



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES MARÍTIMOS

INFORME CIAIM-17/2021

Hundimiento del pesquero ANTARES a 3,6 millas al NE de la Isla Coelleira (Lugo), el 4 de mayo de 2018

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.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.



Figura 1. pesquero ANTARES



Figura 2. Lugar del accidente

1. SÍNTESIS

En la mañana del día 4 de mayo de 2018 la embarcación de pesca (E/P) ANTARES se hundió mientras navegaba con rumbo a caladero. Alrededor de las 11 de la mañana el patrón detectó una rápida inundación en el compartimento de máquinas que no pudo ser controlada con los medios de achique. El pesquero se escoró rápidamente sin dar tiempo a desplegar la balsa salvavidas y terminó por hundirse.

No se informó a SASEMAR a través de VHF de la situación. Los tripulantes abandonaron el pesquero y permanecieron en el mar agarrados a una boya hasta ser rescatados minutos después por una embarcación de pesca que faenaba en la zona.

1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 5 de mayo de 2018. 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 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en octubre de 2021.

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	ANTARES
Pabellón / registro	España / Ferrol
Identificación	Matrícula 3ª-FE-4-3041
Tipo	Pesquero de artes menores
Características principales	Eslora total: 11,70 m Manga: 3,06 m Arqueo bruto: 6,91 GT Material de casco: madera Propulsión: motor diésel PERKINS modelo 6.354.3M, de 72,06 KW (96,63 CV)
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad del patrón al mando.
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1983 en Astilleros Constantino Bedoya Picos, S.L. en Pontedeume (A Coruña).
Dotación mínima de seguridad	Tres tripulantes: Patrón al mando, mecánico y marinero
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida desde el puerto de O Barqueiro (A Coruña) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Pesca local de artes menores
Información relativa a la carga	Artes de pesca y capturas
Dotación	Tres tripulantes: patrón-mecánico y dos marineros.
Documentación	El pesquero tenía Resolución de despacho en vigor hasta el 20/06/2018. El Certificado de Conformidad estaba en vigor y con los refrendos anuales para casco de madera.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación y posterior hundimiento
Fecha y hora	04 de mayo de 2018, 11:00 hora local
Localización	43° 48,10' N; 007° 34,20' O
Operaciones del buque	Navegando hacia caladero
Lugar a bordo	Zona indeterminada del casco bajo la flotación
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente a los hidrocarburos a bordo. No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Beaufort fuerza 3-4 (7 a 16 nudos) del NE.
Estado de la mar	Marejada o fuerte marejada. Mar de fondo del NW de altura significativa de oleaje entre 2 y 3 m.
Visibilidad	Regular, localmente mala de madrugada.
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de Finisterre
Medios utilizados	E/S SALVAMAR SHAULA H/S PESCA II Pesqueros de la zona (B/P HERMANOS RIVEIRA)
Rapidez de la intervención	Inmediata, una vez conocido el accidente
Medidas adoptadas	Comunicación con pesqueros de la zona. Movilización de la H/S PESCA II para evacuación de los tripulantes y de E/S SALVAMAR SHAULA para evaluación en zona
Resultados obtenidos	Rescate de los tripulantes ilesos y traslado de los mismos al puerto de O Vicedo (Lugo)

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.

