



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 PROVISIONAL CIAIM-05/2023

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

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. VILLA DE PITANXO



Figura 2. Lugar del accidente

2

4 1. SÍNTESIS

6 El día 15 de febrero de 2022 el buque de pesca (B/P) VILLA DE PITANXO, de bandera española, se hundió en la
 8 posición 46°50'26''N 46°39'18''W, a unas 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), tras escorar
 progresivamente a babor y sumergir simultáneamente su popa mientras estaba realizando un lance en una playa
 al oeste de la zona conocida como *Flemish Cap*.

10 De sus 24 tripulantes embarcados, tan sólo sobrevivieron tres, que fueron rescatados tras cinco horas a la deriva
 12 en una balsa salvavidas por el también arrastrero de fondo de bandera española PLAYA MENDUIÑA DOS, el cual
 trasladó a los tres supervivientes y a los nueve fallecidos que se pudieron recuperar al puerto canadiense de San
 Juan de Terranova.

1.1. Investigación

14 La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 15 de febrero de 2022. El mismo día el suceso fue calificado
 16 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 preliminar
 18 fue revisado por el pleno de la CIAIM en su reunión de 16 de febrero de 2023 y, tras su posterior aprobación, fue
 publicado en febrero de 2023.

20 A continuación, se incluye una lista, no exhaustiva, del origen de las principales fuentes de información que se
 han utilizado hasta el momento en la investigación en curso.

- 22 - Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)
- 24 - Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)
- 26 - Autoridades marítimas de Perú y Ghana
- 28 - Autoridades portuarias de Marín y Vigo
- 30 - Capitanía Marítima de Vigo
- 32 - Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)
- 34 - Centro de seguimiento de pesca (CSP) / Secretaría General de Pesca
- 36 - Centro de comunicaciones DEA (CCDEA) / Secretaría General de Pesca
- 38 - Centro Espacial de Canarias (CEC) - Estación de Maspalomas
- Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) / SASEMAR
- Consulado General de España en San Juan de Terranova
- COTERENA S.L.
- Declaraciones ante la CIAIM de los supervivientes del VILLA DE PITANXO
- Declaraciones ante la CIAIM de los tripulantes del pesquero PLAYA MENDUIÑA DOS
- Dirección General de la Marina Mercante
- Dirección General de Pesca Sostenible
- ENARADIO S.L.
- Familiares de las víctimas del accidente
- INDUSTRIAS FERRI S.A.

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

- 2 - Instituto Español de Oceanografía (IEO)
- Instituto Social de la Marina (ISM)
- 4 - *Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC) Halifax - Canadian Coast Guard / Gobierno de Canadá*
- MAPFRE España
- 6 - NAUTICAL S.L.U.
- NODOSA S.L.
- 8 - Pesquerías NORES MARIN S.L.
- *Office of the Chief Medical Examiner / Gobierno de Canadá*
- 10 - Organismo estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social
- *Transportation Safety Board of Canada / Gobierno de Canadá*
- 12 - Unidad orgánica de policía judicial
- VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT IBERICA S.A.
- 14 - WÄRTSILÄ IBERICA S.A.
- 16 - Otras contribuciones e informes de particulares y organizaciones, aportados a la CIAIM por propia iniciativa.

18 **NOTA:** El informe contiene únicamente información contrastada y puede ser ampliada según progrese la investigación.

20

INFORME PROVISIONAL

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	VILLA DE PITANXO
Pabellón / registro	España
Identificación	Matrícula: 3ª-VI 5-5-03 (Tercera lista, matrícula de Vigo, folio 5-03) Número IMO: 9098244 Distintiva: ECCU MMSI: 224819000 Código del buque en el censo europeo de pesca: ESP000025790
Tipo	Pesquero de arrastre de gran altura congelador
Características principales	Eslora total (L _{oa}): 50,30 m Eslora entre perpendiculares (L _{pp}): 42,14 m Manga: 9,70 m Arqueo Bruto: 825GT / 397,55 TRB Material del casco: Acero Propulsión: 1 x WARTSILLÄ 9L20 (1529kW a 900 rpm)
Propiedad y gestión	PESQUERIAS NORES MARIN S.L.
Sociedad de clasificación	BUREAU VERITAS
Pormenores de construcción	Construido en Astilleros M.CIES en Vigo (PONTEVEDRA) el año 2003
Dotación mínima de seguridad	9 tripulantes, según Resolución de la DGMM de fecha 30/04/2003
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de Marín (Pontevedra) el 25/01/2022 a las 23:00 hora local, con llegada prevista al mismo puerto, sin escalas
Información relativa a la carga	Pescado congelado, 97 toneladas aproximadamente
Dotación	24 tripulantes, excediendo en 2 el número máximo de 22 tripulantes según los certificados del buque.
Documentación	Certificados, titulaciones y Resolución de despacho en vigor. En la Solicitud de despacho figuraban 22 tripulantes.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Inundación y hundimiento.
Fecha y hora	15/02/2022, 04:23 UTC.
Localización	46°50'26"N 46°39'18"W
Operaciones del buque	En arrastre
Lugar a bordo	No aplicable
Daños sufridos en el buque	Pérdida total.
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	21 tripulantes fallecidos, de los cuales 12 siguen desaparecidos.
Contaminación	La correspondiente al hundimiento. No se detectó
Otros daños externos al buque	Ninguno
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del WSW de 40 nudos de velocidad media (Beaufort 8-9)
Estado de la mar	Oleaje del SSW con 7m de altura significativa (mar arbolada)
Corriente	1,8 nudos en superficie
Visibilidad	Mala
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR, CANADIAN COAST GUARD SERVICE (CCGS)
Medios utilizados	Buques de pesca en zona (PLAYA MENDUIÑA DOS, NOVO VIRGEM DA BARCA, FRANCA MORTE, LUTADOR, PASCOAL ATLANTICO), helicópteros y aviones de reconocimiento del CCGS, buque offshore MAERKS NEXUS, patrullero CYGNUS del CCGS.
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de medios para la búsqueda y rescate de los tripulantes.
Resultados obtenidos	Rescate de los tres supervivientes y recuperación de nueve tripulantes fallecidos.

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

2

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

4

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son UTC salvo que se indique expresamente otra cosa.

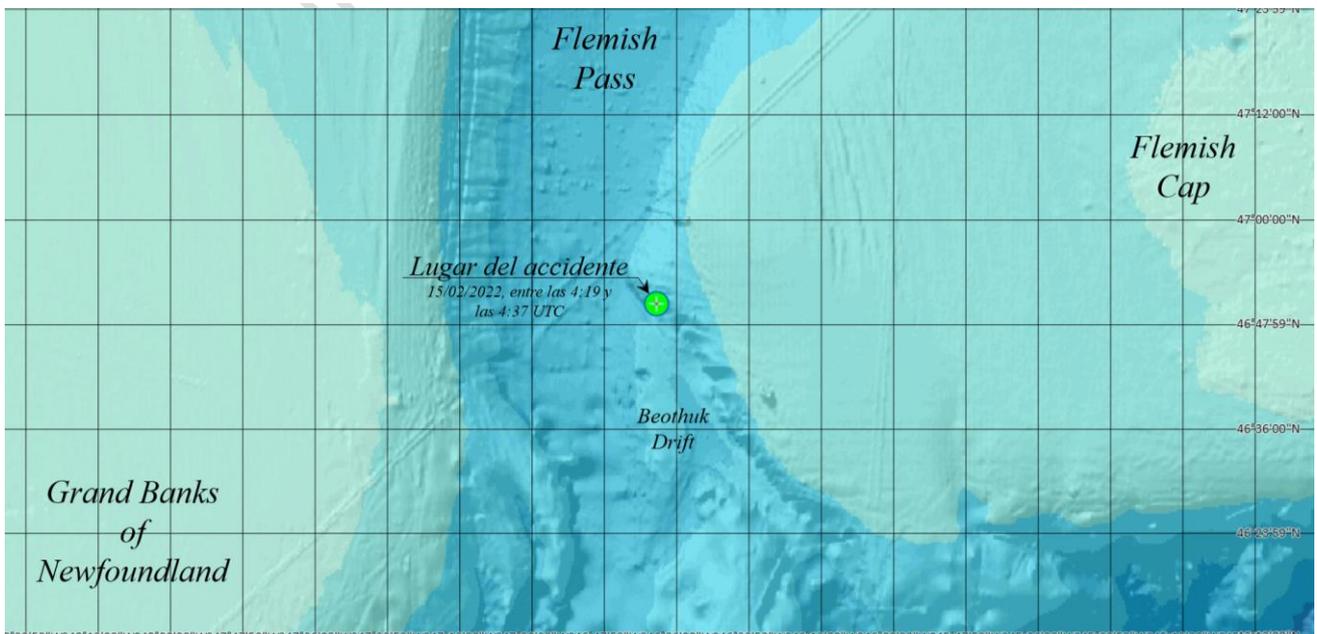
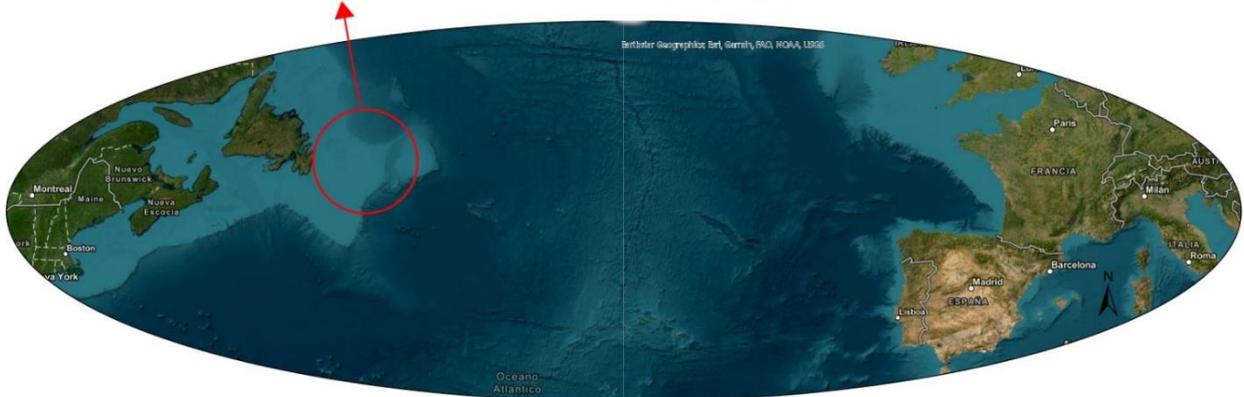
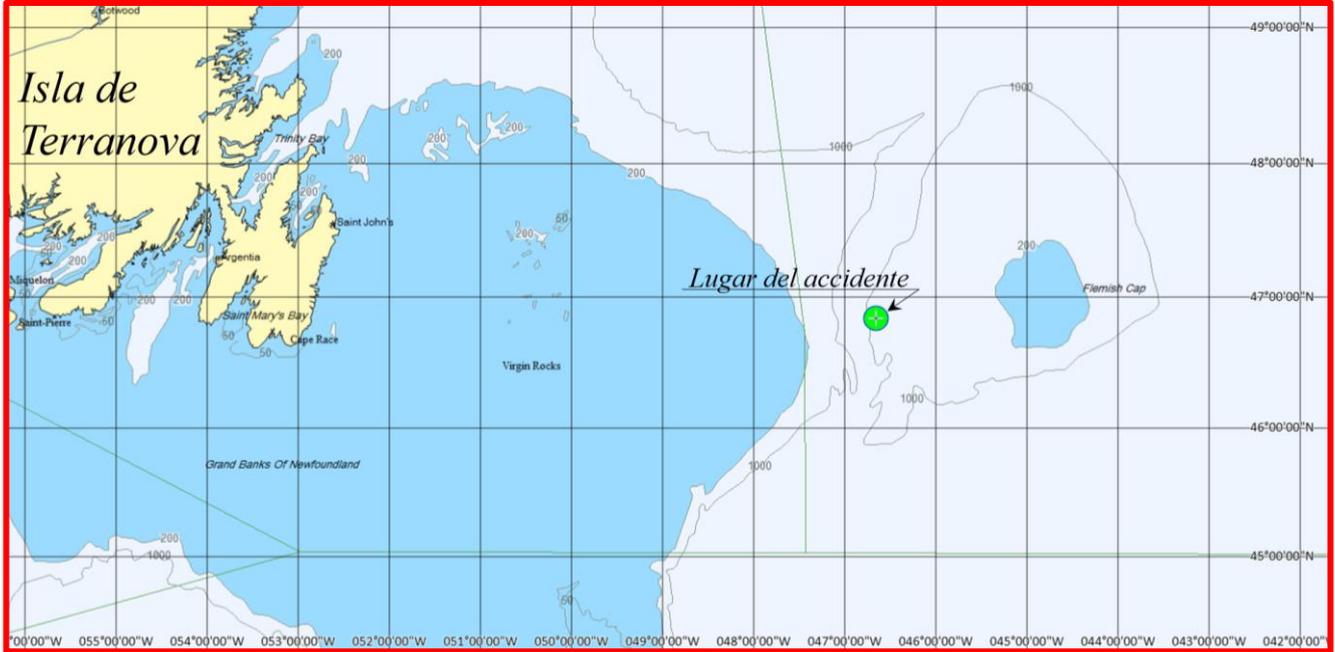


Figura 3. Lugar del accidente

2

3.1. Salida del buque

4 El día 25 de enero de 2022 el buque arrastrero congelador de gran altura VILLA DE PITANXO sale del puerto de Marín (Pontevedra) con dirección a caladeros NAFO¹ para una campaña de pesca.

6 A las 23:47 hora local de España peninsular (HL) de ese día, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) Vigo se pone en contacto por radio con el buque al observar que se ha detenido tras una derrota errática. El buque
8 informa de un problema en una bomba y comunica que en unos minutos el problema estará arreglado.

10 A las 23:51 HL, el CCS Vigo contacta de nuevo con el VILLA DE PITANXO, al observar que ha arrancado y navega a 7,5 nudos con rumbo Oeste. El buque reporta que ya ha solucionado el problema de la bomba y continúa su travesía a los caladeros de NAFO.

12 A las 0:44 HL del 26 de enero, el VILLA DE PITANXO se detiene de nuevo. El CCS Vigo vuelve a ponerse en
14 contacto con el buque, el cual informa que dispone de máquina pero que se ha detenido para comprobar el
16 funcionamiento de una bomba. CCS Vigo anota las condiciones meteorológicas (visibilidad buena, viento en
calma y corrientes de 0,2 nudos en dirección 014°) e informa al CCS FINISTERRE, el cual comienza a realizar el
seguimiento del buque a la deriva.

18 A las 01:38 HL, el CCS Finisterre informa de que el VILLA DE PITANXO se ha vuelto a detener. En comunicación
20 con el pesquero, éste informa de que cancelan el viaje a NAFO y regresan a tierra, al puerto de Vigo, a recoger
22 unas piezas. Afirma no necesitar asistencia para la travesía. Informan posteriormente de que tienen un problema
mecánico en la reductora y reiteran no precisar asistencia. El VILLA DE PITANXO procede así en demanda del
puerto Vigo a una velocidad de 11 nudos, esta vez sin detenerse. Embarca práctico a las 4:01 horas y amarra en
el muelle de FRIGALSA a las 4:45 horas.

