

Informe técnico S-45/2011

Investigación del hundimiento de la embarcación de pesca CANCONIO, a 8 millas al noroeste de Cedeira (A Coruña), el día 2 de junio de 2009

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, por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y, en lo que proceda, por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo. 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.



EL ACCIDENTE

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura I. Localización del accidente

El accidente

El día 2 de junio de 2009, alrededor de las 06:30 horas, el pesquero CANCONIO salió a faenar del puerto de Cedeira (A Coruña) con dos tripulantes a bordo.

La tripulación estuvo faenando durante toda la mañana sin conseguir muchas capturas. Alrededor de las 11:20 horas levantaron el arte y se dirigieron a faenar a otra zona de más profundidad, navegando a 6 nudos en dirección NW.

En torno a las 11:30 horas, los tripulantes sintieron un golpe fuerte en la proa de la embarcación, que de inmediato se quedó prácticamente parada. El

motor propulsor se paró, saltó la alarma de nivel de la sentina del compartimento del motor, y la embarcación comenzó a inundarse rápidamente. En el momento del accidente estaban a 8 millas al Noroeste de Cedeira navegando con el gobierno en automático, a 6 nudos y con rumbo NW.

Los dos tripulantes fueron al tambucho de proa y vieron que estaba inundado. El patrón intentó bajar al compartimento del motor para conectar las bombas de sentina pero no lo consiguió porque el espacio estaba también inundado.

Ambos tripulantes se pusieron los chalecos salvavidas, arriaron la balsa salvavidas por el costado de babor y metieron en ella varios chalecos salvavidas.

El patrón intentó hacer una llamada selectiva digital y contactar por VHF con buques que estuviesen en la zona, pero el VHF no funcionaba.

Los tripulantes saltaron a la balsa salvavidas, cortaron el amarre con el CANCONIO y se alejaron. El pesquero, escorado a babor, se hundió por la popa en la posición 43° 44,6´ N, 008° 14,0´ W, y quedó semisumergido con las barandillas de proa y las antenas fuera del agua. Permaneció en esa situación entre 45 minutos y una hora, hasta que finalmente se hundió a 135 m de profundidad.

El rescate

A las 11:45 horas el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) de SASEMAR recibió la alerta de la radiobaliza del CANCONIO e inmediatamente la envió al Centro de Coordinación y Salvamento (CCS) de Finisterre, al estar la embarcación matriculada en Ortigueira (A Coruña). El personal del CCS intentó contactar con la embarcación a través de VHF y teléfono, sin éxito.

A las 12:04 horas el CCS consiguió contactar con el buque pesquero SANTIAGO APÓSTOL que estaba faenando en la zona del accidente, indicándole que procediese a la posición de alerta de la radiobaliza.

El CCS movilizó los siguientes medios propios, para que acudiesen a la posición de alerta de la radiobaliza:



- El helicóptero de salvamento HELIMER 210.
- La embarcación de salvamento SALVAMAR SHAULA.
- La lancha de salvamento LANGOSTEIRA.
- La patrullera de salvamento CONCEPCIÓN ARENAL.

A las 12:46 horas el helicóptero HELIMER 210 localizó la balsa salvavidas con los dos tripulantes de la embarcación CANCONIO. En ese momento la embarcación de salvamento SALVAMAR SHAULA y la lancha de salvamento LANGOSTEIRA se dirigieron a la posición de la balsa salvavidas.

A las 12:58 horas el helicóptero HELIMER 210 confirmó que tenía a bordo a los dos tripulantes y que aparentemente se encontraban bien, aunque presentaban leves síntomas de hipotermia. Trasladó a los tripulantes al aeropuerto de A Coruña, donde fueron recogidos por una ambulancia.

A las 13:23 horas la embarcación de salvamento SALVAMAR SHAULA recuperó la radiobaliza de la embarcación de pesca CANCONIO.

* * *



INFORMACIÓN FACTUAL

La embarcación

La embarcación de pesca CANCONIO, cuyas características se presentan en la tabla I, era una embarcación de madera construida en 1994 por un carpintero de ribera en Cedeira (A Coruña).

En el momento del accidente todos los certificados de la embarcación estaban en vigor y disponía de licencia de pesca para artes menores en el Caladero Nacional del Cantábrico Noroccidental.



Figura 2. Embarcación de pesca CANCONIO

Tabla I. Características principales de la embarcación

Nombre del buque	CANCONIO
Bandera	España
Tipo	Embarcación de pesca de artes menores
Lugar de construcción	Cedeira, A Coruña
Año de construcción	1994
Matrícula	3-FE-3-3-94
Clase	GRUPO 3 CLASE R
Código en la flota pesquera	ESP 22955
Material del casco	Madera
Eslora total	12,30 m
Manga de trazado	3,58 m
Puntal de trazado	1,34 m
Arqueo bruto (GT)	9,56 GT
Propulsión	Motor diesel con hélice
Potencia máxima	44,12 kW

Los armadores

En el momento del accidente la embarcación era propiedad de cuatro personas, a partes iguales, una de las cuales era también el patrón.

La tripulación

Formaban la tripulación de la embarcación dos personas, el patrón y un marinero, que tenían las titulaciones y certificados necesarios para el desempeño de sus funciones.

Información meteorológica

Las condiciones meteorológicas en la zona, en el transcurso del accidente, eran buenas, con viento de componente E e intensidad variable de entre 10 y 20 nudos (fuerza 4 y 5 en la escala de Beaufort). Había marejada y mar de fondo del W con altura significativa de 1,5 m. Las condiciones de visibilidad eran buenas.



ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

La causa más probable del accidente fue la colisión de la embarcación contra algún objeto semisumergido o flotante, cuando navegaba a 6 nudos, abriéndose una vía de agua en la proa que inundó la embarcación. La embarcación no se ha recuperado por lo que esta Comisión no ha podido obtener indicios de que se hubiese hundido por otra causa.

Como la embarcación era de madera hubiera bastado que se separasen dos tracas, a causa de la deformación producida por un golpe, para que apareciese una vía de agua, no siendo necesario para ello la rotura de una traca. Las condiciones meteorológicas no eran extremas y la altura significativa del oleaje era de 1,5 m, por lo que no parece que un fuerte pantocazo pudiera ser la causa del accidente.

La embarcación salía habitualmente a pescar de lunes a viernes de 6:30 a 12:00 horas de la mañana. Faenaban con miños, palangrillo y nasas de pulpo, en la zona del cantábrico noroeste. No era habitual realizar jornadas de más de 6 horas y el día del accidente llevaban faenando 5 horas, por lo que no es probable que el cansancio fuese una causa subyacente del accidente.

Según las declaraciones, en el momento del accidente la embarcación llevaba unos 100 l de gasoil, 30 piezas de aparejo y 2 garrafas pequeñas de aceite hidráulico y de motor, que era una carga habitual para el buque. La cantidad de capturas del día no había sido importante. Por tanto, la embarcación no estaba sobrecargada.



Figura 3. Embarcación de pesca CANCONIO

El equipo de VHF de la embarcación, que había sido reconocido 10 meses antes del accidente presentando un funcionamiento satisfactorio, no funcionó. De acuerdo con las declaraciones del patrón, los días previos al accidente el equipo funcionó con normalidad. Por tanto la causa más probable de este fallo es que las llamadas de emergencia se hubieran intentado realizar después de que las baterías hubieran quedado inutilizadas por la inundación.

* * *



RECOMENDACIONES

A la vista de las conclusiones alcanzadas, esta Comisión no formula recomendaciones de seguridad.

* * *