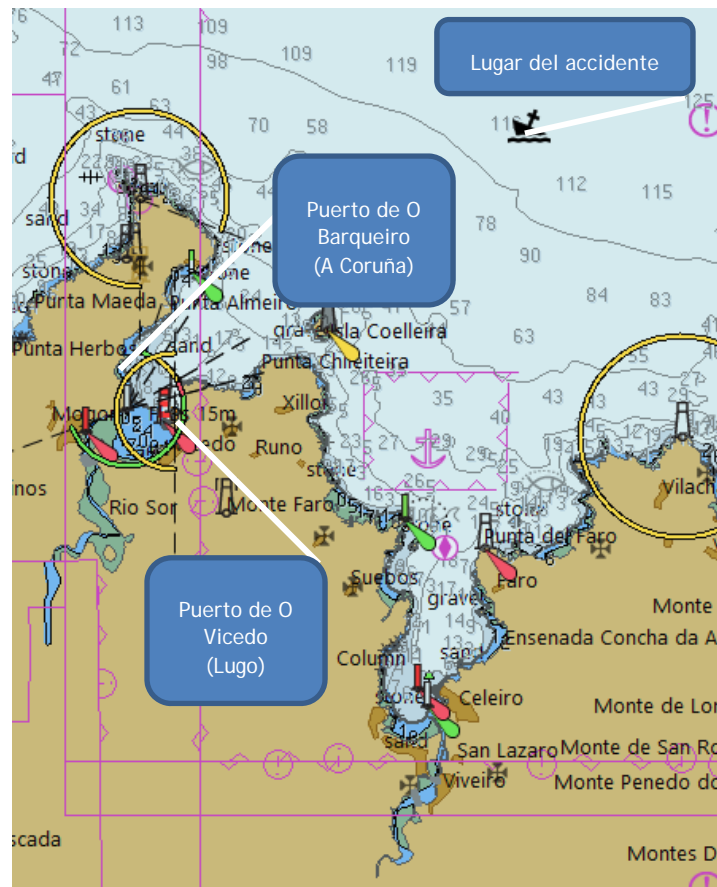


Figura 3. Zona del accidente

En la mañana del día 4 de mayo de 2018 la embarcación de pesca ANTARES había salido a faenar desde el puerto de O Barqueiro (A Coruña). Alrededor de las 11 horas, se dirigía a recoger la última cacea del día, la cual estaba situada en la posición $43^{\circ}47'430''N$ y $7^{\circ}37'430''O$.

Durante la navegación hacia ese punto, a la altura del Cabo de Bares, el patrón notó que la embarcación se dormía hacia babor. Al llevar casi la totalidad de las plomadas de las artes de pesca estibadas a estribor, este hecho extrañó al patrón, que bajó a la máquina para comprobar si todo estaba bien. Allí se percató de la presencia de agua. Procedió a arrancar dos bombas de achique eléctricas, situadas una de ellas bajo la reductora y la otra bajo el eje de cola contra la bocina. El patrón observó cómo el nivel del agua seguía aumentando y que el agua procedía de proa, del costado de babor.

A continuación, el patrón subió a cubierta para entregar chalecos a los tripulantes y volvió a la cámara de máquinas con intención de utilizar como bomba de achique la bomba de baldeo arrastrada por el motor (el "caballo"), actuando sobre las válvulas correspondientes del circuito de agua salada, pero ya no pudo acceder a dichas válvulas debido a la gran cantidad de agua que había en ese momento.

El patrón regresó al puente para dar la voz de alarma por VHF, pero no pudo comunicar su posición completamente, solo le dio tiempo a informar de su latitud pues la embarcación se escoró fuertemente y quedó acostada a estribor. La tripulación tuvo que situarse sobre el casco, en el costado de babor de la embarcación, sin que la balsa salvavidas fuera accesible.

La embarcación permaneció acostada a estribor durante 20 minutos. Poco a poco la embarcación comenzó a hundirse de popa y los marineros se tiraron al agua. El patrón, que no llevaba puesto el chaleco, se agarró a una boya que había en proa. El barco se hundió, a una profundidad aproximada de 50m.

Los tripulantes permanecieron en el agua agrupados en torno a la boya, recuperaron la radiobaliza, que flotaba cerca, y la activaron manualmente.

A las 12:05 horas, el CCS Finisterre recibió llamada del CNCS alertando de activación de una radiobaliza al norte de la Isla Coelleira, en O Vicedo. La posición recibida era 43° 48,10' N; 007° 34,20' O.

A las 12:10 horas, el CCS Finisterre recibió la llamada del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Cibrao, informando de la vía de agua en el ANTARES y comunicando la posición del ANTARES, aunque solamente pudo precisar la latitud, y aproximar la longitud a la Isla Coelleira.

A las 12:12 horas, El CCS Finisterre movilizó al helicóptero H/S PESCA II y posteriormente a la E/S SALVAMAR SHAULA.