24 Salvamento Marítimo informa de esta incidencia a la Capitanía Marítima de Vigo, la cual realiza durante la
mañana del día 26 una inspección del buque. De esta inspección concluye que no existe un problema con la
26 reductora, pero sí con el sistema de paso variable de su hélice propulsora, la cual está pendiente de recibir unas
piezas.

28 La compañía armadora, PESQUERIAS NORES MARIN S.L., realiza ese día en Vigo, además de la reparación
mencionada anteriormente, un cambio de tripulante debido a que una de las preceptivas pruebas PCR que se
30 habían realizado a la tripulación el día anterior en Marín había resultado positiva por infección por COVID-19. En
la relación de enroles y desenroles gestionada en la Capitanía Marítima figura 1 desenrole y 1 enrole. El total de
32 tripulantes que declara el capitán a bordo del VILLA DE PITANXO es 22, el máximo admisible en el buque según
sus certificados estatutarios, aunque realmente a bordo hay 25 tripulantes.

34 El VILLA DE PITANXO finalmente zarpa del puerto de Vigo a las 17:55 horas del día 26 de enero con 25 tripulantes
a bordo, y pone de nuevo rumbo oeste en dirección a los caladeros de NAFO en Terranova, a los que llega una
semana después, en la noche del 02 de febrero de 2022.

36 El día 3 de febrero uno de los tripulantes es transferido al pesquero RIO CAXIL, quedando a bordo del VILLA DE
PITANXO un total de 24 tripulantes.

38

¹ Northwest Atlantic Fisheries Organization

2

3.2. Primeros días de la marea

4

Durante los primeros días tras llegar a la zona, el buque faena al sureste de los Grandes Bancos de Terranova.

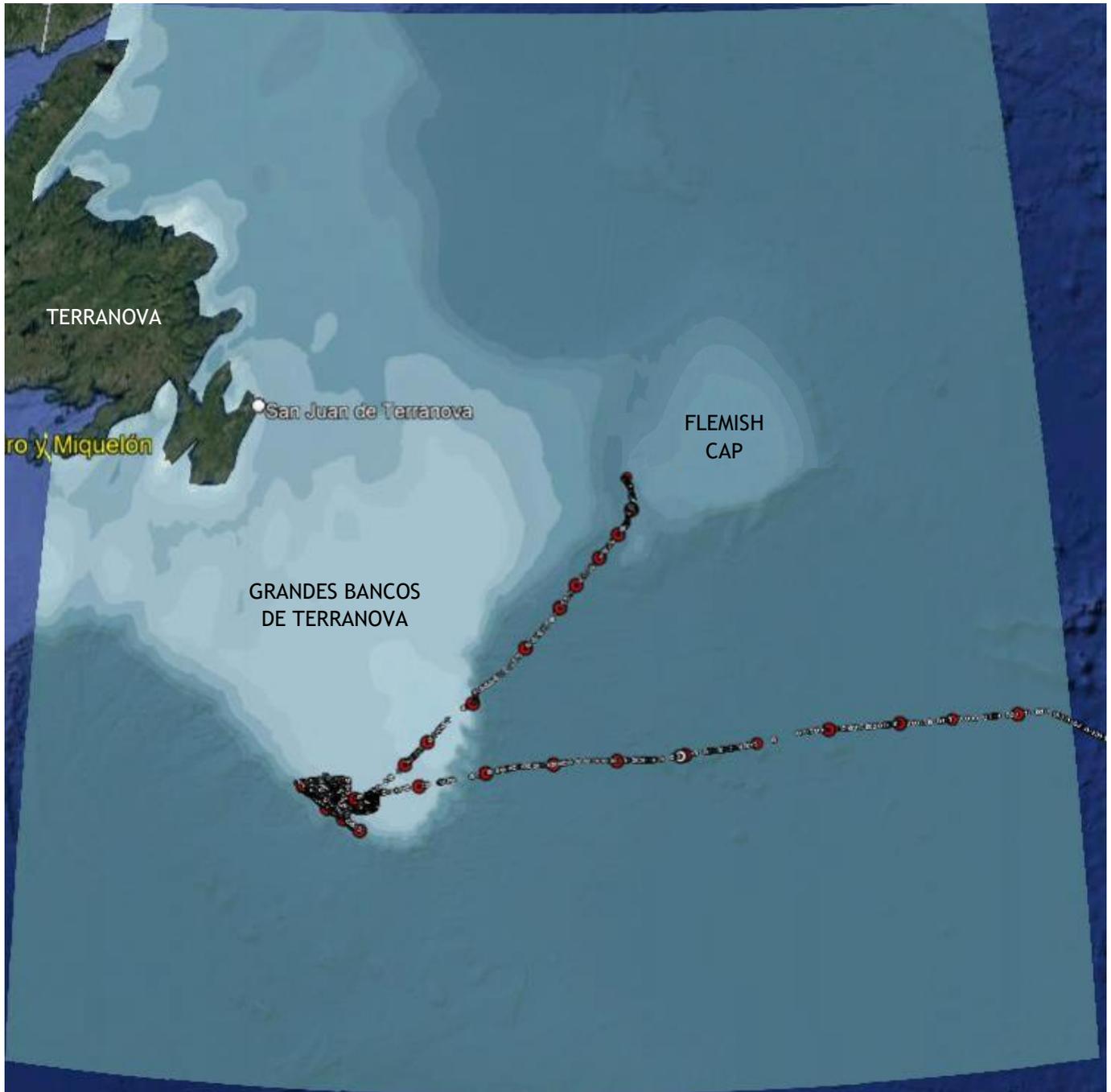


Figura 4. Tramo de la derrota del buque entre el 1 y el 15 de febrero de 2022 (imagen: CEDEX)

6

De entre todos los caladeros NAFO que se muestran en la Figura 5, el VILLA DE PITANXO iba a faenar en las subdivisiones 3N, 3L y 3M, alternando entre dos zonas diferenciadas: El sur de los Grandes Bancos de Terranova (en la subzona 3N) y la zona de *Flemish Pass* y *Flemish Cap*. (en las subzonas 3L y 3M respectivamente).

8

Tras faenar durante 9 días completos al sur de los Grandes Bancos de Terranova, en el día 13/02/2022, el VILLA DE PITANXO abandona estos caladeros y pone rumbo NNE, dirigiéndose hacia el *Flemish Pass*, donde inicia el que sería el primer lance de pesca en dicha zona, y que resultó ser el último, el 14 de febrero a las 15:21 UTC en la posición 46°14'26''N 46°47'38''W.

12

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

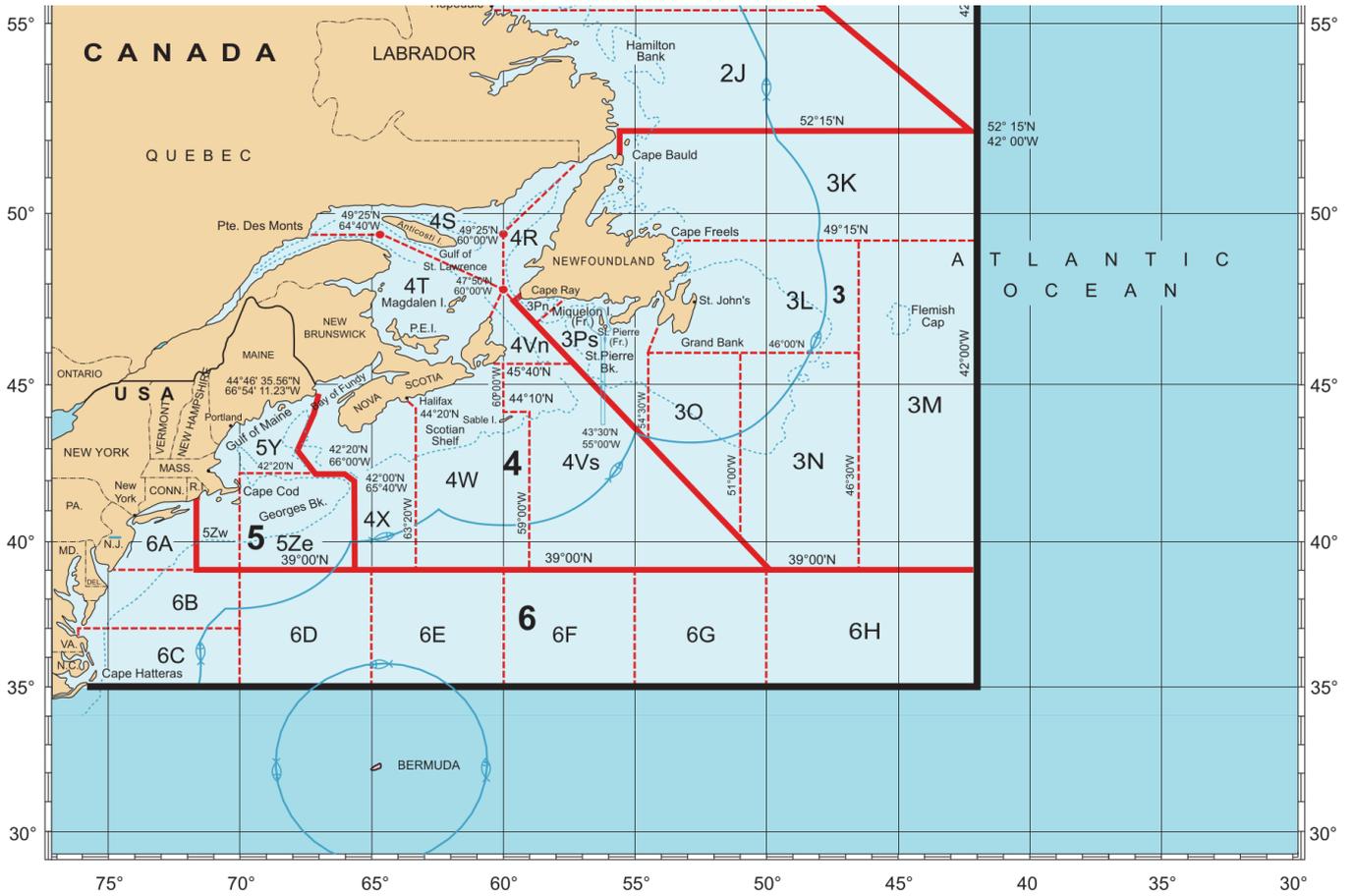


Figura 5. Caladeros NAFO (©Northwest Atlantic Fisheries Organization)

2 **3.3. Primer lance de pesca en el Flemish Pass, ultimo lance del buque**

4 La maniobra de arrastre se prolonga durante 11,5 horas, a lo largo de la trayectoria marcada en rojo en la Figura 6, adentrándose en la cuenca del *Flemish Pass*, una depresión entre las planicies submarinas de los Grandes Bancos de Terranova y del *Flemish Cap*. En el interior de la cuenca se alcanzan profundidades de 1000 a 1100 metros, mientras que en las planicies submarinas las profundidades son del orden de los 200 metros.

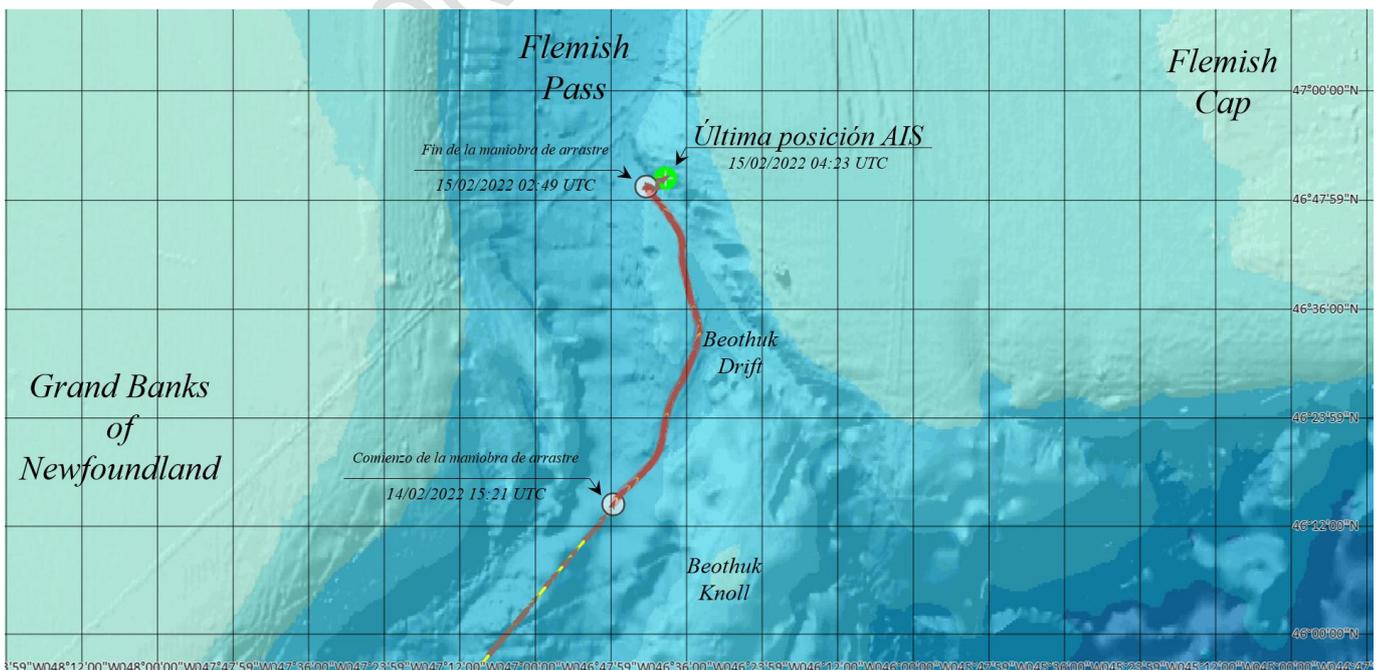


Figura 6. Maniobra de arrastre entre los días 14 y 15 de febrero

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

- 2 El pesquero VILLA DE PITANXO va arrastrando a 3,5 nudos, siguiendo aproximadamente la isobata de 1000m hasta las 2:50 UTC, momento en el realiza un cambio brusco de rumbo hacia el ESE, reduciendo asimismo su velocidad hasta el rango de los 1,5 nudos (Figura 7).
- 4

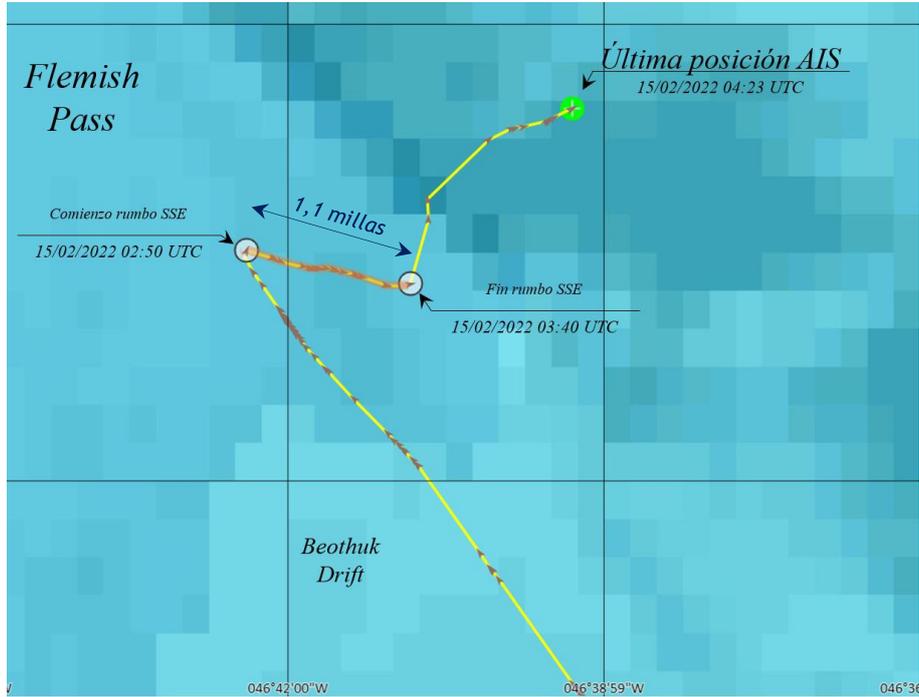


Figura 7. Rumbo SSE

- 6 A continuación, a partir de las 3:40 horas UTC (0:40 hora local) y hasta las 04:16 horas UTC el VILLA DE PITANXO navega, con una velocidad de entre 3 y 4 nudos a rumbos variables entre NNE, N, y NE, de forma perpendicular a la isobata de 1000m que delimita la cuenca del *Flemish Pass* con la planicie del *Flemish Cap*.

