASAL VERDES este astillero tenía experiencia previa en ese tipo de embarcaciones. En particular, durante esos años, se construyeron otras cinco embarcaciones de similares características.

Tabla 6. Embarcaciones similares a CASAL VERDES

Nombre	Eslora (m)	Manga (m)	Puntal (m)	Arqueo (TRB)	Arqueo (GT)	Año de construcción	Potencia	Tipo
CASAL VERDES (ex NUEVO ODILIO)	7,8	2,5	0,83	3,39	2,25	2005	55 CV	Pesquero
ALEX Y MELI	7,8	2,5	0,87	3,49	2,37	2005	55 CV	Pesquero
FERREIRO	7,8	2,5	0,82	3,33	2,23	2005	24 CV	Pesquero
FLOREAL	7,8	2,5	0,90	3,65	2,45	2004	30 CV	Pesquero
GAVILÁN TRES	7,8	2,5	0,81	3,28	2,20	2006	20 CV	Pesquero
SAGRES UN	7,8	2,5	0,81	3,28	2,20	2005	21 CV	Pesquero

4.2 La estabilidad de la embarcación

La embarcación estaba sujeta a los criterios de estabilidad para pesqueros de menos de 20 TRB incluidos en la "Orden de 7 de abril de 1964 de la Subsecretaría de Marina Mercante, Dirección General de Buques. Estabilidad transversal en los buques o embarcaciones de menos de 35 TRB" que era aplicable a las embarcaciones de pesca de menos de 20 TRB.

De acuerdo con las declaraciones de la tripulación sobre el combustible, artes de pesca y capturas, la embarcación no operaba sobrecargada. Tampoco constan reformas estructurales, ni hay indicios de que hubiera sufrido reformas no autorizadas. Además, la embarcación, construida en el año 2005, había sido explotada desde entonces sin que consten otros accidentes o incidentes relacionados con la estabilidad.

Todo ello permite deducir que la embarcación tenía una estabilidad adecuada, suficiente para navegar con seguridad dadas las condiciones meteorológicas y marítimas generales ese día, con vientos de fuerza Beaufort 3 y marejada.

⁴ Se terminó de construir el 18 de abril de 2005.

4.3 La tripulación

El patrón y copropietario de la embarcación dispone de los títulos de Patrón Costero Polivalente, y Patrón Local de Pesca, titulaciones que le capacitan para patronear una embarcación como la accidentada. Además conocía la zona y había estado enrolado como marinero en la embarcación accidentada con anterioridad.

4.4 La zona del accidente

El patrón indicó que una ola anormalmente alta golpeó la embarcación, haciéndola volcar. En el momento del accidente la embarcación se encontraba navegando por las cercanías de dos zonas de bajos fondos, el bajo de Petones a estribor con sondas de menos de 12 m y el bajo de Ponte de Tierra a babor con sondas de 5 m. De esta forma el oleaje procedente del noreste, cruzaba primero el bajo de Petones antes de golpear a la embarcación por su costado de estribor. La presencia del bajo de Petones producía que, muy localmente, el oleaje procedente de alta mar aumentase su altura y pendiente al disminuir el fondo marino. El oleaje, con una altura significativa superior a 1 m, en ese canal se encrespaba y tomaba más altura, llegando a romper sobre la embarcación. Localmente y durante un breve período de tiempo la embarcación se vio sometida a unas olas mucho mayores que las dominantes en los alrededores.

4.5 Radiobaliza y balsa salvavidas

Los tripulantes estuvieron en el agua durante varias horas antes de que las autoridades tuvieran conocimiento del accidente. Si este no hubiera ocurrido en verano, con total seguridad los marineros no habrían podido ser rescatados con vida tras varias horas en el agua.

La embarcación no disponía de radiobaliza satelitaria, que no es exigible a esta embarcación por razón de sus dimensiones y zona autorizada de navegación. La embarcación sí llevaba una balsa salvavidas, pero sin zafa hidrostática, que no era exigible a esta embarcación. La balsa salvavidas estaba amarrada a la embarcación y por tanto no se desplegó cuando la embarcación se hundió.

4.6 Causa del accidente

De todo lo anterior se infiere que el accidente se debió a un golpe de mar, en una zona donde las condiciones de oleaje empeoraban localmente debido a la presencia de bajos, de lo que el patrón no fue consciente.

5 CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye que la causa del accidente fue un golpe de mar del que la embarcación no pudo recuperarse. Como causas subyacentes se encuentran una incorrecta planificación de la travesía por parte del patrón que no evitó una zona de rompientes en su trayecto de regreso a puerto.

6 RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7 LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

A la vista de las circunstancias de este accidente los armadores y patronos de embarcaciones de pesca local pueden apreciar la conveniencia de instalar de una radiobaliza satelitaria y de una zafa hidrostática en la balsa salvavidas, aunque no sean exigibles por la normativa de seguridad marítima.

Los patronos de las embarcaciones de pesca local deberían ser conscientes de los riesgos de navegar en zonas de poca profundidad, donde se produce un encrespamiento de la mar de fondo y rompientes.

* * *