El pesquero HERMANOS RIVEIRA, que se encontraba faenando por la zona, rescató a los tres tripulantes, dos hombres y una mujer, que se mantenían a flote agrupados y agarrados a la boya. Posteriormente, la misma embarcación de pesca los trasladó al puerto de O Vicedo. Los tripulantes no requirieron atención médica a su llegada al puerto.

4. ANÁLISIS

4.1. Condiciones meteorológicas

La AEMET no había emitido ninguna alerta meteorológica para el 4 de mayo. En la zona del accidente, pese a no haberse previsto grandes rachas de viento, sí hubo fuerte marejada en la Estaca de Bares, zona muy próxima a donde se produjo el accidente.

4.2. Certificados de la embarcación

La embarcación había pasado el último reconocimiento en seco de su casco de madera en el día 6/10/2017 en el puerto de Burela, es decir, siete meses antes del accidente. La inspección de Capitanía Marítima no detectó ninguna deficiencia en el casco de la embarcación.

El armador de la embarcación firmó, en el día 1/08/2017, la autocertificación anual requerida por el R.D. 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L). La autocertificación anual es el mecanismo por el cual el armador o su responsable legal confirman el buen estado del buque (dispositivos de seguridad y salvamento, equipo de radiocomunicaciones, equipo de ayuda a la navegación, escotillas y puertas estancas, entrenamiento y certificación de la tripulación) así como que este no ha sufrido ningún daño o deterioro durante el servicio que afecte al cumplimiento del mencionado Real Decreto o a la estabilidad del mismo.

Tanto la autocertificación como la inspección en seco se produjeron dentro de la ventana reglamentaria de ± 3 meses de la fecha de vencimiento del Certificado de Conformidad, si bien la Dirección General de la Marina Mercante recomienda que, tanto la autocertificación anual firmada por el armador como el reconocimiento en seco del casco de madera firmado por el inspector de Capitanía Marítima, tengan la misma fecha.

4.3. Obra de reforma y estabilidad

En fecha 29/07/2015, en los Varaderos VIBU, S.L. de Burela, se finalizó una obra de reforma que consistió en la instalación de una marquesina en popa mediante una estructura metálica tubular y techo metálico, quedando libres tanto los costados como la parte de proa y popa de la estructura. Esta obra fue comunicada y autorizada por la Capitanía Marítima de Burela.

En aquel momento, en el proyecto redactado por el técnico titulado no se realizó un análisis de pesos para ver si era necesario realizar una experiencia de estabilidad. Tampoco se le requirió por parte de la Capitanía Marítima.

De la descripción de la estructura metálica que aparece en el proyecto de obra de reforma, se puede desprender que el peso de la estructura podría ser el siguiente:

- 5 cuernas de tubo de acero SCH 10 AISI 304 de 1 pulgada, con una altura de 1,85 metros y una manga de unos 3,06 metros, a 2,113 kg por metro lineal (aprox) \rightarrow 71,42 kg.
- Una chapa de acero AISI 304 de 2mm de espesor, con una manga de 3,06 metros aproximadamente y una eslora de 4,30 metros (medido en plano, densidad de 8,0g/cm³) \rightarrow 210,53 kg.

El peso total sería por tanto inferior a 300 kg. Se trata de una pequeña embarcación, con un peso en rosca del que no hay constancia, como suele pasar en las pequeñas embarcaciones antiguas de madera. No obstante, dado que el volumen sumergido calculado en el arqueo es de 30,97m³, el incremento de 300 kg en el peso en rosca, aun teniendo en cuenta su posición elevada a bordo, no tiene un impacto significativo en la estabilidad.