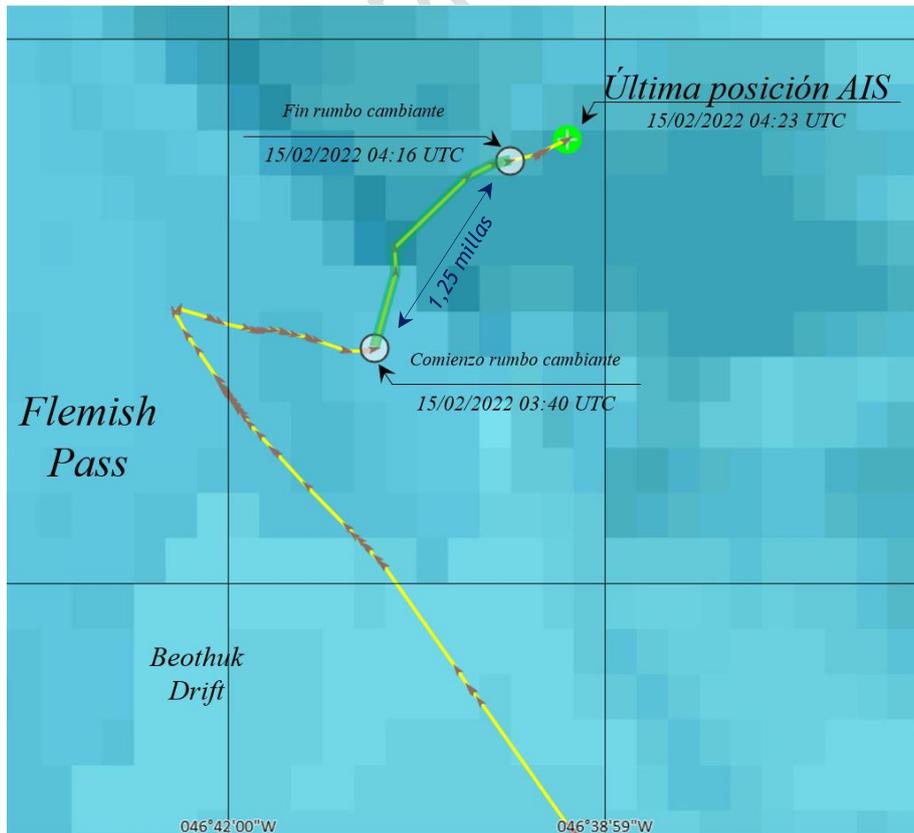


Figura 8. Rumbo cambiante

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

- 2 En el último tramo registrado de su navegación, entre las 04:16 UTC (01:16 hora local) y las 04:23 UTC (01:23 hora local) el VILLA DE PITANXO reduce su velocidad hasta el rango de 1,9 - 2,6 nudos y emite su última señal AIS a las 4:23 UTC, en la cual indica una velocidad de 2,6 nudos.
- 4

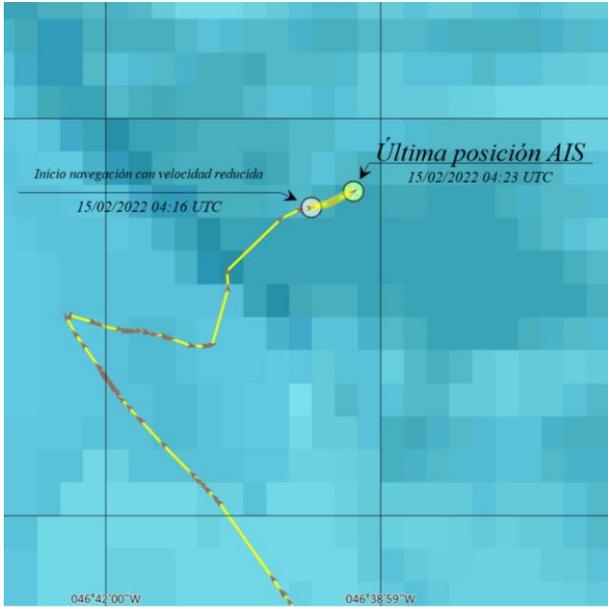


Figura 9. Último tramo de navegación

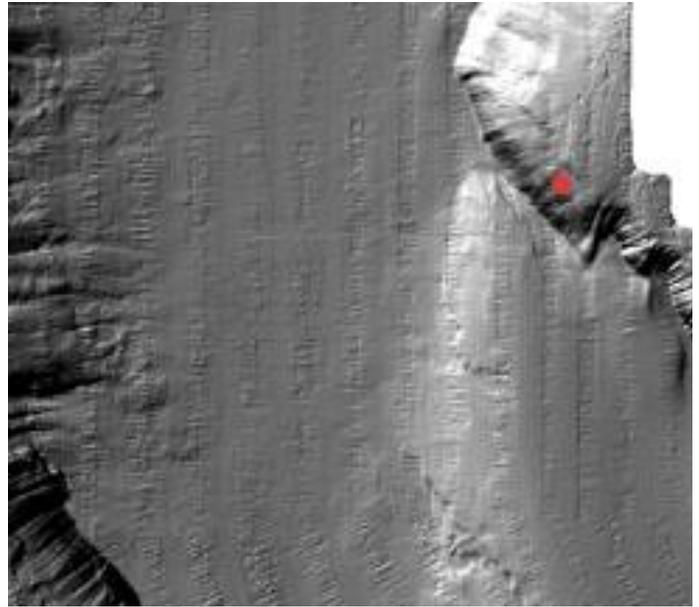


Figura 10. Batimetría detallada, última posición AIS

6

3.4. Llamada de socorro

- 8 Cuatro minutos antes de que el AIS emita su última posición, a las 4:19 UTC (5:19 hora local de España peninsular) el Centro de Comunicaciones Radiomárítimas (CCR) de A Coruña recibe una llamada selectiva digital (LSD) de socorro en las bandas de 4 y 8 MHz con el identificativo MMSI del VILLA DE PITANXO y posición GPS: 46° 50.353'N 46°39.595'W, con un mensaje de socorro sin indicar el tipo. No se recibe audio desde el pesquero.
- 10

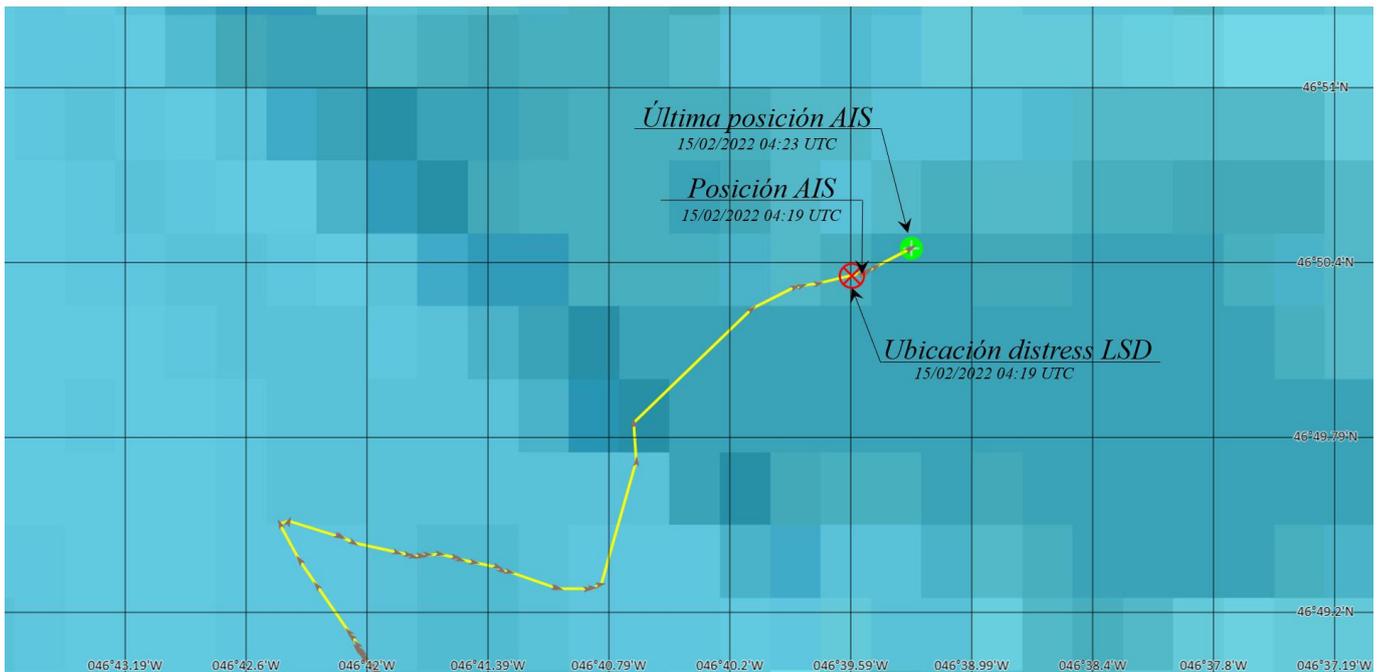


Figura 11. Última posición AIS y posición de la emisión de la LSD de distress

12

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

2 Como se puede ver en la Figura 11, la ubicación de la llamada selectiva digital está situada en la derrota que
 4 venía marcando el AIS del buque, y además es prácticamente coincidente con la posición AIS emitida también a las 4:19 UTC.

6 Posteriormente, a las 4:23 UTC el AIS emite su última posición en 46° 50,44'N 46° 39,3'W. Dentro de los datos comunicados por el AIS, además de su posición se informa de que VILLA DE PITANXO está navegando a 2,6 nudos y manteniendo un rumbo de 59,7°.

8 A las 4:24 UTC (5:24 hora local de España), el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) de SASEMAR en Madrid intenta, sin éxito, contactar con el buque a través de los números de teléfono satelitario que constan en el censo de INMARSAT.

12 A las 4:29 UTC, el CCR realiza llamadas al buque en las bandas de 4 y 8 MHz sin respuesta. A continuación el CNCS se pone en contacto con el armador, para solicitarle los números de teléfono de contacto de a bordo, y se piden también dichos número a la Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA). El CNCS intenta contactar con los números facilitados, sin resultado.

14 A las 4:34:44 UTC, quince minutos después de haber enviado la llamada selectiva digital de socorro a través de HF, y tan sólo once minutos después de la última posición emitida por el AIS, un único satélite de la constelación Galileo, el GSAT-0207, detecta una señal procedente de la radiobaliza satelitaria² (EPIRB) del VILLA DE PITANXO. Esta primera alerta, todavía sin posición³, es procesada por el Centro de Control de Misión francés (FMCC) y remitida al Control de Misión español (SPMCC) de Maspalomas. Posteriormente es retransmitida desde Maspalomas al CNCS a las 4:35:11 UTC.

22 A continuación, diferentes satélites comienzan a establecer contactos con la radiobaliza, pero no logan establecer su ubicación hasta que tres satélites Galileo hacen contacto a la vez, a las 4:36:12 UTC. La primera posición que determinan es 46° 52,9'N 46°31,4'W. El Centro de Control de Misión de Estados Unidos (USMCC) procesa esta señal, que es posteriormente remitida por el SPMCC al CNCS a las 4:36:16 UTC.

24 A las 4:37:01 UTC, cuatro satélites Galileo establecen un nuevo contacto con la radiobaliza, y determinan una nueva posición: 46° 51,9'N 46°36,4'W. Esta información es procesada por el MEOLUT español y remitida por el SPMCC al CNCS a las 4:37:04 UTC.

28 De nuevo, a las 4:37:13 UTC, tres satélites Galileo establecen otro contacto con la radiobaliza, determinando esta vez una posición 46° 53,8'N 46°25,9'W. Esta señal es procesada por el MEOLUT de reino unido a las 4:38:01 UTC. El SPMCC remite esta nueva información al CNCS a las 4:38.03 UTC.

32 En este período, el SPMCC recibió más señales procedentes de la radiobaliza del VILLA DE PITANXO, pero no se remitieron al CNCS por considerarse redundantes. En el anexo figuran todas las posiciones recogidas por el SPMCC de la radiobaliza del VILLA DE PITANXO. En el siguiente cuadro se recogen las primeras posiciones que el SPMCC remitió al CNCS:

Hora recepción (UTC)	Satélites Galileo	Posición	Hora remisión al CNCS (UTC)
4:34:44	1	No determinada	4:35:11
4:36:12	3	46° 52,9'N 46° 31,4'W	4:36:16
4:37:01	4	46° 51,9'N 46° 36,4'W	4:37:04
4:37:13	3	46° 53,8 N 46° 25,9'W	4:38:03

² para que una EPIRB comience a emitir, se ha de dar uno de dos supuestos: o bien ha sido retirada del contenedor en donde está estibada y se ha procedido a su activación manual, o bien se ha activado automáticamente en contacto con el agua de mar. Este segundo supuesto implica que se ha disparado su dispositivo hidrostático de liberación, el cual se activa de modo automático al sumergirse el contenedor de la radiobaliza en el agua a una determinada profundidad. Entonces, la radiobaliza emerge a la superficie por su flotabilidad y comienza a enviar señales en la banda de los 406 MHz. Normalmente, las radiobalizas van estibadas dentro de su contenedor en la cubierta de la magistral, encima del puente de mando.

³ Para poder determinar la posición de la radiobaliza, si ésta no lleva su propio GPS, es necesario que varios satélites detecten la señal a la vez.

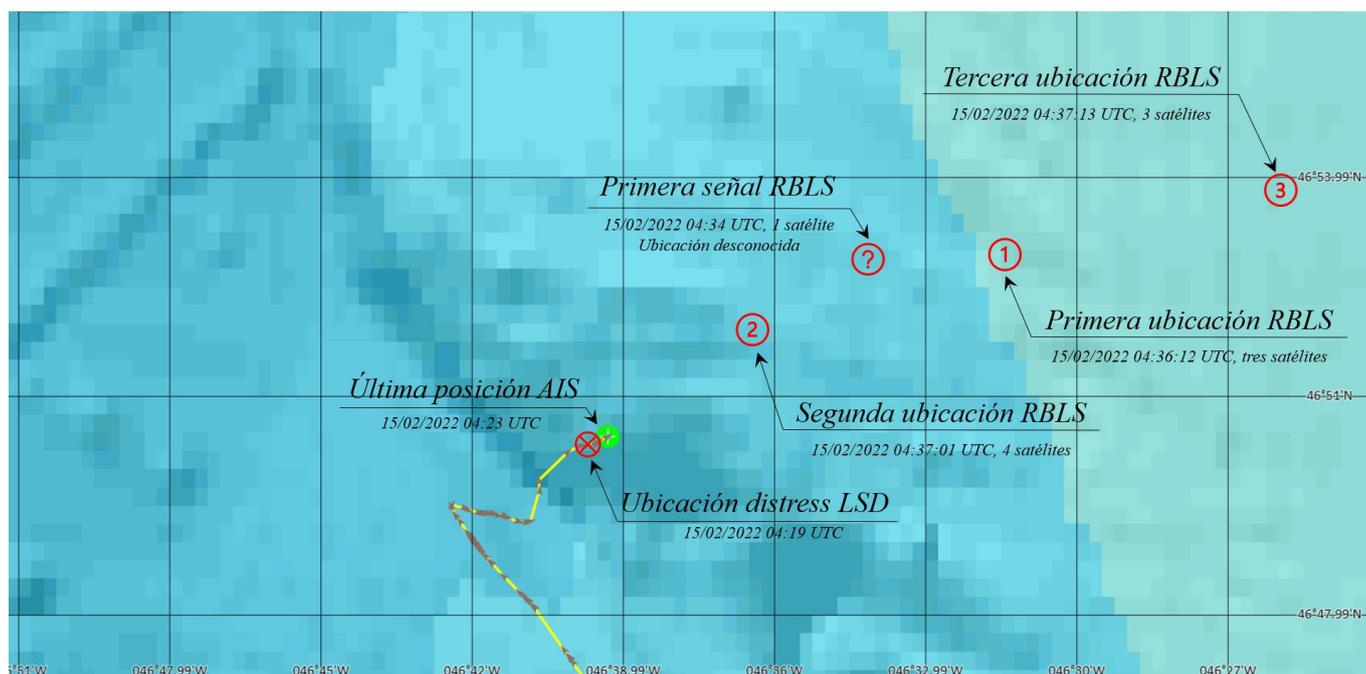


Figura 12. Primeras señales emitidas por la RBL del VILLA DE PITANXO

2

3.5. Inundación, pérdida de estabilidad y hundimiento.

4

Esta sección está redactada sobre la base de información recibida, algunos de cuyos aspectos están pendientes de ser contrastados. En la versión definitiva esta sección podrá sufrir cambios y será ampliada.

6

En un determinado momento alrededor de las 4:00 UTC el buque se encuentra con el arte largado por popa, y el viento y el oleaje inciden por la aleta de babor. Hay temporal, con vientos del orden de 40 nudos (Beaufort 8-9) y olas de 7m de altura significativa (mar arbolada), por lo que las olas de mayor altura pueden superar los 10 m. Por causas que se están analizando, el buque queda sin capacidad de maniobra. El arte de pesca, que todavía no se ha virado y contiene las capturas de las últimas horas de arrastre, ejerce un fuerte tiro sobre las pastecas de arrastre. A merced del viento, el oleaje, las corrientes y el tiro del arte, el buque queda orientado dando la aleta de babor a la mar y adquiere una fuerte escora a babor.

12

Las olas entran constantemente por la rampa de popa. Algunas olas, las de mayor altura, pasan por encima del costado de babor, inundando la cubierta superior. El agua se acumula en la banda de babor, sin apenas dar tiempo a ser desajolada por la rampa o por las falucheras. La escora a babor aumenta lenta y progresivamente.

14

En un determinado momento se hace evidente que la situación es irrecuperable y es perentorio abandonar el buque. La mayoría de los tripulantes, que se encuentran en la cubierta superior, junto a la maquinilla de pesca, tratan de acceder al puente para dirigirse a las balsas salvavidas. El acceso al puente por las escaleras se hace difícil por la fuerte escora.

18

Ningún tripulante lleva traje de supervivencia, a excepción del capitán y un marinero que también se encuentra en el puente.

20

Varios tripulantes logran arriar una balsa salvavidas en la que consiguen embarcar el capitán, el marinero que llevaba el traje de supervivencia y por lo menos otros cinco tripulantes más que visten ropa de trabajo, sin traje de supervivencia o chaleco salvavidas. La temperatura del agua ronda los 2°C.

24

Hay certeza de que no todos los tripulantes logran acceder al puente, algunos quedan probablemente en espacios interiores o en la cubierta superior cuando el buque se hunde.

26

El proceso de pérdida de estabilidad, inundación y hundimiento es rápido. Desde que el buque queda sin capacidad de maniobrar hasta que se hunde transcurren pocos minutos.

28

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

2 La balsa en la que han conseguido embarcar varios tripulantes sufre desgarros en el fondo, posiblemente al haberse enganchado en partes del buque durante su escora progresiva (candeleros, antenas, etc). Como resultado, la balsa queda en comunicación con el mar, y el agua inunda el fondo de la balsa. Los tripulantes en su interior no pueden mantenerse secos.

6 El buque dispone de 2 balsas salvavidas, una a cada banda, con capacidad para 25 tripulantes cada una. La segunda balsa se encontrará posteriormente desplegada y a flote pero vacía; ningún tripulante logrará embarcar en ella, existiendo la duda de si fue desplegada por la tripulación, o si se liberó automáticamente al hundirse el buque.

10 Los náufragos permanecen en la balsa durante más de cinco horas, hasta que el pesquero PLAYA MENDUIÑA DOS llega a su posición y los rescata. Solamente sobreviven los dos tripulantes que llevaban traje de supervivencia (el capitán y un marinero) y otro marinero. Los restantes cuatro tripulantes de la balsa han fallecido por hipotermia a lo largo de las horas en las que permanecen a la espera, y el PLAYA MENDUIÑA DOS sólo puede recuperar sus cuerpos.

3.6. Operaciones de búsqueda y salvamento

16 A las 4:39 UTC, el CNCS busca buques en las proximidades y localiza al PLAYA MENDUIÑA DOS, buque arrastrero de bandera española, a unas 25 millas de la última posición conocida del VILLA DE PITANXO. Se le informa de la llamada DSC y de la activación de la radiobaliza del VILLA DE PITANXO, y se le instruye para que se dirija a su última posición conocida y se intente poner en contacto con él a través del VHF.

20 Posteriormente, a las 4:40 UTC, el CNCS comunica la emergencia al Centro de Coordinación de Rescate Conjunto (JRCC) de Halifax en Terranova (Canadá), y le facilita toda la información disponible, por estar el siniestro en su zona SAR.

24 A las 4:46 UTC, el CNCS se vuelve a poner en contacto con el PLAYA MENDUIÑA DOS, el cual informa de que está intentando ponerse en contacto con el VILLA DE PITANXO sin éxito a través del VHF. El CNCS le informa de la gravedad de la situación y le solicita que ponga rumbo hacia el buque siniestrado. El pesquero tiene que cobrar el aparejo, pues se encuentra faenando.

28 A las 4:50 UTC, el CNCS contacta con el JRCC Halifax para indicarle que en la zona hay dos pesqueros, uno español y el otro portugués, y que ambos están procediendo hacia el buque siniestrado.

30 A las 4:57 UTC, el CNCS observa al pesquero portugués VIRGEM DA BARCA a unas 40 millas de la última posición del VILLA DE PITANXO. El CNCS busca su teléfono satelitario en el censo de INMARSAT, contacta con el pesquero y le facilita las dos posiciones de la radiobaliza. Del mismo modo que con el PLAYA MENDUIÑA DOS, se le instruye para que realice llamadas por VHF al VILLA DE PITANXO y ponga rumbo a la última posición conocida de este.

34 A las 5:30 UTC, en conversación nuevamente con el CNCS, el PLAYA MENDUIÑA DOS informa que prácticamente han terminado de virar el aparejo y se dirigen a la posición. No han conseguido establecer contacto radio con el VILLA DE PITANXO.

38 A las 5:49 UTC, el CNCS informa de la situación Centro de Control de Misión de España en el sistema COSPAS-SARSAT (SPMCC) en Maspalomas, el cual facilita una posición más actualizada de la radiobaliza, 46°51,36N 46°37,68W a las 5:50 UTC.

40 A las 5:53 UTC, SEGEPECA facilita al CNCS la última posición emitida por la caja azul del VILLA DE PITANXO, la cual comunica la posición del buque a esa Secretaría General cada hora. La posición es 46°50,6N 46°39,7W y corresponde a las 4:19 UTC.

44 A las 5:55 UTC, el CNCS informa al PLAYA MENDUIÑA DOS de la posición actualizada de la radiobaliza del VILLA DE PITANXO. El pesquero informa al CNCS de que las condiciones meteorológicas en la zona son vientos de 30 nudos, olas de 4 metros y visibilidad reducida.

46 A las 5:57 UTC, el CNCS informa al VIRGEM DA BARCA de la posición actualizada de la radiobaliza del VILLA DE PITANXO. El pesquero de bandera portuguesa actualiza su ETA para las 10:30 UTC.

48 A las 6:07 UTC, el JRCC Halifax informa al CNCS que han movilizado un barco de rescate, el cual tardará unas 8 horas en llegar a la posición de la radiobaliza. El CNCS le responde que los dos pesqueros llegarán a la zona en unas tres horas.

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

- 2 A las 6:19 UTC, el CNCS contacta con el SPMCC, el cual facilita una posición actualizada de la radiobaliza en 46°51,36N 46°37,68W a las 06:11 UTC.
- 4 La última posición que el SMPCC registra para la radiobaliza es 46° 53,04N 46° 36,90W, detectada a las 06:02 UTC y procesada a las 06:04 UTC.
- 6 A las 6:23 UTC, SEGEPESCA facilita al CNCS el teléfono del armador.
- 8 A las 6:30, el CNCS se pone en contacto con el armador, al cual se le informa de lo sucedido. Se le informa de que dos pesqueros están procediendo hacia el VILLA DE PITANXO. El armador indica, en ese momento, que a bordo del VILLA DE PITANXO van 22 personas, cifra que coincide con el número de personas enroladas, pero no con el de tripulantes que realmente iban a bordo, como se pudo comprobar.
- 10 A las 6:45 UTC, el CCR Coruña informa al CNCS que el Centro de Coordinación de Rescate Marítimo (MRCC) de Nueva Orleans ya está emitiendo un MAYDAY-RELAY. El CNCS cancela el que estaba emitiendo.
- 12 A las 6:55 UTC, el CNCS facilita los teléfonos satelitarios del PLAYA MENDUÍÑA DOS y del VILLA DE PITANXO al JRCC Halifax.
- 14 A las 7:20 UTC el PLAYA MENDUÍÑA DOS llama al CNCS solicitando la última posición de la radiobaliza. Se le informa de la posición de las 6:19 UTC. Asimismo, el pesquero informa que hay 30 nudos de viento, 4,5 metros de ola y un ETA⁴ de 1h50min.
- 16 A las 7:42 UTC, el armador del VILLA DE PITANXO llama al CNCS para informarse. Se le comunica que se está a la espera de la llegada a la zona del PLAYA MENDUÍÑA DOS.
- 18 A las 7:56 UTC, el CNCS trata de comunicarse con el VILLA DE PITANXO a través del teléfono satelitario, sin éxito.
- 20 A las 8:00 UTC, el JRCC Halifax informa al CNCS de que el buque MAERSK NEXUS, así como la patrullera canadiense CYGNUS y un helicóptero de la guardia costera se dirigen a la zona.
- 22 A las 8:11 UTC, el CNCS contacta con el SPMCC de Maspalomas para actualizar la posición de la radiobaliza. La nueva posición es 46° 51,96'N 46°33,78'W, a las 8:11 UTC.
- 24 A las 8:25 UTC, el CNCS envía al PLAYA MENDUÍÑA DOS el patrón de búsqueda propuesto por el JRCC Halifax, en caso de no localizarlos al llegar.
- 26 A las 8:30 UTC, el CNCS contacta de nuevo con el PLAYA MENDUÍÑA DOS, el cual indica que todavía no ven nada. Se les actualiza la posición con la remitida por el SPMCC. El pesquero proporciona un nuevo ETA a las 09:17 UTC.
- 28 A las 8:32 UTC, el CNCS contacta con el pesquero portugués NOVO VIRGEM DA BARCA, el cual indica que no ven nada en el radar. El pesquero intenta, sin éxito, contacto a través de VHF con el VILLA DE PITANXO. El CNCS les facilita la nueva posición remitida por el SPMCC. Dan un nuevo ETA a las 09:55 UTC. El CNCS les indica que el PLAYA MENDUÍÑA DOS va a llegar antes.
- 30 A las 9:04 UTC, el PLAYA MENDUÍÑA DOS llega a la zona del accidente. Informa al CNCS de que no avista nada, ni en el radar ni a la vista. Informa de que es de noche y hay niebla, falta una hora para el amanecer. En la zona hay olas de 3 a 4 metros y viento del oeste con una velocidad de 25 nudos. Avanzará a poca máquina hasta que amanezca para iniciar la búsqueda y esperando a que llegue el NOVO VIRGEM DA BARCA.
- 32 A las 9:37 UTC, el NOVO VIRGEM DA BARCA llega a la zona e informa al CNCS de que ve cuatro balsas en el agua, en posición 46°52,00'N 46°32,30'W.
- 34 A las 9:42 UTC el CNCS cancela el MAYDAY-RELAY que se estaba emitiendo desde España.
- 36 A las 10:18 UTC, el CNCS contacta con el pesquero español PLAYA MENDUÍÑA DOS. Este informa de que solamente hay dos balsas en el agua, y que están recogiendo una con tres personas a bordo. Indican que hay fallecidos. Ven muchos objetos flotando y luces en el agua. El CNCS informa al JRCC de Halifax del hallazgo.
- 38 A las 10:40 UTC, el CNCS contacta con el NOVO VIRGEM DA BARCA, el cual informa que una balsa salvavidas fue recuperada por el PLAYA MENDUÍÑA DOS, con tres personas a bordo, y que ellos han localizado la segunda balsa, pero sin nadie a bordo. Siguen buscando personas en el agua.
- 40
- 42
- 44
- 46