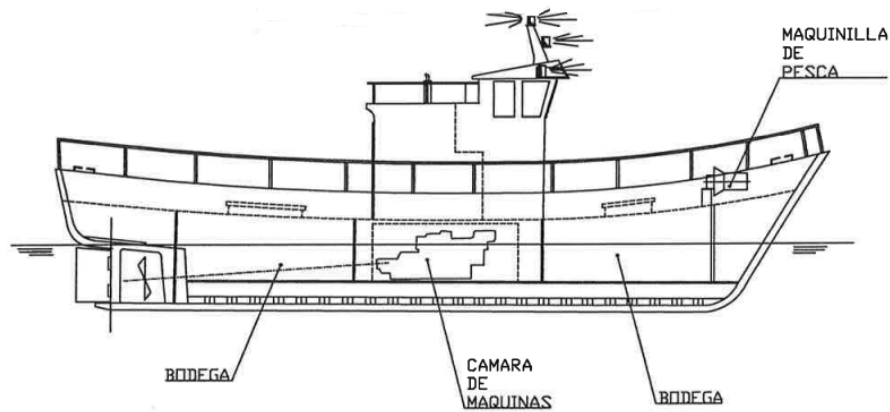


Figura 4. Obra existente

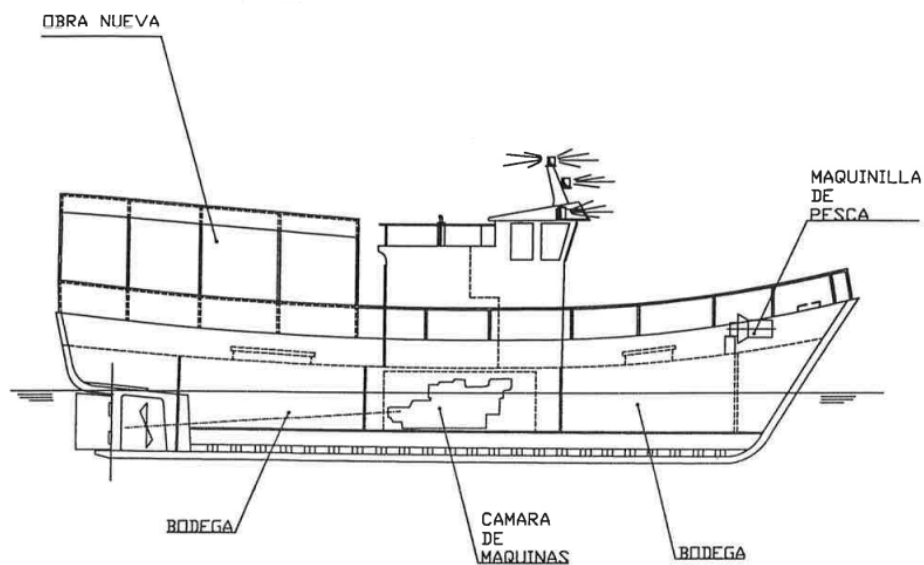


Figura 5. Obra nueva

4.4. Despacho

La embarcación tenía en vigor, a fecha del accidente, tanto la Resolución de despacho por tiempo, como el modelo actualizado del Certificado de Conformidad para embarcaciones de pesca con casco de madera y más de 6 metros de eslora L.

En la Resolución de despacho por tiempo, emitida el 23/03/2018 y con validez hasta el 20/06/2018, figura que tanto el patrón al mando como los marineros tienen tanto las titulaciones profesionales habilitantes para desempeñar los mencionados cargos como el reconocimiento médico en vigor.

4.5. Alarma de sentinas y capacidad de reacción

El artículo 15 del Anexo III del Real Decreto 543/2007 establece que los pesqueros existentes de pesca local deben llevar un dispositivo de alarma de nivel alto de agua en sentinas, cuyo detector esté en una posición suficientemente baja como para que la tripulación tenga tiempo de reaccionar y adoptar las medidas apropiadas contra la inundación.

La embarcación llevaba una alarma de nivel alto de agua en sentinas, que no funcionó por causas que se desconocen. Ello propició que, cuando el patrón descubrió la inundación en el compartimento del motor, ya fuera demasiado tarde para utilizar la bomba de baldeo para achicar el espacio de máquinas.

4.6. Petición de auxilio

El patrón afirma que realizó una llamada de auxilio, pero que al volcar la embarcación no pudo completarla y tan sólo comunicó su posición Norte. El informe de la emergencia que recoge SASEMAR comienza recibiendo el aviso del CNCS de la activación de la radiobaliza del pesquero. No indica que se haya recibido aviso por el canal 16 del VHF de la embarcación. Además, es el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Cibrao el que comunica a SASEMAR solamente una de las posiciones, la latitud, del ANTARES.