⁴ *Estimated time of arrival*, tiempo estimado de llegada

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

- 2 A las 10:44 UTC, el PLAYA MENDUIÑA DOS informa al CNCS que ha recuperado a 3 personas y un fallecido de la
4 balsa salvavidas, pero quedan 3 o 4 cuerpos más en la balsa. Confirma que el helicóptero está en la zona. Se
informa al JRCC Halifax.
- 6 A las 10:44 UTC, la compañía armadora del VILLA DE PITANXO informa al CNCS que a bordo hay trajes de
supervivencia, a razón de uno por tripulante y a mayores tres más.
- 8 A las 11:37 UTC, el JRCC de Halifax informa al CNCS que está en la zona de restos 46°52,6'N 46°31,0'W y que ha
avistado al menos 3 cuerpos en el agua.
- 10 A las 12:19 UTC, el CNCS observa que el patrullero CYGNUS del CCGS está a 176 millas de distancia de la zona
del accidente.
- 12 A las 12:28 UTC, el CNCS llama al PLAYA MENDUIÑA DOS, el cual le informa que han recuperado 3 personas vivas,
4 fallecidas y la balsa. El pesquero portugués no puede recuperar la otra balsa por un problema con su grúa. Los
supervivientes se encuentran en shock para pedirles información en este momento.
- 14 A las 13:30 UTC, el JRCC Halifax informa al CNCS que el helicóptero se ha retirado a repostar a una plataforma
cercana.
- 16 A las 13:53 UTC, el JRCC Halifax actualiza información a hora 13:39 UTC. Se han encontrado dos balsas
18 salvavidas, el PLAYA MENDUIÑA DOS ha recuperado 3 supervivientes y 4 fallecidos de una de las balsas. La otra
balsa está vacía. Hay un gran campo de restos y el pesquero NOVO VIRGEM DA BARCA está intentando recuperar
20 un cuerpo y ha avistado otro. Hay otra embarcación que se dirige a la zona con ETA a las 15:30Z, además de la
embarcación de la Guardia Costera canadiense ya mencionada con llegada prevista el 16 de febrero a las 02:00Z.
En cuanto a los medios aéreos, tienen un avión Hércules, un Dash-8 fletado y un helicóptero Cormorán.
- 22 A las 15:10 UTC, el CNCS contacta con el JRCC Halifax, el cual le informa de que el PLAYA MENDUIÑA DOS ha
recuperado dos cuerpos más. El JRCC informa, además, de que el MAERSK NEXUS está llegando a la zona del
24 accidente.
- 26 A las 15:15 UTC, el CNCS contacta con el PLAYA MENDUIÑA DOS, el cual informa de las condiciones
meteorológicas en la zona: Viento del SW de 30 a 35 nudos, mar gruesa de 4 a 5 metros y visibilidad
28 temporalmente reducida. Nos confirman que acaban de rescatar a dos cuerpos, por lo que tienen a bordo a los 3
tripulantes que han sobrevivido y a 6 fallecidos. Los 3 supervivientes se encuentran en buen estado de salud,
aunque en estado de shock y visiblemente afectados. Se les consulta acerca de las supuestas causas del
30 hundimiento, que podrían deberse a un golpe de mar. Se confirman las identidades de los tres supervivientes,
pero todavía no han identificado las identidades de los fallecidos.
- 32 A las 17:15 UTC, el Jefe del CNCS intenta contactar con el armador del VILLA DE PITANXO sin éxito.
- 34 A las 17:52 UTC, el CNCS recibe llamada del JRCC Halifax, el cual informa de que el pesquero portugués NOVO
VIRGEM DA BARCA ha rescatado al cuerpo de otro tripulante. Informan, además, de que ofrecen el puerto de
36 Saint John's como puerto de desembarque. Que, en cuanto finalice la búsqueda activa, enviarán un plan formal
para las operaciones de rescate pertinentes.
- 38 A las 19:02 UTC, El CNCS recibe un correo EMSA informando de que se han encargado cinco imágenes ópticas con
servicios de detección de buques y rasgos para apoyar esta emergencia, entre el 16 y el 18 de febrero.
- 40 A las 19:08 UTC, El CNCS recibe solicitud de activación de plan ERIES para los familiares de los tripulantes del
VILLA DE PITANXO en Galicia.
- 42 A las 20:13 UTC, El CNCS recibe una llamada del JRCC Halifax, el cual informa que el también pesquero de
bandera portuguesa FRANCA MORTE ha rescatado el cuerpo de un tripulante, y que el buque MAERSK NEXUS ha
rescatado los cuerpos de dos tripulantes.
- 44 A las 20:43 UTC, el CNCS reenvía a la Cruz Roja la solicitud de activación del plan ERIE actualizado y firmado por
el Jefe del CNCS.
- 46 El día siguiente, 16/02/2022, a las 2:04 UTC, el JRCC Halifax solicita al CNCS que se pregunte al capitán del
48 VILLA DE PITANXO (a bordo del PLAYA MENDUIÑA DOS) si puede facilitar la siguiente información: 1. Si sabe
cuáles fueron los motivos del hundimiento; 2. Si puede describir dónde se encontraba la tripulación en ese
momento; 3. Si le dio tiempo a la tripulación de acudir a los puntos de encuentro; 4. Si llevaban puestos los
50 trajes de supervivencia, o en su defecto que ropa llevaban; 5. Cual fue la secuencia de los acontecimientos.

- 2 A las 2:15 UTC, el CNCS contacta con el oficial de guardia del PLAYA MENDUIÑA DOS acerca del requerimiento del JRCC. Éste informa que el capitán del VILLA DE PITANXO está durmiendo. El CNCS le pasa las preguntas y se queda a la espera de llamar de nuevo por la mañana (a bordo tienen la hora UTC). Se informa de esto a JRCC Halifax.
- 4
- 6 A las 8:40, el CNCS contacta con el JRCC Halifax para actualizar información. Por el momento no hay nuevos rescates, se mantiene la situación de 3 supervivientes y 10 cuerpos rescatados (11 desaparecidos). Situación meteorológica en la zona: viento del oeste a 25 nudos, estado de la mar arbolada (6/7 metros) y buena visibilidad. El buque CYGNUS del CCGS es el coordinador en la zona. Participan en la búsqueda de forma activa los buques CYGNUS y MAERSK NEXUS; y los pesqueros RIO CAXIL (español) y FRANCA MORTE (portugués). Cuando amanezca se les unirán a la operativa los pesqueros portugueses LUTADOR, PASCOAL ATLANTICO y NOVO VIRGEM DA BARCA; y el pesquero español PLAYA MENDUIÑA DOS. Además, se ha movilizado un avión del CCGS para continuar con la búsqueda desde el aire. El JRCC remite al CNCS el patrón de búsqueda para el día y comunican que por el momento desconocen la previsión respecto a cuanto se prolongarán las operaciones de búsqueda en la zona, informarán de cualquier novedad.
- 8
- 10
- 12
- 14
- 16 A las 10:30 UTC, el Jefe del CNCS contacta con el armador para actualizarle toda la información.
- A las 13:15, El CNCS contacta con el buque MAERSK NEXUS, y le pregunta cuántos cuerpos tiene a bordo. Informan que 2. Se les solicita que les hagan fotos para que el armador pueda identificarlos. El armador se pondrá en contacto con el para que le dé traslado de las imágenes.
- 18
- 20 A las 13:32 UTC, el CNCS contacta con el MRCC de Lisboa para solicitar los datos de contacto del pesquero FRANCA MORTE, con distintivo de llamada CUFE7.
- 22 A las 15:21 UTC, el JRCC Halifax confirma 3 supervivientes, 9 fallecidos y 12 desaparecidos. La previsión es finalizar las operaciones de búsqueda esta tarde-noche, hora local canadiense. Informarán cuando se confirmen la finalización de las operaciones de búsqueda.
- 24
- A las 15:22 UTC, el CNCS recibe los datos del pesquero FRANCA MORTE por parte del MRCC de Lisboa. Se adjuntan estos datos, junto con los del MAERSK NEXUS, al armador del VILLA DE PITANXO.
- 26
- A las 15:59 UTC, El CNCS informa al armador del PLAYA MENDUIÑA DOS que por parte del JRCC no hay problema, una vez finalizada la operativa de búsqueda, para que el barco proceda al puerto de Saint John en lugar de a Saint Pierre. Se informa de esto al armador del VILLA DE PITANXO.
- 28
- 30 A las 16:11 UTC, el CNCS envía actualización del informe general de emergencia al DSN.
- A las 16:32 UTC, EMSA informa que las dos primeras imágenes satelitarias previstas (Id. 2202160081 and 2202160082) no han podido ser entregadas por la nubosidad existente en la zona. Se informa a JRCC Halifax.
- 32
- A las 17:53 UTC, el CNCS contacta con el pesquero PLAYA MENDUIÑA DOS, el cual informa que tanto ellos como el FRANCA MORTE han solicitado permiso para proceder al puerto de Saint John, con ETA 18 de febrero 10:00 UTC, para el desembarque de los supervivientes y los cadáveres a bordo.
- 34
- 36 A las 21:43 UTC, el CNCS se pone en contacto con el JRCC Halifax, para preguntar si pueden continuar con el operativo SAR. Confirman que enviarán SITREP-2 y Final, con la confirmación de las operaciones.
- 38 A las 21:48 UTC, el JRCC remite al CNCS email con SITREP-2 y Final, en el que se informa que el mando SAR canadiense dio por finalizada la búsqueda a las 20:00 UTC.
- 40 A las 21:57 UTC, el CNCS contacta con el JRCC Halifax, para preguntar nuevamente si van a ampliar la búsqueda 24 horas más. Indican que ampliarán la información con la confirmación de la finalización de las operaciones de búsqueda y rescate (SAR).
- 42
- A las 22:13 UTC, el JRCC Halifax emite un email con el asunto "Search Termination" con la finalización del operativo SAR, al mando del Almirante Santarpia.
- 44
- Al día siguiente, 17/02/2022, a las 9:25 UTC, Cruz Roja informa que el equipo ERIES ha sido movilizado en Marín.
- 46 A las 11:17 UTC, el CNCS se pone en contacto con el PLAYA MENDUIÑA DOS, el cual informa que han hecho el transbordo a su buque del tripulante fallecido que había rescatado el FRANCA MORTE. Su ETA a Saint John's es el 18/02/2022, entre las 8:30 y las 9:30 UTC.
- 48
- A las 11:37 UTC, el CNCS se pone en contacto con el MAERSK NEXUS y le pregunta si han recibido un email solicitando que se realicen fotografías de los fallecidos. Responden afirmativamente, pero no están autorizados
- 50

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

- 2 a mandarlas. Informan de que el ETA al puerto es a las 06:30, hora local canadiense. Preguntados además por la temperatura del agua, informan de que ahora mismo es de dos grados centígrados.
- 4 A las 18:27 UTC, El CNCS contacta con el JRCC de Halifax para tener unas ETA de los buques actualizadas. El MAERSK NEXUS, con dos fallecidos a bordo, informa de un ETA a Saint John's a las 10:00 UTC, mientras que el
- 6 PLAYA MENDUÍÑA DOS, con tres supervivientes y siete fallecidos, tiene un ETA el día 19 a las 1030 UTC, debido al mal tiempo.
- 8 A las 20:32 UTC, El CNCS recibe un correo del JRCC Halifax explicando las razones por las que no consideran reabrir el caso SAR y continuar con la búsqueda.
- 10 El día siguiente 18/02/2022, a las 8:12 UTC, el CNCS recibe llamada de la Cruz Roja, la cual informa de que el equipo ERIE se dirige a Marín a las instalaciones del armador.
- 12 A las 10:12 UTC, el PLAYA MENDUÍÑA DOS actualiza su ETA a las 10:30 del día 19 de febrero.
- A las 14:51 UTC, el PLAYA MENDUÍÑA DOS informa al CNCS de que el puerto de Saint John's está cerrado debido al mal tiempo.
- 14 A las 17:13 UTC, el CNCS recibe un correo de la EMSA informando que las imágenes satelitarias del día de hoy, al igual que las de los días anteriores, no han podido ser entregadas debido a la nubosidad.
- 16 A las 20:25 UTC, la Cruz Roja informa al CNCS de que la ambulancia ERIE se ha retirado de la localidad de Marín.
- 18 El día siguiente, 19/02/2022, a las 10:22 UTC, la Cruz Roja informa que el equipo ERIE se encuentra en zona del armador del pesquero con una ambulancia, 2 socorristas y 3 psicólogos.
- 20 A las 11:08 UTC, el CNCS observa en SEG al PLAYA MENDUÍÑA DOS atracado en el puerto de Saint John's.
- El día 22/02/2022, a las 18:26, aunque la búsqueda de más cuerpos se suspendió por parte de las autoridades canadienses, los pesqueros de bandera española PLAYA MENDUÍÑA DOS, ANA GANDON, RIO CAXIL y EIRADO DO
- 22 COSTAL informan al CNCS de que planean reanudar las operaciones de búsqueda el día 23 a las 10:00 UTC para intentar localizar más cuerpos de los tripulantes que permanecen desaparecidos. Informan que buscarán todo el
- 24 día, desde la posición 46° 53'N 46° 30'W siguiendo un rumbo NE o E, haciendo derrotas en zigzag para completar cuadrículas, aprovechando que las condiciones meteorológicas son más favorables. Solicitan el apoyo de un avión
- 26 para la búsqueda.
- 28 A las 19:51 UTC, el jefe del CNCS comunica al PLAYA MENDUÍÑA DOS de que SASEMAR no dispone de medios en la zona, y que las autoridades canadienses han dado por finalizada la operación SAR, y no pueden atender su
- 30 solicitud.
- La búsqueda prevista de los pesqueros en zona búsqueda comienza a las 10:30 UTC, sin éxito.
- 32 El PLAYA MENDUÍÑA DOS retoma su marea y finalmente regresa al puerto de Cangas el domingo 20/03/2022 con las dos balsas salvavidas del VILLA DE PITANXO.
- 34 El día 23/02/2022 a las 10:58 UTC CNCS solicita a JRCC Halifax solicitud de radioaviso por NAVTEX. El día 24/02/2022 JRCC Halifax desestima la petición de emisión de radioaviso al encontrarse fuera de su ZEE (Zona Económica Exclusiva). Facilitan datos de contacto del coordinador de la NAVAREA IV.
- 36 El día 25/02/2022, El coordinador de la NAVAREA IV responde a la solicitud realizada desde el CNCS y transmite el siguiente mensaje:
- 38 NAVAREA IV 202/22(14). WESTERN NORTH ATLANTIC. DEBRIS FROM SUNKEN F/V VILLA DE PITANXO REPORTED IN
- 40 VICINITY 46-51.9N 046-33.8W ON 15TH FEB. PERSONS REMAIN MISSING. VESSELS IN VICINITY REQUESTED TO KEEP A SHARP LOOKOUT, ASSIST IF POSSIBLE. REPORTS TO MRCC MADRID, PHONE: 349 1755 9132, E-MAIL: CNCS@SASEMAR.ES.
- 42

4. DATOS OBJETIVOS - AMPLIACIÓN

4.1. El buque y sus equipos

El VILLA DE PITANXO era un buque arrastrero por popa congelador de gran altura, construido en el año 2003 por el astillero M.CIES en Vigo, siendo uno de los dos buques gemelos⁵ construidos en ese astillero para el mismo armador, PESQUERIAS NORES MARIN S.L.

Sus dimensiones principales son las que figuran en la tabla 2:

- Eslora total (Loa): 50,30 m
- Eslora entre perpendiculares (Lpp): 42,14 m
- Manga: 9,70 m
- Arqueo Bruto: 825GT / 397,55 TRB
- Propulsión: 1 motor propulsor WARTSILLÄ 9L20 (1529kW a 900 rpm)

Según el proyecto de construcción, el buque disponía de una maquinilla de pesca para arrastre CARRAL MCM-4/8/1 con un carretel principal diseñado para 3500m de cable de 26mm y 280m dealleta de 60mm, y un carretel auxiliar para 350m de cable de 26mm. La maquinilla estaba accionada por un motor de corriente continua de 450CV.

Según la especificación de construcción, la capacidad de bodega y entrepuente era de 302t de pescado congelado, y la capacidad de congelación 24t/día.

4.1.1. Reformas

El buque sufrió una reforma mayor que concluyó en fecha 08/03/2012 en el astillero NODOSA en Marín (Pontevedra) consistente en el cambio de cubierta principal de la cubierta de francobordo a la que anteriormente era la cubierta superior, o cubierta expuesta a la intemperie. El calado de escantillonado pasó de 4,3 a 4,75m.

Este cambio, aunque no modifica las dimensiones del buque, si tiene efectos en la eslora reglamentaria, el arqueo, el francobordo y los cierres y aberturas a la intemperie, con lo que tiene consideración de transformación, reforma o gran reparación según lo establecido en el Artículo 2.33) del RD 1837/2000. En esa misma reforma se modificó, además, la compuerta de desperdicios del buque y los accesos a los túneles de congelación desde el mamparo de proa del parque de elaboración del pescado. Finalmente, se añadieron 16 toneladas de lastre en el quillote, tras lo cual se realizó una nueva experiencia de estabilidad.

El alcance de esta reforma también comprendió la modificación de la tolva de desperdicios del parque de pesca, para elevar la altura de la brazola interior e instalar un nuevo mecanismo de cierre rápido.



Figura 13. Tolva de desperdicios, antes (izq) y después (dcha) (fuente: NODOSA)

⁵ Su gemelo era el VILLA NORES, que posteriormente fue sometido a una obra de alargamiento hasta 66,35m de eslora total y 1120 GT de arqueo bruto, y que actualmente sigue en activo.

2



Figura 14. En el varadero, durante su reforma (fuente: NODOSA)

Con el cambio de cubierta de francobordo, también se instalaron falucheras en el centro y en popa:



Figura 15. Nuevas falucheras para desague de la cubierta principal (fuente: NODOSA)

4

En diciembre de 2016 el buque fue sometido a otra reforma para instalar dos nuevos túneles de congelación, pasando así de 4 a 6 túneles.

6

A continuación se incluyen los planos de disposición general del buque, después de la reforma del cambio de cubierta de francobordo, pero antes de la instalación de los dos nuevos túneles de congelación.

8

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

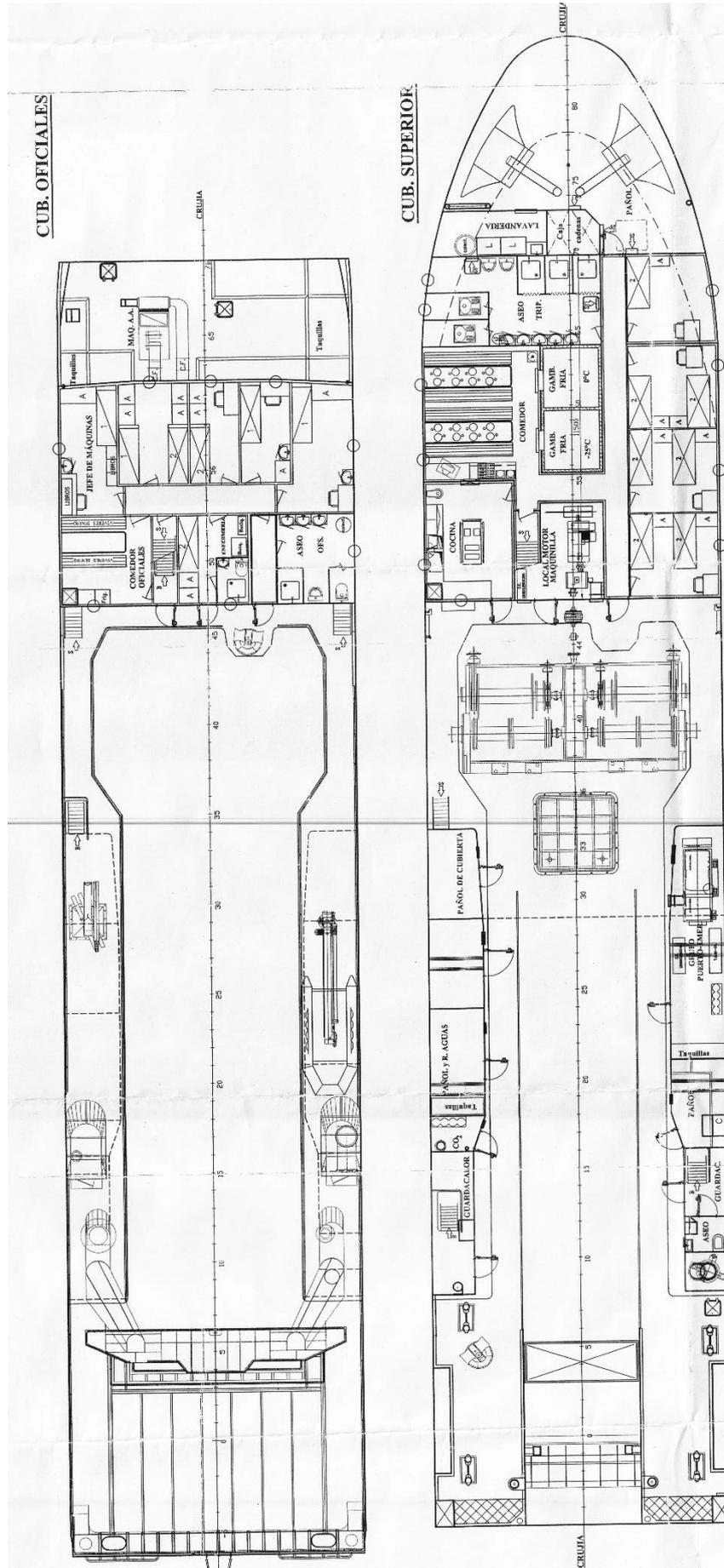


Figura 17. Plano de disposición general. Cubiertas (1/2)

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

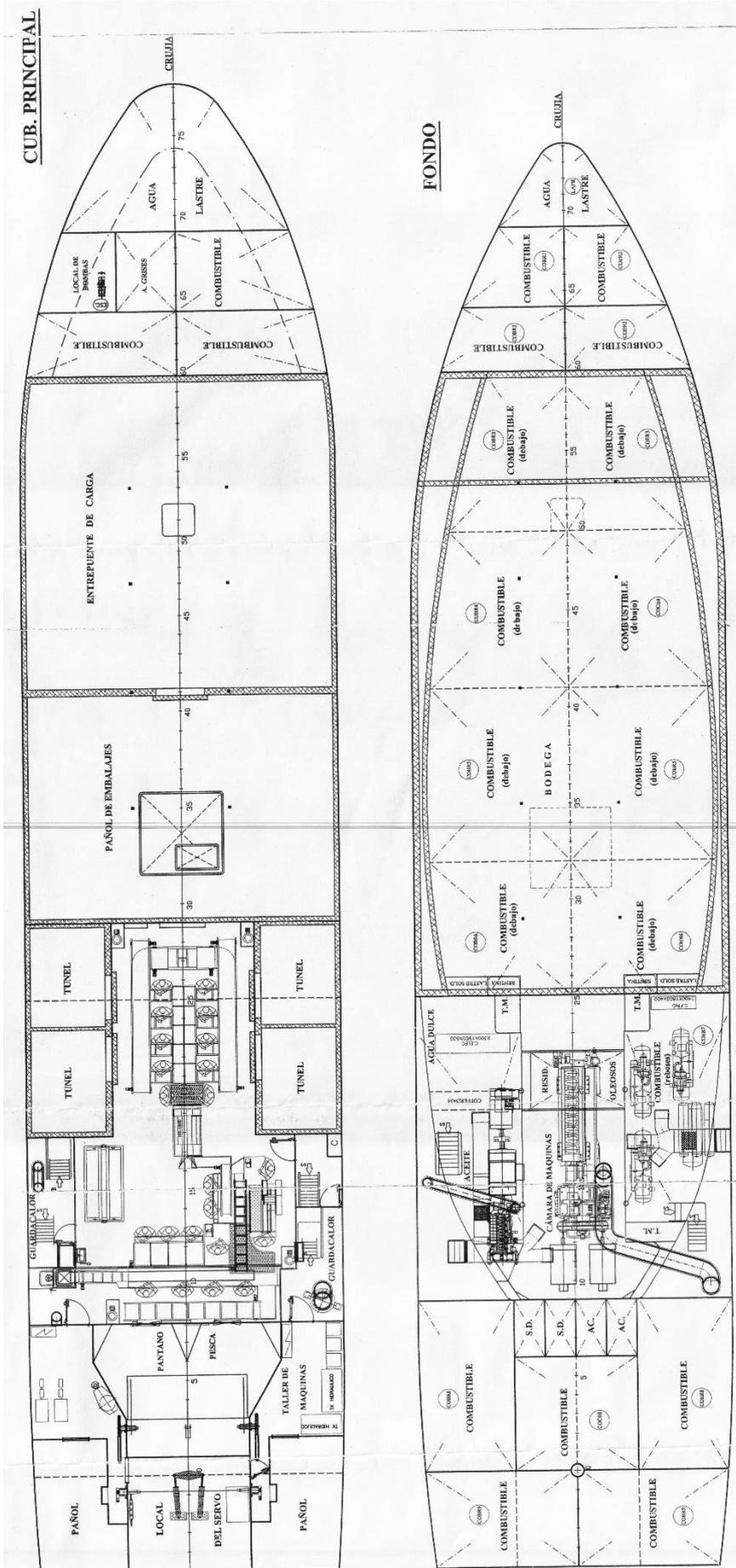


Figura 18. Plano de disposición general. Cubiertas (2/2)

4.1.2. Evolución del peso en rosca

A lo largo de su vida operativa, el peso en rosca del buque fue aumentando.

En el proyecto aprobado para su construcción, se estimaba un peso en rosca de **667 toneladas**. Al finalizar su construcción, en diciembre de 2003 se realizó una prueba de estabilidad oficial del buque, en Vigo. En esta prueba se obtuvo un peso en rosca de **732 toneladas**.

Antes de la reforma de mayo de 2011, se realizó una nueva prueba de estabilidad oficial, en Marín, que arrojó un valor del peso en rosca de **821 toneladas**.

Tras la reforma de mayo de 2011, la Capitanía Marítima no aceptó utilizar tanques de lastre como lastre permanente, por lo que en julio de 2011 se instaló lastre fijo en la quilla.

En marzo de 2012 se elaboró un nuevo libro de estabilidad para el VILLA DE PITANXO, para tener en cuenta la variación de peso en rosca por el añadido del lastre fijo en la quilla. El peso en rosca quedó fijado en **837 toneladas**.

4.2. Dotación, despacho y medios de salvamento

El buque zarpó de Vigo con 25 personas a bordo: 24 tripulantes y un biólogo marino embarcado en calidad de observador científico para hacer un control pesquero y de las capturas, contratado por el Instituto Español de Oceanografía. A efectos de este informe, se considera a este observador un tripulante más del buque.

Uno de los tripulantes del buque fue transferido al buque de pesca de bandera española RIO CAXIL el día 03/02/2022. En el momento del accidente, el número total de tripulantes del buque era de 24, con los cargos a bordo siguientes:

- 1 Capitán
- 1 Primer oficial de puente
- 1 Segundo oficial de puente
- 1 Jefe de máquinas
- 1 Primer oficial de máquinas
- 2 engrasadores
- 1 cocinero
- 1 marmitón
- 1 contramaestre
- 13 marineros
- 1 observador científico (contratado por el IEO, no forma parte de la tripulación)

Todos los tripulantes disponían de los títulos y certificados de especialidad marítima necesarios para desempeñar sus funciones a bordo.

En la Solicitud de despacho del buque, de fecha 24/01/2022, figuran 22 tripulantes embarcados. No figura ningún personal ajeno a la tripulación.

Según el Certificado de Navegabilidad en vigor, el número máximo de personas autorizadas a bordo era de 22. Según el Inventario de equipo adjunto al Certificado de Conformidad en vigor, el buque disponía de medios de salvamento para 22 tripulantes. Aunque disponía de dos balsas salvavidas, una a cada banda, con capacidad para 25 personas cada una, el número de trajes de supervivencia (según los certificados) era de 22.

En la Capitanía Marítima de Vigo, no figura ningún expediente de solicitud de aumento de tripulantes para este buque, ni de enrole de personal ajeno a la tripulación para este viaje.