Con lo cual se concluye que el patrón del ANTARES realizó la llamada de aviso por uno de los canales de trabajo de los pesqueros de la zona y no por el canal 16, ni mediante el botón de DISTRESS del VHF con llamada selectiva digital.

En el inventario técnico y de equipo adjunto al Certificado de Conformidad figura que el pesquero disponía de tres equipos VHF, uno de ellos con llamada selectiva digital. Además, disponía de una radiobaliza satelitaria ACR GLOBALFIX 406 RLB-35 Cat I (frecuencias 406 y 121,5 Mhz) así como cuatro radiobalizas personales de hombre al agua (121,5 Mhz).

Conforme al relato del patrón, la radiobaliza satelitaria quedó a flote y fue activada manualmente. Se trata de una radiobaliza satelitaria de activación manual y automática y zafa hidrostática. La zafa hidrostática libera automáticamente la radiobaliza al sumergirse a una profundidad de entre 1,5 y 4m. Hay que interpretar, por tanto, que el mecanismo de zafa funcionó correctamente liberando la radiobaliza.

4.7. Chalecos salvavidas

En el inventario técnico y de equipo adjunto al Certificado de Conformidad figura que el pesquero disponía de tres chalecos salvavidas de abandono y cuatro chalecos salvavidas de trabajo, con radiobaliza.

Ninguno de los tripulantes llevaba puesto el chaleco salvavidas antes del incidente. Los marineros se pusieron el chaleco salvavidas de abandono, por orden del patrón, cuando se percibió que había riesgo de hundimiento. El patrón no se lo puso, porque bajó a la cámara de máquinas a intentar achicar con la bomba de baldeo y, al volver a subir al puente, el pesquero escoró repentinamente sin darle tiempo a coger el chaleco.

4.8. Balsa salvavidas

En cumplimiento de lo dispuesto en el RD 543/2007, la embarcación iba equipada con una balsa salvavidas para cuatro personas situada en el techo de la caseta de mando. Debido a que los tripulantes todavía se estaban poniendo los chalecos salvavidas en el momento en que la embarcación se escoró, no largaron la balsa ni la activaron de ningún modo.

4.9. Causas probables de la inundación

El relato es consistente con un hundimiento progresivo por inundación con una posterior pérdida de estabilidad de la embarcación. De todos modos, la CIAIM carece de pruebas concluyentes que puedan atribuir el hundimiento al mal estado del casco o a otros factores como rotura de colectores o válvulas de fondo, puesto que el pesquero fue inspeccionado en plazo y era regularmente revisado por la Capitanía Marítima, así como por el patrón y armador según lo firmado en las autocertificaciones.

5. CONCLUSIONES

La embarcación se hundió a causa de una inundación cuyo origen no ha podido ser determinado, en la cámara de máquinas o en la bodega a proa de este compartimento. La rapidez con que se produjo la inundación y que ésta se detectó al final de la jornada son indicios de que la vía de agua se debió producir poco tiempo antes de ser detectada.

El patrón no pudo conectar la bomba de baldeo para achicar la embarcación. Las bombas de achique accionadas eléctricamente que fueron arrancadas por el patrón resultaron ser insuficientes para controlar la inundación.

La alarma de alto nivel de agua en sentinas no funcionó, lo que fue determinante para que la embarcación no pudiera ser salvada, para que no diera tiempo a pedir ayuda y para que no se pudieran utilizar todos los medios de salvamento previstos.

El patrón no siguió los procedimientos de petición de auxilio preceptivos con los medios radioeléctricos de que disponía la embarcación.

6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Los patrones de pesca de las embarcaciones de bajura deben estar familiarizados con el mantenimiento y operación del equipo radioeléctrico de sus embarcaciones, especialmente la llamada selectiva digital, y mantener escucha permanente en el canal 16 de VHF.

El buen funcionamiento de las alarmas de alto nivel de agua en sentinas es imprescindible para poder detectar una inundación bajo cubierta con tiempo suficiente para reaccionar.

Para garantizar el buen estado de las tablas y clavazón del casco de un buque de madera con independencia de su edad, es necesario realizar un mantenimiento regular por parte de un carpintero de ribera.