2

4.3. Condiciones meteorológicas y marítimas

4

Por encargo de la CIAIM, el Centro de Estudios de Puertos y Costas del CEDEX (CEDEX-CEPYC) elaboró un estudio de las condiciones de clima marítimo en 24 puntos a lo largo de la derrota del buque (Figura 19)

6

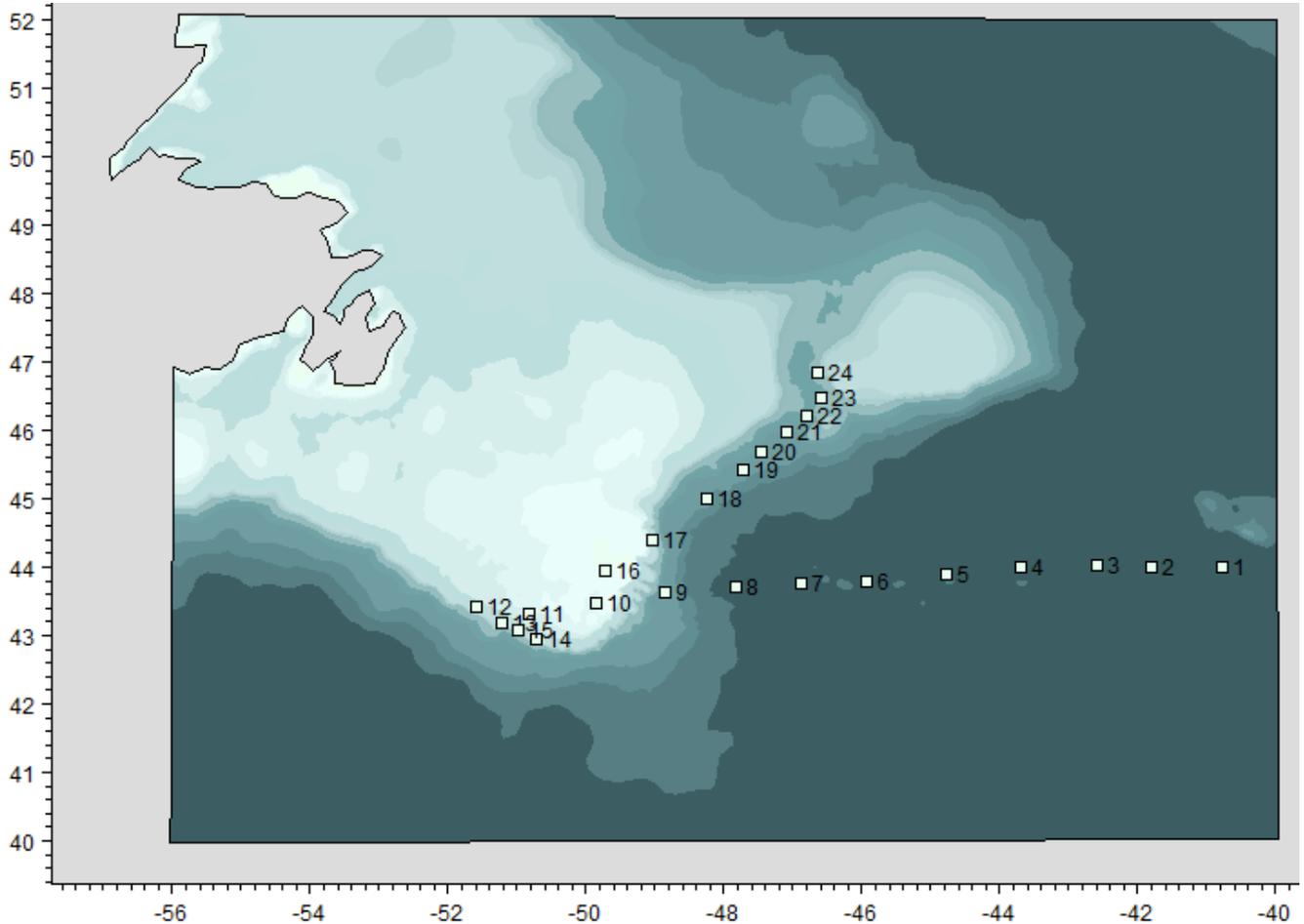


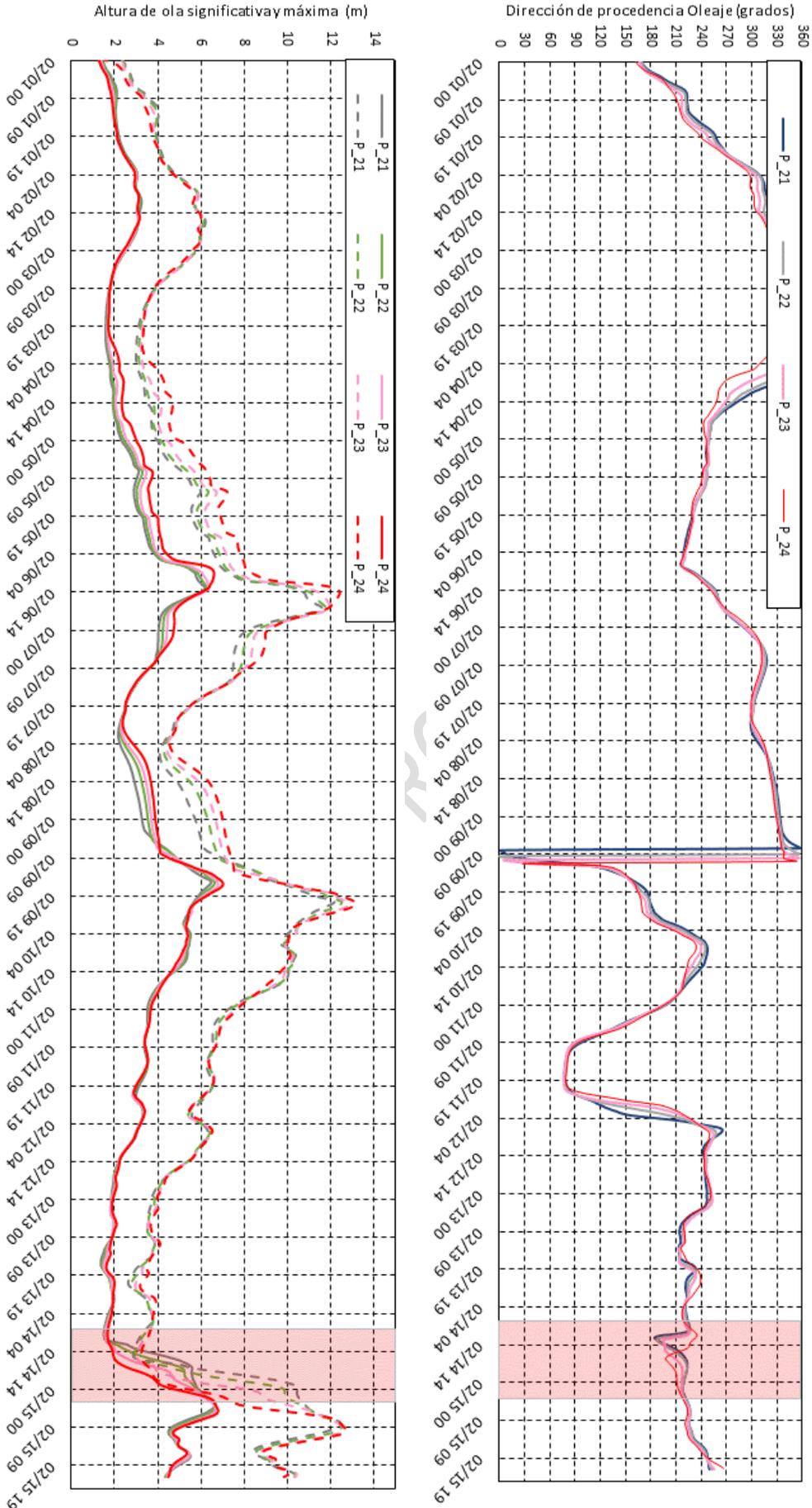
Figura 19. Puntos de la derrota del buque para el estudio de las condiciones meteorológicas y marítimas

8

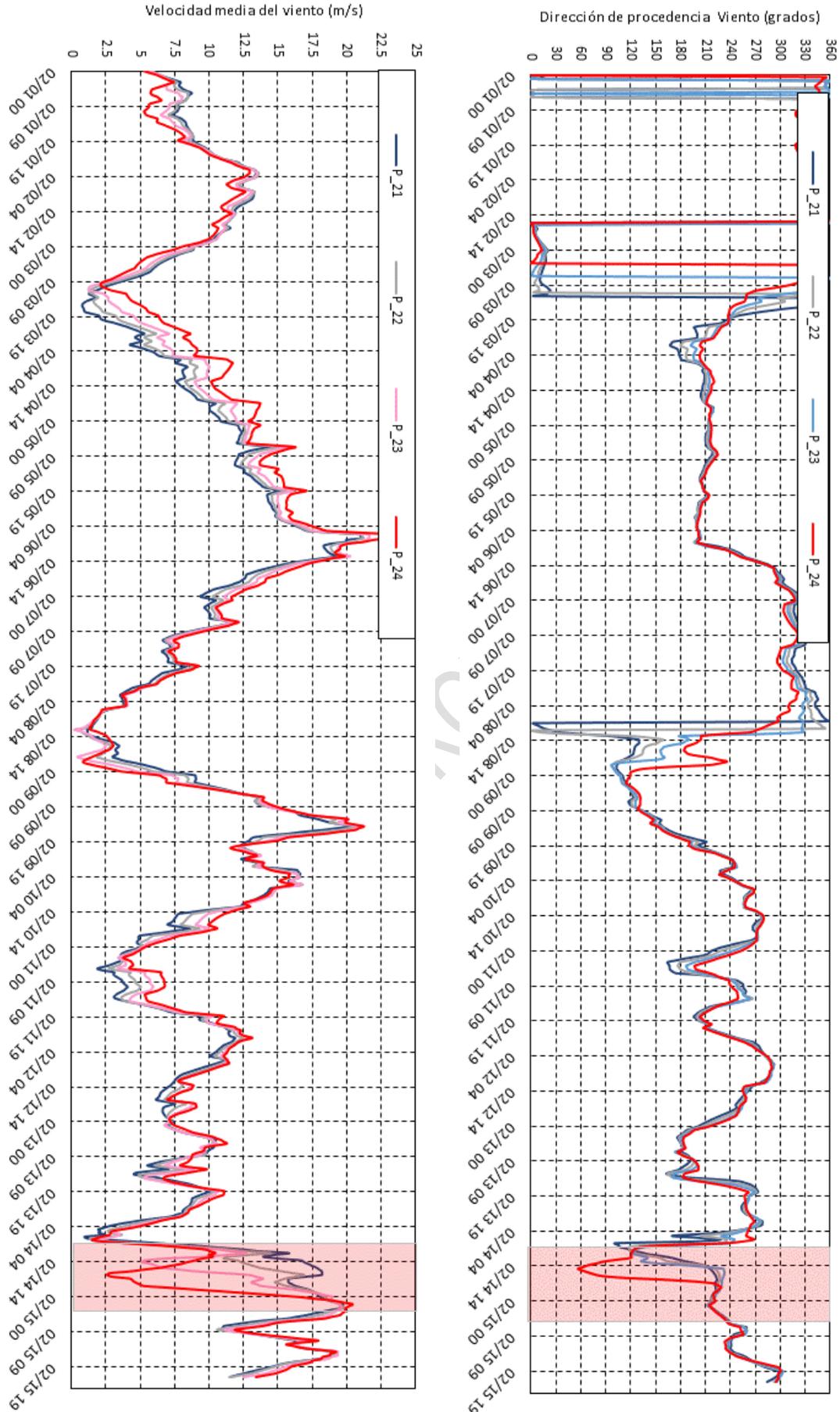
A continuación, se incluyen los gráficos correspondientes a la evolución del viento y el oleaje en el último tramo de navegación del buque, correspondiente a los puntos 21 a 24 del gráfico anterior, correspondiendo el punto 24 al momento en el que se perdió la comunicación con el buque.

10

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos



Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos



2

4

6

8

10

12

14

16

18

De acuerdo con las conclusiones del informe de clima marítimo, en el tramo final de la derrota, realizada entre las 13:00h UTC del día 14, hasta, aproximadamente, las 04:30h del día 15 de febrero de 2022, el oleaje, procedente del SSW, fue aumentando la magnitud de las alturas de ola significativas de 2,0m, al comenzar esta parte de la travesía, a casi 7,0m en el instante de la pérdida de comunicación. Una evolución similar presentó las alturas de ola máximas que pasaron de menos de 4,0m a casi de 10,0m.

El comportamiento descrito para las alturas de ola se mantiene en los periodos asociados con valores que progresivamente aumentaron de 5 a 8s el periodo medio y de 7 a 12s los correspondientes de pico. La dirección de procedencia osciló entre 210°- 240° destacando un cambio instantáneo de dirección al SSE.

La velocidad de viento fluctuó entre 10m/s (20kt), al comienzo de la ruta, a 20m/s (40kt) en el instante de la pérdida de comunicación. El cambio instantáneo de dirección referido para el oleaje se detecta en el campo de vientos que rola del W a la entrada, al E y posteriormente al WSW donde se mantuvo hasta la pérdida de comunicación.

Las corrientes en la entrada sur del canal oscilaron en torno a 0,30m/s duplicando su valor al adentrarse en el canal de Flemish con velocidades que, en los instantes en que se perdió la comunicación, alcanzaron, de acuerdo a los resultados numéricos, 0,9 m/s (1,8kt).

18

5. OTRAS ACCIONES DE INVESTIGACIÓN EN CURSO

20

5.1. Ensayos de canal

22

24

Como apoyo a la investigación la CIAIM encargó la realización de ensayos con un modelo del buque a escala en el laboratorio de dinámica marina del Centro de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (INTA-CEHIPAR⁶). En estos ensayos se ensayó el comportamiento del buque sometido al oleaje del momento del accidente, en varias configuraciones de condiciones de carga, arrastre del arte y aberturas en el casco.



Figura 1. Imágenes de los ensayos en el laboratorio de dinámica marina

26

Los ensayos se realizaron a finales del año 2022, y actualmente la CIAIM está analizando sus resultados.

28

30

5.2. Inspección submarina del pecio

La CIAIM ha comenzado los trámites de licitación para la realización de operaciones de búsqueda e inspección submarina del pecio del VILLA DE PITANXO. Con esta inspección se busca obtener información relevante acerca del buque, sus equipos, el arte de pesca y el fondo marino que permita apoyar o refutar distintas hipótesis de las causas del accidente.

⁶ <https://www.inta.es/ICTS-CEHIPAR/es/inicio/#>

2 A finales del mes de enero se ha publicado el anuncio previo de la licitación en la plataforma de contratación del estado⁷, con la previsión de que las operaciones se puedan llevar a cabo a lo largo del verano del año 2023.

4

6. PREVISIONES DE FINALIZAR LA INVESTIGACIÓN Y PUBLICAR EL INFORME DEFINITIVO

6 En este momento, la CIAIM no puede determinar un plazo concreto para la finalización de la investigación. Una vez se conozcan los resultados de la inspección submarina del pecio, será necesario realizar un análisis pormenorizado de las evidencias y estudios recopilados, por lo que, en principio, no parece probable que la investigación pueda finalizar a lo largo del año 2023.

10

INFORME PROVISIONAL

⁷ <https://contrataciondelestado.es/wps/portal/plataforma>

2
4
6
7. ANEXOS

7.1. Posiciones Sat-AIS emitidas por el VILLA DE PITANXO desde las 2:00 UTC

HORA	LATITUD	LONGITUD	Rumbo	Velocidad (nudos)
2022-02-15 02:01:46Z	46° 47'21"N	046° 40'00"W	323.4°	3.4
2022-02-15 02:03:08Z	46° 47'25"N	046° 40'04"W	319.4°	3.4
2022-02-15 02:03:11Z	46° 47'25"N	046° 40'04"W	318.2°	3.4
2022-02-15 02:03:11Z	46° 47'25"N	046° 40'04"W	320.5°	3.4
2022-02-15 02:03:21Z	46° 47'25"N	046° 40'04"W	319.4°	3.4
2022-02-15 02:05:30Z	46° 47'31"N	046° 40'10"W	324.6°	3.4
2022-02-15 02:17:51Z	46° 48'06"N	046° 40'46"W	315.5°	3.4
2022-02-15 02:18:01Z	46° 48'06"N	046° 40'46"W	314.4°	3.4
2022-02-15 02:18:37Z	46° 48'08"N	046° 40'49"W	312.9°	3.3
2022-02-15 02:19:56Z	46° 48'11"N	046° 40'53"W	312.1°	3.4
2022-02-15 02:20:16Z	46° 48'12"N	046° 40'54"W	311.6°	3.4
2022-02-15 02:20:56Z	46° 48'14"N	046° 40'57"W	311.3°	3.4
2022-02-15 02:21:43Z	46° 48'16"N	046° 41'00"W	311.2°	3.4
2022-02-15 02:22:46Z	46° 48'18"N	046° 41'03"W	314.8°	3.4
2022-02-15 02:28:11Z	46° 48'32"N	046° 41'22"W	311.1°	3.5
2022-02-15 02:32:31Z	46° 48'43"N	046° 41'37"W	313.8°	3.5
2022-02-15 02:32:48Z	46° 48'44"N	046° 41'38"W	313.3°	3.5
2022-02-15 02:34:39Z	46° 48'49"N	046° 41'45"W	314.9°	3.6
2022-02-15 02:36:01Z	46° 48'52"N	046° 41'49"W	315°	3.5
2022-02-15 02:36:50Z	46° 48'55"N	046° 41'52"W	316.2°	3.6
2022-02-15 02:37:22Z	46° 48'56"N	046° 41'54"W	316.7°	3.5
2022-02-15 02:37:49Z	46° 48'58"N	046° 41'55"W	314.8°	3.5
2022-02-15 02:37:50Z	46° 48'58"N	046° 41'55"W	314.8°	3.5
2022-02-15 02:38:01Z	46° 48'58"N	046° 41'56"W	316.3°	3.5
2022-02-15 02:38:16Z	46° 48'59"N	046° 41'57"W	315.6°	3.5
2022-02-15 02:38:22Z	46° 48'59"N	046° 41'57"W	315.1°	3.5
2022-02-15 02:38:26Z	46° 49'00"N	046° 41'57"W	316.4°	3.6
2022-02-15 02:38:50Z	46° 49'01"N	046° 41'58"W	316.6°	3.5
2022-02-15 02:39:01Z	46° 49'01"N	046° 41'59"W	315.9°	3.5
2022-02-15 02:39:29Z	46° 49'02"N	046° 42'00"W	316.1°	3.4
2022-02-15 02:39:41Z	46° 49'03"N	046° 42'01"W	316.6°	3.4
2022-02-15 02:39:48Z	46° 49'03"N	046° 42'01"W	315.6°	3.4
2022-02-15 02:39:49Z	46° 49'03"N	046° 42'01"W	316.4°	3.4
2022-02-15 02:39:52Z	46° 49'03"N	046° 42'02"W	316°	3.4
2022-02-15 02:39:58Z	46° 49'04"N	046° 42'02"W	316.7°	3.4
2022-02-15 02:40:02Z	46° 49'04"N	046° 42'02"W	317°	3.4
2022-02-15 02:40:05Z	46° 49'04"N	046° 42'02"W	318.7°	3.4
2022-02-15 02:40:12Z	46° 49'04"N	046° 42'02"W	316.5°	3.3
2022-02-15 02:40:14Z	46° 49'04"N	046° 42'02"W	316.5°	3.3

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

HORA	LATITUD	LONGITUD	Rumbo	Velocidad (nudos)
2022-02-15 02:40:17Z	46° 49'05"N	046° 42'02"W	320.1°	3.5
2022-02-15 02:40:59Z	46° 49'07"N	046° 42'04"W	316.9°	3.3
2022-02-15 02:41:17Z	46° 49'08"N	046° 42'05"W	318°	3.3
2022-02-15 02:44:38Z	46° 49'17"N	046° 42'15"W	321.7°	3.5
2022-02-15 02:46:27Z	46° 49'22"N	046° 42'20"W	323.1°	3.4
2022-02-15 02:46:30Z	46° 49'22"N	046° 42'20"W	323.1°	3.4
2022-02-15 02:49:26Z	46° 49'30"N	046° 42'25"W	336.3°	2.3
2022-02-15 02:50:35Z	46° 49'30"N	046° 42'23"W	24.8°	1.3
2022-02-15 02:50:38Z	46° 49'30"N	046° 42'23"W	24.8°	1.3
2022-02-15 02:55:24Z	46° 49'27"N	046° 42'08"W	117.5°	2.1
2022-02-15 02:55:40Z	46° 49'27"N	046° 42'07"W	116.6°	2.1
2022-02-15 02:57:15Z	46° 49'26"N	046° 42'03"W	119.6°	1.9
2022-02-15 03:02:57Z	46° 49'24"N	046° 41'50"W	107.6°	1.3
2022-02-15 03:04:34Z	46° 49'23"N	046° 41'47"W	101.9°	1.5
2022-02-15 03:05:20Z	46° 49'23"N	046° 41'45"W	104.6°	1.4
2022-02-15 03:06:31Z	46° 49'23"N	046° 41'43"W	95.9°	1.2
2022-02-15 03:06:41Z	46° 49'23"N	046° 41'43"W	91.8°	1.2
2022-02-15 03:07:29Z	46° 49'23"N	046° 41'41"W	90.8°	1.3
2022-02-15 03:09:19Z	46° 49'23"N	046° 41'38"W	98.6°	1.4
2022-02-15 03:12:00Z	46° 49'23"N	046° 41'33"W	102.7°	1.2
2022-02-15 03:12:48Z	46° 49'22"N	046° 41'32"W	107.5°	1.2
2022-02-15 03:15:26Z	46° 49'22"N	046° 41'27"W	98.9°	1.1
2022-02-15 03:19:13Z	46° 49'21"N	046° 41'21"W	114.8°	1.2
2022-02-15 03:20:04Z	46° 49'20"N	046° 41'19"W	121.5°	1.3
2022-02-15 03:21:39Z	46° 49'20"N	046° 41'17"W	105.4°	0.9
2022-02-15 03:31:26Z	46° 49'17"N	046° 41'03"W	102.1°	0.9
2022-02-15 03:32:06Z	46° 49'16"N	046° 41'03"W	105.5°	0.8
2022-02-15 03:38:20Z	46° 49'16"N	046° 40'54"W	82°	1.2
2022-02-15 03:39:11Z	46° 49'16"N	046° 40'52"W	88.3°	1.2
2022-02-15 03:40:29Z	46° 49'17"N	046° 40'50"W	77.8°	1.2
2022-02-15 03:48:27Z	46° 49'43"N	046° 40'39"W	1.8°	3.3
2022-02-15 03:50:43Z	46° 49'51"N	046° 40'40"W	354.5°	3.4
2022-02-15 04:12:34Z	46° 50'14"N	046° 40'05"W	50.1°	2.5
2022-02-15 04:15:29Z	46° 50'19"N	046° 39'52"W	66.8°	3.7
2022-02-15 04:15:47Z	46° 50'19"N	046° 39'50"W	71.3°	3.8
2022-02-15 04:16:35Z	46° 50'19"N	046° 39'45"W	75.9°	4
2022-02-15 04:19:04Z	46° 50'21"N	046° 39'32"W	41.4°	1.9
2022-02-15 04:19:25Z	46° 50'22"N	046° 39'31"W	49.1°	2.1
2022-02-15 04:19:34Z	46° 50'22"N	046° 39'30"W	52.3°	2.3
2022-02-15 04:20:04Z	46° 50'23"N	046° 39'28"W	57.7°	2.6
2022-02-15 04:22:57Z	46° 50'26"N	046° 39'18"W	59.8°	2.5
2022-02-15 04:23:02Z	46° 50'26"N	046° 39'18"W	59.7°	2.6

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

2

7.2. Posiciones de la radiobaliza satelitaria del VILLA DE PITANXO

HORA DETECCIÓN	HORA PROCESAMIENTO	LATITUD		LONGITUD		HORA TRANSMISIÓN
15/02/2022 04:34:44	15/02/2022 04:36:12	46°	52,86'N	46°	31,38'W	15/02/2022 04:36:12
15/02/2022 04:34:44	15/02/2022 04:37:01	46°	51,90'N	46°	36,42'W	15/02/2022 04:37:01
15/02/2022 04:34:44	15/02/2022 04:37:16	46°	51,90'N	46°	34,68'W	15/02/2022 04:37:16
15/02/2022 04:34:44	15/02/2022 04:37:16	46°	51,90'N	46°	34,68'W	15/02/2022 04:37:16
15/02/2022 04:37:13	15/02/2022 04:38:01	46°	53,76'N	46°	25,86'W	15/02/2022 04:38:01
15/02/2022 04:40:32	15/02/2022 04:42:51	46°	51,78'N	46°	39,18'W	15/02/2022 04:42:51
15/02/2022 04:40:32	15/02/2022 04:42:56	46°	51,78'N	46°	38,28'W	15/02/2022 04:42:56
15/02/2022 04:41:21	15/02/2022 04:43:52	46°	51,66'N	46°	36,24'W	15/02/2022 04:43:51
15/02/2022 04:43:49	15/02/2022 04:44:46	46°	52,38'N	46°	32,04'W	15/02/2022 04:44:46
15/02/2022 04:44:41	15/02/2022 04:45:07	46°	55,32'N	46°	53,10'W	15/02/2022 04:45:07
15/02/2022 04:43:00	15/02/2022 04:45:22	46°	51,78'N	46°	36,24'W	15/02/2022 04:45:21
15/02/2022 04:43:00	15/02/2022 04:45:36	46°	51,78'N	46°	35,28'W	15/02/2022 04:45:35
15/02/2022 04:43:00	15/02/2022 04:46:10	46°	51,78'N	46°	35,28'W	15/02/2022 04:46:10
15/02/2022 04:43:49	15/02/2022 04:46:11	46°	51,66'N	46°	39,48'W	15/02/2022 04:46:10
15/02/2022 04:44:41	15/02/2022 04:47:07	46°	51,66'N	46°	39,48'W	15/02/2022 04:47:06
15/02/2022 04:48:02	15/02/2022 04:50:22	46°	51,66'N	46°	39,48'W	15/02/2022 04:50:21
15/02/2022 04:48:54	15/02/2022 04:51:22	46°	51,66'N	46°	39,48'W	15/02/2022 04:51:21
15/02/2022 04:49:44	15/02/2022 04:52:07	46°	51,66'N	46°	39,48'W	15/02/2022 04:52:06
15/02/2022 04:51:28	15/02/2022 04:53:52	46°	51,48'N	46°	40,08'W	15/02/2022 04:53:52
15/02/2022 04:54:55	15/02/2022 04:56:12	46°	50,82'N	46°	35,22'W	15/02/2022 04:56:12
15/02/2022 04:54:54	15/02/2022 04:57:16	46°	51,54'N	46°	42,00'W	15/02/2022 04:57:16
15/02/2022 04:58:15	15/02/2022 04:58:42	46°	50,34'N	46°	40,38'W	15/02/2022 04:58:42
15/02/2022 05:01:35	15/02/2022 05:04:02	46°	51,00'N	46°	33,12'W	15/02/2022 05:04:01
15/02/2022 05:06:35	15/02/2022 05:09:01	46°	52,86'N	46°	41,28'W	15/02/2022 05:09:01
15/02/2022 05:10:01	15/02/2022 05:12:17	46°	54,72'N	46°	41,28'W	15/02/2022 05:12:16
15/02/2022 05:12:31	15/02/2022 05:14:47	46°	56,70'N	46°	34,38'W	15/02/2022 05:14:46
15/02/2022 05:13:19	15/02/2022 05:15:31	46°	56,70'N	46°	34,38'W	15/02/2022 05:15:31
15/02/2022 05:17:33	15/02/2022 05:18:02	46°	53,82'N	46°	47,46'W	15/02/2022 05:18:01
15/02/2022 05:17:33	15/02/2022 05:20:11	46°	50,82'N	46°	37,50'W	15/02/2022 05:20:11
15/02/2022 05:19:13	15/02/2022 05:21:32	46°	50,82'N	46°	37,50'W	15/02/2022 05:21:32
15/02/2022 05:22:36	15/02/2022 05:24:52	46°	50,76'N	46°	39,90'W	15/02/2022 05:24:51
15/02/2022 05:24:16	15/02/2022 05:26:38	46°	51,18'N	46°	41,58'W	15/02/2022 05:26:37
15/02/2022 05:28:27	15/02/2022 05:30:52	46°	53,70'N	46°	41,70'W	15/02/2022 05:30:52
15/02/2022 05:29:19	15/02/2022 05:31:46	46°	52,68'N	46°	41,40'W	15/02/2022 05:31:46
15/02/2022 05:30:08	15/02/2022 05:32:32	46°	52,68'N	46°	41,40'W	15/02/2022 05:32:32
15/02/2022 05:32:37	15/02/2022 05:33:01	46°	53,10'N	46°	37,74'W	15/02/2022 05:33:01
15/02/2022 05:36:42	15/02/2022 05:39:06	46°	46,74'N	46°	35,88'W	15/02/2022 05:39:06

Hundimiento del buque VILLA DE PITANXO en el océano Atlántico, a 250 millas al E de San Juan de Terranova (Canadá), el 15 de febrero de 2022, resultando 21 tripulantes fallecidos

HORA DETECCIÓN	HORA PROCESAMIENTO	LATITUD		LONGITUD		HORA TRANSMISIÓN
15/02/2022 05:41:44	15/02/2022 05:44:01	46°	55,98'N	46°	37,32'W	15/02/2022 05:44:01
15/02/2022 05:43:23	15/02/2022 05:45:46	46°	53,52'N	46°	37,32'W	15/02/2022 05:45:46
15/02/2022 05:44:11	15/02/2022 05:46:31	46°	51,48'N	46°	37,02'W	15/02/2022 05:46:31
15/02/2022 05:44:59	15/02/2022 05:47:16	46°	49,80'N	46°	36,12'W	15/02/2022 05:47:16
15/02/2022 05:45:48	15/02/2022 05:48:02	46°	49,26'N	46°	33,60'W	15/02/2022 05:48:01
15/02/2022 05:46:37	15/02/2022 05:49:01	46°	49,26'N	46°	33,24'W	15/02/2022 05:49:01
15/02/2022 05:47:26	15/02/2022 05:49:46	46°	49,26'N	46°	33,24'W	15/02/2022 05:49:46
15/02/2022 05:49:07	15/02/2022 05:51:18	46°	49,26'N	46°	33,24'W	15/02/2022 05:51:16
15/02/2022 05:50:50	15/02/2022 05:51:21	46°	52,74'N	46°	31,86'W	15/02/2022 05:51:21
15/02/2022 05:49:57	15/02/2022 05:52:16	46°	51,30'N	46°	33,60'W	15/02/2022 05:52:16
15/02/2022 05:54:12	15/02/2022 05:56:32	46°	52,98'N	46°	34,20'W	15/02/2022 05:56:32
15/02/2022 06:00:55	15/02/2022 06:01:16	46°	54,60'N	46°	33,06'W	15/02/2022 06:01:16
15/02/2022 05:59:16	15/02/2022 06:01:31	46°	52,98'N	46°	36,72'W	15/02/2022 06:01:31
15/02/2022 06:00:55	15/02/2022 06:03:17	46°	53,04'N	46°	36,90'W	15/02/2022 06:03:17
15/02/2022 06:01:47	15/02/2022 06:04:16	46°	53,04'N	46°	36,90'W	15/02/2022 06:04:16
15/02/2022 06:02:38	15/02/2022 06:04:57	46°	53,04'N	46°	36,90'W	15/02/2022 06:04:57